

N. 02

Aprile 2026

messengeromarittimo.it

MAGAZINE



Aprile 2026 | sped. abbonamento postale D.L. 353/2003 (convertito in Legge 27/02/2004 n. 46) art. 1 comma 1 C1/L1/000



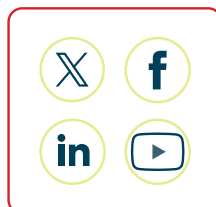
VERONA 10|13 MARZO 2026

LET
EXPO
Logistics Eco Transport Trade Show

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



Ogni auto ha un percorso. E qualcuno che lo rende possibile.

C'è chi le carica, chi le controlla, chi decide come e quando devono partire.

C'è chi lavora mentre arrivano le navi, quando i piazzali si riempiono, quando ogni movimento deve essere preciso.

Ogni giorno, migliaia di veicoli attraversano porti, spazi e destinazioni diverse.

E in ognuno di questi passaggi, c'è una persona che sa cosa fare.

Automar è questo: un sistema complesso, tenuto insieme da competenze, esperienza e presenza.

Perché alla fine, non è la logistica a fare la differenza.

Sono le persone che la rendono possibile.



automar

Humans behind Logistics

PREMESSA

di Renato Roffi

Anche quest'anno l'impegno di Alis verso l'universo dell'intermodalità ha regalato al nostro Paese e all'intero contesto europeo la grande kermesse di LetExpo, una delle manifestazioni internazionali del settore trasportistico più estese e sicuramente più prestigiose, anche per gli effetti positivi che si riflettono sui mercati del mondo, turbati non poco dallo stato di generale incertezza provocato da certa disinvoltura con cui, oggi come sempre, si scatenano conflitti che, stringi stringi, finiscono per mostrare solo motivazioni di natura imperialistica.



Pur dovendosi muovere all'interno di uno scenario internazionale caratterizzato da una straordinaria insicurezza, l'Italia, oggi fra i primi sei-sette

Paesi esportatori nel mondo e, in Europa, secondo solo alla Germania, aspira a raggiungere un volume di esportazioni pari ad almeno 700 miliardi, entro il prossimo anno. Quest'anno, grazie alla domanda interna il Pil dovrebbe crescere di un 0,8%, sostenuto anche dagli investimenti, che continuano comunque a sostenere le attività economico produttive.

Anche per il 2026 – e non c'era da attendersi di meno - LetExpo ha offerto ai sempre più qualificati e numerosi operatori internazionali un amplissimo ventaglio di eccellenti opportunità ponendoli in contatto diretto e reale con il mondo delle istituzioni, agevolandone il confronto con importanti esponenti di governo, con le principali imprese del trasporto, con la parte migliore dei terminalisti, degli spedizionieri, stakeholder e delle aziende fornitrici di servizi per le imprese.

I partecipanti hanno potuto porsi in relazione anche con case costruttrici, compagnie assicurative, realtà portuali italiane ed europee, interporti nazionali e internazionali, associazioni a vario titolo operanti nel commercio internazionale, esponenti dell'agro-alimentare e delle diverse modalità logistiche, del comparto delle nuove energie e dei nuovi carburanti, oltre che con numerosi centri di ricerca ed enti di formazione, tra cui scuole superiori, ITS e università.

Ancora una volta, infine, la passione con cui Guido Grimaldi ha saputo esporre e illustrare ogni aspetto più recesso di quello che oggi è, forse, il fenomeno economico produttivo più diffuso, oltre che il più fondamentale per il vivere quotidiano di tutti, ha fatto da sfondo globale a una manifestazione che, come sempre è andata ben al di là di ogni attesa più rosea.

LETEXPO 2026 SOMMARIO

07

QUINTO ANNO DI LETEXPO

Introduzione
Guido Grimaldi

14

RUOLO STRATEGICO

Guido Grimaldi

17

CAMBIO DI PASSO

Matteo Salvini

19

MISSIONI ATLANTA E ASPIDES

Antonio Tajani

21

EQUILIBRIO GEOPOLITICO

Guido Crosetto

25

INTERMODALITÀ E TRASPORTO

Gilberto Pichetto Fratin

27

LETEXPO CONFRONTI

Raffaele Fitto

29

RIFORMA PORTUALE

Edoardo Rixi

4

LETEXPO 2025
messengermarittimo

33

**EXPORT
AGROALIMENTARE**

Francesco Lollobrigida

37

**PRIORITÀ
DEL MOMENTO**

Marcello Di Caterina

41

**PORTUALITÀ
ITALIANA**

Roberto Petri

45

**INTERPORTO
GIOIA TAURO**

Paolo Piacenza

47

**AMERICA'S CUP
VERSO NAPOLI**

Eliseo Cuccaro

49

**TRASPORTO
FERROVIARIO**

Claudio Ricci

50

**25 ANNI DI
ASSITERMINAL**

Tomaso Cognolato

52

**ANCIP IN ATTESA
DI PORTI D'ITALIA**

Gaudenzio Parenti



LETEXPO 2026

120 mila visitatori

550 espositori

60.000 m²

350 relatori



CINQUE ANNI FA LETEXPO ERA UN'IDEA CORAGGIOSA OGGI È UNA CERTEZZA

10 Marzo 2026
Relazione del Presidente
ALIS
Guido Grimaldi

Da anni lavoriamo con il Presidente di Veronafiere **Federico Bricolo** e tutta la sua squadra, affinché questa fiera diventi sempre più un riferimento per imprenditori, lavoratori, giovani e istituzioni.

Voglio ringraziare i **550 espositori di questa edizione**, che segnano una crescita del **+10%** rispetto all'anno scorso e che rendono vivi questi padiglioni con tante iniziative interessanti ed innovative. Tra questi sono **moltissimi i soci di ALIS**, che ringrazio per la fiducia e la presenza costante.

Sono davvero orgoglioso, inoltre, di proseguire la **collaborazione tra ALIS e la Difesa**, ospitando anche quest'anno mezzi e attività dimostrative di tutte le **Forze Armate**, e di prevedere per la prima volta anche la partecipazione del **Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco**. È per noi un onore accogliere i tanti **uomini e donne in divisa**, ai quali rivolgiamo un sentito ringraziamento per il grande lavoro quotidiano a difesa del Paese e dei nostri territori.

Ringrazio i numerosi ed **autorevoli relatori** di queste quattro intense giornate, **moderati**



da **Bruno Vespa, Nicola Porro, Monica Maggioni, Massimo Giletti, Nunzia De Girolamo, Maria Antonietta Spadorcia e Nathania Zevi**. Ringrazio tutte le Autorità partecipanti a LetExpo 2026, tra cui:

- il Vicepresidente della Commissione Europea **Raffaele Fitto**
- i Vicepresidenti del Consiglio **Salvini e Tajani** e i Ministri **Lollobrigida, Pichetto Fratin, Locatelli e Casellati**
- i Viceministri **Rixi e Sisto**
- i Sottosegretari **Morelli, Prisco, Perego Di Cremona, Iannone e Durigon**
- l'Assessore della Regione Veneto **Diego Ruzza**, il Presidente della Provincia **Flavio Massimo Pasini** e il Sindaco di Verona **Damiano Tommasi**, che ci ospitano in questo territorio straordinario.

Oggi LETEXPO è una certezza nel panorama

italiano ed europeo. E questo non è un punto di arrivo, ma la rampa di lancio per fare ancora meglio in futuro. Viviamo in un tempo di trasformazioni profonde: i **dazi** come elemento di **protezionismo** che rischia di danneggiare le relazioni commerciali mondiali, le **transizioni energetiche** che accelerano, la **digitalizzazione** che fa evolvere molti settori strategici ma, soprattutto, le **tensioni geopolitiche** che cambiano gli **scenari internazionali**. **Quello che sta accadendo in Medio Oriente non è uno sfondo lontano.**

È uno **scenario di guerra** che colpisce tutti e che continua a provocare vittime innocenti. È una **crisi vicina a tutti noi**, che ha e continuerà ad avere effetti sulle nostre aziende, sulle nostre rotte, sui nostri costi.

Il recente attacco di Stati Uniti e Israele contro l'Iran e la risposta di Teheran in tutto il Golfo hanno trasformato quello che era un rischio geopolitico in un **disordine operativo concreto e immediato per la logistica globale.**

Lo **Stretto di Hormuz**, attraverso cui passava circa il 20% del petrolio mondiale e dove transitavano in media **125 navi al giorno**, è oggi un fronte di guerra attivo e le conseguenze della sua chiusura potrebbero durare a lungo, met-

tendo a serio rischio l'approvvigionamento di **gas e petrolio** e aumentando **noli e premi assicurativi**. Il traffico merci e passeggeri è segnato profondamente, con le **compagnie aeree** costrette a cancellare i voli da e per il Golfo e i **porti europei** che già segnalano le prime ripercussioni.

Queste tensioni impattano ovviamente anche sull'**andamento dei mercati energetici** e i dati mostrano variazioni significative:

- il **gas naturale** è aumentato di circa il +55%¹
- il **Brent** ha toccato i **117 dollari/barile, +93,4%** rispetto a Dicembre 2025²
- e il **gasolio per auto** è salito ad **oltre i 2 euro al litro.**

Questo si traduce in aumenti dei prezzi con danni per famiglie e imprese.

La logistica paga le conseguenze di una situazione geopolitica difficile e imprevedibile e ciò determina la necessità di lavorare in modo rapido ed efficace. A nostro avviso oggi più che mai servono **politiche europee all'altezza della sfida** con una regia comune sulla sicurezza, sulle infrastrutture critiche e sull'autonomia energetica.

L'Italia ha dalla sua una **posizione geografica**

1-È passato dai 32,54 euro/MWh del 27 Febbraio ai 50,37 euro/MWh, con un aumento di 17,83 euro/MWh aggiornamento 6 Marzo

2-È passato dalla quotazione più bassa del 17 Dicembre 2025 di 58,94 dollari/barile agli attuali 117 dollari/barile - aggiornamento 9 Marzo

**La logistica paga
le conseguenze
di una situazione
geopolitica
difficile e
imprevedibile**

straordinaria nel Mediterraneo, una base industriale manifatturiera tra le più solide d'Europa, operatori logistici di livello mondiale. Ci auguriamo che il Governo possa **consolidare sempre più i nostri rapporti internazionali per una necessaria stabilità nazionale** volta a crescita e sviluppo. I recenti dati macroeconomici mostrano segnali positivi.

