

N. 03

Giugno 2025

messengeromarittimo.it

MAGAZINE



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

# FANTASIA LOGISTICA



**tl** transport  
logistic

DIRETTORE RESPONSABILE

Vezio Benetti

FOLLOW US



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

redazione@messengeromarittimo.it  
abbonamenti@messengeromarittimo.it

55

ITALIAN  
PORTS  
ASSOCIATION



ASSOPORTI

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



# premesse



di Renato Roffi

Convocata al centro del vecchio continente secondo le più antiche tradizioni, la grande fiera biennale di Monaco dedicata al trasporto e alla logistica, con tutti i relativi corollari, continua, da quasi mezzo secolo a riscontrare successi sempre crescenti e sempre più diffusi, sia per il credito planetario di cui gode fin dagli esordi, sia per i volumi del fatturato e per la copiosissima affluenza di espositori e visitatori.

Transport & Logistic, si conferma la più grande manifestazione, non soltanto del suo genere, all'interno e al di fuori del continente europeo. Come di consueto, anche Transport & Logistic 2025 si sviluppa su quasi 130 mila mq di superficie espositiva impreziosita da un sistema di binari che si snodano tra i padiglioni in cui è possibile incontrare il fior fiore degli operatori internazionali di un settore trainante e determinante, così antico eppure così vivo e moderno.

Anche a Monaco 2025, all'insegna del progresso più inarrestabile, si incontrano mac-

*As tradition dictates, right in the heart of Europe and steeped in its long-standing heritage, the biennial Munich fair dedicated to transport and logistics is once again set to take center stage. For nearly half a century, Transport & Logistic has continued to grow in global stature, drawing increased attention and success thanks to its international credibility, remarkable turnover, and ever-expanding influx of exhibitors and visitors. Today, it stands as not only the largest event of its kind in Europe—but arguably the most significant worldwide.*

*Transport & Logistic 2025 will once again spread across nearly 130,000 square meters of exhibition space, featuring a dynamic layout that includes a full-scale rail system threading through a dozen pavilions. These halls will bring together top-tier global players from an industry that, while ancient in origin, is more vital and forward-looking than ever.*

*The 2025 edition promises to showcase an extraordinary array of innovations—from futuristic packaging machines unimaginable just a*



chine per imballaggio inimmaginabili soltanto fino a pochi anni fa, sistemi di comunicazione che superano ogni più sbrigliata fantasia, aspetti svariati e convergenti della più avanzata tecnologia multimediale applicata al trasporto, mezzi di informazione più che immediati.

In sostanza, la grande biennale di Monaco si impone come un passaggio imprescindibile per chiunque intenda mantenere una posizione competitiva nel settore e restare al passo con le frenetiche evoluzioni che continuamente investono il campo della logistica e del trasporto, in tutte le sue modalità, una vera palestra di idee altamente innovative, talvolta perfino di sogni, il tutto indirizzato verso un unico obiettivo: conquistare il mercato con modelli e soluzioni sempre più performanti e sostenibili.

Proprio come nelle fiere e mercati di tempi ormai più che remoti, gli espositori, gli addetti ai lavori e i semplici curiosi a Monaco si incontrano per confrontarsi, magari semplicemente per conoscersi, ma, soprattutto, per cercare e trovare insieme soluzioni confacenti alle necessità più disparate e anche più sofisticate, con l'intento di riuscire a rendere sempre più veloci e funzionali le catene degli

*few years ago, to cutting-edge communication systems that defy expectations, to integrated multimedia technologies revolutionizing how we manage and move goods. Even seasoned professionals may find themselves taken aback by the sheer scope and sophistication of the solutions on display.*

*In essence, Munich's grand biennial has become an unmissable event for anyone looking to stay competitive in this fast-evolving sector. It's more than a trade fair—it's a crucible of groundbreaking ideas and technological vision, often blurring the line between reality and aspiration. The goal is clear: to win the market with ever more efficient, high-performing, and sustainable solutions.*

*Just like the bustling markets of centuries past, Munich will once again be a meeting point for exhibitors, industry professionals, and curious onlookers alike—brought together to share insights, forge connections, and discover innovative answers to the increasingly complex needs of global supply chains. Whether by land, sea, or air, the quest is to streamline supply and storage systems like never before. More than a trade show, the Bavarian fair is*



approvvigionamenti e i sistemi di stoccaggio delle merci trasportate per terra, acqua e cielo.

La grande fiera bavarese rappresenta l'occasione unica per allestire e migliorare le reti dei contatti e delle relazioni professionali. Conoscenze che, nate sulle superfici espositive di Monaco, seguendo il filo robusto dei comuni interessi, potranno continuare insieme nella ricerca delle espressioni più moderne e avanzate in tema di automazione, digitalizzazione e controllo continuativo delle merci e dei loro percorsi, il tutto all'insegna delle più raffinate innovazioni finalizzate a ridurre al minimo i tempi improduttivi e le conseguenze per l'ambiente di un movimento delle merci sempre più frenetico.

In sostanza. Oltre a costituire un'esperienza davvero unica, partecipare a Transport & Logistic, come sempre significa godere di una visibilità praticamente mondiale ed essere coinvolti in un sistema di risonanza mediatica davvero unico, anche soltanto per la presenza di operatori provenienti da tutti i cinque continenti. A tutto ciò deve aggiungersi il sicuro e proficuo aggiornamento professionale coniugato a una condivisione di esperienze e competenze che non potrà che agevolare i processi innovativi e la collaborazione fra le imprese.

*a unique opportunity to build or strengthen networks that often evolve into long-term commercial—and sometimes even personal—relationships on a global scale. The connections made in Munich frequently lay the groundwork for collaborative progress in automation, digitalization, and continuous cargo tracking, all geared toward reducing downtime and minimizing the environmental footprint of freight transport in an age of relentless movement.*

*Ultimately, participating in Transport & Logistic means being part of a globally visible platform with unmatched media reach, amplified by the presence of industry leaders from every continent. It's also a key moment for professional growth and shared learning—fueling innovation and fostering meaningful collaboration across the logistics and transportation landscape.*

# contents

— 9

## GRIMALDI: PRIMO ARMATORE ITALIANO

e primo nel mondo per trasporto rotabili



— 13

## ASSARMATORI

sapremo adeguarci a una guerra commerciale

— 17

## ASSOPORTI

un porto unico  
chiamato Italia



— 23

## CONFETRA

ammodernare le strutture



— 27

## GRUPPO GRENDI

verso i 200 anni di storia



— 33

## UNIPOST

le sfide della portualità del 2025



6

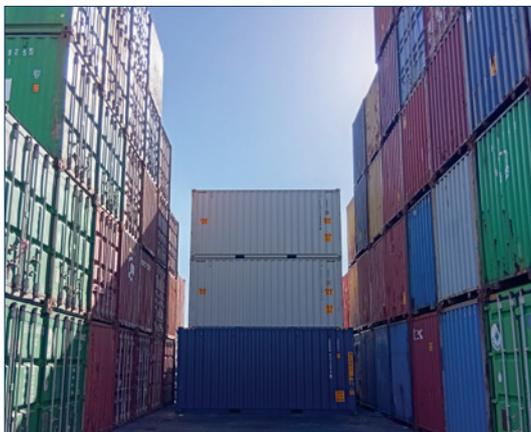
TRANSPORT LOGISTIC 2025

messengermarittimo.it

— 37

**SOGESE**

innovazione e affidabilità



— 43

**PAOLO FEDERICI** per capire Trump ci vuole Nostradamus

— 47

**CEPIM** nuovo terminal



— 51

**IGNAZIO MESSINA** scali in oltre 40 paesi



— 55  
**FOCUS DAZI**  
DI MAURO GIUSTI



— 65  
**FEDESPEDI**  
Cargo aereo in ripresa

7



# LETT

# EXPO

Logistics **Eco** Transport Trade Show

PRENDI PARTE ANCHE TU ALL'EVENTO FIERISTICO DELL'ANNO SU TRASPORTI, LOGISTICA, SERVIZI ALLE IMPRESE E SOSTENIBILITÀ.

I NUMERI DELL'EDIZIONE 2025:

**500**

ESPOSITORI

**130.000**

VISITATORI

**350**

RELATORI

**60.000** MQ

DI SPAZIO  
ESPOSITIVO

**10**

TRA MINISTRI,  
VICEMINISTRI  
E SOTTOSEGRETARI

VI ASPETTA A VERONA  
PER LA PROSSIMA EDIZIONE 2026!



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

follow us:   

# Grimaldi

**PRIMO  
ARMATORE  
ITALIANO  
E PRIMO NEL  
MONDO  
PER TRASPORTO  
ROTABILI**



Fondato nel 1947, il Gruppo Grimaldi è una multinazionale operante nella logistica, specializzata nelle operazioni di navi roll-on/roll-off, car carrier e traghetti. Comprende sette compagnie di navigazione: Grimaldi Deep Sea, che opera nel trasporto di merci rotabili e container sulle rotte atlantiche e tra il Mediterraneo e l'Africa occidentale; Grimaldi Euromed, specializzata nel trasporto ro-ro sulle Autostrade del Mare, nell'area euromediterranea e tra il Sud-Est asiatico, l'Oceania, il Medio Oriente e l'Europa, e nel trasporto di passeggeri nel Mediterraneo con il brand Grimaldi Lines; Atlantic Container Line, che gestisce collegamenti merci (container e ro-ro) tra Nord America e Nord Europa; Malta Motorways of the Sea, società armatrice di una flotta

*Founded in 1947, the Grimaldi Group is a multinational logistics company specializing in roll-on/roll-off vessel operations, car carriers and ferries. It includes seven shipping companies: Grimaldi Deep Sea, which operates in the transport of rolling cargo and containers on Atlantic routes and between the Mediterranean and West Africa; Grimaldi Euromed, specialized in ro-ro transport on the Motorways of the Sea in the Euro-Mediterranean area and between Southeast Asia, Oceania, the Middle East, and Europe, as well as in passenger transport in the Mediterranean under the Grimaldi Lines brand; Atlantic Container Line, which manages container and ro-ro services between North America and Northern Europe; Malta Motorways of the Sea, a*

di navi ro-ro impiegate su collegamenti tra Malta e i principali porti del Mediterraneo; Minoan Lines, che gestisce servizi di cabotaggio greco per merci e passeggeri; Finnlines, che opera nel trasporto di merci e passeggeri nel Mar Baltico e nel Mare del Nord; Trasmed GLE, società spagnola specializzata nel trasporto di passeggeri e merci tra la penisola iberica e le Isole Baleari.

Il Gruppo, con sede a Napoli, fa capo alla famiglia Grimaldi e impiega oltre 20.000 persone in tutto il mondo. Con la sua flotta moderna composta da oltre 130 navi, serve circa 150 porti in 60 paesi nei cinque continenti.

Obiettivo principale del Gruppo è rafforzare ed espandere la propria rete logistica internazionale secondo una strategia che dà la massima priorità alla sostenibilità ambientale e al raggiungimento di elevati standard qualitativi che soddisfino appieno le aspettative dei clienti. Tutto ciò è reso possibile dall'applicazione di tecnologie all'avanguardia in ogni ambito del proprio business, dall'impiego di una delle flotte più giovani, moderne e rispettose dell'ambiente a livello mondiale, nonché da un costante e significativo investimento in formazione, ricerca e innovazione.

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

Negli ultimi anni il Gruppo ha dato il via ad





shipping company operating a fleet of ro-ro vessels on routes between Malta and major Mediterranean ports; Minoan Lines, which operates domestic Greek cabotage services for freight and passengers; Finnlines, active in the transport of freight and passengers in the Baltic and North Seas; Tramed GLE, a Spanish company specialized in the transport of passengers and freight between the Iberian Peninsula and the Balearic Islands.

Headquartered in Naples, the Group is wholly owned by the Grimaldi family and employs over 20,000 people worldwide. With its modern fleet of more than 130 vessels, it serves around 150 ports in 60 countries across five continents.

The Group's main objective is to strengthen and expand its international logistics network following a strategy that gives top priority to environmental sustainability and the achievement of high-quality standards that fully meet customer expectations. This is made possible through the application of cutting-edge technologies in every area of its business, the use of one of the youngest, most modern and environmentally friendly fleets in the world, as well as constant and significant investment in training, research, and innovation.

Today, the Grimaldi Group is Italy's leading ship-owning company and the world's top operator in the maritime transport of rolling cargo. Thanks to the quality of its services, it continues to be chosen and awarded by the world's leading vehicle manufacturers. Its dense network of maritime connections ensures timely services between major ports on five continents.

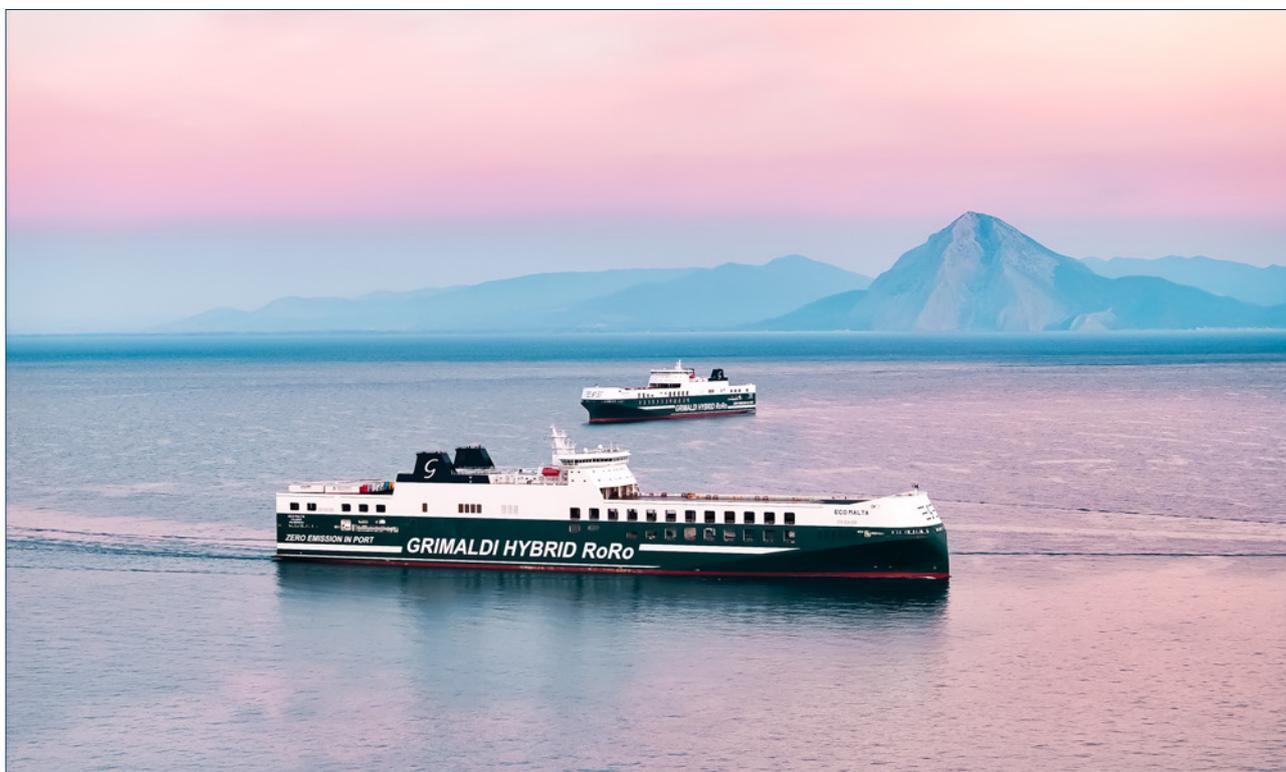
un piano d'espansione mirato ad integrare verticalmente i servizi logistici offerti secondo il modello door-to-door. Gli oltre 20 porti e terminal portuali di proprietà/gestiti dal Gruppo Grimaldi sono dislocati in 13 paesi tra il Nord Europa, il Mediterraneo e l'Africa Occidentale.

Oltre che per la qualità ed efficienza dei servizi offerti, il Gruppo Grimaldi si distingue per la forte attenzione verso le tematiche ambientali, che si è tradotta in importanti investimenti volti ad aumentare l'efficienza dei carburanti, promuovere la decarbonizzazione dell'industria marittima e ridurre le emissioni legate alle proprie attività.

Negli ultimi anni il Gruppo ha progettato, ordinato ed impiegato navi sempre più rispettose dell'ambiente; parallelamente, è stata implementata una strategia finalizzata a incrementare la capacità di trasporto e a ridurre le emissioni delle unità già operative attraverso importanti programmi di green retrofit.

*In recent years, the Group has launched an expansion plan aimed at vertically integrating the logistics services offered under the door-to-door model. The 20-plus ports and port terminals owned/operated by the Grimaldi Group are located in 13 countries across Northern Europe, the Mediterranean and West Africa.*

*In addition to the quality and efficiency of its services, the Grimaldi Group is distinguished by its strong focus on environmental issues, which has led to major investments aimed at improving fuel efficiency, promoting the decarbonization of the maritime industry, and reducing emissions associated with its operations. In recent years, the Group has designed, ordered, and deployed increasingly environmentally friendly vessels; in parallel, a strategy has been implemented to increase transport capacity and reduce emissions from existing units through significant green retrofit programs.*



# Assarmatori



## SAPREMO ADEGUARCI A UNA GUERRA COMMERCIALE



**Presidente Messina, sono settimane complicate anche per il trasporto marittimo: alle tensioni geopolitiche si somma la guerra commerciale innescata dai dazi americani. Che impatto si aspetta?**

È innegabile che qualsiasi barriera al commercio, e i dazi lo sono senz'altro, sia un elemento negativo per la nostra industria, che ha le sue radici nel libero scambio dei beni. Ma non è il momento di farsi prendere dal panico. Il trasporto marittimo è un'infrastruttura che trae linfa dalla sua flessibilità.

