N. 05
Ottobre 2026

messaggeromarittimo.it

MAGAZINE



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

DIRETTORE RESPONSABILE

Vezio Benetti

FOLLOW US

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

redazione@messaggeromarittimo.it
abbonamenti@messaggeromarittimo.it

ALIS
CHANNEL



ALIS É CON TE, OVUNQUE.

SEGUICI SU

TV | SMARTPHONE | WEB | YOUTUBE | SPOTIFY

VISITA IL NOSTRO SITO
WWW.ALIS.IT

SEGUICI SU TUTTI I NOSTRI CANALI

SCARICA ORA LA NOSTRA APP
Scarica su App Store
Scarica su Google Play

PREMESSA

di Renato Roffi

Navi sempre più al passo con il futuro e progetti in cantiere per nuove unità ConRo e Multipurpose, 14 navi PCTC prese in consegna negli ultimi 24 mesi classificate come ammonia-ready, vale a dire predisposte per utilizzare ammoniaca come carburante alternativo.



A ciò si aggiungono 30 navi che assicurano collegamenti regolari da e per l'Asia, mentre in Sardegna vengono rinnovati per altri cinque anni i collegamenti in continuità territoriale Napoli-Cagliari-Palermo e Civitavecchia-Arbatax-Cagliari e sono stati investiti anche 1,5 miliardi di dollari per costruire nove unità che, grazie alla propulsione a metanolo, navigheranno a zero emissioni.

E' con credenziali di tale forza e portata che Emanuele Grimaldi, Amministratore Delegato dell'omonimo Gruppo, ha pronunciato il suo atteso intervento di apertura di fronte ad oltre 700 esponenti mondiali dello shipping alla XXVII Euromed Convention From Land to Sea, svoltosi recentemente al Forte Village di Pula, in Sardegna.

Dopo avere illustrato i servizi garantiti dal gruppo praticamente nell'intero globo terrestre, l'ad di Grimaldi ha puntualizzato il legame che vincola l'azienda all'isola ospitante riferendo del vasto ampliamento del proprio network di collegamenti marittimi, specialmente con il continente asiatico, aperti in quest'ultimo paio di anni oltre, naturalmente ad un sostanzioso, ulteriore potenziamento dei collegamenti fra la Sardegna e diversi primari scali nazionali.

La manifestazione si è sviluppata lungo tre direttrici in cui il fior fiore degli esperti internazionali dello shipping, della portualità e della logistica si sono confrontati sul modo di affrontare le sfide imposte dal processo di decarbonizzazione, dai cambiamenti geopolitici e dalla complessa crisi del settore automotive.

I tre gruppi di lavoro hanno affrontato temi di scottantissima attualità e rilevanza, quali "Shipping in Transition: Innovation, Regulation and Sustainability", "Geoeconomic & Geopolitical Challenges for Maritime Transport in the Med Area" e "Automotive Seaborne Trade: A Challenging World" sviscerando così ogni aspetto delle numerose problematiche oggi sul tappeto degli scacchieri mondiali.

XXVII EUROMED CONVENTION



SOMMARIO

07

DALLA SARDEGNA GUARDIAMO AL FUTURO
Relazione Emanuele Grimaldi

12

LE SFIDE DELLO SHIPPING
Intervista Emanuele Grimaldi

17

DARSENA EUROPA: GRIMALDI RILANCIA
Sviluppo dell'infrastruttura

21

LIVORNO PORTO STRATEGICO
Davide Gariglio

25

EQUILIBRI DELLA LOGISTICA
Matteo Paroli

29

EFFETTO ETS SULLE ISOLE
Domenico Bagalà

33

CIVITAVECCHIA CROCIERE AL TOP
Raffaele Latrofa

37

PALCO EUROMED
Tre panel di confronto

43

GRIMALDI AWARDS
Tutti i premiati

46

FROM LAND TO THE SEA
Luca Bonetti, PCA Spa Consultative

XXVIII EUROMED CONVENTION

GRIMALDI EXCELLENCE AWARDS 2026



FROM LAND TO THE SEA

DALLA SARDEGNA GUARDIAMO AL FUTURO: FIDUCIA, INVESTIMENTI, CONNESSIONI

Relazione di Emanuele Grimaldi

Manuel Grimaldi ha aperto l'edizione di Euromed Convention rivolgendo il consueto benvenuto a tutti i partecipanti. Ha esordito con un **"Benvenuti in Sardegna"**

"Carissimi è per me un particolare piacere darvi il benvenuto in Sardegna, un'isola che occupa un posto speciale nella rete mediterranea del Gruppo Grimaldi. Ma la sua importanza per noi va ben oltre le rotte che operiamo.
Nel corso degli anni siamo diventati una componente importante della mobilità dell'isola, sostenendo gli spostamenti dei residenti, il lavoro quotidiano delle imprese locali e le vacanze di numerosi visitatori. Sappiamo che, per un'isola, collegamenti marittimi affidabili sono essenziali per le opportunità economiche e per la vita di tutti i giorni.
Riunire qui i nostri clienti, partner e amici ha quindi per noi un significato particolare. È un'occasione per condividere un luogo importante per il nostro Gruppo e per riaffermare il nostro impegno nei confronti delle comunità che serviamo. Dietro ogni rotta tracciata su una mappa ci sono persone e imprese che dipendono da essa.