Con riferimento all'**export**, sul quale il Governo punta a raggiungere quota 700 miliardi di euro entro il 2027, l'Italia si colloca oggi tra i primi sei-sette Paesi esportatori a livello mondiale ed è la **seconda potenza esportatrice in Europa**, dopo la Germania. Inoltre, per il **PIL del 2026** è previsto un aumento di circa **+0,8%**, sostenuto soprattutto dalla domanda interna e dai consumi delle famiglie, mentre gli investimenti continuano a dare impulso all'attività economica.

Il **turismo** ha toccato un **picco storico nel 2025**, superando i 476 milioni di presenze, circa 10 milioni in più rispetto al 2024 e l'Italia resta sul **podio dei Paesi europei** per presenze turistiche, solo dopo la Spagna. Siamo orgogliosi che all'interno della nostra Associazione ci siano **realità primarie nel trasporto passeggeri, come Grimaldi Group, ITA Airways, Trenitalia, Caronte**

& Tourist e Liberty Lines, che contribuiscono a rafforzare questi straordinari dati sul turismo del nostro Paese.

Vorrei anche evidenziare che, grazie a investimenti pubblici e turismo, il **Sud Italia** sta vivendo una fase di crescita importante rispetto alla media nazionale, registrando un **+7,7%** nel periodo 2019-2024. Nel **mercato del lavoro**, inoltre, si registra una crescita dell'occupazione, con il tasso record del **62,7% a fine 2025** con un miglioramento delle condizioni di lavoro.

Vorrei dire ai tantissimi **giovani studenti** e agli **aspiranti lavoratori** che il comparto offre **innumerabili opportunità di crescita professionale** e oggi ha necessità di marittimi, autisti di mezzi pesanti, operatori di bordo, controllori di volo, tecnici e specialisti in campo digitale. In questi giorni vogliamo farlo emergere di più, perché LETEXPO è la fiera che connette imprese, istituzioni, territori e giovani.

Vorrei ricordare che **dietro ogni prodotto** che arriva in tempo e **ogni passeggero** che raggiunge una destinazione, **c'è il nostro lavoro**. Abbiamo reso possibili operazioni commerciali difficili, abbiamo digitalizzato processi, abbiamo portato

**2025 turismo
picco storico
476 milioni
di presenze
+10 milioni
rispetto al 2024**



cfvgnlpxe*

Il tuo partner per la
consulenza integrata
nella gestione del rischio



Da 30 anni al vostro fianco con i nostri migliori servizi

- PROGRAMMI ASSICURATIVI PERSONALIZZATI
- RISK AND COMPLIANCE MANAGEMENT
- GESTIONE SINISTRI
- SOSTENIBILITÀ
- E TANTI ALTRI ANCORA...

Scopriteli tutti su www.ggrs.it



soluzioni di automazione e intelligenza artificiale dentro gli uffici, sui mezzi e negli hub logistici.

ALIS, che oggi rappresenta oltre **2.500 soci**, **511.000 lavoratori** e **160 miliardi di euro di fatturato** aggregato, ha contribuito decisamente a tutto ciò, con passione e dedizione. I settori che rappresentiamo muovono l'**economia**, rafforzano il **sistema industriale**, generano **occupazione**, sostengono l'**import-export**.

Pensiamo che, da una recente analisi di Cassa Depositi e Prestiti, è stato confermato come **la logistica** abbia importanti effetti sul **sistema economico**: un milione di euro investito genera 2,1 milioni di euro di produzione complessiva addizionale.

Tuttavia, abbiamo anche bisogno di **politiche** che premiano i nostri **campioni nazionali**, di **semplificazioni burocratiche** e di **normative europee** che vadano nella direzione della sostenibilità **senza imporre ulteriori tassazioni proprio sulle aziende che investono in un futuro green**. Il sistema **ETS** sul trasporto marittimo è emblematico perché sta causando **perdita di competitività degli scali europei**, **extra-costi** a danno di imprese e consumatori finali e un **back shift modale** con l'attuale ritorno di migliaia di camion al giorno su strade e autostrade.

In vista della **revisione della direttiva ETS** attesa nel 2026 ed **auspicata anche dal Presidente Meloni**, ci auguriamo che il Ministero dell'Ambiente, destinatario dei proventi derivanti da questa tassazione, possa trasferirli in conto gestione al Ministero dei Trasporti, per ottenere che **"ciò che proviene dal mare, ritorni al mare"** e cioè che tali ricavi vengano reinvestiti nelle Autostrade del Mare.

Il nostro comparto ha inoltre bisogno di **maggiori certezze e dotazioni finanziarie** sugli incentivi esistenti, come Sea Modal Shift e Ferrobonus, e per questo **riteniamo necessario rafforzarne la copertura economica con almeno 100 milioni di euro annui** per ciascuna misura. **Noi stiamo facendo la nostra parte** per evidenziare e valorizzare i benefici prodotti dall'intermodalità con navi, camion, treni e aerei all'avanguardia.

E stiamo ovviamente **collaborando con le istituzioni** per garantire un sistema sempre più solido e competitivo, in cui il capitale umano resti il vero protagonista. In un settore che attrae **giovani professionisti con competenze avanzate** e conoscenze al passo con le innovazioni, per noi infatti **le persone sono centrali**.

Vorrei citare le parole che il nostro Presidente

**LetExpo è la fiera
che connette
imprese,
istituzioni,
territori e giovani**



AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE
DEL MAR TIRRENO CENTRALE
NAPOLI · SALERNO · CASTELLAMMARE DI STABIA

CAMPANIA

tre porti un unico sistema

Porto
di Napoli

Porto di
Castellammare
di Stabia

Porto
di Salerno

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale è l'Ente di governo dei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia che ne indirizza lo sviluppo, la promozione, il coordinamento e la sinergia rendendo il Polo Campano la porta dell'Europa sul Mediterraneo.

www.adsptirrenocentrale.it



Napoli

Al centro del Mediterraneo è tra i principali scali per i traffici commerciali e passeggeri. Dall'area turistica del Porto, situata nel centro antico di Napoli, partono i collegamenti verso le isole del golfo, la penisola sorrentina e le isole maggiori, Sicilia e Sardegna.



Salerno

È uno dei porti più efficienti e dinamici in Europa e rappresenta un importante snodo delle Autostrade del Mare. Il nuovo Terminal Passeggeri, con la stazione marittima progettata dall'archistar Zaha Hadid, è a pochi passi dal centro della città in un comprensorio turistico di grande valore paesaggistico e culturale.



Castellammare di Stabia

Leader nel settore della nautica da diporto (mega e giga yacht) e in quello della cantieristica grazie alla storica presenza di Fincantieri.

del Consiglio **Giorgia Meloni** ci ha rivolto in occasione dell'Assemblea Generale a Dicembre: *"ALIS è una realtà capace di unire visione, competenze e persone"*.

Questo pensiero inorgoglisce tutti noi e vorrei quindi rivolgere **un sentito ringraziamento a tutti gli uomini e le donne del nostro settore.**

ALIS è qui per supportare imprenditori, lavoratori e giovani talenti in questo processo di sviluppo, con la forza di un gruppo che ha compreso quanto il vero valore aggiunto stia nella capacità di fare sistema.

Sono convinto che i palchi di **Casa ALIS, Hub, Academy e Cafè** siano **laboratori di futuro** dove realtà istituzionali, aziende, enti di formazione e stakeholder possano proporre idee e progetti su **temi nazionali ed internazionali** come sviluppo sostenibile, competitività, lavoro, rotte intermodali, relazioni commerciali, applicazioni concrete delle tecnologie e impegno sociale. Su quest'ultimo aspetto **il padiglione 1 si conferma interamente destinato ad ALIS per il Sociale**, con la partecipazione di associazioni ed

enti impegnati ogni giorno nel terzo settore e nelle attività di volontariato, inclusione e solidarietà.

Vorrei concludere con una **riflessione.**

Essere Presidente di questa associazione è un **onore**, perché ALIS rappresenta migliaia di lavoratori e una **responsabilità**, perché le decisioni che prendiamo oggi determineranno il futuro di questo settore per i prossimi decenni.

Ma questa responsabilità non la porto da solo. Ognuno di noi ha un ruolo. Ognuno di noi può fare la differenza.

Sono sempre più convinto che, anche grazie ad iniziative come LetExpo, **insieme possiamo costruire qualcosa di grande, con coraggio e determinazione.**

E oggi, qui a **LetExpo**, stiamo scrivendo insieme **un'importante pagina di futuro e di innovazione, sostenibilità, competitività.** Una pagina dove le parole chiave sono visione, collaborazione, talento.

ALIS
è una realtà
capace di unire
visione,
competenze,
persone, talento

INTERVISTA A GUIDO GRIMALDI

LA SITUAZIONE È COMPLICATA RIPERCUSSIONI SUI COSTI DEVASTANTI



“Siamo molto soddisfatti poiché questa è la quinta edizione di una fiera praticamente continuativa, che inizialmente doveva essere biennale, ma poi si è ripetuta annualmente con grande successo.

Quest’anno si è aperta addirittura con 550 espositori, il che significa una crescita del 10%, soprattutto per l’adesione importante di nuovi espositori internazionali, circa il 25% in più.

LetExpo assume, quindi, un ruolo e un’importanza sempre più strategica a livello europeo e non solo, visto che abbiamo anche espositori che vengono da paesi lontani, addirittura dalla Cina e dall’Asia. La filiera sta crescendo molto e quindi le prospettive sono assai incoraggianti”.

IN APERTURA DELLA MANIFESTAZIONE ABBIAMO AVUTO IL MINISTRO MATTEO SALVINI E, IN COLLEGAMENTO, ANTONIO TAJANI, OLTRE AI VIDEOMESSAGGI DI DIVERSI MINISTRI.