Ha saputo adeguarsi in tempi brevissimi ai grandi mutamenti dei tempi recenti: il blocco del Canale di Suez a causa dell'incaglio

**President Messina, these are challenging weeks for maritime transport as well: geopolitical tensions are now compounded by the trade war sparked by U.S. tariffs. What impact do you foresee?**

*It is undeniable that any trade barrier—and tariffs certainly fall into this category—represents a negative factor for our industry, which is fundamentally rooted in the principles of free trade. However, this is not the time to succumb to panic. Maritime transport is an infrastructure that thrives on its inherent flexibility. It has demonstrated an exceptional ability to adapt swiftly to major disruptions in recent times: the Suez Canal blockage caused by the grounding*

della Ever Given, il conflitto russo-ucraino, gli attacchi degli Houthi e, prima ancora, l'emergenza pandemica. Di fronte a questi eventi choc la risposta è stata rapida ed efficace, le forniture, i servizi e non ultimo i prezzi finali al consumo sono rimasti pressoché inalterati. Sapremo adeguarci anche a questa guerra commerciale che, me lo auguro e ne sono convinto, alla fine, grazie alle trattative e alle iniziative diplomatiche già in corso, avrà effetti molto minori rispetto a quelli che sono oggi ipotizzati.

### **Recentemente Assarmatori è stata protagonista di una missione a Bruxelles e ha presenziato ai negoziati della MEPC dell'IMO a Londra: questa proiezione internazionale è davvero necessaria?**

Sì, senza dubbio. La nostra è un'industria internazionale per definizione. Siamo convinti che sia di fondamentale importanza essere presenti nei luoghi dove si decidono le politiche ambientali. Politiche che, come abbiamo avuto modo di sperimentare con il pacchetto Fit for 55 dell'Unione europea, sono ormai dirimenti per il settore e non possono essere affrontate e analizzate solo a valle, nel momento in cui vengono recepite nei singoli Paesi.

Occorre presidiare questi appuntamenti da vicino, fornire laddove possibile il nostro contributo in termini di competenze, esperienza e conoscenza del settore nella sua quotidianità e nelle peculiarità che riguardano l'Italia. Da questa consapevolezza è nata ormai tre anni fa la scelta di aprire e progressivamente rafforzare il nostro ufficio di Bruxelles ed essere presenti, come è avvenuto recentemente, a Londra, dove vengono progettati e implementati i nuovi quadri normativi e si sviluppano tali filoni. E vorrei sottolineare che questo è stato possibile soprattutto grazie all'apporto dei numerosi nuovi Associati che nel corso degli ultimi anni hanno aderito al progetto Assarmatori, e grazie ai quali siamo stati in grado di rinforzare la nostra struttura e le nostre competenze interne.

*of the Ever Given, the Russia–Ukraine conflict, the Houthi attacks, and prior to that, the global pandemic. Faced with these shocks, the sector responded rapidly and effectively—supply chains, services, and even final consumer prices remained largely stable. We will be able to adapt to this trade war as well which, I hope and firmly believe, will ultimately have far less impact than currently anticipated, thanks to ongoing diplomatic initiatives and negotiations.*

### **Assarmatori recently led a mission to Brussels and participated in MEPC negotiations at the IMO in London. Is this international outreach truly necessary?**

*Absolutely. Ours is, by definition, a global industry. We are firmly convinced that it is essential to be present where environmental policies are shaped. These policies, as we have seen with the European Union's Fit for 55 package, have become decisive for the maritime sector and cannot be addressed only at the national implementation stage. We need to actively engage in these international forums, contributing—where possible—our expertise, experience, and knowledge of the industry's day-to-day operations and the specificities of the Italian context. This understanding led us, three years ago, to establish and gradually strengthen our office in Brussels and to ensure our presence, as recently in London, where new regulatory frameworks are designed and developed. I would like to stress that this has been made possible above all thanks to the valuable contribution of the many new members who have joined Assarmatori in recent years, enabling us to reinforce both our internal structure and our technical capabilities.*



## In Italia non si può fare nulla per sostenere il trasporto marittimo?

Non ho detto questo; bisogna però prendere atto che le regole ambientali vengono decise altrove ed è necessario essere attivamente presenti a quei tavoli. In Italia possiamo fare parecchio, applicando quelle decisioni, ma anche attuando iniziative a costo zero per le casse dello Stato.

Ad esempio auspichiamo e attendiamo una robusta opera di semplificazione dell'ordinamento che riguarda la nostra industria. Qualcosa è già stato fatto e i segnali di un cambiamento di rotta in corso sono incoraggianti, bisogna darne atto al Governo, al Parlamento e più in generale all'Amministrazione. Regole chiare e 'snelle', unitamente ad una digitalizzazione dei processi, possono fornire la base per un recupero di competitività del trasporto marittimo italiano.

## Is there really nothing that can be done in Italy to support maritime transport?

*I wouldn't say that. However, we must acknowledge that environmental regulations are defined elsewhere, and we must be actively involved at those decision-making tables. However, there is still much we can do at the national level, particularly in implementing those decisions and promoting initiatives that are cost-neutral for public finances. For instance, we are calling for—and eagerly awaiting—a robust simplification of the regulatory framework governing our industry. Some steps have already been taken, and the early signs of a policy shift are encouraging. Credit is due to the Government, Parliament, and the broader public administration. Clear and streamlined rules, combined with the digitalisation of processes, can lay the groundwork for restoring the competitiveness of the Italian maritime transport sector.*

# 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



# Assoport



## UN PORTO UNICO CHIAMATO ITALIA

Il presidente di Assoport Giampieri: "La crisi di Suez ha mostrato la resilienza del nostro sistema. Ora serve una strategia nazionale per competere da protagonisti"

### **Presidente Giampieri, il sistema portuale italiano ha mostrato grande resilienza di fronte alla crisi di Suez. A cosa attribuisce questa capacità di adattamento?**

Credo proprio che questa reazione positiva confermi che il nostro sistema portuale è organizzato, flessibile e pronto a rispondere ai cambiamenti. La crisi del Mar Rosso ha colpito duramente il commercio globale, ma i porti italiani hanno dimostrato di saper reagire, di adattarsi rapidamente e di riorganizzarsi con prontezza. Questo è un merito della portualità italiana, che ha saputo mettere in campo risorse, competenze e una capacità di risposta che non è affatto scontata.

### **Lei ribadisce spesso l'esigenza di una strategia nazionale unica per la portualità. Perché la sua concezione è così centrale?**

Perché l'Italia non ha un solo grande porto

### **President Giampieri, the Italian port system has shown remarkable resilience in response to the Suez crisis. To what do you attribute this adaptability?**

*Well, I believe this positive reaction confirms that our port system is well-organized, flexible, and ready to respond to change. The Red Sea crisis has seriously impacted global trade, yet Italian ports have demonstrated their ability to react, adapt quickly, and reorganize efficiently. This is a credit to the Italian port sector, which has deployed resources, expertise, and a responsiveness that should not be taken for granted.*

### **You often emphasize the need for a unified national port strategy. Why is this so crucial?**

*Because Italy doesn't have a single major "State port," as is often the case in Northern Europe. We are a "nation of ports," with a widespread network that is both an asset and a*



**PSA ITALY**  
[www.psaitaly.com](http://www.psaitaly.com)



**PSA GENOVA PRA'**  
[www.psagp.it](http://www.psagp.it)



**PSA SECH**  
[www.psasech.it](http://www.psasech.it)



**PSA VENICE**  
[www.vecon.it](http://www.vecon.it)

“Stato”, come può avvenire nel Nord Europa. Noi siamo una “nazione di porti”, con una rete diffusa che rappresenta una ricchezza, ma anche una responsabilità. Una strategia unica rafforzerebbe l'intero sistema, includendo anche quei porti che già si distinguono per performance. Solo così possiamo competere in modo efficace nel contesto globale. Serve una governance integrata e coerente, in grado di superare localismi, individualismi e – lo dico chiaramente – l'egoismo dei campanili. L'economia non ha bisogno di divisioni, ma di collaborazione.

### **Quali sono oggi gli ostacoli principali da superare per arrivare a questa governance integrata?**

Il primo ostacolo è di natura culturale: bisogna superare la logica del “prima il mio porto”, del campanile che tutela il proprio orticello. L'interesse del singolo deve essere visto all'interno di un disegno complessivo. Un altro aspetto riguarda l'autonomia delle Autorità di Sistema portuale, che oggi operano con criteri spesso eterogenei. Occorre una cabina di regia centrale che, pur rispettando le specificità, sappia indirizzare politiche condivise su investimenti, digitalizzazione, sostenibilità e sviluppo delle infrastrutture.

### **Parlava di flessibilità: è anche questa una caratteristica distintiva del sistema italiano?**

Assolutamente sì. I porti italiani, come hanno evidenziato recentemente anche i dati presentati dal Centro Studi Srm, hanno saputo valorizzare la loro natura “multipurpose”: non si sono specializzati in un solo traffico, ma hanno mantenuto una capacità di accogliere merci diverse. Questa versatilità ha rappresentato un vantaggio competitivo nei momenti di crisi. Ora immaginiamo cosa potrebbe accadere se questa multipurpose fosse vista, non come peculiarità del singolo porto, ma come tratto distintivo del sistema Italia: un grande porto unico, capace di offrire servizi su ogni tipo di merce e passeggero.

*responsibility. A unified strategy would strengthen the entire system, even those ports already performing well. Only through this can we truly compete on a global level. We need integrated and consistent governance that can rise above localism, individualism, and – let me be clear – parochial self-interest. The economy doesn't need division; it needs collaboration.*

### **What are the main obstacles to achieving this integrated governance today?**

*The first obstacle is cultural: we need to move beyond the “my port first” mindset, the parochial view that protects its own little turf. Individual interests must be seen as part of a broader common vision. Another issue concerns the autonomy of the Port System Authorities, which currently operate under often very different criteria. We need a central coordinating body that, while respecting local specificities, can guide shared policies in areas like investment, digitalization, sustainability, and infrastructure development.*

### **You mentioned flexibility: would you say this is also a distinctive trait of the Italian system?**

*Absolutely. As highlighted by recent data from the SRM Research Center, Italian ports have leveraged their “multipurpose” nature. Rather than specializing in just one type of cargo, they've maintained the capacity to handle a variety of goods. This versatility has been a competitive advantage during times of crisis. Now, imagine the potential if this multipurpose approach were seen not just as a feature of individual ports, but as a defining trait of the entire Italian system – a unified mega-port capable of serving all types of cargo and passengers.*

# COMBI LINE

*International Spa*

LCL  
FCL  
AIR

Your dynamic nvoocc in Italy

MILANO - GENOVA - LIVORNO - NAPLES - VENICE

Combi Line International S.p.A.  
Via Fanin,2 - 20090 Segrate (MI)  
[info@combiline.it](mailto:info@combiline.it) - [www.combiline.it](http://www.combiline.it)



## **A proposito di passeggeri: la portualità italiana muove ogni anno decine di milioni di persone. Quanto è strategico questo segmento?**

È più strategico di quanti molti possono pensare ed è spesso sottovalutato. Muoviamo circa 72 milioni di passeggeri all'anno, di cui 13 milioni sono crocieristi. È un flusso enorme, che ha un impatto significativo sulle città, sul turismo, sull'economia locale. Per questo serve una strategia specifica per i porti passeggeri in modo da favorire l'integrazione porto-città. Dobbiamo fare in modo che il movimento dei passeggeri non sia solo transito, ma occasione di valore per i territori.

## **Assoporti ha recentemente firmato un memorandum con i porti della Florida. Quali opportunità schiude questa cooperazione?**

Sono convinto che nel mercato globale le alleanze siano fondamentali. Nessuno può fare grandi cose da solo. Gli Stati Uniti sono un partner centrale: una parte rilevante delle nostre esportazioni viaggia verso i loro porti e quelli della Florida sono molto interessati a rapporti più stretti con noi. Allo stesso modo credo fermamente nella necessità di alleanze nel Mediterraneo. Il Piano Mattei, ad esempio, è un'occasione straordinaria per costruire progetti di cooperazione con i paesi nordafricani. Dobbiamo lavorare per fare del Mediterraneo non una frontiera, ma una piattaforma comune di sviluppo.

## **In sintesi, Presidente, che direzione deve prendere la portualità italiana?**

Una sola parola: unità. Con una visione comune possiamo fare della nostra pluralità un punto di forza. Il sistema portuale italiano ha già dimostrato di saper reagire alle sfide globali. Ora dobbiamo dotarlo degli strumenti per crescere con coerenza, competitività e inclusività.

## **Speaking of passengers: the Italian port system moves tens of millions of people every year. How strategic is this segment?**

*It's extremely strategic and often underestimated. We handle about 72 million passengers a year, including 13 million cruise passengers. This is a massive flow that significantly impacts cities, tourism, and local economies. That's why we need a dedicated strategy for passenger ports, one that promotes integration between ports and urban areas. We must ensure that passenger transit becomes an opportunity to create value for local communities.*

## **Assoporti recently signed a memorandum with Florida's ports. What opportunities does this cooperation bring?**

*I'm convinced that in today's global market, alliances are essential. No one can achieve great things alone. The United States is a key partner — a significant share of our exports go through their ports, and Florida's ports are very interested in strengthening ties with us. At the same time, I strongly believe in the importance of partnerships in the Mediterranean. The Mattei Plan, for example, offers a tremendous opportunity to develop cooperative projects with North African countries. We must work to transform the Mediterranean from a dividing line into a shared platform for growth.*

## **In conclusion, President, what direction should Italian port development take?**

*One word: unity. With a shared vision, we can turn our diversity into a strength. The Italian port system has already proven its ability to meet global challenges. Now we must provide it with the tools to grow with consistency, competitiveness, and inclusiveness.*



# confetra

Confederazione Generale Italiana  
dei Trasporti e della Logistica



[www.confetra.com](http://www.confetra.com)

# Confetra

**PRIORITÀ  
DEL PAESE**

**AMMODERNARE  
LE STRUTTURE**



In questo periodo di grande incertezza bisogna avere chiari i fattori determinanti per la competitività dell'economia nazionale: l'Italia è un Paese che si basa sulla manifattura e sull'export e il sistema logistico - inteso nel senso più ampio del termine come l'insieme di infrastrutture, trasporto merci e mobilità - è uno dei principali motori del commercio internazionale.

In una oramai necessaria prospettiva di crescita delle connessioni con altri paesi europei (circa il 60% degli scambi commerciali dell'Italia avviene con il resto dell'Europa) una delle priorità per l'Italia è sicuramente l'ammodernamento delle infrastrutture per aumentarne la capacità operativa e attrarre traffici internazionali. Per questo è necessario avvalersi di un'adeguata pianificazione infrastrutturale e di una chiara definizione degli obiettivi e delle strategie per raggiungerli. Purtroppo l'Italia paga questa mancanza di pianificazione (l'ultimo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica risale al 2001) e di fatto molti interventi episodici hanno compromesso lo sviluppo di un sistema logistico efficiente.

*In this time of great uncertainty, it is essential to have a clear understanding of the key factors that determine the competitiveness of the national economy: Italy is a country that relies on manufacturing and export, and the logistics system - understood in the broadest sense as the set of infrastructures, freight transport, and mobility - is one of the main engines of international trade.*

*In an increasingly necessary perspective of enhancing connections with other European countries (about 60% of Italy's trade occurs with the rest of Europe), one of Italy's priorities is undoubtedly the modernization of infrastructure to increase its operational capacity and attract international traffic. To achieve this, it is essential to have adequate infrastructural planning and a clear definition of objectives and strategies to reach them.*

*Unfortunately, Italy pays the price for this lack of planning (the last General Transport and Logistics Plan dates back to 2001), and as a result, many episodic interventions have compromised the development of an efficient lo-*

Sicuramente negli ultimi anni il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (Pnrr) ha rappresentato una grande opportunità, seppure non pienamente sfruttata, ma resta l'incognita su cosa accadrà dopo il 2026, con la fine dei fondi straordinari, e soprattutto dopo il 2030, termine degli investimenti programmati.

Il futuro della logistica italiana dipende dalla capacità di trasformare le infrastrutture in un sistema unico e integrato, capace di connettere in modo efficiente porti, aeroporti, ferrovie, strade e interporti. Le infrastrutture vanno potenziate e migliorate poiché numerosi sono ancora gli ostacoli presenti, si pensi ad esempio ai recenti dibattiti sui temi dei valichi alpini e della portualità.

I valichi alpini - porte di entrata e uscita per il nostro Paese - svolgono un ruolo determinante sia per il trasporto ferroviario che per quello stradale ma da anni subiscono una serie di criticità sia dal punto di vista manutentivo che regolatorio. Le chiusure dei valichi, anche solo parziali o temporanee (basti pensare alla chiusura di tre mesi all'anno per i prossimi 18 anni del Monte Bianco per manutenzione straordinaria), limitano notevolmente il transito delle merci con gravi impatti sull'economia regionale e nazionale mentre sul Brennero la regolamentazione restrittiva del Tirolo sui transiti sta generando costi per due miliardi di euro l'anno.