LIBERTÀ DI NAVIGAZIONE E MERCATI APERTI

Sono trascorsi due anni dalla nostra ultima Convention, tenutasi ad Atene. Ma prima di guardare a ciò che è cambiato, lasciatemi iniziare da ciò che non è cambiato.
Lo shipping ha continuato a collegare economie, comunità e persone. La nostra industria si è adattata, le nostre persone hanno reagito con coraggio e il nostro Gruppo ha continuato a investire. Per questo, nonostante le difficoltà che il nostro settore ha dovuto affrontare, il mio messaggio oggi è un messaggio di fiducia. Le sfide sono reali, ma lo è anche la nostra capacità di superarle insieme.
Nel corso di questi due anni, il nostro mondo è diventato più imprevedibile.
Gli attacchi degli Houthi nel Mar Rosso. La

crisi nello Stretto di Hormuz. La guerra ancora in corso in Ucraina e i conflitti in Medio Oriente. Le crescenti tensioni geopolitiche e la persistente minaccia di ulteriori barriere al commercio. Nel loro insieme, questi eventi hanno messo alla prova la nostra industria e ci hanno ricordato quanto il mondo dipenda dalla possibilità di mantenere aperte le rotte marittime.
Durante la fase finale del mio mandato come presidente dell'International Chamber of Shipping, conclusosi lo scorso Giugno, ho osservato questi eventi da due prospettive: dal punto di vista del nostro Gruppo, ma anche da quello più ampio dell'intero settore dello shipping. Non sorprendentemente, le preoccupazioni erano spesso le stesse.
La crisi del Mar Rosso ha costretto le navi ad abbandonare la rotta di Suez e a circumnavigare il Capo di Buona Speranza. Le distanze sono aumentate, così come i consumi di carburante e le emissioni, mentre sono servite più navi per trasportare la stessa quantità di merce. Per l'intero settore questo ha significato costi più elevati e minori certezze.
Ma la crisi nello Stretto di Hormuz ha portato in primo piano una preoccupazione ancora più fondamentale: la sicurezza delle persone a bordo.
Lo abbiamo sperimentato direttamente con la nostra **Grande Torino**, rimasta nel Golfo Persico per oltre cento giorni prima di attraversare in sicurezza lo Stretto di Hormuz. Vorrei innanzitutto rendere omaggio al coraggio, alla professionalità e alla resilienza del suo equipaggio durante tutto quel lungo e difficile periodo. Vorrei inoltre esprimere la nostra sincera gratitudine al Governo italiano e alle istituzioni, e in particolare al nostro ministro degli Esteri, per i loro instancabili sforzi e per il sostegno assicurato.
È per questo che la libertà di navigazione non può mai essere considerata una questione astratta. Il commercio dipende da essa. Le vite dipendono da essa. I marittimi non dovrebbero mai essere messi in pericolo semplicemente per il fatto di svolgere il proprio lavoro.
Le rotte marittime non sono l'unico elemento attraverso il quale il commercio può essere ostacolato. Anche i dazi e le barriere commerciali unilaterali possono compromettere gli scambi ai quali le navi sono destinate a fornire servizio.
Ho sollevato questa preoccupazione durante la nostra ultima Convention e nei numerosi forum internazionali che ho presieduto nella mia veste di presidente dell'ICS. Oggi, la minaccia di un mondo diviso in blocchi economici protetti rimane molto concreta. Dovremmo rimuovere le barriere non necessarie tra produttori e consumatori, non crearne di nuove. Mercati aperti e concorrenza leale restano essenziali per la prosperità dei Paesi che colleghiamo.

CAMBIAMENTO CLIMATICO, NET ZERO DELL'IMO ED ETS

Mantenere aperti i mercati non è sufficiente se non riusciamo a proteggere il clima dal quale dipende il loro futuro. Lo shipping deve fare la propria parte. È stata la prima industria a chiedere una regolamentazione ambiziosa e ha sostenuto la Strategia GHG dell'IMO, che punta a raggiungere emissioni nette zero di gas serra dallo shipping internazionale entro, o intorno al, 2050.
Durante il mio mandato all'ICS, gran parte del nostro lavoro è stata dedicata a rendere concretamente attuabile questa ambizione a livello globale. Nell'Ottobre 2025, l'adozione dell'**IMO Net-Zero Framework** è stata rinviata di un anno. Resto fiducioso che possa essere adottato quando il Comitato per la Protezione dell'Ambiente Marino dell'IMO si riunirà in sessione straordinaria il prossimo 4 dicembre.
Il cambiamento climatico e lo shipping richiedono un'azione globale. Ciò è stato ribadito il 9 Settembre dai ministri del Mare di Cipro, Grecia, Malta e Italia, che hanno chiesto misure realistiche, applicabili a livello globale ed economicamente sostenibili. Sono lieto che il ministro Chris Bonett, uno dei firmatari, sia oggi con noi.
Dobbiamo dare agli armatori la fiducia necessaria per investire, premiare i combustibili più puliti e incoraggiarne la produzione su larga scala. Navi più efficienti sono essenziali, ma il net zero richiede anche combustibili, infrastrutture e personale adeguatamente formato.
È proprio per questo che la politica climatica deve essere valutata lungo l'intera catena del

trasporto.
Per decenni, l'Europa ha incoraggiato il trasferimento delle merci dalla strada al mare. Insieme a molti degli operatori logistici qui presenti oggi, abbiamo sviluppato le Autostrade del Mare, che consentono di ridurre i lunghi e inquinanti percorsi stradali, la congestione e le emissioni.
Il Sistema europeo di scambio delle quote di emissione (ETS) e i requisiti **FuelEU Maritime**, introdotti recentemente, rischiano ora di indebolire questi progressi. L'ETS sta già aggiungendo, secondo le stime, **8 miliardi di euro all'anno** al costo del trasporto marittimo in Europa, una cifra destinata ad avvicinarsi ai **10 miliardi di euro dal 2027.**
Se i costi renderanno i servizi marittimi meno competitivi rispetto all'alternativa stradale, le merci potrebbero rimanere sulla strada anziché essere trasportate via mare.
Questo determinerebbe un **reverse modal shift**, cioè un'inversione del trasferimento modale, e sarebbe una contraddizione. Non possiamo incoraggiare il trasferimento delle merci dalla strada al mare, investire miliardi in navi più pulite e poi creare condizioni che spingano nuovamente quei trasporti sulle strade europee.