“Ci fa estremamente piacere la loro presenza come testimonianza dell’importanza del lavoro della nostra associazione e, soprattutto per ricordarci quelle che sono le criticità e le sfide che dobbiamo, purtroppo, cogliere.

L'interesse del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti verso la logistica e i nostri settori è massimo, lo stesso vale per quello degli Esteri, che sta vivendo con forte impegno insieme a tutto il governo quanto sta avvenendo in Medio Oriente.

La situazione si presenta estremamente complicata e complessa. Abbiamo visto quello che è successo con l'aumento del prezzo del gas, ma soprattutto del petrolio, che ha toccato qua-

si i 120 dollari al barile, per poi ripiegare.

Tutto questo ha ripercussioni devastanti sul costo delle materie prime, ma soprattutto sul costo del trasporto e del servizio per le imprese, che ricade poi sui consumatori finali, gravati da un extra costo sui beni di prima necessità e non soltanto. La situazione, pur lavorando senza mai fermarsi, si mostra abbastanza complicata, ciò non di meno il nostro settore dimostra la sua resilienza, ma soprattutto la sua forza”.

IL CALCOLO DEI DANNI DI QUESTO MOMENTO VA IN PARALLELO CON LA RICERCA DI SOLUZIONI E ALIS SI CONFRONTA CON I PROPRI SOCI.



“La logistica anticipa di molto i tempi e la possibilità di toccare con mano la situazione prima che si prefigurino anche nei confronti del mercato e dell'industria. Non c'è poi solo il problema dell'aumento dei prezzi, ma anche quello della mancanza di prodotto che non sempre si trova.

Tutto questo si affianca a politiche europee che in questo momento non aiutano. La situazione appare sempre più complicata anche per scellerate decisioni europee che, con enormi tassazioni, finiscono per danneggiare la logistica. La situazione ci preoccupa enormemente anche per il numero incalcolabile di vittime e per tutti quelli che stanno soffrendo.

In secondo luogo, le ripercussioni su tutta l'economia globale sono enormi.

Il transito interrotto porta con sé anche le difficoltà dei marittimi, circa 30.000 dei quali si trovano in stato di forte preoccupazione e ad essi va la nostra massima vicinanza”.



MAGAZINE

AFTER DINNER

Waiting for 2027...



FREE
2025 ISSUE

SPECIAL

The Shipbrokers & Shipagents Dinner

TECHNICAL CONTENTS

The future of sea freight

INTERVIEWS

Marco Bucci,
Silvia Salis

80 YEARS
CREATING VALUE



SCANSIONA IL QR CODE
PER SCARICARE IL MAGAZINE COMPLETO

MATTEO SALVINI

CAMBIO DI PASSO

RIDURRE GLI OSTACOLI BUROCRATICI,
ACCELERARE SUL NUCLEARE,
PORTI D'ITALIA SPA A FINE ANNO



A tagliare il nastro della quinta edizione di LetExpo è stato il ministro Matteo Salvini che, nel suo faccia a faccia con Bruno Vespa, ha toccato diversi temi, a partire dall'importanza della logistica e del trasporto per lo sviluppo del Paese, ricordando anche alcune opere strategiche, come l'Alta velocità, il tunnel del Brennero e il ponte sullo Stretto.

“E' necessario però un cambio di passo per ridurre gli ostacoli burocratici e accelerare i processi che ancora rallentano investimenti fondamentali per il futuro nazionale”.

Poi Salvini è entrato nell'attualità affrontando il tema della logistica e dei trasporti, legato anche all'aumento dei costi del gasolio: “Dedichiamo un'enorme attenzione a quello che accade nel mondo, che poi si ripercuote sul portafoglio di famiglie e imprese.

Per quanto mi riguarda, ritengo sia giunta l'ora di accelerare sul nucleare, una scelta fondamentale per evitare che ogni crisi possa mettere in difficoltà le nostre imprese.

Partiamo adesso, per avere autonomia anche dal punto di vista energetico, fondamentale per la sicurezza nazionale oltre che per avere bollette più basse.

L'Italia non può competere con gli altri Paesi al mondo senza aprirsi all'energia nucleare, in Europa sono attivi 130 reattori e, se anche iniziasimo subito, potremmo avere i primi impianti funzionanti già dal 2031-2032, ma questa è, comunque, la strada da percorrere".

"Interpellato" da Bruno Vespa sul tema ETS, una normativa criticata fortemente dal settore dello shipping e dalla stessa Alis, Salvini si è espresso ribadendo che sarebbe stato necessario, all'indomani dello scoppio della guerra, bloccare tasse e divieti di questo tipo. "Spero in una presa di coscienza immediata perché siano almeno sospese le imposizioni fiscali e normative che incidono sul nostro settore a vantaggio di altri, così come gli Usa hanno sospeso le sanzioni ad alcuni Paesi per il rifornimento dalla Russia".

Quindi un annuncio: la Porti d'Italia Spa vedrà la luce entro la fine del 2026.

"Non sarà tolta autonomia ad alcuna Autorità portuale, ma mi sembra ragionevole fare in modo che ogni porto abbia un suo focus specifico".

Ancora una volta è stato ricordato che l'autorità centrale, in veste di organismo di supervisione "per evitare investimenti duplicati" servirà a coordinare gli investimenti delle singole autorità periferiche.

Questo perché, nella visione immaginata, ogni porto dovrebbe avere una peculiarità in tutto specifica.

"In questo modo si potranno coordinare gli interventi per miliardi che stiamo destinando a tutti i porti italiani, inserendoli in una cornice che serva a valorizzare le priorità di ogni singolo porto, in modo da renderlo competitivo con tutti gli altri scali europei. Sono molto fiducioso".



ANTONIO TAJANI

MISSIONI ATLANTA E ASPIDES PROTEGGIAMO LE NOSTRE NAVI



Il ministro Tajani ha tracciato il punto sulla situazione confermando come stia proseguendo il programma di protezione contro la pirateria con la missione Atlanta e quella contro gli attacchi alle navi mercantili con la missione Aspides.

“Si tratta di due missioni europee che vedono una partecipazione della Marina Militare Italiana che, inoltre, è impiegata anche a protezione di Cipro come hanno fatto altri paesi europei dopo l'attacco iraniano. Quindi noi continuiamo a proteggere le nostre navi con le due missioni europee”.

Riguardo alla crisi energetica, il segnale è chiaro: non si può aumentare il prezzo in maniera così indiscriminata e la colpa non è dei benzinai, che sono l'ultimo anello della catena, perché la decisione di innalzare il prezzo parte

assai prima, ma, dato che si tratta di questioni che riguardano anche prodotto già stoccato da in Italia, non c'è alcuna ragione per aumentare i prezzi.

Saremo inflessibili verso chi specula su una guerra e ci auguriamo che non si producano effetti davvero seri, che avremo comunque, se non arriveranno il gas e il petrolio nel prossimo mese. I rifornimenti di questi giorni erano già arrivati da tempo, quindi è assolutamente scorretto e illegale aumentare i prezzi in questa maniera. In questo modo si violano le regole del mercato, sia perché non è soltanto un fatto di speculazione finanziaria, sia perché noi siamo pronti anche a sanzionare chi, speculando finanziariamente, sta facendo pagare di più la bolletta o la benzina al cittadino che non ha alcuna colpa.

NUOVI
SERVIZI


**AMERIGO
VESPUCCI**
INTERPORTO
TOSCANO S.P.A.

UFFICI
DISPONIBILI

INTERPORTO TOSCANO

OPPORTUNITA' PER IL TERRITORIO
E PER IL SISTEMA LOGISTICO NAZIONALE

INTERPORTO TOSCANO AMERIGO VESPUCCI



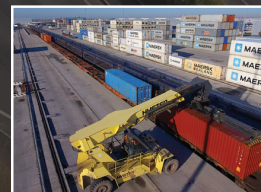
LOGISTICA



SERVIZI



REAL ESTATE



INTERMODALITA'

GUIDO CROSETTO

FRAGILITÀ DELL'EQUILIBRIO GEOPOLITICO

GLI ADDETTI ALLA LOGISTICA LA CONOSCONO BENE



LETEXPO, è un evento che negli anni è cresciuto fino a diventare un punto di riferimento per il confronto tra imprese e istituzioni, mondo produttivo sul tema dei trasporti, della logistica, della mobilità e dell'innovazione.

Non è un caso che si tenga a Verona, è uno dei principali snodi logistici europei dove si incontrano corridoi che collegano tutto il continente. Qui si comprende bene quanto infrastrutture, industria, logistica siano essenziali, strategiche per la competitività di un sistema paese e anche dell'Europa.

OGGI VIVIAMO IN UN MONDO SEMPRE PIÙ INTERCONNESSO.

Chi lavora nella logistica sa meglio di chiunque altro quanto sia fragile l'equilibrio geopolitico globale. Una crisi internazionale, un conflitto fa aumentare rapidamente i costi delle energie, dei carburanti, dei trasporti, dei container, di tutto. Questi costi arrivano velocemente fino alle famiglie, sempre più velocemente.

L'abbiamo visto nel Mar Rosso con gli attacchi degli Houthi al traffico del canale di Suez che in alcuni casi hanno fatto crescere i costi delle forniture fino al 30%, lo stiamo vedendo oggi in questi giorni drammaticamente nello stretto di Hormuz, uno dei principali colli di bottiglia energetici del pianeta, da cui passa il 20% del petrolio mondiale, una quota analoga di gas naturale e liquefatto.

Quando uno snodo come questo diventa instabile, l'impatto non è regionale, riguarda tutto il mondo. L'economia, l'inflazione, il prezzo dell'energia, la fornitura dell'energia, la stabilità geopolitica fanno parte della stessa equazione. La nostra vita è tutta unita a queste vicende e questo dimostra quanto la sicurezza e l'economia siano interconnesse, quanto la vita di ognuno di noi si è interconnes-

sa con quello che succede nel resto del mondo. E la storia, purtroppo ci insegna che la pace non è mai una condizione definitiva, è un equilibrio che va costruito e difeso ogni giorno. L'abbiamo visto negli ultimi anni drammaticamente. L'ideale sarebbe un mondo senza minacce, ma quando chi ci minaccia è armato e noi non lo siamo, non c'è equilibrio, c'è una vulnerabilità, c'è l'insicurezza, c'è il caos.