La recente riapertura della linea ferroviaria del Frejus, chiusa da Agosto 2023 per una frana, e l'annunciata riapertura a Giugno prossimo del Tunnel del Tenda sono sicuramente due aspetti positivi ma riteniamo che la questione valichi vada affrontata in modo più strutturale anche a livello europeo con un'adeguata programmazione, un piano di investimenti europei mirati e soprattutto una diversa regolamentazione sempre a livello europeo che possa intervenire direttamente su questioni di interesse comune a più Paesi.

I cambiamenti geopolitici e le crisi globali in corso stanno profondamente trasformato

il sistema logistico. Certamente, in recent years, the National Recovery and Resilience Plan (PNRR) has represented a great opportunity, although not fully exploited, but the unknown remains about what will happen after 2026, with the end of extraordinary funds, and especially after 2030, the deadline for programmed investments.

The future of Italian logistics depends on the ability to transform infrastructure into a unique and integrated system, capable of efficiently connecting ports, airports, railways, roads, and interports. Infrastructure needs to be enhanced and improved, as there are still numerous existing obstacles, such as the recent debates on the issues of alpine passes and port infrastructure.

The alpine passes - entry and exit points for our country - play a decisive role for both rail and road transport, but for years they have faced a series of critical issues from both maintenance and regulatory perspectives. The closures of the passes, even if only partial or temporary (consider, for instance, the three-month closure each year for the next 18 years of Mont Blanc for extraordinary maintenance), severely limit the transit of goods with serious impacts on the regional and national economy, while on the Brenner pass, the restrictive regulations imposed by Tyrol on transits are generating costs of two billion euros per year.

The recent reopening of the Frejus railway line, closed since August 2023 due to a landslide, and the announced reopening of the Tenda Tunnel next June are certainly two positive aspects, but we believe that the issue of the passes must be addressed in a more structural way, even at the European level, with adequate programming, a targeted European investment plan, and above all a different regulation at the European level that can directly intervene on issues of common interest to multiple countries.

Geopolitical changes and ongoing global crises are profoundly transforming the world landscape and, with it, that of international



do il panorama mondiale e con esso quello della logistica internazionale. In particolare, i porti svolgono un ruolo strategico per l'Italia ma sono anche i primi a subire queste instabilità geopolitiche. Tra i punti deboli della nostra portualità c'è sicuramente una mancanza di terminal ferroviari interni dotati di standard europei ed è carente l'accessibilità ferroviaria, che permane uno dei principali e storici colli di bottiglia a cui non si riesce a dar soluzione.

In attesa di conoscere più nel dettaglio la preannunciata riforma portuale - su cui Confetra si è espressa da tempo in merito alle priorità e criticità da sanare puntando, in particolare, a recuperare una rafforzata competenza centrale pubblica - riteniamo che digitalizzazione, sostenibilità e connessioni intermodali restino i punti fermi per avviare il necessario processo di rinnovamento della portualità italiana. Ciò in quanto, oltre alle infrastrutture materiali sono strategiche quelle immateriali, ovvero quelle che consentono ai flussi delle merci di circolare in maniera fluida e senza colli di bottiglia che ne frenino il percorso.

Tutte le imprese italiane stanno affrontando un periodo molto complesso e in continua evoluzione, sfide importanti e cambiamenti profondi che questo nuovo contesto globale impone ma che vanno colte come opportunità di crescita per aprirsi maggiormente a nuovi mercati.

*logistics. In particular, ports play a strategic role for Italy but are also the first to suffer from these geopolitical instabilities. Among the weak points of our ports is undoubtedly a lack of internal railway terminals equipped with European standards, and railway accessibility is lacking, which remains one of the main historical bottlenecks that we have not been able to resolve.*

*While we await more detailed knowledge of the anticipated port reform - on which Confetra has long expressed its views regarding priorities and critical issues to be resolved, particularly aiming to recover a strengthened central public competence - we believe that digitalization, sustainability, and intermodal connections remain the firm points to initiate the necessary process of renewal of Italian port infrastructure. This is because, in addition to tangible infrastructures, intangible ones are strategic, meaning those that allow the smooth flow of goods without bottlenecks that hinder their path.*

*All Italian companies are facing a very complex and continuously evolving period, significant challenges, and profound changes that this new global context imposes, but these must be embraced as opportunities for growth to open up more to new markets.*

Un'eccellenza marittima  
internazionale  
a Genova



**m**  
**sc**  
**ITALIA**

**Genova** Headoffice

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

**Mediterranean Shipping Company Italia**

Via Balleydier, 7N, 16149 Genova

Tel. +39 010 64721 • Fax 010 6472409 • E-mail ita-info@mscnavi.it

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

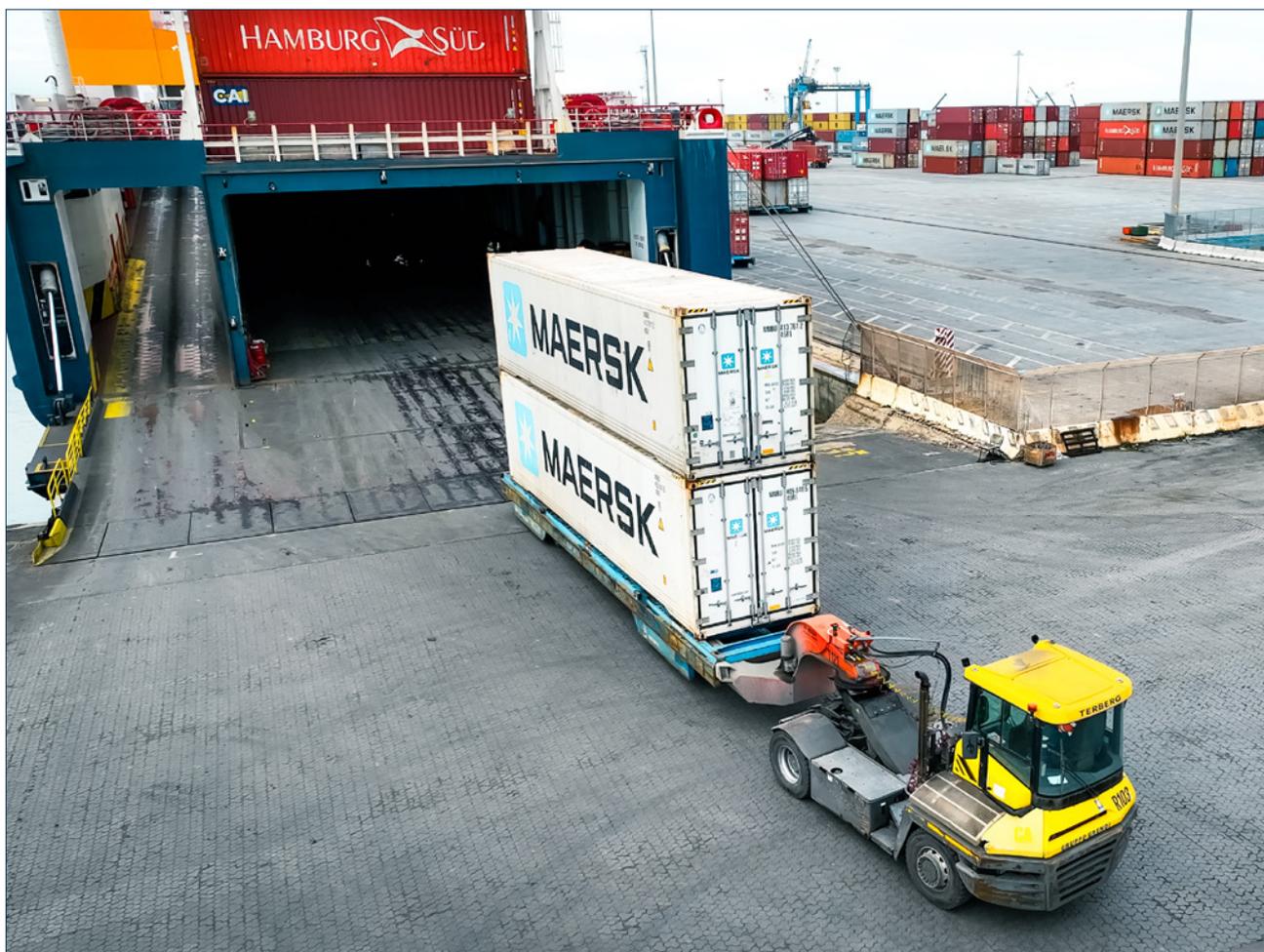
# Gruppo Grendi

## VERSO I 200 ANNI DI STORIA



Rotta verso il 2028 per il Gruppo Grendi che si appresta a festeggiare il bicentenario con un processo di crescita a ritmo serrato e un intenso programma di investimenti per il triennio 2024-2026 per oltre 36,5 milioni di euro pianificati, soprattutto nell'ambito dei trasporti marittimi, dei terminal portuali e intermodalità, una sempre maggiore diversificazione del business per rispondere ai cambiamenti di mercato, pur mantenendo una forte identità distintiva. È così che, tra l'altro,

*As it approaches its bicentennial, the Grendi Group is moving forward with a fast-paced growth strategy and an ambitious investment plan for the 2024–2026 period with over 36.5 mio euro planned. The focus lies predominantly on maritime transport, port terminals, and intermodal logistics. At the same time, the Group is actively diversifying its business to respond to evolving market conditions while preserving a strong and distinctive identity.*



Un elemento centrale del piano di crescita di quest'azienda familiare italiana è la **Sardegna** dove già nel 2023 è stato avviato il servizio LORO<sup>2</sup> grazie al quale il terminal internazionale a Cagliari MITO (Mediterranean Intermodal Terminal Operator) of Sardinia è diventata una banchina "mobile" per ottimizzare i collegamenti con le coste nord africane.

MITO, grazie alla sua posizione geografica nel cuore del Mediterraneo, è oggi hub della linea di collegamenti internazionali da Cagliari verso Tunisia e Algeria, aree destinate a un crescente traffico. Si tratta di flussi di container movimentati tra navi container LOLO in arrivo al terminal di MITO e navi Grendi RORO che trasportano i container at-

*A key milestone in this journey is the acquisition of the RORO vessel unit, Grendi Futura, marking a return to direct ship ownership. This move strengthens the company's control over its supply chain, echoing a historic precedent: over fifty years ago, Grendi was among the first companies in Italy to operate a container ship.*

#### **Sardinia at the Heart of Strategic Expansion**

*A central pillar of Grendi's growth plan is Sardinia. In 2023, the Group launched the LORO<sup>2</sup> service, making the MITO terminal (Mediterranean Intermodal Terminal Operator) in Cagliari a sort of "mobile" quay to streamline connections with North African ports. MITO's strategic position in the heart of the Mediterranean*

traverso il sistema a cassette ed eventuali rotabili con l'uso di una squadra di operatori di piazzale che a bordo della nave sono in grado di sbarcare e re-imbarcare i volumi in modo affidabile, veloce e professionale nei porti Nord Africani.

Un sistema che fa leva sulla versatilità delle navi Grendi in modo da evitare lunghe attese in rada e ridurre i tempi di sbarco e imbarco. Inoltre, il Gruppo di logistica integrata, guidato dagli amministratori delegati Antonio e Costanza Musso, ha sviluppato, a partire dal 2022, **servizi intermodali ferroviari** regolari nel terminal di Marina di Carrara dove sono transitati più di 300 treni che hanno trasportato in poco più di due anni oltre 253mila tonnellate di merci principalmente tra la Sardegna e l'Emilia Romagna.

L'intermodalità dei trasporti, infatti, è un altro elemento importante nei piani di crescita di Grendi che, primo operatore marittimo a diventare società benefit, mantiene un impegno costante per la ricerca di soluzioni di logistica in grado di impattare sempre meno sull'ambiente. Una strategia di transizione energetica relativa alle proprie attività che si unisce all'attenzione per le persone e per i territori in cui opera su cui agiscono i magazzini di raccolta e distribuzione merci e la rete di partner che forniscono servizi di autotrasporto, ingaggiati sempre di più per condividere percorsi di trasformazione sostenibile.

Con tre magazzini di raccolta in Nord Italia, tre filiali di distribuzione in Sardegna (dove un investimento da 10 milioni di euro nel 2023 ha portato, a distanza di dieci anni dal primo, all'apertura di un secondo magazzino a Cagliari da 10mila m<sup>2</sup> che di fatto ha raddoppiato la capacità di stoccaggio) e in altre regioni del centro e sud Italia, Grendi mantiene ritmi di crescita costanti anche nel settore del collettame.

Competenza, investimenti mirati e flessibilità hanno così trasformato il Gruppo in un

now enables it to serve as a hub for international routes linking Cagliari with Tunisia and Algeria—regions expected to experience rising traffic volumes.

Container flows are handled through a seamless system connecting LOLO container vessels arriving at MITO with Grendi RORO ships. These ships transport containers using a cassette system and can also carry rolling cargo. A skilled onboard yard operations team ensures fast, reliable, and professional loading and unloading operations in North African ports. The inherent flexibility of Grendi's vessels minimizes port call waiting times and shortens port turnaround.

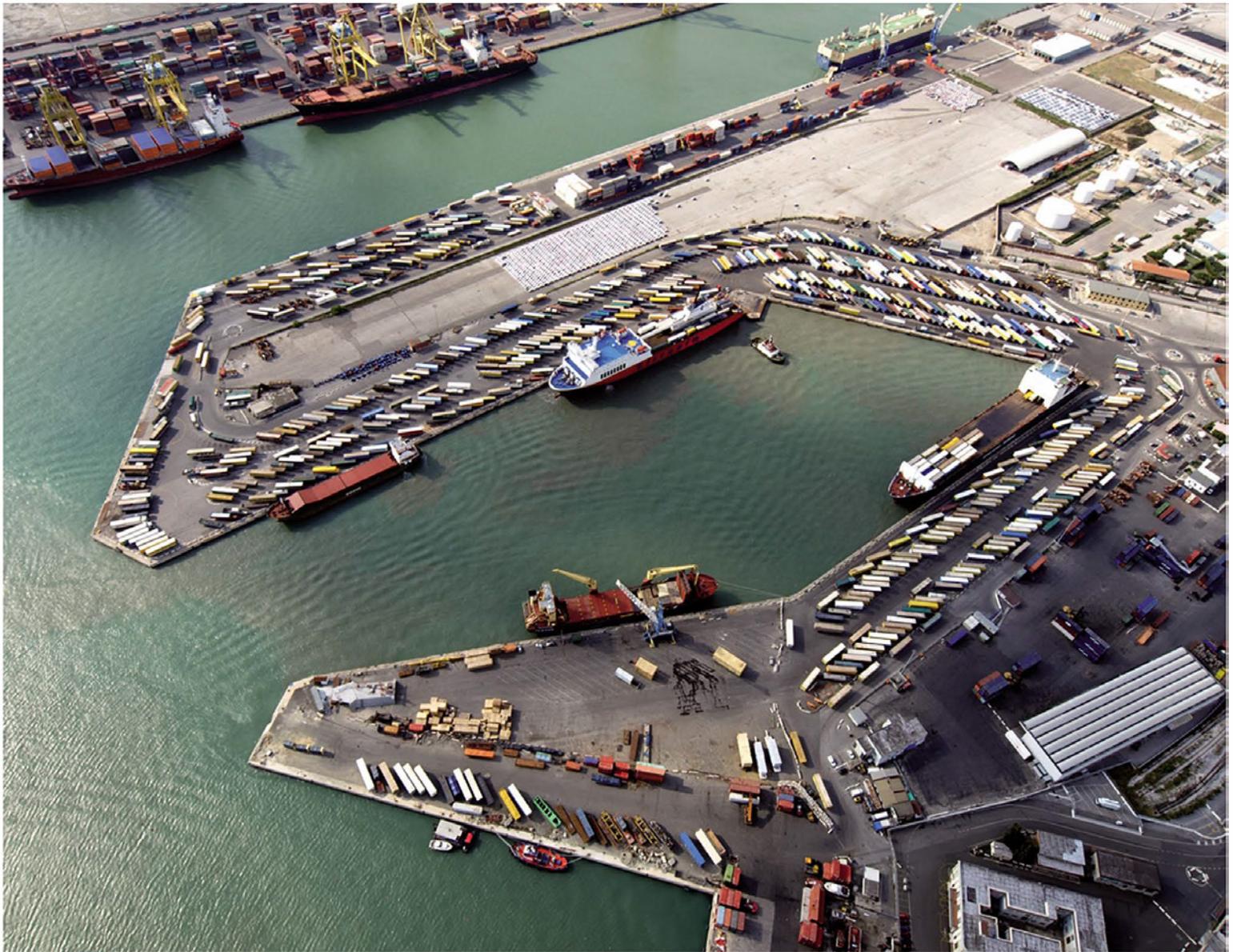
*Intermodal Rail and Environmental Commitment*

Since 2022, Grendi has also been operating regular **intermodal rail services** at its terminal in Marina di Carrara. More than 300 trains have moved over 253,000 tons of goods in just over two years, primarily linking Sardinia with Emilia-Romagna region. Intermodal transport is a vital component of the Group's long-term strategy. As the first maritime operator in Italy to become a benefit corporation, Grendi is committed to developing sustainable logistics solutions with reduced environmental impact. This energy transition strategy is closely tied to the Group's focus on people and the communities it serves. Grendi's logistics network includes collection and distribution warehouses supported by a growing network of road transport partners, all engaged in a shared journey toward sustainable transformation.