LA RISPOSTA DEL GRUPPO: FIDUCIA, INVESTIMENTI, CONNESSIONI

Le istituzioni devono creare le condizioni adeguate. Come armatori, la nostra responsabilità è agire. Di fronte all'incertezza, avremmo potuto scegliere di aspettare. Abbiamo scelto di investire.
Questa scelta definisce la risposta del Gruppo Grimaldi: **navi più pulite, servizi più solidi e connessioni più ampie**.
Il 2025 è stato un anno molto positivo. Sebbene non abbiamo raggiunto gli eccezionali livelli record di alcuni anni precedenti, i nostri risultati sono rimasti solidi, soprattutto considerando il difficile contesto nel quale sono stati ottenuti.
Guardiamo al futuro con grande ottimismo. Questa fiducia si fonda sulla fiducia dei nostri clienti, sull'impegno delle nostre persone e sugli investimenti che stanno rendendo più forte la nostra flotta e la nostra rete. Continueremo a sviluppare i nostri servizi e a servire meglio i nostri mercati.
Quando ci siamo incontrati ad Atene, molte delle navi di cui avevamo parlato erano ancora in costruzione. Oggi navigano e trasportano merci. Mentre rinnoviamo la flotta, la sua età media continua a diminuire e rimane nettamente inferiore alla media del settore.
Con la consegna della **Eco Napoli**, nel Marzo 2025, abbiamo completato il programma di **quattordici navi ro-ro ibride GG5G**. Alla stessa velocità, possono trasportare il doppio del carico rispetto alla generazione precedente con consumi di carburante uguali o persino inferiori.
Per un cliente, questo significa maggiore capacità. Per l'ambiente, significa **dimezzare le emissioni di CO2 per unità trasportata**. Questo è il tipo di progresso che vogliamo ottenere dai nostri investimenti e lo standard che applichiamo a tutti i nostri programmi di nuove costruzioni.
Anche la nostra flotta di car carrier è interessata da un importante programma di rinnovo. Con la consegna della **Grande Egitto**, avvenuta poco prima di questa Convention, sono entrate nella flotta quattordici **Pure Car and Truck Carrier predisposte per l'ammoniaca**. Il programma sarà completato il prossimo aprile, per un totale di diciassette navi.
Le ultime unità possono trasportare fino a **9.800 CEU**, combinando una maggiore capacità con consumi inferiori per unità trasportata e preparandoci ai combustibili del futuro.
Quando ci siamo incontrati ad Atene, vi avevo raccontato come i nostri servizi da e per l'Asia fossero cresciuti, passando dalle origini a una flotta di venti navi. Da allora, questa espansione è proseguita e oggi più di **30 navi** sono impiegate nella nostra rete asiatica.
Abbiamo consolidato i nostri collegamenti dall'Asia verso l'Europa e l'Africa, mentre sono stati avviati nuovi servizi diretti dall'Asia verso l'America Latina, dall'Asia verso l'Oceania e dalla Cina verso le Filippine.
Abbiamo rafforzato la nostra presenza nell'intera regione asiatica, con particolare riferimento a **India e Giappone**, sostenendo ulteriormente la dimensione delle nostre operazioni e lo sviluppo globale della nostra rete.
Oggi la rete Grimaldi collega Paesi in tutto il

mondo attraverso **cinque continenti**, mettendo in connessione Asia, Europa, Africa, Americhe e Oceania. Con l'evoluzione dei traffici, i nostri clienti possono contare su una rete sempre più integrata per raggiungere i mercati di cui hanno bisogno.
Questa responsabilità è altrettanto importante nei nostri mercati consolidati. Qui in Sardegna siamo orgogliosi che il Gruppo Grimaldi abbia nuovamente ottenuto l'affidamento, per ulteriori cinque anni e nell'ambito degli obblighi di servizio pubblico, dei collegamenti **Napoli–Cagliari–Palermo e Civitavecchia–Cagliari–Arbatax**.
Ringraziamo il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti italiano per la fiducia accordata al nostro Gruppo.
Continueremo quindi a garantire questi collegamenti essenziali durante tutto l'anno, migliorando ulteriormente il servizio offerto ai passeggeri. Metteremo in servizio navi migliori, in grado di offrire elevati standard di comfort e una maggiore capacità passeggeri laddove maggiormente necessario, con ulteriori interventi di ammodernamento già programmati.
È un'espressione concreta del nostro continuo impegno nei confronti della Sardegna e delle persone, delle imprese e dei visitatori che fanno affidamento su questi servizi.
Allo stesso tempo, abbiamo continuato a rafforzare tutte le compagnie di navigazione del nostro Gruppo, migliorandone flotte, servizi ed efficienza operativa e integrandole all'interno di una rete globale sempre più unitaria.