La pace si difende purtroppo soltanto con una deterrenza credibile, con la possibilità di reagire di fronte a una minaccia. La guerra d'Ucraina l'ha ricordato e per troppo tempo noi in Europa abbiamo allontanato questa paura e abbiamo considerato la sicurezza e la stabilità come un bene acquisito. Oggi sappiamo che non è così e sappiamo che la difesa non è in alternativa alla sanità e all'istruzione, no, è una condizione che rende possibile le scuole, gli ospedali, la democrazia, il lavoro, il prerequisito di tutto. Per questo l'Europa deve rafforzarsi all'interno di un'organizzazione Atlantica solida e coesa. Nel breve periodo non sarà mai realistico un esercito unico europeo e quello che costruiremo è la possibilità di cooperare assieme tra forze armate di diverse nazioni, come se fossero un'unica nazione, ma allo stesso tempo l'Europa deve accelerare anche verso una politica industriale più integrata, più rapidità decisionale, innovazione, investimenti, meno burocrazia, meno regole.

La mia visione è quella di un'architettura di sicurezza continentale ampia, inclusiva, capace di coinvolgere anche partner strategici come il Regno Unito, la Norvegia, la Svizzera, i paesi balcanici, ma nello stesso tempo, mentre penso alla sicurezza, penso al fatto che la competizione globale dell'Europa si gioca su altro, sulla capacità di continuare a costruire innovazione, di costruire ricchezza, sulla capacità di rendere le aziende dell'Europa sempre più forti e questo non mi pare sia accaduto negli ultimi anni.

L'Europa ha messo delle regole che hanno poco per volta distrutto le aziende, che hanno poco per volta distrutto interi settori tecnologici, che ci hanno indebolito dal punto di vista industriale nei confronti della grande manifat-

tura del mondo che è quella cinese, regalando loro ad esempio un settore dove eravamo unici come quello dell'auto.

Ecco, voi siete le vene, voi siete il sistema arterioso e venoso che in qualche modo collega tutta l'economia, ma se il resto del corpo muore non serve il sistema arterioso e venoso. E noi dobbiamo preservare il resto del corpo, la produzione, la tecnologia, le capacità, il prodotto interno lordo, la ricchezza europea.

Come si riesce a difenderla, come si riesce a supportarla?

Non sicuramente come abbiamo fatto negli ultimi anni.

Cosa uccide l'economia? La burocrazia. Cosa cede la capacità di un'azienda di innovare? L'eccesso di regole. Quali sono i posti al mondo, le nazioni al mondo al di fuori dell'Europa in cui è più facile fare impresa rispetto all'Europa? Bene, fin quando questa risposta avrà molti nomi, noi non saremo in grado di competere.

Il giorno in cui la risposta a questa domanda sarà nessuno, allora saremo in grado di competere, di essere quello che siamo stati per decine di anni. La guida non soltanto dal punto di vista sociale, non soltanto dal punto di vista democratico, ma anche dal punto di vista economico dell'innovazione.

Serve in futuro avere delle grosse potenze che abbiano una coscienza.

Perché se lasciamo che il mondo sia gestito da grandi potenze economiche e militari, senza l'approccio umanistico, senza il rispetto che noi abbiamo maturato e consolidato in centinaia di anni, noi regaleremo ai nostri figli un mondo che non ci piace e in cui non ci piacerà vederli vivere. Abbiamo questo dovere, voi avete quello di lavorare.

E le istituzioni hanno il dovere di creare la possibilità che voi lo facciate nel modo più facile possibile, potendo pagare meglio possibile i vostri dipendenti, avendo prospettive di crescita, di sviluppo. Ecco, voi siete parte di questo sistema complesso di cui tutti noi siamo un tassello, ma che per funzionare bene deve gira-

re, deve fare in modo che ogni rotella giri. Io penso che questo sia il nostro compito. Il mio compito è far sì che questo organismo che deve girare perfettamente, di cui voi fate parte, nessuno possa romperlo, nessuno possa toccarlo, nessuno possa inclinarlo. La difesa difende questo, difende la possibilità di uno stato, di una nazione, di tutti quelli che in quella nazione

fanno qualcosa, di poterlo fare in pace, senza che nessuno con la violenza gli renda impossibile farlo.

Ed è quello che continuerò a fare fin quando questo incarico mi porterà a dedicare il mio tempo esclusivamente alla vostra difesa, alla vostra sicurezza.



FEDERAZIONE DEL MARE 30
1994 2024

ITALIAN MARITIME CLUSTER

CLUSTER MARITTIMO ITALIANO
ITALIAN MARITIME CLUSTER

www.federazione-delmare.it



ANGOPI



Aderisce a



È partner di



GILBERTO PICHETTO FRATIN

INTERMODALITÀ SOSTENIBILE E TRASPORTO INTEGRATO

VALORI PER IL NOSTRO PAESE

Questo evento è un importante riferimento per gli operatori del trasporto e della logistica in una fase storica segnata da profonde trasformazioni economiche, sociali, ambientali e da serie tensioni geopolitiche.

In questo senso la scelta dell'intermodalità sostenibile e il trasporto integrato su gomma, ferro e mare che rappresenta più di una mera posizione strategica, acquisiscono sicuramente valore per il sistema paese.

È un requisito che possiamo definire essenziale per potenziare l'efficienza della nostra produzione. Parliamo di settori di grande rilievo che stanno accompagnando quella che è la transizione energetica, senza però trascurare quella che è l'esigenza di garantire la giusta competitività delle nostre imprese e il loro fondamentale bisogno di continua innovazione.

Sostenibilità e competitività sono, quindi, due facce della stessa medaglia. Dobbiamo essere responsabili e realisti difendendo, sia l'ambiente che la capacità delle aziende di crescere e creare lavoro.

Questa è la sfida: una transizione giusta è possibile, è necessaria, ma deve esse-



re gestita con oculato pragmatismo.

Questo è l'atteggiamento che il governo ha tenuto fin dal suo insediamento riguardo a quelle che sono le politiche climatiche nazionali e anche nell'ambito del confronto europeo.

Abbiamo quindi posto con forza il principio della neutralità tecnologica, aprendoci a tutte le soluzioni che possano contribuire a ridurre le emissioni sostenendo, quindi, con determinazione i biocarburanti. Stiamo, inoltre, promuovendo l'elettrificazione delle infrastrutture portuali, si tratta di una sfida importante, fondamentale per coniugare l'efficienza della logistica e la tutela dell'ambiente.

Vi ringrazio per il contributo che state assicurando per plasmare un futuro del trasporto e della logistica moderno, performante e anche molto rispettoso dell'ambiente.



Da Oltre 100 anni rendiamo
più competitive le importazioni
e le esportazioni delle
aziende italiane e europee

Mino Giachino
Presidente saimare

www.saimare.com

Via A.Scarsellini, 155 - 16149 Genova | phone: +39 010 6027 | email: commerciale@saimare.com

RAFFAELE FITTO

LETEXPO

CONFRONTO TRA ISTITUZIONI, MONDO PRODUTTIVO E LOGISTICA



La logistica e i trasporti rappresentano oggi uno snodo strategico per la competitività dell'economia europea in un contesto internazionale caratterizzato da trasformazioni profonde, dalla riorganizzazione delle catene del valore, dalla crescente attenzione alla sostenibilità.

Il rafforzamento delle infrastrutture e l'efficienza dei sistemi logistici assumono un ruolo sempre più centrale.

Ciò diventa maggiormente chiaro e rilevante in momenti, come questo, di grande tensione geopolitica. L'Europa è chiamata ad affrontare sfide massimamente impegnative promuovendo innovazione, intermodalità e transizione ecologica, rafforzando allo stesso tempo la coesione fra i territori e la resilienza delle

nostre economie. In questo percorso il contributo delle imprese, degli operatori del settore, delle realtà associative è più che mai fondamentale.

Iniziative come LETEXPO rappresentano un'importante occasione di confronto fra le istituzioni, il mondo produttivo e il sistema della logistica, favorendo il dialogo e la condivisione di esperienze e buone pratiche. Desidero, quindi, esprimere il mio sincero apprezzamento ad Alis, a Verona Fiere e a tutti i partner che hanno contribuito ad organizzare di questo evento davvero unico che negli anni si è consolidato sempre di più come un punto di riferimento per l'intero settore e non soltanto.



**DEDICATED PEOPLE
FLEXIBLE SOLUTIONS
RELIABLE CARRIER**



www.sagawelco.com

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

EDOARDO RIXI

RIFORMA PORTUALE

VISIONE PLURIENNALE DEGLI INVESTIMENTI



Il vice ministro alle Infrastrutture e Trasporti, Edoardo Rixi, presente a LetExpo, è intervenuto su una serie di problemi del settore logistico sia italiani che europei resi ancora più pressanti dalla situazione geopolitica che ridisegna le rotte commerciali delle navi.

VICEMINISTRO, HA RIBADITO ANCORA UNA VOLTA CHE L'ETS DEVE ESSERE RIVISTO

Ultimamente si sono avute espressioni anche da altri paesi extraeuropei molto forti in contrasto a questa tassa che determinerà vantaggi competitivi per i porti extraeuropei, ma tenderà anche a far trasferire le flotte dell'Europa, un fatto che non possiamo minimamente permetterci in una situazione geopolitica così complessa come l'attuale, dove le crisi aprono e chiudono i mercati in poche ore, costringendoci a ridisegnare le nostre rotte commerciali.

È evidente, però, che bisogna fare un grande sforzo, in parte già compiuto con l'elettrificazione delle banchine, con i decreti che verranno fuori sulle forniture energetiche nei porti e anche con l'individuazione di nuove tecnologie, ma sono necessari maggiori investimenti, senza comunque togliere liquidità al settore.