**Network Expansion and Distribution Strength**  
Grendi directly operates three warehouses in Northern Italy and three distribution branches in Sardinia. In 2023, the Group invested €10 million to open a second 10,000 m<sup>2</sup> warehouse in Cagliari—ten years after the first—effectively doubling local storage capacity. The company also maintains a strong presence in Central and Southern Italy, achieving steady growth in the LCL cargo sector.



**Livorno Terminal Marittimo - Autostrade del Mare srl**



## **Terminal traffico ro/ro - heavy lift**

### **Sede Legale e Amministrativa:**

Via L. Galvani, 30/32 - Porto di Livorno

Tel. 0586 412515

[info@ltmsrl.eu](mailto:info@ltmsrl.eu)

### **Sede Operativa:**

Varco Galvani - Porto di Livorno

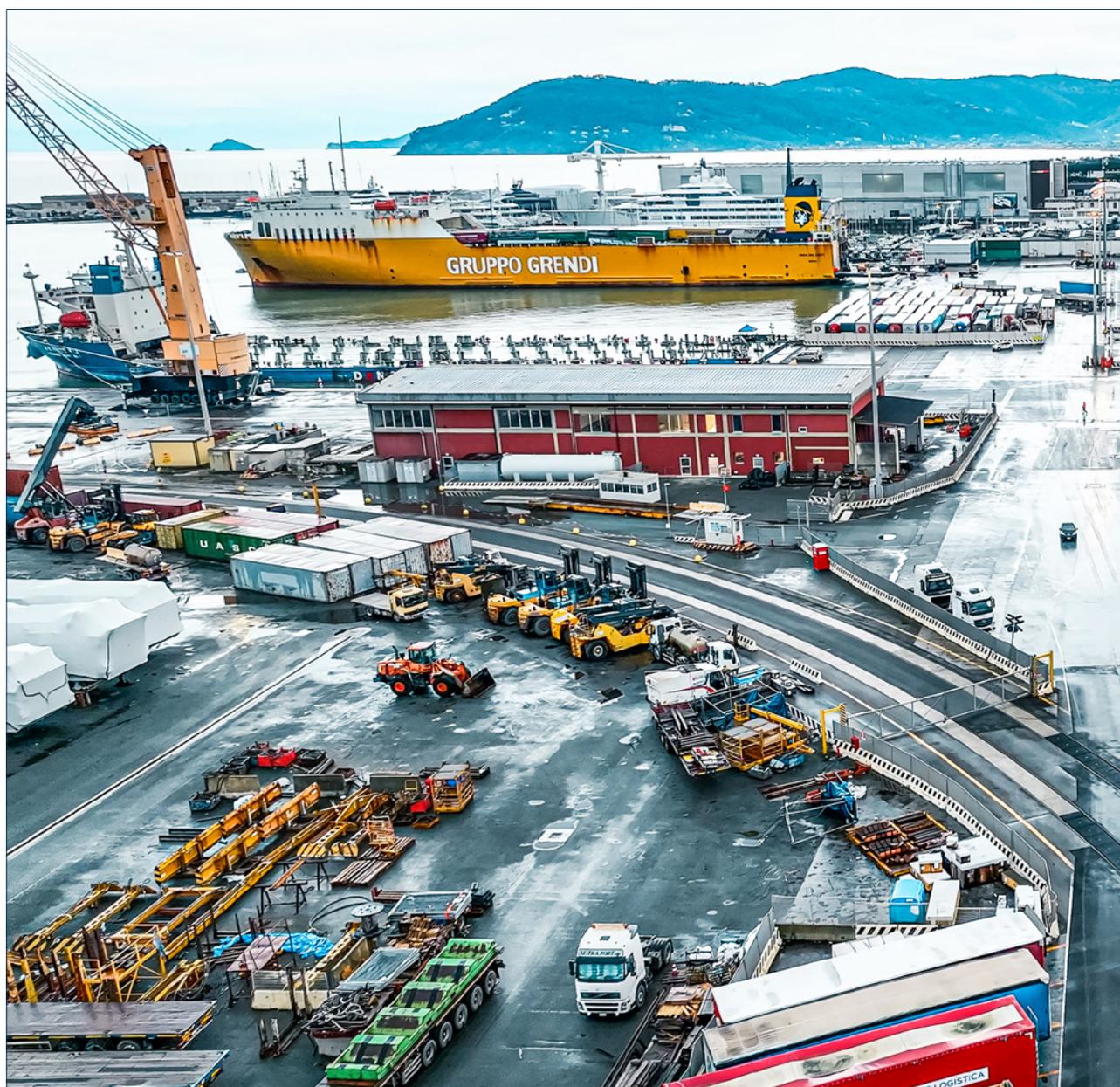
Tel. 0586 438810

punto di riferimento strategico per la logistica nazionale e non solo. Non è più solo un viaggio di merci: è un viaggio di crescita, idee e ambizione.

E il Gruppo ha tutta l'intenzione di arrivare lontano.

### **A Strategic Pillar in the National Logistics Landscape**

*Through expertise, targeted investments, and operational flexibility, the Grendi Group has established itself as a strategic pillar in national and international logistics. It's no longer just about moving goods—it's a journey of growth, innovation, and ambition. And the Group is clearly determined to go far.*





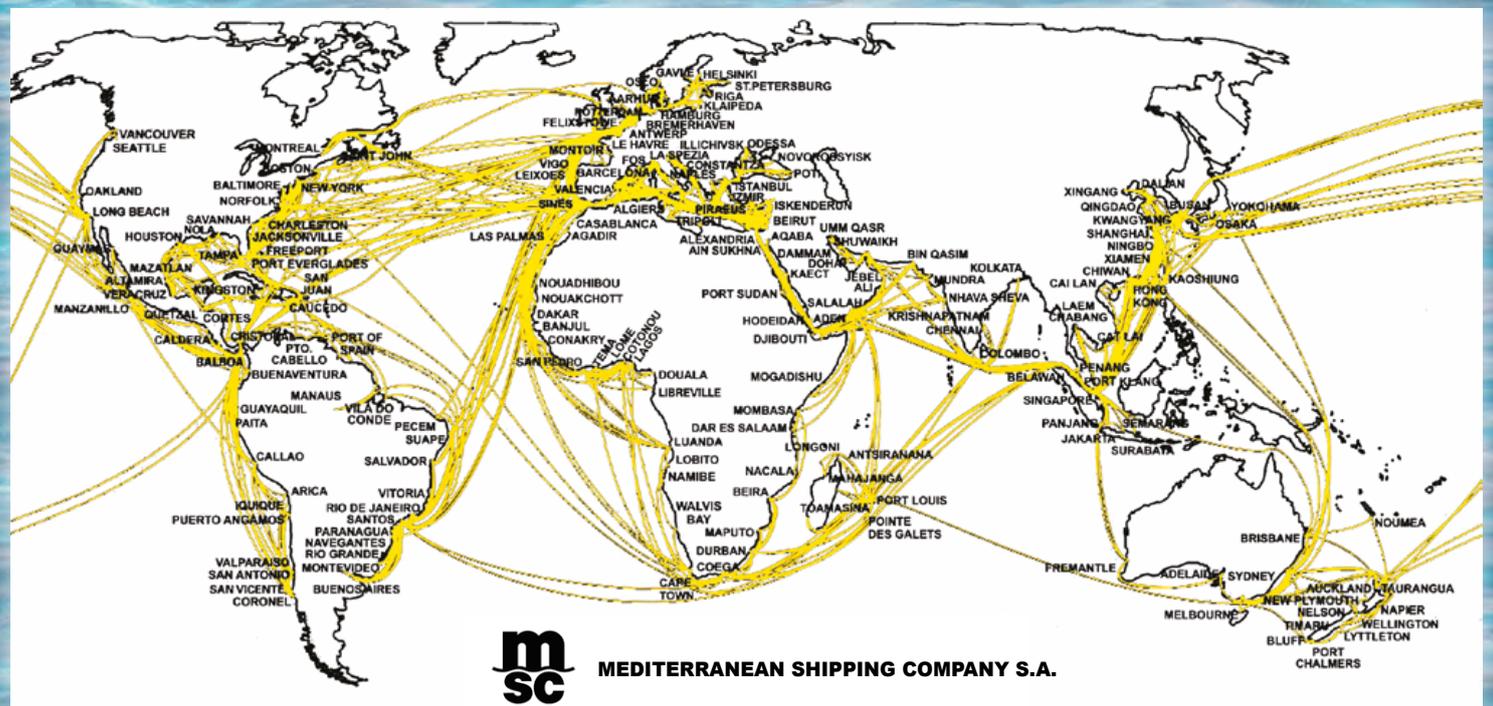
MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

# AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI



BORGO DEI DOTTI

**DA OLTRE 50 ANNI CON MSC  
AL SERVIZIO DELLA CLIENTELA, VERSO  
LE PRINCIPALI DESTINAZIONI DEL MONDO**



**LIVORNO Piazza dei Legnami, 21  
Phone 0586 248111 (25 linee) Fax 0586 248200 (5 linee)  
E-mail: [it015-spadonia@mscspadoni.it](mailto:it015-spadonia@mscspadoni.it)**

**Uff. Operativi: La Spezia – Marina di Carrara**

# Uniport



## LE SFIDE DELLA PORTUALITA' PER IL 2025

Annunciata più volte come imminente, il comparto attende di conoscere quali saranno le scelte del Governo in materia di riforma della governance portuale.

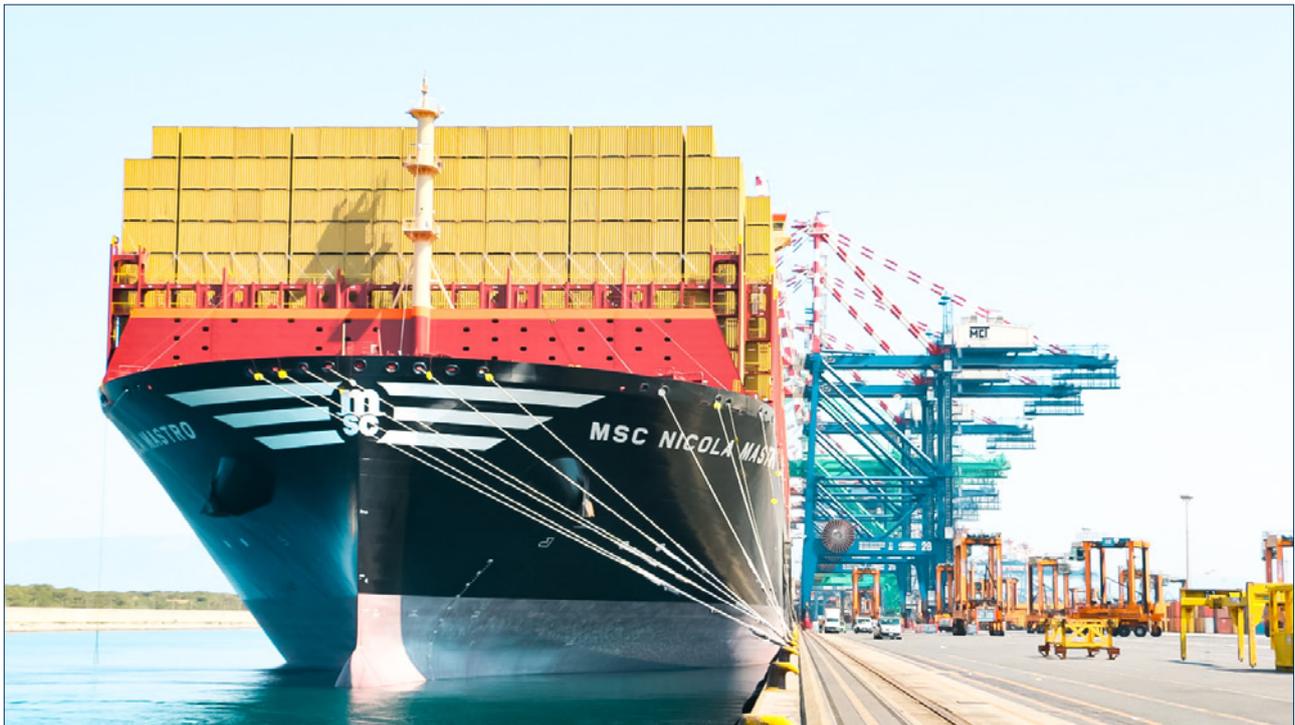
In merito a quanto emerso finora, UNIPORT condivide l'obiettivo di accentrare le scelte strategiche che riguardano i grandi investimenti nei porti della penisola e avverte la necessità di dare unicità alla politica marittima in sinergia con la pianificazione delle altre modalità di trasporto e dei nodi logistici.

Appare altresì necessario per dare certezza agli investitori: definire in modo chiaro ruoli e ripartizione di competenze tra Amministrazioni e Autorità indipendenti, soprattutto qualora fosse confermata la costituzione di un nuovo soggetto, auspicabilmente a capitale interamente pubblico; eliminare inutili sovrapposizioni, mantenendo comunque il ruolo di riferimento del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e, per il necessario coordinamento interministeriale, del ministero per le Politiche del Mare; favorire la semplificazione e l'uniformità nella regolamentazione (delle concessioni, dei servizi e

*Announced several times as imminent, the sector is waiting to know what the Government's choices will be regarding the reform of port governance.*

*With regard to what has emerged so far, UNIPORT shares the objective of centralizing the strategic decisions concerning major investments in the ports of the peninsula and feels the need to give unity to maritime policy in synergy with the planning of other modes of transport and logistics nodes.*

*In order to give certainty to investors, it also seems necessary to: clearly define roles and distribution of competences between Administrations and Independent Authorities, especially if the establishment of a new entity will be confirmed, preferably with entirely public capital; eliminate unnecessary overlaps, while maintaining the reference role of the Ministry of Infrastructure and Transport and, for the necessary inter-ministerial coordination, the Ministry for Maritime Policies; favour simplification and harmonization of regulations (of*



delle altre attività in porto); favorire lo sviluppo delle ZES e delle ZLS mediante strumenti e incentivi concreti per attrarre investimenti. Al fine di introdurre nel sistema una logica e regole di impresa, riteniamo opportuno rivedere la modalità di partecipazione delle rappresentanze dei soggetti economici ai quali dovrebbe essere riconosciuto un ruolo più attivo nel processo di formazione delle scelte strategiche e nell'amministrazione delle singole realtà portuali rispetto a quanto avvenuto dopo la riforma del 2016.

Alla luce di quanto dichiarato più di recente dal Vice Ministro Edoardo Rixi, registriamo favorevolmente la volontà di intervenire a breve anche sull'importante tema del lavoro portuale.

Ribadiamo che l'inclusione di alcune figure del ciclo delle operazioni portuali tra i lavori usuranti e l'immediata attivazione del "fondo" per l'incentivazione al pensionamento anticipato per i lavoratori delle imprese ex artt. 16 e 18 della Legge 84/94 (anche utilizzando allo scopo le risorse previste dall'articolo 17, comma 15-bis), contribuiranno a

*concessions, services and other port activities); promote the development of ZESs and ZLSs through concrete tools and incentives to attract investments.*

*In order to favour a more business-oriented approach, we believe it is appropriate to review the participation criteria of the representatives of economic entities, to whom a more active role in strategic decision-making and administration of individual port should be recognized compared to what occurred after the 2016 reform.*

*In light of the recent statements by Deputy Minister Edoardo Rixi, we welcome the willingness to intervene shortly also on the important issue of port labour.*

*We reiterate that the inclusion of some figures in the cycle of port operations among the "strenuous jobs" and the immediate activation of the "fund" to encourage early retirement for workers of companies under articles 16 and 18 of Law 84/94 (also using for this purpose the resources provided by article 17, paragraph*

migliorare le capacità competitive e la sicurezza dei nostri porti.

Ma, soprattutto, auspichiamo che, all'interno di una governance più coordinata, il lavoro portuale venga ulteriormente valorizzato: favorendo l'uniforme applicazione delle norme che ne disciplinano la fornitura in linea con i criteri che regolano la somministrazione del lavoro (in tema di trattamento economico, direzione e controllo, responsabilità, formazione); prevedendo la possibilità che le imprese ex. artt. 16 e 18 L.84/94 possano rivolgersi a soggetti abilitati alla fornitura di prestazioni di lavoro temporaneo in caso di indisponibilità di manodopera temporanea da parte dell'impresa/agenzia autorizzata ai sensi dell'art.17 della L.84/94; consentendo alle imprese autorizzate alla fornitura del lavoro temporaneo di offrire lavoro temporaneo anche ad altre imprese in porto (es. imprese manovre ferroviarie, vigilanza, ecc.). Particolarmente rilevanti saranno anche gli aspetti ambientali e tecnologici in modo da: sostenere il processo di decarbonizzazione dei porti e delle imprese che vi operano; accelerare sulla digitalizzazione; regolare e supportare la diffusione dell'utilizzo dell'intelligenza artificiale e, per tutti questi aspetti, porre particolare attenzione alla formazione delle risorse umane, ovvero al fattore lavoro.

In questo contesto, così articolato e stimolante, UNIPORT, in virtù di una lunghissima storia iniziata alla fine degli anni '50 e al percorso di rilancio avviato di recente, ambisce ad essere il punto di riferimento per i propri associati, per tutte le imprese del settore ed è pronta a mettere a disposizione delle Istituzioni le proprie competenze per contribuire allo sviluppo del sistema logistico nazionale, delle imprese e dell'occupazione.