LA NUOVA GENERAZIONE DI NAVI RO-PAX

Lo stesso impegno di lungo periodo guida la nostra prossima generazione di servizi passeggeri e merci. Una nave ordinata oggi deve servire i clienti per i successivi trent'anni. L'incertezza non può sollevarci dalla responsabilità di prepararci a quel futuro.
Alla nostra ultima Convention di Atene vi avevo detto che stavamo valutando l'ordine di altre nove navi ro-pax. Oggi quel progetto è diventato uno dei più grandi ordini nella storia del nostro Gruppo: **un investimento di circa 1,5 miliardi di dollari**.
Sei navi serviranno il Mediterraneo con i marchi **Grimaldi Lines e Minoan Lines**, mentre tre entreranno nella flotta **Finnlines** nel Baltico, con consegne previste tra il 2028 e il 2030. Diamo ora una prima occhiata alle navi che apriranno questo nuovo capitolo per il nostro Gruppo.
Queste navi sono progettate per garantire importanti benefici ambientali fin dal giorno della loro entrata in servizio. Anche utilizzando i combustibili oggi disponibili, ridurranno le emissioni di CO_2 per unità di carico di **oltre il 50%** rispetto alle navi che sostituiranno. Ma la loro ambizione va oltre.
La loro progettazione rende possibile la navigazione net zero quando i combustibili verdi necessari saranno disponibili a prezzi competitivi e in quantità sufficienti.
Abbiamo fatto la nostra parte ordinando navi pronte per quel futuro e in grado di utilizzare quei combustibili. Ora i produttori di combustibili, i fornitori di energia, i porti e i decisori politici devono creare le condizioni che consentano a queste navi di esprimere pienamente il loro potenziale.
Se ogni componente della catena farà la propria parte, la navigazione net zero non sarà più soltanto un'ambizione. Con queste navi può diventare una realtà.
Le prime consegne sono ormai a meno di due anni di distanza. Ma mentre ci prepariamo ad accogliere queste navi, stiamo già guardando oltre. Sono già in fase avanzata due distinti progetti: una **nuova generazione di navi ConRo e una nuova generazione di navi Multipurpose**.
Il nostro dipartimento R&D sta già lavorando alle soluzioni più innovative, con un obiettivo chiaro: rendere queste navi le più flessibili e avanzate dal punto di vista ambientale al mondo nei rispettivi segmenti. Come le nuove navi ro-pax, anche queste saranno predisposte per i combustibili verdi del futuro.
Ma le loro prestazioni ambientali non possono aspettare quei combustibili: anche utilizzando

combustibili convenzionali, sono progettate per raggiungere **le più basse emissioni al mondo per unità trasportata**. Non stiamo aspettando il futuro. **Stiamo già progettando ciò che verrà dopo**.

MESSAGGIO CONCLUSIVO E SALUTI ISTITUZIONALI

Il futuro è ciò che ci riunisce a Euromed. I nostri panel analizzeranno la transizione energetica, la geopolitica del Mediterraneo e il commercio automotive.
Insieme, questi temi ci pongono davanti alla domanda su come mantenere collegate persone e mercati in un mondo in cambiamento. Cari amici e clienti, ho iniziato parlando di ciò che lo shipping significa qui in Sardegna.
Che si tratti di servire una comunità insulare o di trasportare veicoli attraverso gli oceani, il nostro lavoro dipende in ultima analisi dalla stessa cosa: **le persone devono poter contare su di noi**.
Ai nostri cari clienti, grazie per continuare ad accordare la vostra fiducia al nostro Gruppo. Ai nostri partner, grazie per aiutarci a trasformare navi e porti in servizi che funzionano.
E alle nostre persone, in mare e a terra, grazie per rendere possibili questi servizi, anche quando le circostanze sono molto difficili.
Lo stesso senso di responsabilità guida anche la **Grimaldi Foundation**.
Attraverso più di **500 progetti**, ha trasformato una parte del valore creato dal nostro lavoro in un sostegno concreto alle persone e alle comunità in difficoltà, a partire da Napoli e estendendosi in tutto il Mediterraneo e oltre.
Prima di concludere, rivolgo un saluto speciale a **Chris Bonett**, ministro della Mobilità sostenibile di Malta; **Ana Núñez Velasco**, Director General della Spanish Merchant Navy; **Thomas Kazakos**, Secretary-General dell'ICS; **Ricardo Batista**, Head of Climate Action and Clean Air dell'International Maritime Organization; e **Maximo Mejia Jr**., presidente della World Maritime University.
Do inoltre il benvenuto a tutte le autorità presenti, compresi i numerosi presidenti e amministratori delegati che rappresentano le Autorità portuali, e ringrazio i nostri relatori, i partecipanti ai panel e i moderatori.



INTERVISTA A EMANUELE GRIMALDI

SICUREZZA, COMPETITIVITÀ E INVESTIMENTI PER AFFRONTARE LE SFIDE DELLO SHIPPING



EMANUELE GRIMALDI RILANCIA SULLE STRATEGIE DEL GRUPPO: NOVE RO-PAX, NUOVI PROGETTI PER MULTIPURPOSE E CAR CARRIER, OLTRE AD UN PIANO DI INVESTIMENTI CHE POTREBBE ARRIVARE A 6 MILIARDI DI DOLLARI.

Libertà di navigazione, sicurezza delle rotte, apertura dei mercati, transizione energetica e investimenti. Sono i grandi temi sui quali Emanuele Grimaldi, presidente del Gruppo Grimaldi, ha concentrato il proprio intervento alla **XXVII Euromed Convention**, ma anche i punti sui quali, a distanza di due anni dalla precedente edizione dell'appuntamento, secondo il manager restano aperte alcune questioni strategiche per il futuro dello shipping.