Io vedo l'ETS come un prelievo forzoso, un

FROM 3 GENERATIONS, YOUR WORLD IN OUR HANDS!



OCEAN
TRANSPORTATION



AIR
TRANSPORTATION



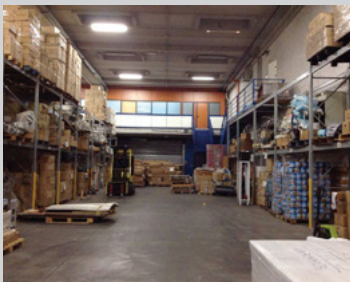
LAND
TRANSPORTATION



CUSTOMS
WAREHOUSES



CUSTOMS
BROKERS



VAT TAX
DEPOSIT



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

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

SEDE LEGALE
Via Vespucci 78- 80123 Napoli (Na)

settore che dovrebbe innovare, ma che rischia di perdere capacità di innovazione proprio a causa di una tassazione che priva le compagnie della possibilità di investire sul futuro delle flotte.

LA RICHIESTA È DI AVERE REGOLE OMOGENEE CHE VALGANO PER TUTTI?

Sì, quello di poter disporre di regole omogenee è anche uno dei tre pilastri della nuova riforma nell'ottica di attrarre nei nostri porti investimenti, soprattutto esteri. Non possiamo presentare un Paese dove ogni scalo opera con regole diverse.

La nuova riforma punta a una regia centrale, capace di uniformare la qualità dei servizi e, allo stesso tempo permettere una visione pluriennale degli investimenti.

Oggi, infatti le richieste arrivano da Settembre a Novembre a Finanziaria già chiusa e spesso non è possibile accogliere tutte quelle che vengono dai porti.

Una visione più lunga permetterebbe una migliore programmazione nel bilancio delle risorse necessarie e ciò è tanto più evidente nelle opere legate ai porti, come la diga di Genova e la Darsena Europa di Livorno, per le quali occorrono investimenti che si collocano poco sopra il miliardo.

Se si guarda al settore ferroviario, dove la gestione è pluriennale, gli investimenti che superano diversi miliardi riguardano un numero maggiore di opere.

SEMPRE IN TEMA DI RIFORMA PORTUALE, HA DETTO CHE CI CONSENTIREBBE DI RISPONDERE MEGLIO AL MERCATO.

La riforma può essere ancora migliorata, ma aiuterebbe non poco anche la possibilità di un

monitoraggio continuo dello stato di salute del sistema portuale in un mercato non stabile.

Alla base c'è la revisione di un sistema che riguarda tutta la catena logistica italiana che abbia la capacità di riadattarsi alle rapide modifiche delle logiche di mercato.

IL GOVERNO PUNTA PARECCHIO SU LOGISTICA E TRASPORTI, MA COME SI RISPONDE ALLE CRITICITÀ DELLE INFRASTRUTTURE?

Abbiamo bisogno di erogare più incentivi nell'immediato e, quindi, di liberare liquidità a sostegno della fase di ristrutturazione del sistema Italia.

Questo vale soprattutto per gli operatori ferroviari e stradali, noi vogliamo potenziare il sistema marittimo, in particolare le Autostrade del mare.

Nella situazione attuale abbiamo anche da combattere con un altro fenomeno che è il caro carburanti, per arginare il quale il Governo si è attivato.

È difficile prevedere ciò che per i prossimi mesi avverrà nei mercati, tutto dipenderà dalla durata della crisi nel Golfo e questo rende evidente come la resilienza del nostro sistema logistico dipenda da una coesione del settore intermodale e, quindi, da una capacità di cambiare rapidamente le norme e gli incentivi dedicati al comparto in funzione dei cambiamenti della geopolitica a livello internazionale.

È un momento sicuramente molto difficile e complicato in cui non dobbiamo bloccare i processi di riforma e di digitalizzazione per recuperare nuova competitività su nuovi mercati. Il modo migliore per farlo è parlare con gli operatori, avere un dialogo aperto, un confronto a volte anche acceso, ma che porti soluzioni concrete, perché con la filosofia si va poco lontano.

QUI A LETEXPO, CON RAM, HA FATTO IL PUNTO SULLA PIATTA-

FORMA LOGISTICA NAZIONALE.

Si tratta di un ottimo lavoro che permette di armonizzare un sistema che era frammentato. In un momento in cui è sempre più chiara l'importanza della connettività marittima e della catena logistica, avere uno strumento che semplifichi i processi diventa davvero essenziale.

La parte marittima sostiene quella economica e la piattaforma permette un cambiamento che non riguarda solo il passaggio dalla carta al digitale, ma anche di mentalità: il sistema è continuamente sotto stress e diventa essenziale

fare squadra e mettere insieme le best practices che consentono una maggiore sicurezza dei nodi logistici come i porti.

Quello che sembrava stabile ieri oggi non lo è, ed è maggiore l'esigenza di intercettare gli eventi e, se necessario, cercare nuovi mercati di sbocco.

Oggi il 70% dell'import e export passa dai valichi e transita via terra, ma è evidente che le vie marittime sono più le gestibili ed adattabili.

Per questa ragione chiediamo maggiore attenzione agli investimenti per il mare affinché l'Italia possa divenire un punto cospicuo di riferimento nel Mediterraneo.



FRANCESCO LOLLOBRIGIDA

EXPORT DELL'AGROALIMENTARE

RISULTATI ECCEZIONALI



Permettetemi un ringraziamento particolare al presidente Guido Grimaldi per quanto Alis è riuscita a costruire rappresentando il settore della logistica in un quadro che integra le diverse modalità riuscendo ad indirizzarle verso un unicum e anche per la grande collaborazione che ci ha offerto sulla candidatura della cucina italiana e sulla sua valorizzazione. Quando l'Italia fa sistema è davvero imbattibile e, obiettivamente, con Alis abbiamo trovato sempre dei punti di accordo.

Nonostante il momento critico, dobbiamo continuare ad operare puntualmente per corroborare quelli che sono i nostri punti di forza e, sicuramente, dovrà essere mantenuta e garantita la competitività delle nostre merci realizzate sempre nel nome della qualità.

Dobbiamo garantire un export che ha visto toccare, per esempio nell'agroalimentare, dei risultati eccezionali. Quest'anno raggiungeremo i 72,4 miliardi, superando il record già prestigioso di 69,7 miliardi dello scorso anno, ma abbiamo spazio per espanderci ancora. Di che cosa abbiamo necessità? Sicuramente di garantire una protezione ai nostri prodotti, un racconto corretto che abbiamo fatto, per esempio, attraverso la cucina italiana patrimonio dell'UNESCO.

Serve garantire alle nostre filiere produttive innovazioni tecnologiche, una pianificazione di carattere strategico che ci ponga in condizione di abbattere i costi legati alla logistica, sulla quale ci siamo impegnati anche attraverso la ridefinizione dei fondi del PNRR. Immaginate che nel settore logistico abbiamo investito 800 milioni che servono proprio a rafforzare le aree che permettono un trasferimento più rapido delle merci, ma anche indirettamente con risorse importantissime, per esempio, per la produzione di energia.

Abbiamo investito più di 4 miliardi sulle filiere che, a nostro avviso, partono dalla produzione fino alla distribuzione conferendo, quindi, al sistema Italia la possibilità di essere più capace, più resiliente, di po-



FORTUNE
International Transport



Established since almost 35 years, Fortune International Transport has been developing the Project Cargo handlers activity, after joining a global network specialized in this sector. Fortune International offer clients the personal local service and flexibility that only a privately owned forwarder can, providing comprehensive logistics solutions through local people who have an in-depth understanding of their market.

We provide a wide range of services for the transport of, Construction, Pulp & Paper, Oil & Gas, Power & Energy, Aid Cargo, Automotive

All you need is 'FORTUNE'



FORTUNE
International Transport

- Logistics & Distribution
- Art, Sport & Culture
- Project Cargo Handling
- Air Freight Forwarding
- Sea Freight, LCL & FCL
- NVOCC & Consolidation

ter disporre, insomma, di maggiori risorse. Certamente fino ad oggi abbiamo trovato spesso un'Europa che ragiona in termini schizofrenici, che da una parte enuncia la necessità di rafforzarsi, di cercare la sovranità alimentare, di diventare competitiva rispetto ai concorrenti a Est e Ovest del mondo per poi, invece, produrre regole che mettono in difficoltà il nostro modello di sviluppo.

Però, al di là di ciò che accade nei palazzi di Bruxelles, dobbiamo riflettere su quanto dobbiamo fare nei nostri palazzi e dobbiamo farlo esattamente in relazione con l'impianto di lavoro che il nostro governo ha messo in campo fin dal primo giorno.

Un'interazione fra i diversi ministeri, una capacità di relazionarsi per comprendere al meglio le necessità del mondo delle imprese, le potenzia-

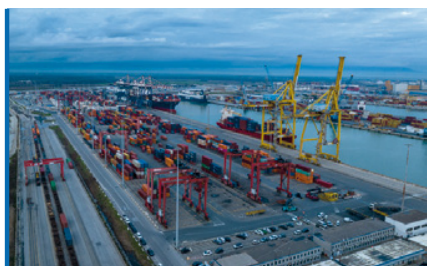
lità del nostro sistema e la capacità di organizzare le nostre aziende, sia di Stato che private riguardo agli investimenti tenendo ben presente che quando cresce l'economia cresce anche il mondo del lavoro.

Per coloro che, in nome di un malinteso ambientalismo, si ostinano a tifare spesso per avere regole rigidissime che, invece, fiaccano il nostro sistema produttivo ed il sistema della logistica, intendo ricordare che, fino ad oggi, si sono ottenuti esattamente gli effetti opposti. I nostri virtuosi operatori lavorano meno di quanto potrebbero a tutto vantaggio di chi, al contrario, non rispetta né regole sull'ambiente né regole sul lavoro.

Grazie per quello che avete fatto e per quello che ancora faremo insieme.