A testimonianza di tale rinnovato impegno, nelle ultime settimane l'associazione ha organizzato due convegni su altrettanti temi di particolare interesse e attualità: bilancio di sostenibilità e CSRD e intelligenza artificiale, proponendosi di mettere a disposizione di associati ed imprese del settore iniziative analoghe anche in futuro.

*15-bis), will contribute to improving competitive capabilities and safety of our ports.*

*But, above all, we hope that, within a more coordinated governance, port labour will be further valorized: by promoting the uniform application of the rules governing its supply in line with the criteria governing labour supply (in terms of economic treatment, management and control, responsibility, training); by allowing companies under articles 16 and 18 of Law 84 /94 to turn to entities authorized to provide performances of temporary jobs in the event of unavailability of temporary workers by the company/agency authorized under art. 17 of Law 84/94; allowing companies authorized to provide temporary jobs to also offer temporary workers to other companies in the port (e.g. railway maneuvers, security, etc.). Particularly relevant will also be the environmental and technological aspects in order to: support the decarbonization process of ports and the companies operating therein; accelerate digitalization; spread, regulate and support the utilization of artificial intelligence; for all these aspects, pay particular attention to the training of human resources, i.e. the labour factor.*

*In this complex and challenging context, UNIPORT, with its long history that began at the end of the 1950s and the more recent relaunch process, aims to be the reference point for its members, for all companies in the sector, and is ready to make its expertise available to the institutions in order to contribute to the development of the national logistics system, companies and employment.*

*As evidence of this renewed commitment, in recent weeks the association has organized two workshops on current topics of particular interest: sustainability report and CSRD and artificial intelligence, proposing to offer similar initiatives to members and companies in the sector in the future.*



# LORENZINI & C

TERMINAL OPERATOR



**Lorenzini & C. Srl**  
Livorno 57123 (Italy)  
Porto Industriale - Via Labrone, 19  
Tel. +39 0586 2071 - Fax +39 0586 405199

Terminal Containers:  
Tel. +39 0586 207315 - Fax +39 0586 207316

[info@lorenziniterminal.it](mailto:info@lorenziniterminal.it)  
[www.lorenziniterminal.it](http://www.lorenziniterminal.it)

# Sogese

## INNOVAZIONE E AFFIDABILITÀ PER LA TUA LOGISTICA INTERNAZIONALE



Dal **1° Gennaio 2025**, Sogese ha ampliato le sue capacità operative grazie alla fusione con **Coremas Polaris**, azienda specializzata nella progettazione e produzione di **shelter tecnologici**. Questa unione strategica ci permette di presentarci come interlocutore unico e completo, capace di rispondere con rapidità e precisione alle esigenze più complesse e specifiche del trasporto internazionale e della logistica integrata.

*Since January 1, 2025, Sogese has expanded its operational capabilities through the merger with Coremas Polaris, a company specialized in the design and production of technological shelters. This strategic union allows us to present ourselves as a unique and complete partner, capable of responding quickly and precisely to the most complex and specific demands of international transport and integrated logistics.*



La nostra gamma di prodotti è ampia e diversificata, comprendendo **container dry standard e modificati**, progettati per garantire **sicurezza e integrità del carico** in ogni situazione operativa. Realizzati con **materiali di alta qualità** e conformi a **rigorosi standard costruttivi**, rappresentano soluzioni affidabili per movimentare e stoccare merci con la massima sicurezza.

Proponiamo inoltre **celle frigorifere altamente performanti**, ideali per conservare merci sensibili e deperibili. Disponibili sia per **noleggio breve che lungo termine**, le celle frigo sono supportate da un **servizio completo di assistenza tecnica e manutenzione**, garantendo efficienza e affidabilità.

Completiamo la nostra offerta con **box prefabbricati e container abitativi**, strutture versatili e confortevoli perfette per la rapida realizzazione di uffici, abitazioni, cantieri operativi e strutture tecniche, sia temporanee che permanenti.

*Our range of products is wide and diversified, including **standard and modified dry containers**, designed to guarantee **safety and cargo integrity** in every operational situation. Made with **high-quality materials** and complying with **strict construction standards**, they represent reliable solutions for handling and storing goods securely.*

*We also offer **high-performance refrigerated containers**, ideal for preserving sensitive and perishable goods. Available for both **short- and long-term rental**, our refrigerated units are supported by a **comprehensive technical assistance and maintenance service**, ensuring efficiency and reliability.*

*Our offer is completed by **prefabricated boxes and residential containers**, versatile and comfortable structures perfect for the rapid creation of offices, housing, construction sites, and technical facilities, whether temporary or permanent.*

Grazie all'integrazione con Coremas Polaris, offriamo **shelter tecnologici avanzati**, progettati per ospitare apparecchiature elettroniche, impianti industriali e sistemi di telecomunicazione anche nelle condizioni ambientali più estreme, rispondendo ai **massimi standard internazionali di sicurezza e performance**.

Alla fiera internazionale Transport Logistic 2025, Sogese presenta l'innovativa **gamma di container Offshore certificati DNV 2.7-1 e ISO CSC**. Questi prodotti, specifici per il **settore marittimo e l'industria Oil & Gas**, offrono **robustezza eccezionale, resistenza alla corrosione e sicurezza operativa** anche nelle condizioni più avverse. Ogni container Offshore può essere personalizzato con **sistemi di sollevamento speciali, trattamenti anticorrosivi avanzati e isolamento termico dedicato**.

*Thanks to the integration with Coremas Polaris, we now provide **advanced technological shelters**, designed to host electronic equipment, industrial plants, and telecommunication systems even in the harshest environmental conditions, **meeting the highest international standards of safety and performance**.*

*At the international Transport Logistic 2025 exhibition, Sogese presents its **innovative range of Offshore Containers certified to DNV 2.7-1 and ISO CSC standards**. These products, designed for the **maritime sector and the Oil & Gas industry**, offer **exceptional robustness, corrosion resistance, and operational safety** even in the most challenging conditions. Each Offshore container can be customized with **special lifting systems, advanced anticorrosion treatments, and dedicated thermal insulation**.*



# Livorno, Port for Tuscany



[www.portodilivorno2000.it](http://www.portodilivorno2000.it)

  
porto di livorno  
2000

Grazie ai nostri depositi operativi di Livorno, con un piazzale di **55.000 mq**, **1.500 mq** di officine e **650 mq** di uffici, e al deposito strategico di Melzo, offriamo soluzioni rapide e su misura per ogni esigenza logistica.

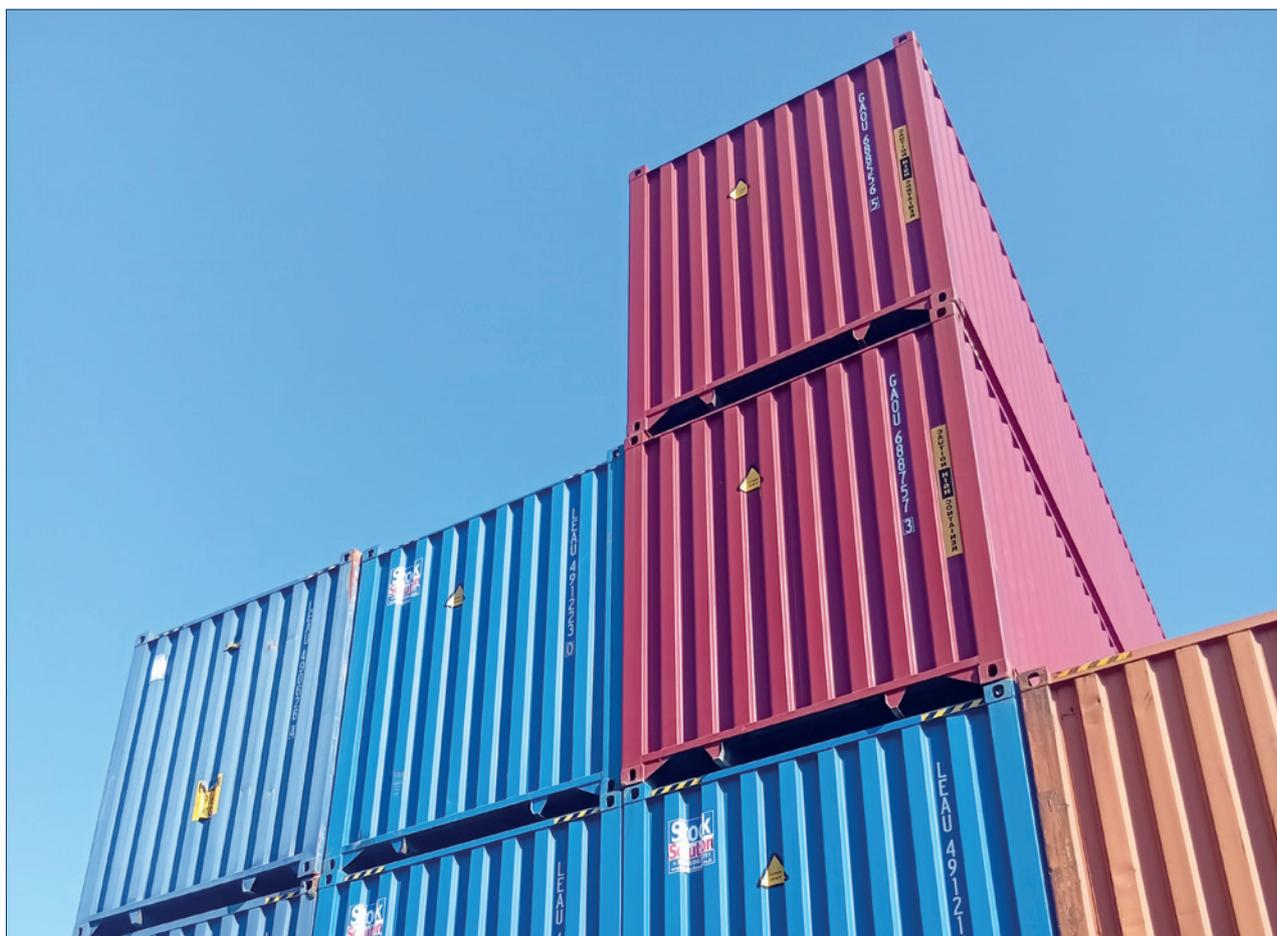
Sogese garantisce **consegne veloci in tutta Italia**, con un servizio di **noleggìo flessibile e personalizzato** per celle frigorifere, container dry e prefabbricati. Le nostre soluzioni a noleggio, ideali per esigenze temporanee o stagionali, sono accompagnate da un'assistenza tecnica costante, assicurando efficienza, affidabilità e massima operatività in ogni contesto.

*Thanks to our operational facilities in Livorno, with a yard of **55,000 sqm**, **1,500 sqm** of workshops, and **650 sqm** of offices, and our strategic depot in Melzo, we provide fast and tailored logistics solutions.*

*Sogese guarantees **quick deliveries throughout Italy**, with a **flexible and customized rental service** for refrigerated containers, dry containers, and prefabricated structures. Our rental solutions, ideal for temporary or seasonal needs, are supported by constant technical assistance, ensuring efficiency, reliability, and maximum operability in any context.*

Per maggiori informazioni e consulenze dedicate:  
Email: [info@sogeseitalia.it](mailto:info@sogeseitalia.it)  
Telefono: +39 0586 20111  
Web: [www.sogeseitalia.it](http://www.sogeseitalia.it)

For more information and dedicated consultancy:  
Email: [info@sogeseitalia.it](mailto:info@sogeseitalia.it)  
Phone: +39 0586 20111  
Web: [www.sogeseitalia.it](http://www.sogeseitalia.it)





tco.it

Livorno, Italy

commerciale@tco.it



# MULTIPURPOSE TERMINAL



TERMINAL  
Calata Orlando

- Bulk & Break-Bulk cargo
- 35.000 sqm terminal
- 400 mtrs berth / 4 shore cranes
- Cargo Logistic



# PER CAPIRE TRUMP CI VUOLE NOSTRADAMUS

Oggi mi sento molto Nostradamus: siamo nella settimana di passione (oggi, per l'esattezza, è il 17 Aprile) ed io devo scrivere un articolo per questa rivista che sarà distribuita in fiera, a Monaco, all'inizio di Giugno. Considerato che nelle ultime settimane abbiamo assistito, ogni giorno, a cambiamenti epocali dovuti alle decisioni mattutine (mattutine per gli USA, pomeridiane per noi europei!) del presidente degli Stati Uniti, Donald Trump, è difficile dire quale situazione ci troveremo ad affrontare all'inizio di Giugno, non sapendo cosa succederà domani.

(Oggi, ad esempio, il Primo ministro italiano, Giorgia Meloni, sta per incontrare Donald Trump e nessuno sa cosa si diranno ed a quali conclusioni arriveranno. Ieri, invece, Trump ha annunciato l'applicazione del 245 per cento di dazio sulle merci in arrivo dalla Cina! Saranno ancora in vigore ai primi di Giugno ?)

Insomma, prevedere quale sarà la situazione a Giugno significa entrare nel mondo della sfera di cristallo.

E allora, qualsiasi cosa io possa scrivere oggi, potrà essere smentita dai fatti.

Entriamo nel mondo delle ipotesi, idealizzato da Aristotele e sviluppato da Galileo e Newton.

di Paolo Federici

*Today I feel very Nostradamus: we are in the week of passion (today, to be precise, is April 17) and I have to write an article for this magazine that will be distributed at the fair, in Munich, at the beginning of June.*

*Considering that in the last few weeks we have witnessed, every day, epochal changes due to the morning decisions (morning for the USA, afternoon for us Europeans!) of the President of the United States, Donald Trump, it is difficult to say what situation we will find ourselves facing at the beginning of June, not knowing what will happen tomorrow.*

*(Today, for example, the Italian Prime Minister, Giorgia Meloni, is about to meet Donald Trump and no one knows what they will say and what conclusions they will reach. Yesterday, however, Trump announced the application of 245 percent of duties on goods arriving from China! Will they still be in force at the beginning of June?)*

*In short, predicting what the situation will be in June means needing a the crystal ball.*

*So, whatever I write today, it can be contradicted by the facts.*

No, non sto cercando di svicolare per non scrivere niente di serio: eccomi!

## I dazi sono una cretinata!

**Domanda: chi è che paga il Dazio?**

**Risposta: chi compra dall'estero.**

Come fa Trump a incassare trillions of dollars di dazi?

Deve sperare che gli americani continuino a comprare dall'estero.

Se gli americani smettessero di comprare dall'estero, nessuno pagherebbe più i dazi, quindi Trump non potrebbe più incassare trillions of dollars di dazi!

Se gli americani continuano a comprare dall'estero, gli americani ci rimettono alla grande (visto che i dazi li pagano loro)

Se gli americani la smettono di comprare dall'estero, gli americani ci rimettono perché lo stesso prodotto realizzato negli Usa (rispetto a quello fatto in Vietnam o in India!) costerà molto di più visto che stipendi e costo della vita negli Usa sono ben altro che non in Vietnam o India. Matematicamente parlando, se un oggetto prodotto in Vietnam costa 100 e lo stesso oggetto prodotto in Usa costa 1000 e Trump mette un dazio del 100 per cento, l'americano che compra il prodotto vietnamita pagherà  $100 + 100\%$  di dazio = 200. Se invece lo comprerà negli Usa lo pagherà  $1000 + 0\%$  di dazio = 1000.

Quindi per l'americano sarà sempre più conveniente pagare il prodotto vietnamita a 200 anziché il prodotto Usa a 1000.

**Alla fine, i trillions of dollars di dazi li pagheranno gli americani, convinti di fregare gli stranieri costringendoli a subire i dazi.**

Intanto il resto del mondo andrà avanti in un regime di libero scambio e gli Usa si costruiranno i loro muri per chiudercisi dentro.

Poi scriveranno, come facevano gli inglesi: tempesta sulla Manica, il Continente è isolato. Quindi, comunque la si giri, la mossa di Trump è sbagliata.

*Let's enter the world of hypotheses, idealized by Aristotle and developed by Galileo and Newton.*

*No, I'm not trying to dodge to avoid writing anything serious: here I am!*

## Tariffs (duty) are bullshit!

**Question: who pays the Duty?**

**Answer: those who buy from abroad.**

*How does Trump collect trillions of dollars in tariffs?*

*He has to hope that Americans continue to buy from abroad.*

*If Americans stopped buying from abroad, no one would pay tariffs anymore, so Trump could no longer collect trillions of dollars in tariffs!*

*If Americans continue to buy from abroad, Americans will lose out big time (since they pay the tariffs)*

*If Americans stop buying from abroad, Americans will lose out because the same product made in the USA (compared to one made in Vietnam or India!) will cost much more since salaries and the cost of living in the USA are much higher than in Vietnam or India. Mathematically speaking, if an object produced in Vietnam costs 100 and the same object produced in the USA costs 1000 and Trump imposes a 100 percent duty, the American who buys the Vietnamese product will pay  $100 + 100\%$  duty = 200. If instead he buys it in the USA he will pay  $1000 + 0\%$  duty = 1000.*

*So for the American it will always be more convenient to pay the Vietnamese product at 200 rather than the US product at 1000.*

**In the end the trillions of dollars of duties will be paid by the Americans, convinced that they are screwing foreigners by forcing them to suffer the duties.**

*In the meantime, the rest of the world will con-*



Gli americani vedranno crescere l'inflazione, aumenterà la disoccupazione, cresceranno i costi, saranno tagliati fuori dai mercati internazionali.

E tutto questo per star dietro alle manie di un presidente che si crede il padrone del mondo.