Tra queste, in primo piano, c'è ancora una volta l'**ETS**, che Grimaldi considera uno degli elementi di maggiore criticità nel quadro regolamentare europeo. L'obiettivo della tutela ambientale viene definito condivisibile, ma la strada scelta dall'Europa viene contestata per la sua dimensione regionale.

LA CO_2 NON CONOSCE CONFINI







"L'ambiente è il patrimonio di tutti, è una ricchezza universale", ha sottolineato Grimaldi nell'intervista a margine della Convention, sostenendo che la questione delle emissioni dovrebbe essere affrontata attraverso organismi realmente globali.

Il riferimento è alle **Nazioni Unite** e all'**IMO**, che rappresentano la sede nella quale, secondo il presidente del Gruppo Grimaldi, dovrebbero essere individuate regole universalmente condivise per la riduzione delle emissioni del trasporto.

Il ragionamento, ha osservato Grimaldi, parte da un dato elementare: «**Non esiste una dogana per l'ambiente**». Le emissioni di CO_2 non si fermano ai confini nazionali o regionali e, di conseguenza, anche la loro regolamentazione dovrebbe avere una dimensione mondiale.

Da qui la critica alle misure adottate a livello europeo. L'Europa, secondo Grimaldi, avrebbe comunque la dimensione e il peso necessari per contribuire alla definizione di una soluzione globale, ma dovrebbe utilizzare questa forza all'interno dei consessi internazionali.

Il rischio, altrimenti, è quello di trasformare la politica ambientale in un elemento di penalizzazione della competitività europea. «È una specie di suicidio, un boomerang», è stata la definizione utilizzata dal presidente del Gruppo, riferendosi agli effetti che una regolamentazione non coordinata a livello mondiale potrebbe produrre sulle imprese europee.

MAR ROSSO E GOLFO PERSICO, LA SICUREZZA PRIMA DI TUTTO

La questione regolamentare si inserisce in uno scenario internazionale nel quale le compagnie di navigazione devono già fare i conti con una crescente complessità geopolitica. Gli attacchi degli Houthi nel Mar Rosso, la crisi nello Stretto di Hormuz, la guerra in Ucraina e le tensioni in Medio Oriente hanno modificato le condizioni operative sulle principali rotte commerciali.

La crisi del Mar Rosso ha costretto numerosi operatori a evitare Suez e a circumnavigare l'Africa attraverso il Capo di Buona Speranza, con conseguenze sui tempi di navigazione, sui consumi, sulle emissioni e sul numero di navi necessarie per mantenere gli stessi volumi di trasporto.

Ancora più delicata è risultata la situazione nel Golfo Persico. Grimaldi ha ricordato che, nel corso del 2025, una nave del Gruppo è rimasta bloccata nell'area per oltre cento giorni, costringendo l'azienda a interrompere temporaneamente i collegamenti dall'Europa e dalla Cina verso il Golfo.
Un episodio che ha avuto conseguenze operative ed economiche, ma che ha confermato, nella lettura di Grimaldi, una priorità assoluta: la sicurezza degli equipaggi e delle navi viene prima della continuità commerciale.

2025 POSITIVO, IL 2026 PROSEGUE SULLA STESSA LINEA

Nonostante il quadro geopolitico e regolamentare, il bilancio del Gruppo viene descritto positivamente. “Il 2025 è stato un anno buono”, ha spiegato Grimaldi, sottolineando come il risultato assume un significato particolare alla luce delle difficoltà incontrate nel golfo Persico e delle ripercussioni sulle rotte internazionali.
Anche il 2026, nonostante l'incremento del costo del petrolio e le altre criticità dello scenario internazionale, viene indicato come un anno positivo, «forse anche migliore» rispetto al precedente.

A contribuire a questo risultato è stato anche l'ingresso in servizio di un numero significativo di nuove car carrier che Grimaldi ha definito tra le unità più avanzate al mondo sotto il profilo dell'efficienza e dell'impatto ambientale.

IL RINNOVO DELLA FLOTTA NON SI FERMA

Il programma di investimento del Gruppo rappresenta uno degli elementi centrali della strategia indicata alla Convention. La consegna della Eco Napoli, nel Marzo 2025, ha completato il programma delle quattordici navi ro-ro ibride della classe GG5G. Secondo i dati presentati da Grimaldi, queste unità possono trasportare, alla stessa velocità, il doppio del carico rispetto alla generazione precedente con consumi analoghi o inferiori, arrivando a una riduzione delle emissioni di CO_2 per unità trasportata fino al 50%.
Parallelamente è proseguito il rinnovamento della flotta dei car carrier, con l'ingresso

di nuove Pure Car and Truck Carrier ammonia-ready. Il programma complessivo prevede 17 unità, con completamento nell'Aprile 2027.

Ma il Gruppo sta già guardando alla generazione successiva.

NOVE RO-PAX E ALTRI PROGETTI IN CANTIERE

Il progetto più importante già definito riguarda nove navi ro-pax, per un investimento complessivo di circa 1,5 miliardi di dollari. La suddivisione prevista comprende due unità destinate a Minoan Lines, quattro a Grimaldi Lines e tre a Finnlines. Le consegne sono programmate tra il 2028 e il 2030.
Le nuove navi sono state progettate con particolare attenzione alle prestazioni ambientali. Secondo quanto illustrato dal Gruppo, consentiranno di ridurre di oltre il 50% le emissioni di CO_2 per unità di carico rispetto alle navi che andranno a sostituire, utilizzando anche i combustibili attualmente disponibili.