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



MARCELLO DI CATERINA

LE PRIORITÀ DEL MOMENTO

SICUREZZA DEI MARITTIMI, COSTO DEL PETROLIO, ETS



Fra gli interventi che abbiamo registrato a Verona non poteva certamente mancare un'intervista al direttore generale e vicepresidente di Alis, Marcello Di Caterina, che giornalmente segue il settore dei trasporti via mare, su gomma e per ferrovia. Di Caterina ha risposto ad alcune nostre domande sulla delicata situazione che stiamo attraversando.

LETEXPO ARRIVA QUEST'ANNO

IN UN MOMENTO PARTICOLARE. QUANTO IL BLOCCO COMMERCIALE INCIDE ANCHE SULLA LOGISTICA?

Parecchio. La logistica, in particolare, si trova in un frangente assai delicato; sotto l'aspetto del trasporto marittimo abbiamo più di 1000 navi bloccate nel Golfo Persico (nel momento dell'intervista ndr). Fra queste navi ce ne sono anche di italiane.

La priorità, ovviamente, è la sicurezza dei marittimi, sulla quale, fra l'altro, anche come associazione, stiamo spingendo per lanciare un segnale importante al governo e alle istituzioni in generale.

C'È POI IL PROBLEMA DEL RIALZO DEI PREZZI.

Il costo del petrolio si ripercuote sul prezzo dell'energia, soprattutto nel nostro Paese dove non sono state operate scelte diverse, ad esempio, dal nucleare o dalle stesse rinnovabili, come, invece, hanno fatto la Francia e la Spagna. Noi paghiamo il prezzo di questi rincari.

La navigazione sta procedendo attraverso il capo di Buona speranza ritornando al vecchio sistema di circumnavigazione del

atlaslivorno.it



FORWARDING AGENTS
TERMINAL OPERATORS
CUSTOM BROKERS
SHIPPING AGENTS
STEVEDORES

DAL 1932
NEL PORTO DI LIVORNO
AL SERVIZIO DEI NOSTRI CLIENTI

Corno d'Africa e tutto questo, ovviamente, produrrà una serie di costi allo scaffale che inciderà sulla bilancia delle famiglie.

Noi ci auguriamo che i tempi di questa guerra siano veramente ridotti e questo è un aspetto fondamentale per poter poi dare un segnale di positività a tutti.

QUALI SONO COME ASSOCIAZIONE LE RICHIESTE AL GOVERNO?

La priorità assoluta è quella di rivedere alcuni sistemi di ipertassazione europei e, in modo particolare, l'ETS.

Chiediamo che il tributo venga sospeso perché va ad incidere fortemente sull'aumento dei noli che già crescono per la questione legata alla guerra.

L'incremento registrato è del +25% rispetto alle scorse settimane.

Chiediamo poi attenzione all'effetto speculativo: già durante la pandemia e la crisi del cana-

le di Suez i noli del trasporto sono aumentati enormemente, non per un reale aumento dei prezzi, ma per una fase speculativa, appunto.

Il governo ci ha assicurato che vigilerà su tutto questo e che "sarà tassato" chi utilizzerà questo momento per speculare.

LetExpo, in questo senso, diventa anche un momento per ottenere informazioni in favore, non solo al sistema della logistica e del trasporto, ma del Paese intero.

C'È ANCHE L'ASPETTO DELLE ASSICURAZIONI DA TENERE DI CONTO.

I Lloyd's di Londra hanno valutato in 25 miliardi di dollari il valore assicurativo delle navi a scafo vuoto con una crescita, in questo momento, del 400%, quindi anche le polizze assicurative sono aumentate dello stesso valore.

Il fenomeno si ripercuote, come ben si comprende, soprattutto sul nolo della nave, passato da 100.000 dollari al giorno a 400.000, su navi





SINTERMAR

SERVIZI INTEGRATI TERRA-MARE

sintermar.com



ROBERTO PETRI

ASSOPORTI

PORTUALITÀ ITALIANA PROTAGONISTA A LETEXPO



La fase storica attuale è caratterizzata da forti tensioni geopolitiche e profonde trasformazioni delle catene globali del commercio, che rendono sempre più centrale il ruolo delle infrastrutture portuali e della logistica marittima. "In tale contesto internazionale, segnato da instabilità e nuove dinamiche geopolitiche, è fondamentale rafforzare la capacità del sistema portuale nell'operare in modo coordinato, efficiente e competitivo".

ANCHE IN QUESTO SENSO SI COLLOCA LA SCELTA DI DESTINARE PARTE DI QUESTO PRIMO PERIODO DEL SUO MANDATO ALLA VISITA DEI PORTI ITALIANI.

"Ho sentito il dovere di fare un giro di tutte le Autorità di Sistema portuale e dei porti più importanti per rendermi conto da vicino e di persona, di quelle che sono le esigenze di carattere pragmatico di ciascuna Authority e per cercare di approfondire i punti di debolezza e le lacune per poter poi affrontarle in qualche modo".

LA PORTUALITÀ È UNA DELLE COLONNE DELLA NOSTRA ECONOMIA, ATTRAVERSO I PORTI PASSA IL 40% DELLE MERCI PER IL NOSTRO PAESE E ALTRETTANTE VENGONO ESPORTATE.

"Quindi ci vuole molta attenzione per la portualità. Il mio primo obiettivo è stato quello di cercare di coniugare le problematiche relative al disegno di legge della riforma dei porti con le esigenze locali, soprattutto per rendermi conto di quale sia il punto di equilibrio tra le

necessità di una guida centrale che in qualche modo armonizzi tutte le scelte periferiche e le necessità di autonomia del territorio”.

QUESTO, SOTTOLINEA PETRI, PERCHÉ LE AUTORITÀ PORTUALI IN QUESTI ANNI HANNO AVUTO UN OTTIMO RIFLESSO SULLA CITTÀ E IL TERRITORIO SU CUI OPERANO.

“Questo legame deve continuare nonostante la scelta giusta del governo, di creare un'autorità centrale che in qualche modo sappia armonizzare il tutto. La riforma rappresenta un passaggio decisivo per consolidare il lavoro di squadra fra le diverse Autorità di Sistema portuale e per rafforzare il ruolo dei porti italiani nello scenario internazionale”.

DATA LA CENTRALITÀ DEI PORTI ITALIANI, ASSOPORTI GUARDA CON UNA CERTA PREOCCUPAZIONE L'ATTUALE SITUAZIONE MONDIALE.

“Dobbiamo prendere atto che ci troviamo di fronte alla crisi più grave per quanto riguarda il Mediterraneo, probabilmente dalla fine della seconda guerra mondiale.

L'augurio e la speranza è che si tratti di un fenomeno di breve durata poiché ogni giorno che passa rende la situazione sempre più grave”.

A SUBIRE NON È SOLO IL COMMERCIO MARITTIMO, MA ANCHE IL COMPARTO DELLE CROCIERE CHE SI TROVA A RIDEFINIRE I PROGETTI PER TUTTO IL 2026 PER EVITARE LE ZONE A RISCHIO.

“Questo comprende anche una parte del Mediterraneo, e, di conseguenza, siamo preoccupati e fiduciosi che la crisi si esaurisca in tempi brevi”.







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

EXPORT & IMPORT



FREIGHT FORWARDER



SHIPPING AGENCY



WAREHOUSING



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

PAOLO PIACENZA

GIOIA TAURO

PREPARA LE CARTE PER L'INTERPORTO



Durante i suoi ultimi interventi il presidente dell'Authority di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, Paolo Piacenza, ha sottolineato come, almeno al momento, il porto di Gioia Tauro non abbia avuto difficoltà o problemi dovuti alla situazione nello stretto di Hormuz.

“Certamente è una situazione che guardiamo con molta attenzione ed apprensione perché i conflitti che stanno caratterizzando in questi ultimi anni quei territori possono avere riflessi preoccupanti sui traffici portuali, ma anche questa volta, per ora, come sistema Gioia Tauro, non abbiamo rilevato problemi sostanziali in termini di riduzione di traffico”.

**CONFLITTI CHE ATTRAVER-
SANO E UNISCONO ESSEN-
ZIALMENTE IL CONTINENTE
ASIATICO E INDIANO CON
IL MEDITERRANEO, E CHE
POSSONO COMPORTARE
RITARDI NELLE SCHEDULE
NAVE.**

“Questo comporta una saturazione potenziale dei piazzali e un'organizzazione del lavoro che deve seguire l'andamento della schedula nave.

C'è quindi uno sforzo che i terminalisti e tutti gli operatori portuali stanno sostenendo per smistare correttamente le merci e svuotare i piazzali garantendo un flusso ordinato dei traffici. Auspichiamo, e siamo certi, che così come negli anni passati, anche questa volta Gioia Tauro riuscirà a superare le difficoltà e a crescere nonostante i conflitti mondiali”.

**PER IL PORTO DI GIOIA
TAURO UN TEMA IMPOR-
TANTE PER LA CRESCITA È**

ANCHE QUELLO DELL'INTERMODALITÀ.

“Siamo impegnati a fondo anche sullo shift modale, abbiamo un piano di sviluppo dei traffici ferroviari con dati molto positivi.

Rispetto all'anno scorso, il 2025 si è caratterizzato per traffici quasi quadruplicati.

Abbiamo chiuso un anno con circa 789 treni contenitori e circa 150 treni dedicati all'automotive e stiamo lavorando per creare anche un possibile interporto a Gioia Tauro”.

L'annuncio del presidente Piacenza segue il recente decreto varato proprio sugli interporti lo scorso Novembre dal ministero delle Infrastrutture e Trasporti. “Crediamo che, per favorire lo sviluppo della retro portualità e dell'intermodalità occorra stabilire un punto di riferimento, come un interporto. Abbiamo tutte le caratteristiche necessarie per farlo, siamo connessi con la ferrovia, con un porto e un'infrastruttura portuale. Ci troviamo all'interno del corridoio scandinavo-mediterraneo riconosciuto dalla Commissione Europea, e questo ci autorizza a sostenere che Gioia Tauro potrà fare la propria parte anche nel mercato gateway e come punto qualificato di arrivo e uscita delle merci direttamente dal nostro porto ai mercati di destino sia nazionali che internazionali”.