Quando sento dire che l'Iva è un Dazio mascherato, mi si accappona la pelle. Il Dazio lo si paga solo su ciò che si importa, l'Iva la si paga su tutti i prodotti che si consumano, quindi noi italiani paghiamo l'Iva anche sui prodotti made in Italy. Se non si coglie la differenza, e Trump non la coglie, ma soprattutto non la colgono i giornalisti che gli fanno da amplificatore, siamo davvero alla canna del gas.

Ma se un americano vuole mangiarsi un pezzo di PARMIGIANO e NON vuole comprarlo dall'Italia, pagando i dazi, che fa? Semina una pianta di parmigiano in giardino? E se vuole bere un bel bicchiere di CHIANTI, per non pagare i dazi si dà al contrabbando? Se poi volesse gustarsi una MOZZARELLA napoletana, la ordina dal mozzarellaio di Kansas City?.

*tinue in a free trade regime and the USA will build its walls to close itself in.*

*Then they will write, as the English did: storm on the Channel, the Continent is isolated  
So, however you look at it, Trump's move is wrong.*

*The US will see inflation rise, unemployment will increase, costs will rise, it will be cut off from international markets.*

*And all this to satisfy the obsessions of an president who thinks he is the master of the world.*

*When I hear that Vat is disguised Duty, my skin crawls. Duty is paid only on what is imported, Vat is paid on all the products that are consumed, so we Italians also pay Vat on products made in Italy. If we don't understand the difference, and Trump doesn't understand it, but above all the journalists who act as his amplifier don't understand it, we are really at the end of our tether.*



# T.O.DELTA

OUR NETWORK YOUR SUCCESS



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

Scali Cerere 09, Livorno, Italy

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

+39 0586 243 907

# Cepim

## UN NUOVO TERMINAL PER CONNETTERE PARMA AL SISTEMA INTERMODALE EUROPEO



Con l'entrata in funzione del **nuovo terminal ferroviario**, CEPIM – Interporto di Parma segna un punto di svolta nella propria evoluzione infrastrutturale e tecnologica. Attivo da Luglio 2024 e pienamente operativo da Gennaio 2025, il terminal rappresenta un'infrastruttura strategica per lo sviluppo dell'intermodalità.

Il nuovo impianto **si estende su 140.000 mq, con 3 binari da 900 metri e 2 di supporto**. Ha richiesto un **investimento complessivo di 20 milioni di euro**, co-finanziato per 2,9 milioni dall'Unione Europea nell'ambito del Progetto 22-IT-TG-UPaRRT – 101122876. Può gestire decine di migliaia di UTI all'anno, grazie a una configurazione flessibile pensata per accogliere convogli a standard europeo e supportare l'espansione futura dei volumi. Le attività si svolgono in spazi razionali, attrezzati per garantire rapidità, sicurezza e tracciabilità.

A renderlo distintivo è **la sua anima digitale: il TOS di ultima generazione** di CEPIM è progettato per controllare in tempo reale tutte le attività operative, integrandosi con SAP, TMS

*With the launch of its **new rail terminal**, CEPIM – Parma Freight Village marks a turning point in its infrastructural and technological evolution. Operational since July 2024 and fully operational from January 2025, the terminal is a strategic asset for the development of intermodal transport.*

*The new facility **spans 140,000 sqm, with 3 tracks of 900 metres and 2 auxiliary tracks**. It required a **total investment of €20 million**, co-financed with €2.9 million from the European Union under Project 22-IT-TG-UPaRRT – 101122876. Designed to handle tens of thousands of ITUs annually, it features a flexible configuration tailored to accommodate European-standard trains and support future volume growth. Operations are carried out in an efficient and well-organized environment, equipped to ensure speed, safety, and traceability.*

*What sets it apart is **its digital core**: CEPIM's state-of-the-art Terminal Operating System (**TOS**) enables real-time control of all terminal*

## IL NOSTRO NETWORK INTERMODALE



Dal cuore della FoodValley, con il nostro **nuovo terminal ferroviario**, offriamo alle aziende anche i servizi logistici di:

- **Gestione integrata magazzini**
- **Movimentazione container, semirimorchi gruabili e semirimorchi non gruabili**
- **Deposito container in un'ampia area di stoccaggio sicura**
- **Area doganale per operazioni di sdoganamento, magazzini doganali e temporanei**
- **Trasporto multimodale su ferro e gomma, con risparmio sui costi di trasporto**
- **Tecnologia avanzata per ottimizzare le operazioni e sostenere la transizione verso trasporto ferroviario più sostenibile**



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

e WMS, connettendosi al connettore nazionale FVS-ELODIE e alimentando un Digital Twin in grado di simulare e ottimizzare ogni flusso. L'obiettivo è chiaro: più efficienza, meno tempi morti, più sostenibilità.

**Fabio Rufini**, Amministratore Delegato di CEPIM, sottolinea:

"Questo investimento non è solo un'infrastruttura, ma un nuovo approccio alla logistica. Vogliamo offrire servizi credibili per chi cerca efficienza, sostenibilità e connessione europea. Crediamo nella forza dell'intermodalità come leva di sviluppo."

Dal terminal partono tratte regolari verso l'Europa:

- **Zeebrugge** (3 circolazioni/settimana)
- **Marsiglia** (7 circolazioni/settimana)
- **Epinal** (1 circolazione/settimana)
- **Mannheim–Scandinavia** (7 circolazioni/settimana)
- **Colonia–Liegi** (4 circolazioni/settimana dal 2025 con semirimorchi non gruabili)
- **Stoccarda** (3 circolazioni/settimana da 2025, per semirimorchi non gruabili)
- **Varsavia** (1 circolazione/settimana)

A queste si affiancano relazioni nazionali con Bari, Lecce, Brindisi, Jesi, Nola e Giovinazzo, rendendo CEPIM un nodo connettivo tra il nord e il sud del Paese.

**Matteo Crema**, Responsabile del Terminal, evidenzia:

"Abbiamo creato un'infrastruttura moderna, pensata per integrare ferro e gomma. Il terminal consente una gestione fluida e unificata dei flussi: l'equilibrio modale oggi è una scelta industriale, non solo ambientale."

*activities. The system integrates seamlessly with SAP, TMS, and WMS platforms, connects to the national FVS-ELODIE hub, and feeds a Digital Twin capable of simulating and optimizing every workflow. The goal is clear: greater efficiency, reduced idle times, and enhanced sustainability.*

**Fabio Rufini**, CEO of CEPIM, emphasizes:

*"This investment is more than just infrastructure – it represents a new approach to logistics. We aim to deliver reliable services for businesses seeking efficiency, sustainability, and European connectivity. We believe in the power of intermodality as a driver of growth."*

The terminal offers regular weekly slots to key European destinations:

- **Zeebrugge** (3 weekly slots)
- **Marseille** (7 weekly slots)
- **Epinal** (1 weekly slot)
- **Mannheim–Scandinavia** (7 weekly slots)
- **Cologne–Liège** (4 weekly slots from 2025 for non-cranable semi-trailers)
- **Stuttgart** (3 weekly slots from 2025 for non-cranable semi-trailers)
- **Warsaw** (1 weekly slot)

*These are complemented by domestic routes to Bari, Lecce, Brindisi, Jesi, Nola, and Giovinazzo, positioning CEPIM as a key link between northern and southern Italy.*

**Matteo Crema**, Terminal Manager, notes:

*"We have created a modern facility designed to integrate rail and road transport. The terminal enables smooth, unified flow management: modal balance is now an industrial choice, not just an environmental one."*



**Gianpaolo Serpagli**, Presidente di CEPIM, aggiunge:

"La logistica è un asset strategico per il territorio. CEPIM vuole essere un punto di riferimento per lo sviluppo intermodale, promuovendo infrastrutture all'avanguardia e relazioni solide con imprese e istituzioni."

Nel 2025 il terminal sarà integrato nella rete RFI, diventando una stazione ferroviaria: un passaggio strategico per rafforzare il legame con i corridoi TEN-T.

**Mirko Guareschi**, Responsabile IT e Innovazione dei Processi, spiega:

"La forza del terminal sta nella tecnologia applicata ai varchi. I gate automatizzati con OCR/OFR e la corsia veloce garantiscono accessi rapidi e sicuri. Il Digital Twin ci consente di prevedere i flussi e reagire in tempo reale. Questo è ciò che ci distingue."

CEPIM si conferma così come attore centrale del sistema logistico europeo, con infrastrutture, tecnologia e visione al servizio del territorio e delle imprese.

**Gianpaolo Serpagli**, *President of CEPIM*, adds:

*"Logistics is a strategic asset for our region. CEPIM aims to be a benchmark for intermodal development, promoting cutting-edge infrastructure and strong partnerships with businesses and institutions."*

*In 2025, the terminal will be integrated into the RFI network, becoming an official railway station – a strategic step to strengthen its connection with the TEN-T corridors.*

**Mirko Guareschi**, *Head of IT and Process Innovation*, explains:

*"The terminal's strength lies in the technology applied to the gates. Automated gates with OCR/OFR and a fast track lane ensure quick and secure access. The Digital Twin allows us to predict flows and respond in real time. This is our key differentiator."*

*CEPIM thus reaffirms its role as a key player in the European logistics system, offering infrastructure, technology, and vision to serve businesses and the region.*

# Ignazio Messina

**SCALI NEI  
PORTI  
DI OLTRE  
40 PAESI  
NEL MONDO**



La Ignazio Messina & C. S.p.A. fornisce servizi marittimi di linea regolari sin dal 1921, collegando il Mediterraneo, l'Africa Occidentale, l'Africa del Nord, l'Africa Orientale, l'Africa del Sud, il Medio Oriente e il Subcontinente Indiano.

L'azienda effettua scali in oltre 50 porti in 40 paesi diversi con una flotta di moderne navi portacontainer.

Grazie allo sviluppo di un efficiente sistema logistico di terra, la Compagnia ha da sempre affiancato all'attività armatoriale una visione integrata del trasporto multimodale, offrendo soluzioni end-to-end su scala globale.

In quest'ottica nasce e si sviluppa IML (InterModal Logistic), la divisione del Gruppo Messina dedicata alla gestione operativa dei flussi terrestri e intermodali che permette di movimentare circa 80.000 camion e 1.600 treni all'anno. La rete IML si articola su tre piattaforme intermodali interne situate a Milano Segrate, Vicenza e Dinazzano, collegate da treni giornalieri con il porto di Genova e con altri terminal strategici come Ravenna,

*Ignazio Messina & C. S.p.A. has been providing regular maritime liner services since 1921, connecting the Mediterranean, West Africa, North Africa, East Africa, Southern Africa, the Middle East and the Indian Subcontinent. The company calls at more than 50 ports in 40 different countries with a fleet of modern container ships.*

*Thanks to the development of an efficient on-shore logistics system, the company has always flanked its shipping activities with an integrated vision of multimodal transport, offering end-to-end solutions on a global scale. At this purpose IML (InterModal Logistic), the Messina Group's business unit dedicated to management of land and intermodal flows, was created and developed, handling approximately 80,000 trucks and 1,600 trains per year.*

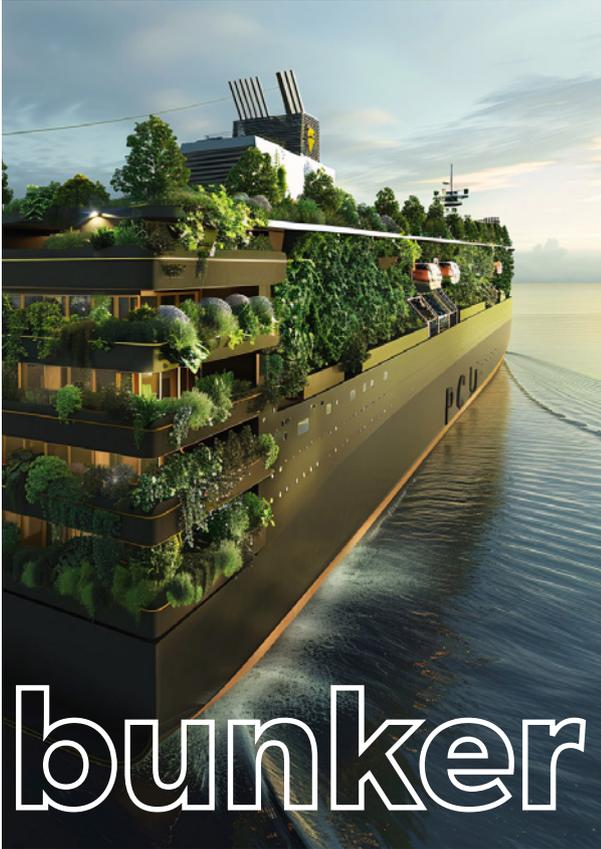
*The IML network consists of three internal intermodal platforms located in Milan Segrate, Vicenza and Dinazzano, connected by daily trains with the port of Genoa and with other*



# BUNKEROIL



bunkeroil.it



bunker



lubrificanti



spedizioni

agenzia marittima



Massa e il Piemonte, garantendo connessioni regolari e affidabili su tutto l'asse tirrenico-padano.

Ogni terminal dispone di ampi spazi di movimentazione e aree doganali, oltre a officine per il controllo e la manutenzione delle unità, offrendo servizi completi di handling, consolidamento e deposito. Nel 2025 è stato inaugurato un nuovo collegamento tra Italia e Duisburg, con due coppie di treni settimanali tra Segrate e Duisburg via Genova, già connesso tramite treni giornalieri.

Cuore del sistema è il terminal portuale IMT (Intermodal Marine Terminal) di Genova, perfettamente integrato nella rete ferroviaria. Con una capacità di oltre 10.000 TEUs, più di 250.000 metri quadri di superficie operativa,

*strategic terminals such as Ravenna, Massa and Piedmont, guaranteeing regular and reliable connections on the entire Tyrrhenian-Padanian axis. Each terminal has large handling and customs areas, as well as workshops for the control and maintenance of the units, offering complete handling, consolidation and storage services. A new connection between Italy and Duisburg was inaugurated in 2025, with two pairs of trains per week between Segrate and Duisburg via Genoa, already connected by daily trains.*

*At the heart of the system is the IMT (Intermodal Marine Terminal) port terminal in Genoa, which is fully integrated into the national rail network. With a capacity of more than 10,000 TEU, more than 250,000 m<sup>2</sup> of operational area,*



cinque banchine attive e rampe dedicate per carico Ro-Ro, 4 gru di banchina, IMT garantisce una gestione esperta di movimentazione container, servizi di lashing e stuffing, carichi reefer, carichi in modalità RoRo e break bulk, con un focus sui settori della nautica e dei carichi speciali.

Da Luglio 2024 Ignazio Messina & C. ha acquisito il pieno controllo di Terminal San Giorgio nel porto di Genova adiacente al Terminal IMT, dotato di 206.000 mq. di aree e 1.600 mt. di banchine, tre gru Gottwald da 150 tons. e altre attrezzature, il Terminal è in grado di gestire l'intera gamma di prodotti chiave, come contenitori, breakbulk, project cargo, yachts, materiale siderurgico e Ro-Ro Cargo.

Grazie a una strategia di diversificazione, l'azienda ha potenziato il trasporto in un'ottica end to end (nave-porto-treno-camion) sia in conto proprio che per conto terzi, aumentando il trasferimento di volumi su sistemi di trasporto a minor impatto di emissioni nocive per un sistema logistico più sostenibile, in linea con gli obiettivi europei di riduzione delle emissioni di CO2 e di decongestione degli snodi logistici.

*five active quays and dedicated ramps for Ro-Ro cargo, 4 sts portainer, IMT guarantees expert handling of containers, reefer units, lashing and stuffing services, RoRo and break bulk cargo, with a focus on special cargo sectors and yachts.*

*Since July 2024, Ignazio Messina & C. has acquired full control of Terminal San Giorgio in the Port of Genoa, adjacent to the IMT Terminal. The Terminal covers 206,000 square meters of area and has 1,600 meters of quay, three 150-ton Gottwald cranes and other equipment. The Terminal is capable of handling the full range of key products, including containers, break-bulk, project cargo, yachts, steel materials and Ro-Ro cargo.*

*Thanks to a diversification strategy, the company has strengthened its transportation operations with an end-to-end approach (ship-port-rail-truck), both for its own account and for third parties, increasing the transfer of volumes to transportation systems with lower harmful emissions, contributing to a more sustainable logistics system in line with European goals for reducing CO2 emissions and decongesting logistics hubs.*

# FOCUS DAZI



Professore Mauro Giusti

## I DAZI USA MEZZO UTILE PER LA CONTRATTAZIONE FRA STATI

Nell' improvvisa vicenda dei dazi USA, molti sono incorsi nell'equivoco di reputare estemporanee e bizzarre le molteplici esternazioni reiterate<sup>1</sup> di Trump: nulla di più errato, per chi si è accorto subito che ciascuna enunciazione seguiva un copione intravisto fin dal 2016-20 e dettato in origine da un *think tank* informato al pensiero dell' ora defunto prof. Martin Feldstein, noto economista "applicato" di parte iperliberistica, ben noto a chi scrive (che conseguì la libera docenza con una monografia proprio sulla finanza della protezione sociale) per i suoi studi sulla sanità privatizzata mediante assicurazioni, concezioni del tutto inconcepibili – per iniquità sociale - per chi proviene da sistemi pubblici di sicurezza sociale.