"Forse sono ancora quanto di meglio è mai stato costruito", ha commentato Grimaldi riferendosi alla nuova generazione di traghetti.
Ma il programma non si conclude con i ro-pax. Il Gruppo ha già avviato il confronto con alcuni dei principali cantieri navali internazionali, in particolare in Cina e Corea del Sud, per sviluppare nuovi progetti dedicati a navi multipurpose e car carrier.
L'obiettivo è mettere a punto unità particolarmente flessibili e con prestazioni ambientali di vertice, capaci di combinare efficienza operativa e riduzione delle emissioni.

SEI MILIARDI DI DOLLARI TRA PROGRAMMI AVVIATI E NUOVE INIZIATIVE

Una delle anticipazioni più significative dell'intervista è È sul fronte degli investimenti che Grimaldi ha elencato. "Credo che noi finiremo di varare 3 miliardi di investimenti per iniziarne altri 3 con queste nuove iniziative", ha dichiarato il presidente del Gruppo.
Si prospetta quindi un nuovo ciclo di investimenti di dimensioni molto rilevanti, con circa 3 miliardi di dollari legati ai programmi già avviati e ulteriori 3 miliardi destinati alle nuove iniziative allo studio.
Una strategia che conferma la volontà del Gruppo di mantenere una flotta moderna e competitiva proprio mentre lo shipping è chiamato a sostenere costi crescenti e a confrontarsi con normative ambientali sempre più stringenti.

CAR CARRIER E TRAFFICI DALLA CINA

Un'altra area di forte sviluppo è quella dei traffici di autoveicoli. Grimaldi ha evidenziato il rapporto sempre più stretto con alcuni dei principali costruttori cinesi, citando BYD, Chery e SAIC Motor, e il ruolo del Gruppo nel trasporto dei veicoli prodotti in Cina verso di-

versi mercati internazionali.
“Ci sono già 20-30 navi che sono dedicate al trasporto della Cina” verso destinazioni come Australia, Sud America, Europa e Mediterraneo, oltre all'Africa orientale e occidentale, ha spiegato.

La crescita dei traffici automotive contribuisce, quindi, a ridefinire anche la geografia della rete del Gruppo, con una presenza sempre più articolata sulle rotte che collegano la Cina ai principali mercati di destinazione.

UNA RETE GLOBALE PER ACCOMPAGNARE LA TRASFORMAZIONE DEI MERCATI

L'espansione asiatica si inserisce in un processo più ampio di crescita internazionale. Dalle venti navi impiegate sui servizi da e per l'Asia presentate durante la precedente Convention di Atene, la presenza del Gruppo nell'area è salita a oltre 30 unità operative.
Sono stati rafforzati i collegamenti tra Asia, Europa e Africa e sono stati attivati nuovi servizi verso America Latina, Oceania e Filippine. Parallelamente è stata consolidata la presenza in India e Giappone.
La rete Grimaldi interessa oggi Paesi distribuiti sui cinque continenti, con una strategia che punta a seguire l'evoluzione dei flussi commerciali e le nuove esigenze dei clienti.

LA SFIDA RESTA QUELLA DI CONCILIARE AMBIENTE E COMPETITIVITÀ

Il filo conduttore dell'intervento di Emanuele Grimaldi è, dunque, la ricerca di un equilibrio tra obiettivi ambientali e competitività del sistema. Il Gruppo conferma il proprio impegno sulla riduzione delle emissioni attraverso il rinnovo della flotta, la maggiore efficienza delle navi e la predisposizione alle future tecnologie e ai combustibili verdi.
Al tempo stesso, Grimaldi chiede che le regole siano definite a livello globale, evitando che interventi circoscritti a una singola area geografica possano produrre effetti distorsivi sulla concorrenza. La partita, secondo il presidente del Gruppo, si gioca dunque contemporaneamente sul piano tecnologico, industriale e regolamentare: da una parte investimenti e innovazione, dall'altra regole capaci di accompagnare la transizione senza compromettere la competitività del trasporto marittimo.
E proprio gli investimenti sembrano destinati a essere uno degli strumenti principali con cui il Gruppo Grimaldi intende affrontare la prossima fase: una flotta rinnovata, nuovi ro-pax, nuove generazioni di car carrier e multipurpose e una rete internazionale sempre più estesa.

DARSENA EUROPA

GRIMALDI RILANCIA

A EUROMED L'AD APRE ALLA POSSIBILITÀ DI PARTECIPARE ALLO SVILUPPO DELL'INTERA NUOVA INFRASTRUTTURA CHE ANDRÀ A RIVOLUZIONARE LO SCALO LABRONICO, CONFERMANDO LA DISPONIBILITÀ A INVESTIRE

Il Gruppo Grimaldi amplia il proprio orizzonte sulla Darsena Europa. A margine della XXVII Euromed Convention, Emanuele Grimaldi, amministratore delegato del Gruppo, ha confermato l'interesse della compagnia per la nuova infrastruttura strategica del porto di Livorno, spingendosi questa volta a ipotizzare un coinvolgimento nell'intera opera.

"Attualmente siamo interessati all'intera Darsena Europa o anche almeno alla metà", ha dichiarato Grimaldi, delineando uno scenario più ampio rispetto a quello finora formalizzato dal gruppo armatoriale.
L'interesse è accompagnato dalla disponibilità a sostenere direttamente gli investimenti necessari per la realizzazione e l'attrezzaggio del futuro terminal.