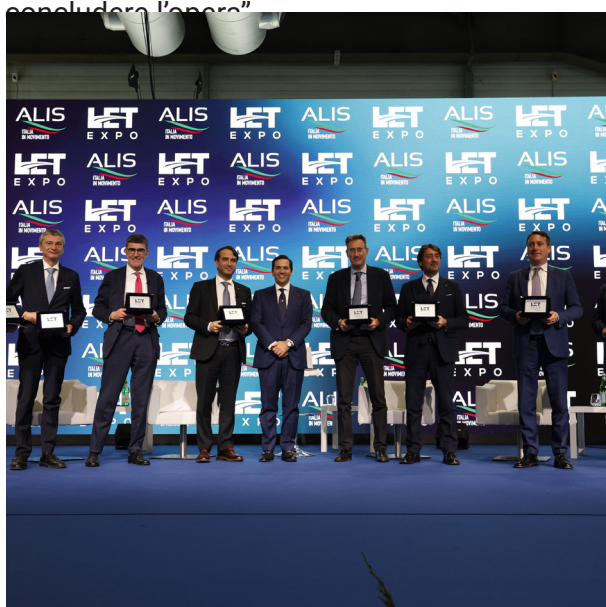
LO SCALO CALABRESE STA VIAGGIANDO VELOCE ANCHE SUL COLD IRONING PER GIUNGERE PRONTO ALLA SCADENZA DEL 2029.

“È uno dei progetti sui quali ci stiamo impegnando maggiormente, anche con investimento di risorse che ammonta a circa 70 milioni, ciò è dovuto anche alla natura del nostro porto che ospita navi di grandi dimensioni e che po-

tenzialmente potrebbe subire maggiormente la mancata ottemperanza alle prescrizioni della normativa europea che pongono dei limiti al 2029 per garantire l'elettrificazione”.

LA PRIMA TRANCHE DI LAVORI DEL VALORE DI CIRCA 28 MILIONI È ORMAI IN FASE DI ULTIMAZIONE, LA PRIMA CABINA ELETTRICA DESTINATA AD ALIMENTARE IL SISTEMA DI COLD IRONING È GIÀ PRONTA.

“Entro Aprile arriveremo con il primo appalto a collegare (per prova) 900 metri di banchina. Stiamo uscendo anche con una nuova gara per circa 38 milioni che, oltre alle tre attuali, consentirà sei ulteriori prese, che verranno realizzate entro il mese di Aprile. Si arriverà così alla completa elettrificazione di circa 1600 metri di banchina, un intervento importante che, però, non sarà conclusivo, intendiamo, infatti, elettrificare tutti i 3 chilometri di banchina e su questo progetto stiamo dialogando con il ministero per ottenere ulteriori risorse, necessarie per concludere l'opera”.



ELISEO CUCCARO

AMERICA'S CUP

VERSO NAPOLI



Con la presentazione ufficiale dei cinque team sfidanti, lo scorso Gennaio, a Napoli, ha preso avvio il percorso di avvicinamento alla America's cup 2027, in programma nel capoluogo campano per il Luglio del prossimo anno.

Un passaggio simbolico, ma anche operativo, che segna l'ingresso della città e del suo porto nella fase concreta di preparazione di uno degli eventi sportivi e marittimi più rilevanti a livello globale.

Un lavoro che, sottolinea il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno centrale, Eliseo Cuccaro "richiederà coordinamento, visione e continuità istituzionale".

IL RUOLO DELL'AUTORITÀ CAMPANA È CENTRALE, CON L'IMPORTANTE EVENTO ESSA VERRÀ CHIAMATA A SOSTENERE, SOTTO IL PROFILO TECNICO E LOGISTICO, UN APPUNTAMENTO DI DIMENSIONE VERAMENTE INTERNAZIONALE.

"L'Autorità portuale e la Direzione Marittima di Napoli, ciascuna secondo le proprie competenze, stanno assicurando in modo continuativo tutto il sostegno necessario per il successo della manifestazione mentre i lavori stanno progredendo sotto l'egida del commissario di governo che sta seguendo questa grande opera nella baia di Bagnoli, destinata a diventare uno degli snodi centrali dell'evento.

Il recupero dell'area restituirà a Napoli e alla Campania uno dei luoghi più belli al mondo, capace di unire sport, cultura e qualità della vita, facendo inoltre dell'America's cup anche un acceleratore per la rigenerazione urbana e ambientale.

Per il porto di Napoli e per l'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno centrale, l'America's cup 2027 non è soltanto una competizione sportiva, ma una sfida

di sistema, un banco di prova sulla capacità del modo portuale italiano di dialogare con le grandi filiere internazionali, di governare eventi complessi e di trasformare una vetrina globale in un'eredità strutturale per l'intero territorio.

Le istituzioni marciano allineate affinché l'evento costituisca una grande opportunità per il Paese, sottolinea Cuccaro, e lavoriamo alla pianificazione di interventi che consentano le regate di prova già dalla prossima estate. Anche i rapporti con la società che raccoglie i cinque team che parteciperanno alla gara sono straordinari”.

Per il presidente Cuccaro quella dell'America's cup ha rappresentato la prima sfida dal suo insediamento, ma, in parallelo, vanno avanti i progetti sui porti del sistema.

“Siamo impegnati per terminare i lavori finanziati col PNRR, ma questo non ci preoccupa

perché tutto sta andando secondo i piani e i tempi previsti e credo che arriveremo al 30 Giugno senza particolari problemi”.

RIGUARDO AL PORTO DI NAPOLI È QUASI TERMINATO IL GRANDE INVESTIMENTO SULLA DARSENA DI LEVANTE ED È IN FASE AVANZATA IL RIPRISTINO DELLA TRACCIA FERROVIARIA.

“Da poco sono iniziati anche i lavori per un mega parcheggio che sarà al servizio di tutta la città, finanziato con i fondi complementari. Tutto questo mi rende veramente soddisfatto”.



CLAUDIO RICCI

TRASPORTO FERROVIARIO L'INTERPORTO DI NOLA FA UN BALZO AVANTI

Nel 2025 l'Interporto di Nola ha messo a segno un balzo senza precedenti nel traffico ferroviario merci, consolidando il proprio ruolo di piattaforma intermodale strategica nel Mezzogiorno.

“Abbiamo avuto un anno in forte crescita, e siamo riusciti a raggiungere i 2000 treni, con un incremento rispetto all'anno precedente del 50%” spiega Claudio Ricci, amministratore delegato di Interporto Campano.

“Ora attendiamo di superare la fase di difficoltà a causa di lavori in corso di Rfi.

Una volta conclusi si determinerà un'altra forte crescita per tutto il comparto intermodale a livello italiano e per noi in particolare sulla direttrice nord-sud”.

L'obiettivo dichiarato è superare la soglia dei 3.000 treni annui e rientrare nella “Top five” degli interporti italiani per numero di convogli lavorati.



A SOSTENERE LO SVILUPPO CONCORRONO ANCHE I PROGRAMMI DI ESPANSIONE DEL NOLA BUSINESS PARK E DEL CIS DI NOLA OLTRE ALLE OPPORTUNITÀ OFFERTE DALLA ZES UNICA.

“Abbiamo avuto il beneficio di appartenere alla ZES quando riguardava ancora piccole porzioni del territorio. Per noi l'esperienza è stata molto positiva, ha attratto molti investitori nel nostro distretto con una forte domanda di spazi immobiliari, trainata anche dalla crescita dell'e-commerce. Se non ci saranno battute d'arresto sul processo di semplificazione, le cose procederanno positivamente come potentissimo fattore di sviluppo per tutto il Mezzogiorno probabilmente, ma senz'altro per il nostro distretto”.

IL 2026 È UN ANNO CRUCIALE.

I progetti si snoderanno su due linee: “Uno è quello relativo al rafforzamento dell'attività intermodale che, come dicevo, attende una forte crescita del numero dei treni a condizione che si riducano le criticità legate ai cantieri sulla rete ferroviaria nazionale, molti dei quali connessi agli interventi del PNRR. In questo caso si punta ad ampliare ulteriormente servizi e frequenze.

Dall'altra parte abbiamo continuato ad investire nelle infrastrutture materiali e immateriali e gli anni 2026-27 sono quelli in cui immaginiamo di fare un salto importante”.

TOMASO COGNOLATO

ASSITERMINAL

FESTEGGIA I PRIMI 25 ANNI



Assiterminal, l'associazione che avrebbe rappresentato negli anni uno dei principali punti di riferimento del cluster portuale italiano nasceva a Genova il 31 Gennaio di 25 anni fa, a fondarla furono alcuni protagonisti del mondo terminalistico e delle imprese portuali.

L'associazione fu costituita per dare rappresentanza alle nuove categorie dei terminalisti e delle imprese portuali, affermatesi nel quadro normativo delineato dalla legge 84 del 1994 di riforma dei porti. Inizialmente, sotto la presidenza di Luigi Negri, fu composta da realtà operative nei porti di Genova, Savona,

Venezia e Cagliari e, nel tempo, la base associativa si è progressivamente ampliata, accogliendo terminalisti e imprese portuali di altri scali italiani.

A distanza di un quarto di secolo, l'associazione è cresciuta, tanto che oggi rappresenta oltre 100 aziende della portualità italiana, confermandosi come interlocutrice stabile nei confronti delle istituzioni e delle altre componenti del sistema logistico-marittimo.

Le celebrazioni per l'importante anniversario sono iniziate già dallo stand di LetExpo.

“E' proprio così – ci dice l'attuale presidente, Tomaso Cognolato – proseguiranno anche oltre la manifestazione. A Maggio terremo la nostra assemblea pubblica a Roma e quella sarà l'occasione per celebrare i 25 anni di Assiterminal, il numero degli associati cresce sempre di più e per noi è un successo che testimonia la garanzia di serietà e di coerenza del nostro modo di operare con quelle che sono le teorie che abbiamo sempre portato avanti e le filosofie che abbiamo sempre propugnato.