E se Mario Draghi ha definito recentemente il citato cattedratico di Harvard (consigliere di

*In the sudden resurgence of U.S. tariffs, many have mistakenly viewed Trump's repeated outbursts as spontaneous and erratic. Nothing could be further from the truth for those who recognized early on that each statement followed a script glimpsed as far back as 2016–2020, originally inspired by a think tank aligned with the ideas of the late Professor Martin Feldstein. A well-known "applied" economist with hyper-liberal leanings, Feldstein is familiar to this writer (who earned academic qualification with a monograph on the financing of social protection) for his studies on privatized, insurance-based healthcare—concepts that are socially unacceptable, even inconceivable, to those raised in public welfare systems.*

*While Mario Draghi recently described the Harvard professor (and Reagan advisor) as a*

<sup>1</sup>-Da ultimo l'accordo di vassallaggio del Regno Unito, sempre più testa di ponte economica nel Vecchio Continente e la sciocca tassazione punitiva delle produzioni cinematografiche realizzate in studios esteri, un'autorete per l'industria interna del cinema, che copre ben più della metà dell'intera produzione mondiale di films e oltre tre quarti del suo valore.

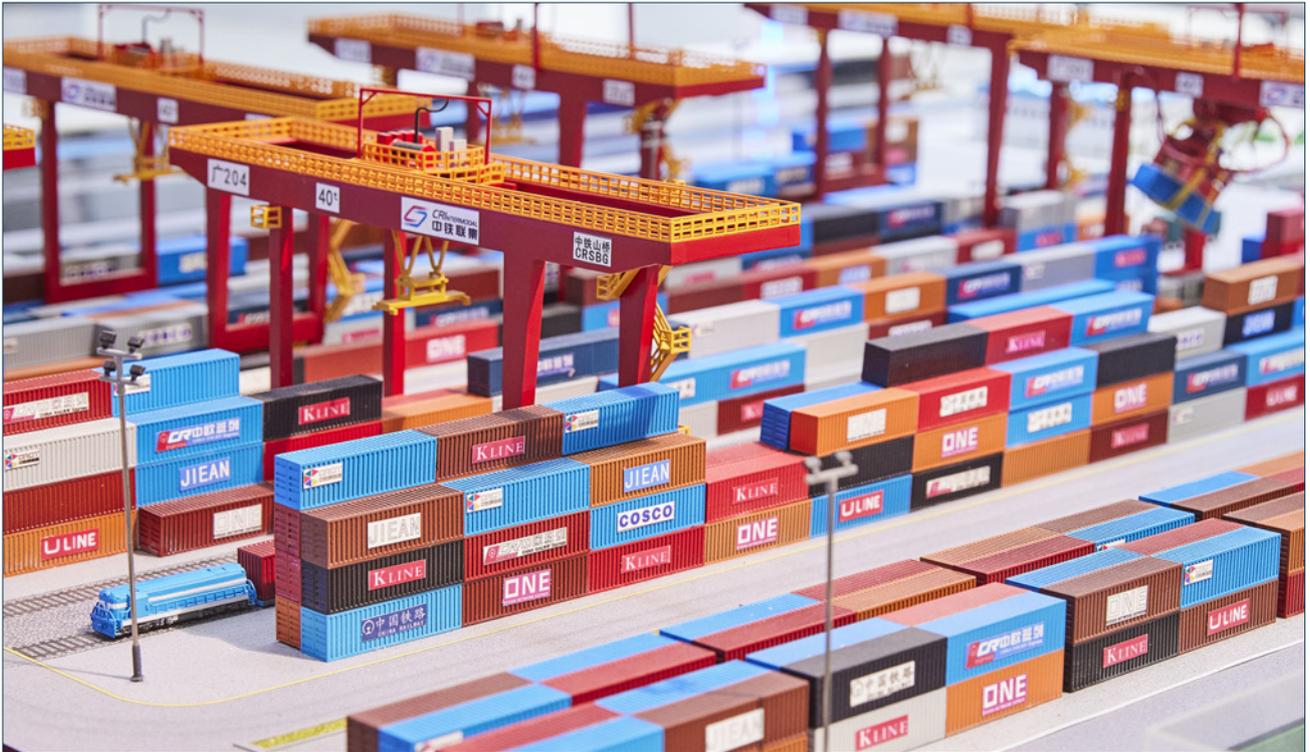
# InterRepairsNord

---

**RELIABLE CONTAINERS  
FOR GLOBAL TRADE  
SINCE 1988**



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



Reagan) come portatore di “idee perspicaci”, assai meno condivisibile è il giudizio che esse si fondino su “prove empiriche a rilevanza politica”. In realtà i dati statistici dal medesimo copiosamente adoperati si rivelano sovente opinabili per scelte ed omissioni e sempre distorti verso un *target* argomentativo pre-costituito. Rivelatore è uno stralcio da un suo ultimo scritto<sup>2</sup>: “ A mio parere, i negozianti statunitensi useranno la minaccia di imporre le tariffe ai produttori cinesi come un modo per convincere il governo cinese ad abbandonare la politica dei trasferimenti di tecnologia “volontari”. Se ciò accadrà e se le imprese statunitensi potranno fare affari in Cina senza essere costrette a pagare un prezzo competitivo, *la minaccia delle tariffe sarà uno strumento di successo della politica commerciale*”.

Forse non è quello – e con quel fine – che ha fatto Trump a inizio 2025? Sbarazziamo il campo da teoremi economici e da postulati giuridici, per stabilire che si parla di mere tattiche di transazione intimidatoria e di espedienti di condizionamento - con più o meno

*man of “insightful ideas,” it is far harder to accept that these ideas are based on “empirical evidence of political relevance.” In fact, the statistics Feldstein employed so abundantly are often questionable due to selective choices or omissions, and consistently biased to support predetermined argumentative goals.*

*A telling excerpt from one of his recent writings reads: “In my view, U.S. negotiators will use the threat of tariffs on Chinese producers to convince the Chinese government to abandon the policy of ‘voluntary’ technology transfers. If that happens, and U.S. firms can do business in China without having to pay a competitive price, then the tariff threat will have been a successful trade policy tool.”*

*Isn’t that exactly what Trump did at the start of 2025, with that very goal in mind? Let’s clear the field of economic theorems and legal postulates and recognize these actions as simple tactics of coercive negotiation—tools used, with varying success, to achieve one goal: to*

2- The real reason for Trump's Steel and Aluminum Tariffs in [project.syndicate.org/commentary/Trump/-steel-tariffs/targeting/china](https://project.syndicate.org/commentary/Trump/-steel-tariffs/targeting/china), 2018.

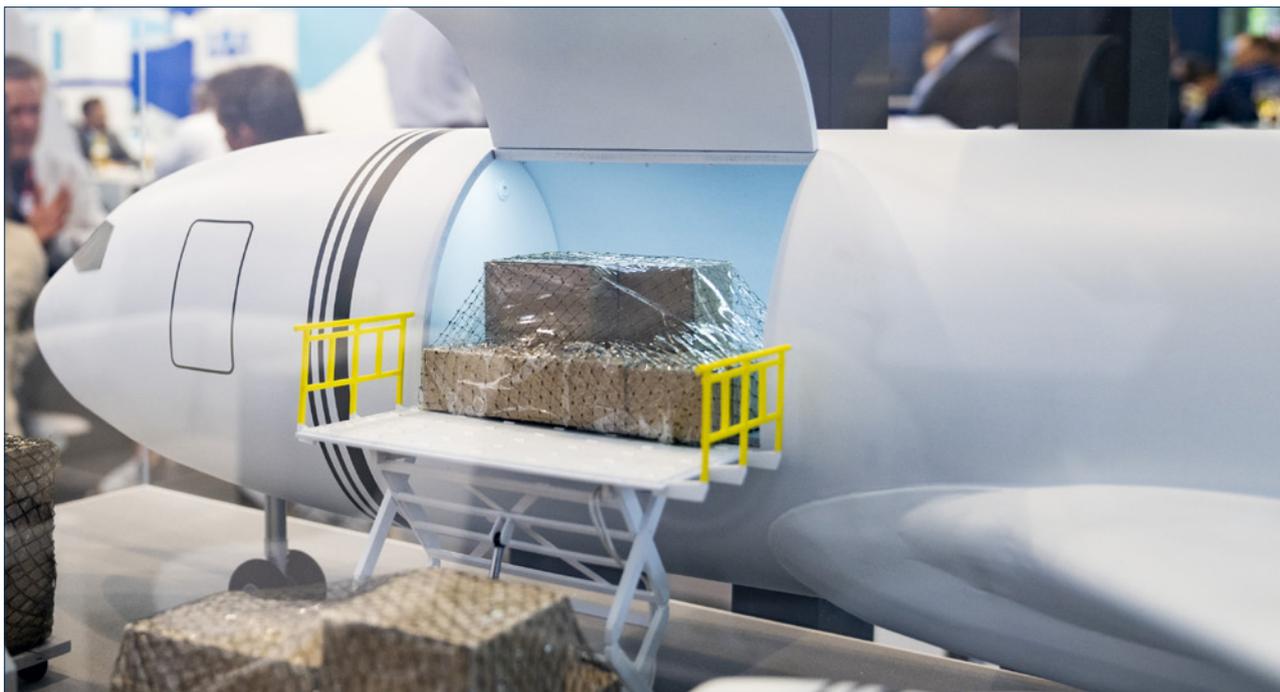
[cilplivorno.it](http://cilplivorno.it)



[grup pocpl.it](http://grup pocpl.it)



**Port Services with a Local Heart.**



successo - nel raggiungere l'unico obiettivo, nei confronti di ciascun Paese, di esportare di più e di comprare di meno. Perché scomodare paludamenti dottrinali? Questo epidermico coinvolgimento dell'accademia è ora del tutto scomparso nel passaggio del testimone ad un nuovo capo del *Council of economic advisors* del Presidente, il dott. Stefen Miran, che accademico non è (se non per un *PhD*), il quale nel Novembre scorso non ha esitato ad esprimersi con un rapporto dal titolo pretenzioso<sup>3</sup>, ribadendo che "i dazi indurranno i Paesi terzi a venire a produrre in USA, rivitalizzando la nostra base produttiva. I dazi vanno usati strategicamente come strumento di negoziazione".

Tutto viene ridotto ad una multipla contrattazione mercantile accorta, per ricattare l'interlocutore. I risultati attesi sono possibili ma assai aleatori; anzi è improbabile, in generale, una delocalizzazione industriale volontaria verso gli USA, per i costi non convenienti, la burocrazia insediativa diversa per ogni Stato dell'Unione e la conclamata penuria di manodopera specializzata. Sempre nel novero

*export more and import less from each country. Why wrap this in doctrinal formalities? This superficial involvement of academia has now vanished with the handover to the new Chairman of the President's Council of Economic Advisers, Dr. Stefen Miran—who is not an academic, except by holding a PhD. In a boldly titled report from last November, he reaffirmed that "tariffs will induce third countries to come and manufacture in the USA, revitalizing our industrial base. Tariffs must be used strategically as a negotiation tool."*

*Everything is reduced to calculated commercial bargaining aimed at pressuring the counterpart. The expected results may be possible, but are highly uncertain. In fact, a voluntary industrial relocation to the U.S. is generally unlikely, given the high operating costs, the state-specific bureaucratic hurdles, and the well-known shortage of skilled labor. Also within this unusual strategy of forced suasion is the questionable suggestion of reducing public debt by replacing existing gov-*

3- A User's Guide to Restructuring the Global Trading, PDF in Hudson Bay Capital, November 2024.



di questa insolita *forced suasion*, discutibile è anche il proposito-suggerimento di ridurre il debito pubblico sostituendo gli attuali titoli di Stato soltanto con titoli “perenni” (centenari) a più basso interesse: in qual modo potrà trovare una pur minima attuazione spontanea un simile comportamento da parte dei normali investitori, per i quali la mera e sola sicurezza dell’investimento ha al massimo un orizzonte generazionale? Infine del tutto azzardata appare la configurazione dell’apprezzamento del dollaro come una negatività conseguente al fatto di essere unica moneta di riserva: è possibile che negli USA non tutti percepiscano come incombente il proposito diffuso di affiancare una seconda valuta di riferimento (folle è pensare al *bitcoin*), cui si rivolgerebbero i due terzi dell’umanità ostile all’Occidente, con conseguenze ignote almeno da quasi un secolo, ma presumibilmente esiziali per gli States?

Non ci vuole il Premio Nobel Paul Krugman per qualificare tutte queste tesi “scientifiche” come “semplicistiche e non sicure”.

A questo corredo di pseudo motivazioni, tutte opinabili, andrebbe deciso da tutti – e segnatamente dall’UE – di rispondere con lo strumentario del “mercante astuto” e perciò con un ventaglio di molte argomentazioni minute, tutte a convenienza fortemente contrapposta. Se però questa “senseria” verrà affidata alla consueta, labile diplomazia dell’UE (non di carriera e di scarsa preparazione specifica), non vi sarà alcuna prova di forza, ma neanche aspettatevi alcun premio per la condiscen-

*ernment bonds with lower-yield “perpetual” (century-long) bonds. How could such an idea ever be spontaneously adopted by standard investors, whose notion of investment security rarely extends beyond a single generation? Lastly, the notion that the appreciation of the dollar is a negative side effect of being the sole reserve currency seems entirely unfounded. Can it be that some in the U.S. are still unaware of the widespread push to establish a second reference currency (and no, Bitcoin is not a viable option)? Such a move would attract the two-thirds of the world’s population hostile to the West—with potentially disastrous consequences not seen in nearly a century.*

*It doesn’t take a Nobel laureate like Paul Krugman to label all these so-called “scientific” claims as “simplistic and unreliable.”*

*To this set of questionable, pseudo-rational motivations, the appropriate response—especially from the EU—should be to adopt the tools of the “shrewd merchant,” crafting a broad array of detailed counterarguments driven by clear and opposing interests.*

*But if this “serious business” is left to the EU’s usual weak diplomacy—non-career professionals with limited expertise—there will be no real show of strength. Nor should we expect any reward for our compliance. Instead, we’ll be forced to relinquish, at no cost to the U.S., the expensive military umbrella, compelled to purchase their liquefied gas (which, despite equal*



denza, dovendosi accettare da parte nostra di perdere *gratis* il costoso ombrello militare (e però costretti a dotarsi di molti dei loro armamenti), di comprare il loro gas liquido, che a parità di prezzo mondiale è di fatto più caro e di vendere comunque di meno su quel mercato opulento. Questa blanda via di uscita in perdita sembra adesso l'unica percorribile da molti governanti, in assenza di unanimità o di maggioranze qualificate tra gli Stati dell'Unione, per la riluttanza allo scontro – dovuta alla mera assonanza di parte politica - da parte di alcuni dei paesi sovranisti, iperliberisti e filotrumpiani o filorusi del Vecchio Continente. Inoltre alcuni Paesi (es.: l'Irlanda) si opporranno a qualsiasi cosa provochi una tassazione doganale aggiuntiva sia della propria produzione (come quella farmaceutica, rivolta soprattutto agli Stati Uniti), sia dei servizi finanziari USA con sedi concentrate a Dublino. Ma l'Europa ne uscirà inutilmente svantaggiata rispetto al resto del mondo, laddove si fingerà per poco di assecondare l'aggressione subita, in attesa di elaborare nuovi modi di attacco. Eppure, per un'alternativa da contrattare efficacemente, l'UE disporrebbe di ben altri strumenti specifici di contrasto (sovente non collaudati) di questa incauta ed improvvida aggressione unilaterale, per ora in parte solo ventilata e le cui conseguenze reali sono prevalentemente imprevedibili.

Il primo è dato dal Reg. UE n. 654/2014, nella versione consolidata col più recente Reg. UE n. 167/2021 “ per l'applicazione e il rispetto delle norme commerciali internazionali”, nel caso che i Paesi extra UE “modifichino nel

*global prices, costs us more), and still end up selling less into that wealthy market.*

*This weak and disadvantageous path seems, for now, to be the only one acceptable to many European leaders. Without unanimity or qualified majorities among EU states, a real confrontation is avoided—often simply due to political alignment with sovereignist, hyperliberal, pro-Trump, or even pro-Russian governments across parts of the continent.*

*Furthermore, certain countries—such as Ireland—will oppose any move that could impose additional tariffs on their key exports (like pharmaceuticals, largely destined for the U.S.), or on U.S. financial services firms, many of which are headquartered in Dublin.*

*But Europe will end up pointlessly disadvantaged compared to the rest of the world if it merely pretends to accommodate the aggression for a time, all while waiting to formulate some new form of counterattack.*

*Yet, if it wishes to negotiate a strong alternative, the EU has other, more targeted instruments of retaliation at its disposal—tools that are often untested but well-suited to countering this reckless and premature unilateral aggression, whose true consequences remain largely unpredictable.*

*The first is EU Regulation No. 654/2014, as updated by Regulation No. 167/2021, “on the enforcement of international trade rules,” which applies when non-EU countries “alter over time*

tempo il trattamento delle merci provenienti dalla stessa, con misure unilaterali “. L’Unione già può istantaneamente salvaguardare i propri interessi commerciali, tutelando i propri diritti col ripristinato sistema di risoluzione delle controversie predisposto dal WTO, in conseguenza del quale l’UE può direttamente imporre contromisure di riequilibrio agli ostacoli commerciali ritenuti non lecitamente introdotti, adottando la sospensione di concessioni tariffarie; l’introduzione di corrispondenti dazi doganali nuovi o maggiorati o di altri oneri aggiuntivi all’ingresso delle merci; l’adozione o l’aumento di restrizioni quantitative sulle importazioni di merci; infine il contingentamento degli enormi scambi di servizi, sottoponendoli a restrizioni all’importazione, segnatamente con l’esclusione dagli appalti pubblici dei fornitori extra UE dei servizi stessi.