GRIMALDI: “SIAMO IL PRINCIPALE CLIENTE DEL PORTO”

Alla base della posizione del Gruppo c’è il peso assunto da Grimaldi nello scalo labronico, dove opera su diversi segmenti di traffico, dal ro-ro all’automotive fino ai container. “Siamo il più grande cliente del porto di Livorno”, ha sottolineato Grimaldi, evidenziando la crescita dei traffici containerizzati e il ruolo ormai consolidato del Gruppo nello scalo.
Proprio l'aumento dei volumi container, secondo l’amministratore delegato, rende strategico poter disporre di nuovi spazi e di una maggiore capacità operativa.
Da qui l'ipotesi di un coinvolgimento diretto nella Darsena Europa: “Siamo interessati e vorremmo avere una concessione di lungo periodo per fare anche gli investimenti necessari”.
Per Grimaldi, il principio dovrebbe essere quello di collegare direttamente disponibilità degli spazi, concessione e capacità di investimento: chi ha necessità di nuove aree portuali dovrebbe poterle ottenere assumendosi anche la responsabilità degli investimenti necessari.

UNA POSIZIONE “NEUTRALE” SUI CONTAINER

Un elemento sul quale il Gruppo insiste è inoltre la propria posizione nel mercato container. Storicamente Grimaldi è fortemente presente nei traffici ro-ro e automotive, ma opera anche nel settore dei contenitori e considera la crescita della capacità di container della Darsena Europa, un'opportunità strategica.
In questo ambito Grimaldi rivendica un approccio che definisce più “neutrale” rispetto a quello di altri grandi operatori internazionali.
“Altri gruppi molto spesso hanno cercato di asservire le infrastrutture solo a sé stessi. Non è il caso nostro”, ha affermato l’amministratore delegato, sostenendo che una gestione da parte del Gruppo potrebbe consentire di lavorare anche con gli altri principali carrier.
L'argomentazione assume particolare rilievo alla luce dell'interesse manifestato per la Darsena Europa dalla stessa MSC attraverso Terminal Investment Limited, insieme ai gruppi livornesi Neri e Lorenzini.

DALLE DICHIARAZIONI ALLE CANDIDATURE

Sul piano amministrativo, tuttavia, occorre distinguere l'interesse manifestato pubblicamente dalla situazione formale. Agli atti dell'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale risulta, infatti, una richiesta di concessione riconducibile a Grimaldi per una parte della nuova infrastruttura, mentre l'apertura espressa da Emanuele Grimaldi sull'intera Darsena Europa non risulta ancora tradotta nero su bianco con una nuova istanza.

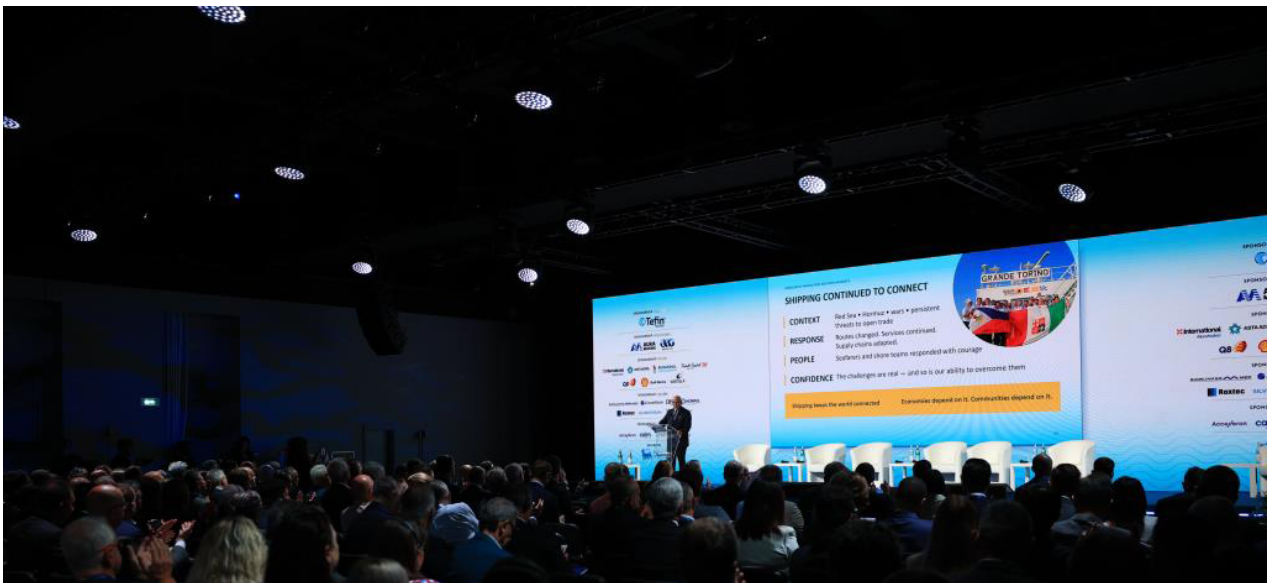
La partita entrerà quindi nella fase decisiva con la pubblicazione della procedura dell'AdSp, che stabilirà il perimetro, le condizioni e i requisiti per l'assegnazione degli spazi. Sarà in quel momento che le intenzioni dichiarate dagli operatori dovranno trasformarsi, eventualmente, in candidature formalizzate.