Tutto questo ci sta dando ragione e gli associati sanno bene che siamo soliti portare a compimento ciò che stabiliamo di fare”.

NELLA SITUAZIONE ATTUALE ASSITERMINAL SI MUOVE PER ASSICURARE CHE

LE RICHIESTE DEI TERMINALISTI SIANO ASCOLTATE.

“Fortunatamente, al momento, non vediamo ripercussioni evidenti o clamorose nei nostri terminal per la crisi in Medio Oriente. È chiaro che una ripercussione a livello nazionale non si può negare, specialmente sotto l’aspetto - che viviamo tutti - dell’aumento dei costi legati all’energia”.

IL GOVERNO SOTTOLINEA CHE STA METTENDO IN CAMPO TUTTE LE RISORSE DISPONIBILI PER LIMITARE I DANNI.

“La logistica, anche in passato, ha dimostrato di essere uno dei settori più flessibili e adattabili esistenti nell’ambito del mondo industriale, gli armatori stanno riprogrammando gli itinerari per arrivare nei porti di destinazione nel modo più conveniente, alcuni, dove possono, stanno addirittura modificando il sistema di trasporto, magari passando dal marittimo al ferroviario, ma, anche in questi casi, i porti restano centrali come anello imprescindibile dell’intera catena logistica”.

E' PREOCCUPATO PER L'AUMENTO DEI NOLI?

“Si tratta – almeno speriamo - di una questione momentanea. È chiaro che il mercato reagisce immediatamente, ma non credo che rivivremo i tempi della pandemia, anche se, per adesso, non si vedono ancora segnali che ci consentano di poter capire come si andrà avanti”.



GAUDENZIO PARENTI

ANCIP

ATTENDE IL TESTO DELLA PORTI D'ITALIA SPA



Non poteva mancare la presenza di Ancip a LetExpo 2026, occasione importantissima per incontrare tutto il cluster portuale in un confronto e una riflessione sulle criticità del settore.

Il direttore generale, Gaudenzio Parenti, dopo che il ministro Salvini proprio dal palco della manifestazione, aveva annunciato che la riforma portuale sarà varata entro la fine dell'anno, sottolinea come l'associazione attenda ancora di leggere il testo normativo presentato in Consiglio dei ministri.

"Abbiamo ascoltato con interesse le parole del ministro sulla nascita di questo soggetto giuridico per un opportuno coordinamento delle Autorità di Sistema

portuale e, nel frattempo, su impulso delle imprese associate all'Ancip, abbiamo presentato una serie di proposte di semplificazione e armonizzazione concreta di alcune pratiche dei porti italiani che riguardano anche la riforma".

Un esempio emblematico è il nodo del rizzaggio e del derizzaggio, che consideriamo, "l'operazione portuale per eccellenza. In alcune Autorità di Sistema portuale è trattato come un servizio portuale, in altre invece come una operazione portuale".

Non si tratta solo di lessico, ma di norma: "Questo – fa notare - comporta differenze anche per quanto riguarda la regola dell'autoproduzione".

Altri aspetti da tenere in conto per una rivisitazione riguardano, ad esempio, anche il pieno riconoscimento delle società dei servizi generali di interesse economico, così come, per esempio "la strutturazione più conforme al codice degli appalti per quanto riguarda quelli tra i terminal e le imprese ex Articolo 16" che – ricordiamolo - configurerebbe azioni a saldo invariato di bilancio, possibili già oggi.

Si tratta di proposte condivise e portate all'attenzione delle istituzioni con le altre associazioni di categoria, alcune più specifiche per le imprese rappresentate da Ancip ma che andrebbero a vantaggio anche delle AdSp.

"Abbiamo avuto contatti con il presiden-

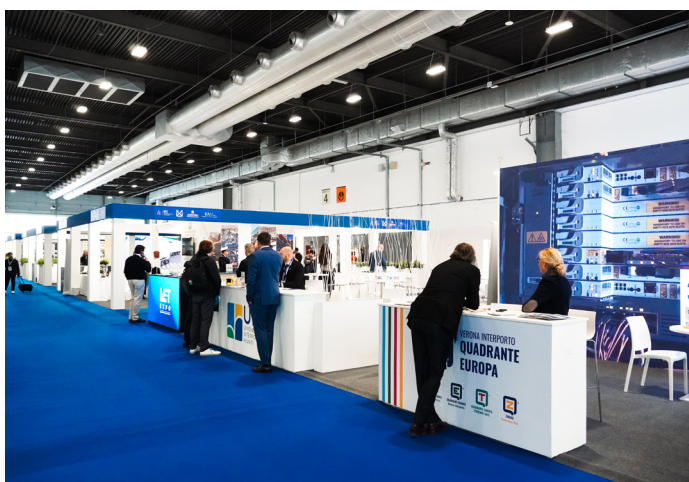
te della Commissione trasporti, che sta valutando attentamente il da farsi, così come sta facendo lo stesso viceministro delle Infrastrutture e Trasporti Rixi. Tutti si dicono favorevolmente impressionati dalle proposte lanciate e adesso attendiamo una risposta”.

SEMPRE DA VERONA IL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE HA CONFERMATO, ANCORA UNA VOLTA, L'AUTONOMIA DELLE AUTORITÀ PORTUALI.

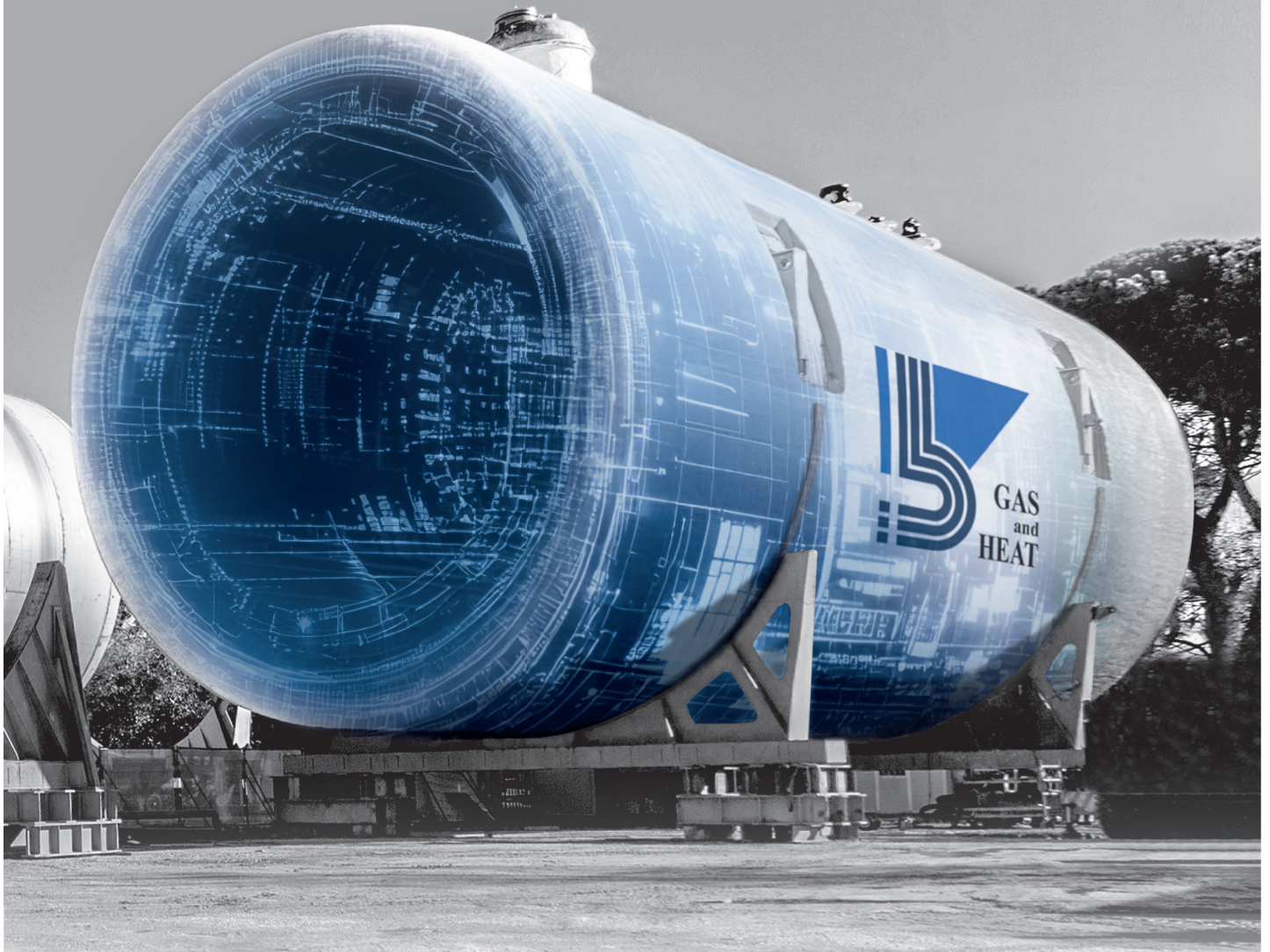
“Le Autorità di Sistema portuale dovrebbero essere enti speciali e autonomi, come recita, in parte, la norma attuale, incartata nella legge 84/94, ma è anche vero che, di fatto, dalla riforma Del Rio, non lo sono più”.

Questo perché, continua Parenti, “sono entrate nel bilancio generale dello Stato, così come nell'elenco dell'indice ISTAT, mentre l'autonomia scritta nella norma, non trova corrispondenza dal punto di vista amministrativo e finanziario. E' questo punto che andrebbe chiarito e sul quale si dovrebbe intervenire con le correzioni del caso. Noi siamo comunque favorevoli a una regia centrale che lasci però la necessaria autonomia alle AdSp italiane”.





COSTRUIAMO IL FUTURO DAL 1948.



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

 gasandheat.it





GRIMALDI GROUP

IL **FUTURO**
è **CO**₂ *Oggi*



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

www.grimaldi.napoli.it