Questa è una strada specifica di reazione, appositamente creata, ma è quella mite, che segue le procedure di componimento (adeso non più inceppate), messe a disposizione dall’Organizzazione Mondiale del Commercio. Diverso per intensità e varietà di azioni contenitive è il più recente e meno sperimentato complesso di rimedi voluto e fornito dal Reg. UE n. 2675/2023, già da noi puntualmente richiamato in un precedente scritto. Finora usata una sola volta per un puntuale sopruso politico della Cina verso la Lituania, tale normativa è a disposizione dalla fine del 2023 ed è sicuramente applicabile al complesso degli aumenti daziari USA, con certezza definibili come “misure di un Paese terzo che interferiscono nelle legittime scelte sovrane dell’Unione o di Stati membri”, configurando uno o più atti di coercizione economica, in quanto infrangono ogni principio accettato del diritto internazionale, configurando un atto illecito di tipo aggressivo e non difensivo.

Una volta acclarata dalla Commissione Europea l’avvenuta lesione all’interesse dell’Unione o di uno dei suoi Stati membri (art. 8, c. 2), la scelta di meditate risposte efficaci è rinvenibile nell’Allegato 1 al Regolamento citato, annoverando – tra l’altro – proprio l’istituzione

*their treatment of goods originating from the Union through unilateral measures.”*

*The Union already has the power to immediately safeguard its commercial interests, protecting its rights through the reactivated WTO dispute resolution system, which allows the EU to directly impose rebalancing countermeasures against unlawfully introduced trade barriers by suspending tariff concessions; imposing new or increased customs duties or other additional import charges; introducing or tightening quantitative restrictions on imports; and finally, restricting the vast trade in services, particularly by excluding non-EU service providers from public procurement contracts.*

*This is a targeted and purposely crafted reaction path—but a mild one, as it adheres to WTO’s conciliatory procedures, which are no longer stalled.*

*Far more forceful in both intensity and range is the newer and largely untested set of remedies laid out in EU Regulation No. 2675/2023, which we previously discussed in another article.*

*So far used only once—to address China’s political abuse of Lithuania—this regulation has been available since late 2023 and is unquestionably applicable to the current set of U.S. tariff increases clearly classifiable as “measures by a third country interfering in the legitimate sovereign choices of the Union or its member states,” constituting one or more acts of economic coercion. These violate accepted principles of international law and amount to aggressive, not defensive, illegal actions.*

*Once the European Commission determines that harm has been done to the Union or one of its member states (Article 8, paragraph 2), a list of effective and considered responses can be found in Annex I of the cited Regulation which includes, among other things, the imposition or reintroduction of higher tariffs or border charges; import restrictions on goods entering the EU; and, in the field of public pro-*

o il ripristino di corrispondenti maggiori dazi doganali o altri diritti di confine; l'adozione di restrizioni all'importazioni di merci nell'UE; poi, nel settore degli appalti pubblici (nazionali e comunitari), l'inibizione verso fornitori extra UE di beni o, soprattutto, di servizi; l'introduzione di barriere alle attività bancarie e assicurative e all'accesso ai mercati di capitali nell'UE.

Abbiamo già affermato che l'uso effettivo di questa potente arma giuridica troverà dubbi e veti di alcuni membri, per motivi quasi mai economici; a questa remora forse si affiancherà l'inconfessato obiettivo – già accampato pretestuosamente da Trump per superiorità tecnologica – di lasciare indenne da ritorsioni la già squilibrata acquisizione di **servizi** dagli Stati Uniti, compito facilitato dall'azione – al minimo lobbistica – delle grandi multinazionali del settore, dai *Big Tech* ai *providers* dei *Big Data*, dalla comunicazione alla telefonia, da ogni tipo di trasporto agli oligopoli della finanza privata e dei suoi circuiti quali i sistemi di pagamento elettronici, dalla pubblicità digitale agli asset managers, fino allo sterminato *e-commerce*<sup>4</sup>.

L'eventuale rinuncia o il disimpegno rispetto a quest'ultimo strumento specifico, per interessi nazionali e/o ideologici, segnerà purtroppo un punto di non ritorno nel perseguimento lontano di una politica economica comune tra i 27 Stati dell'Unione. Se si realizzerà questa sorta di astensione, a questo scollamento dall'interesse comunitario di alcuni membri farà probabilmente riscontro un aperto e fallace disinteresse USA alle sorti di quello che ancora denominiamo "Occidente", e ciò in nome di un protezionismo ormai virato ad isolazionismo, atteggiamento storicamente nefasto per i nord americani almeno fino a Pearl Harbour.

La saldatura in atto tra questi avversi comportamenti concomitanti farà sì che le sorti stesse della intera civiltà, quella fin qui conosciuta, diventino sempre più precarie e le attese sempre più negative, salvo ripensamenti elettorali imprevedibili e magari tardivi.

*curement (both national and EU-wide), the exclusion of non-EU suppliers of goods or—above all—services and the introduction of barriers to banking and insurance activities and access to EU capital markets.*

*We have already noted that the actual use of this powerful legal tool will face objections and vetoes from certain member states—rarely for economic reasons. This hesitation may be accompanied by an unspoken goal—previously invoked by Trump under the guise of technological superiority—to exempt the already lopsided acquisition of services from the United States from any retaliation a task made easier by the lobbying—at the very least—of major multinationals in the sector: from Big Tech to Big Data providers, from communications and telecoms to all modes of transport, from private finance oligopolies and their systems (like digital payment networks), to digital advertising, asset managers, and the vast landscape of e-commerce.*

*Any abandonment or hesitation in using this specific tool—driven by national or ideological interests—will sadly mark a point of no return in the long-term pursuit of a common economic policy among the Union's 27 member states. Should this kind of abstention take shape, the divergence of certain members from the EU's collective interest will likely be met by open and misguided U.S. indifference toward the fate of what we still call "the West" all in the name of a protectionism that has now morphed into outright isolationism—a historically dangerous stance for Americans, at least until Pearl Harbor.*

*The convergence of these adverse and simultaneous behaviors will lead the fate of our entire known civilization to grow ever more precarious, with expectations increasingly grim—unless, perhaps, there are unpredictable and belated electoral reversals.*

4- Una prima valutazione quantitativa era già stata fornita in: GIUSTI, Dazi unilaterali vs dazi concordati: mistificazioni ed esiti incerti in *Messaggero Marittimo* magazine, 2025, n. 02, p.22.

# #MovingTradeTogether

Costruiamo insieme il futuro delle imprese di spedizioni internazionali, dal 1946

Gli spedizionieri internazionali sono partner strategici per l'internazionalizzazione delle imprese e solution provider in grado di sviluppare modelli innovativi di supply chain - green, efficienti e resilienti - con il supporto delle tecnologie più evolute. Ogni giorno, con professionalità e competenza, organizzano il trasporto delle merci per mare, terra e cielo, generando un fatturato di 15 miliardi l'anno - il 20% del fatturato italiano dell'intero settore logistico - dando lavoro a circa 50.000 addetti.

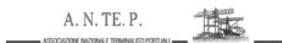
Fedespedi è dal 1946 l'unica organizzazione imprenditoriale in Italia che rappresenta e tutela gli interessi delle imprese di spedizioni internazionali (sono associate oltre il 90% del totale delle aziende del settore operanti in Italia).

La sua missione è rappresentare la categoria presso istituzioni e stakeholder e promuovere quotidianamente la crescita delle sue imprese, con servizi di qualità in tutti i settori di interesse aziendale.

Presente oggi sul territorio nazionale con oltre trenta associazioni territoriali, Fedespedi aderisce a Confetra, CLECAT e FIATA rispettivamente a livello nazionale, europeo e mondiale.

Fanno parte di Fedespedi: Anama (Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree), Antep (Associazione Nazionale Terminalisti Portuali) e Fisi (Federazione Italiana Spedizionieri Industriali).

Associazioni affiliate:



FEDESPEDI aderisce a:



 **FEDESPEDI**

[www.fedespedi.it](http://www.fedespedi.it) -  [www.linkedin.com/company/fedespedi](https://www.linkedin.com/company/fedespedi)

# Fedespedi

## CARGO AEREO: FORTE RIPRESA SFIDE GLOBALI E SOLIDI BILANCI



Alessandro Albertini, presidente di ANAMA  
Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree, sezione aerea di Fedespedi

Il settore del trasporto aereo ha mostrato segnali di vivace ripresa nel 2024 con una crescita significativa che supera i livelli pre-pandemici. In particolare, il cargo aereo globale ha superato i 63 milioni di tonnellate movimentate nel 2024 (+7%) e, in perfetta sintonia con questa tendenza internazionale, in Italia il comparto ha segnato una decisa ripresa nel 2024, con una movimentazione complessiva di 1,249 milioni di tonnellate, registrando un aumento del 15% rispetto al 2023.

La crescita del cargo aereo è stata trainata principalmente da due fattori chiave: la diffusione esponenziale dell'e-commerce e l'espansione delle catene logistiche globali, due elementi che hanno contribuito a rafforzare il ruolo cruciale che il cargo aereo riveste nelle moderne dinamiche commerciali internazionali.

Vi è ormai un'ampia convergenza di opinioni sull'importanza del settore del trasporto aereo, ed in particolare della sua componente aeroportuale, per la crescita e lo sviluppo economico, sociale e occupazionale dei paesi e dei loro territori.

*The air cargo sector showed evidence of a strong recovery in 2024 with growth exceeding pre-pandemic levels. In particular, global air cargo exceeded 63 million tonnes handled in 2024 (+7%) and, in accordance with this international trend, in Italy the sector showed a decisive recovery in 2024, with a total handling of 1.249 million tonnes, an increase of 15% compared to 2023.*

*The growth of air cargo has been driven mainly by two key factors: the exponential spread of e-commerce and the expansion of global logistics chains, two elements that have helped strengthen the crucial role that air cargo plays in modern international trade dynamics.*

*There is now a general convergence of views on the importance of the air transport sector, and in particular its airport component, for the growth and economic, social and employment development of countries and their territories.*

*For this reason, we decided to promote a study by Centro Studi Fedespedi analysed the 14 main management companies of Italian airports, highlighting for each of them the oper-*

Per questo motivo con ANAMA abbiamo deciso di promuovere uno studio di settore in cui il Centro Studi Fedespedi ha analizzato le 14 principali società di gestione dei sedimi aeroportuali italiani, evidenziando per ciascuna di esse i risultati di gestione ed alcuni indici di bilancio, mettendoli poi a confronto con i risultati delle società di gestione di alcuni dei principali aeroporti europei. L'analisi economico-finanziaria condotta dal Centro Studi Fedespedi, basata sui bilanci ufficiali, evidenzia un buono stato di salute delle società italiane esaminate e ottimi risultati sul piano reddituale, con performance che si dimostrano paragonabili a quelle realizzate dalle società estere che gestiscono i grandi hub europei analizzati.

Nel complesso, le società italiane analizzate hanno realizzato nel 2023 un fatturato complessivo di 2,887 miliardi di euro, di cui 1,915 miliardi derivanti specificamente dalle attività di aviazione e 0,972 miliardi da altre attività. L'utile aggregato per lo stesso anno è stato di 527 milioni di euro, generando un'occupazione diretta superiore alle 10.000 unità. Inoltre, il report sottolinea il valore restituito alla collettività (Stato, enti locali, azionisti), che, tra canoni concessori, imposte di esercizio e utili distribuiti, ha superato i 705 milioni di euro.

Come presidente di ANAMA mi preme sottolineare il ruolo strategico del settore del trasporto aereo per l'economia del Paese. Non è facile prevedere l'andamento del settore del cargo aereo nel 2025 e in particolare come saremo in grado di gestire l'incertezza commerciale globale a cui siamo esposti. Indubbiamente, alla luce di questo scenario, per l'Italia è imprescindibile il completamento del lavoro del Ministero dei Trasporti sul Piano Nazionale Aeroporti e l'attivazione di un tavolo tra Istituzioni e rappresentanze di settore. L'obiettivo di tale collaborazione istituzionale-settoriale sarebbe proprio quello di mitigare gli effetti delle misure protezionistiche e favorire l'accesso a nuovi mercati, operando in un quadro di sviluppo sostenibile e competitivo che valorizzi le performance degli aeroporti nazionali analizzate nel nostro report.

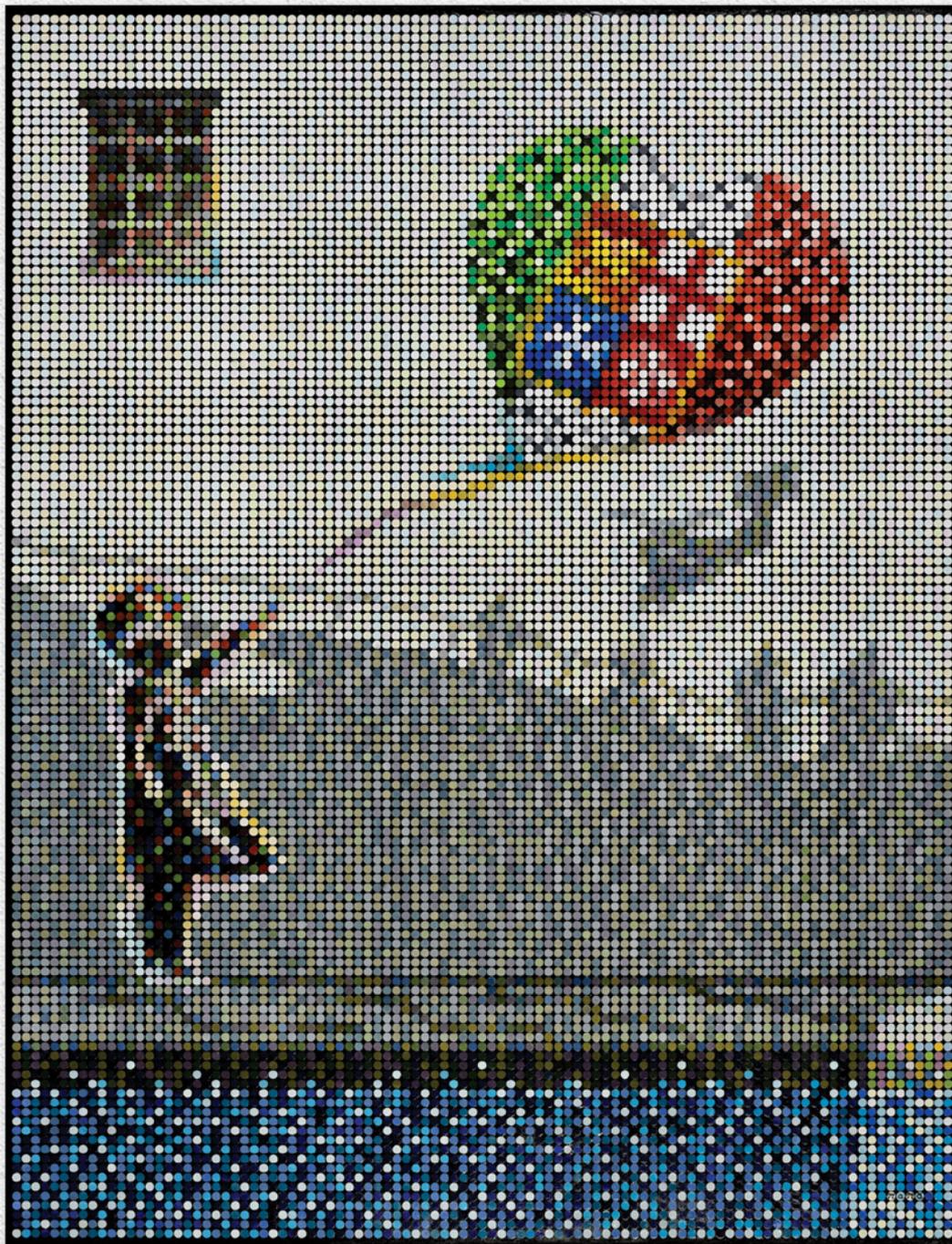
*ating results and some balance sheet indices, then putting them in comparison with the results of the management companies of some of the main European airports. The economic-financial analysis conducted by Centro Studi Fedespedi, based on official financial statements, shows a good state of health of the Italian companies examined and excellent results in terms of profitability, with performances that are comparable to those achieved by the foreign companies managing the major European hubs analysed.*

*Overall, the Italian companies analysed achieved a total turnover of 2.887 billion euro in 2023, including 1.915 billion specifically from aviation activities and 0.972 billion from other activities. The total aggregate profit for the same year was 527 million euro, generating more than 10,000 direct employments. Furthermore, the report underlines the value returned to the community (State, local authorities, shareholders), which, between concession fees, operating taxes and distributed profits, exceeded 705 million euros.*

*As president of ANAMA, I would like to emphasise the strategic role of the air transport sector for the country's economy. It is not easy to predict how the air cargo sector will perform in 2025 and in particular how we will be able to cope with the global trade uncertainty to which we are exposed. Certainly, in this scenario, the conclusion of the Ministry of Transport's work on the National Airport Plan and the launch of a round table between institutions and sector representatives is essential for Italy. The objective of this institutional-sector collaboration would be exactly that of mitigating the effects of protectionist measures and promoting access to new markets, operating within a framework of sustainable and competitive development that enhances the performance of the national airports analysed in our report.*



CONFITARMA  
Confederazione Italiana Armatori



LA NAVE NEL FUTURO



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