UNA SFIDA INDUSTRIALE PER IL PORTO DI LIVORNO

La presa di posizione di Grimaldi giunge mentre la Darsena Europa si avvicina alla fase nella quale sarà sempre più determinante il contributo degli operatori privati. Il presidente dell'AdSp del mar Tirreno settentrionale, Davide Gariglio, ha sottolineato, proprio a Euromed, la necessità di un forte impegno finanziario da parte dei privati per completare l'opera, evidenziando al tempo stesso il ruolo già svolto da Grimaldi nel porto di Livorno.

La Darsena Europa rappresenta infatti uno dei principali progetti di sviluppo dello scalo: l'espansione a mare consentirà di aumentare gli spazi disponibili, realizzare nuove banchine e terminal e accogliere navi di maggiore dimensione, con particolare attenzione ai traffici container e alle Autostrade del Mare.
Per Grimaldi, dunque, la nuova infrastruttura potrebbe rappresentare non soltanto un'estensione della propria presenza nello scalo livornese, ma anche una piattaforma per sviluppare ulteriormente i traffici containerizzati e rafforzare il ruolo del porto all'interno della propria rete internazionale.

La dichiarazione di Pula apre così un nuovo capitolo nella partita della Darsena Europa: Grimaldi conferma l'interesse per una parte dell'opera già formalizzato negli atti, ma mette sul tavolo anche l'ipotesi di partecipare all'intera infrastruttura associando alla disponibilità degli spazi la volontà di investire direttamente nel progetto.





Aderisce a ENMC European Network of Maritime Clusters

È partner di BIG Blue Italian Growth Technology Cluster · IORN ITALIA · MAREVIVO

DAVIDE GARIGLIO

LIVORNO PORTO STRATEGICO

DARSENA EUROPA E FERROVIA PER IL NORD EUROPA



Darsena Europa e ferrovia. Sono queste, secondo Davide Gariglio, presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale, le due direttrici infrastrutturali sulle quali Livorno deve puntare per rafforzare il proprio ruolo nella logistica europea e ampliare il bacino di mercato raggiungibile dallo scalo.
Intervenuto alla XXVII Euromed Convention "From Land to Sea", Gariglio ha innanzitutto ringraziato il Gruppo Grimaldi, sottolineandone il ruolo di primo operatore del porto di Livorno nei diversi segmenti di traffico: **dai Ro-Ro ai container fino all' automotive**.

Un riferimento particolare è stato dedicato proprio alle auto, con un richiamo personale alla trasformazione dell'industria automobilistica italiana. "Quando ero bambino vedevo le macchine che producevamo a Torino riempire i nostri piazzali. Adesso le vedo invece a Livorno perché, purtroppo, non le produciamo più", ha osservato Gariglio, collegando questo cambiamento non solo alle scelte industriali, ma anche alle politiche adottate a livello europeo.

LIVORNO E LA DIVERSA ESPOSIZIONE ALLE CRISI INTERNAZIONALI

Nel suo intervento il presidente dell'AdSp ha richiamato i dati elaborati da **SRM – Centro Studi e Ricerche per il Mezzogiorno**, che fotografano il diverso grado di vulnerabilità dei porti italiani rispetto alle crisi geopolitiche e commerciali.
Livorno, ha spiegato Gariglio, risente in misura relativamente contenuta delle tensioni che interessano il **Golfo Persico, lo Stretto di Hormuz e il Mar Rosso**, in considerazione della limitata incidenza sullo scalo dei traffici direttamente interessati da quelle rotte. Diversa è invece l'esposizione rispetto ad altri fattori, a partire dall'**European Union Emissions Trading System (ETS)** e dalle politiche tariffarie degli Stati Uniti.

“Risentiamo dell'ETS perché colpisce pesantemente i porti dove sono forti il cabotaggio e lo short sea shipping”, ha spiegato Gariglio. Un elemento particolarmente significativo per Livorno, dove il traffico Ro-Ro rappresenta una componente fondamentale dell'attività portuale.
Nonostante le difficoltà dello scenario internazionale, i traffici hanno mantenuto un andamento positivo. Il Ro-Ro ha registrato una crescita del 2%, arrivando a 21,3 milioni di tonnellate, mentre complessivamente il traffico del sistema portuale ha evidenziato anch'esso un incremento del 2%.

ETS E DAZI USA, LA SFIDA PER LA COMPETITIVITÀ

Secondo Gariglio, le politiche ambientali europee devono essere valutate anche alla luce dei loro possibili effetti sulla competitività del commercio internazionale. Il presidente dell'AdSp ha messo in relazione il dibattito europeo sull'ETS con le conseguenze delle politiche tariffarie statunitensi.
“Noi che critichiamo la politica dei dazi degli Stati Uniti dobbiamo proporci il problema perché”, ha osservato, anche le scelte che adottiamo, come il sistema ETS, sono percepite all'esterno del nostro continente come una bacchettata sui commerci internazionali.
Il tema dei rapporti commerciali con gli Stati Uniti è particolarmente rilevante per Livorno. Secondo i dati citati da Gariglio, **circa il 40% delle esportazioni containerizzate in partenza dallo scalo è diretto verso gli Stati Uniti**.
Un'esposizione che interessa da vicino anche il sistema produttivo toscano, caratterizzato da una forte presenza di esportazioni nei **comparti agroalimentare, della moda e della farmaceutica**. Gariglio, inoltre, ha ricordato la stima di **Confindustria Toscana, secondo cui le politiche tariffarie statunitensi potrebbero determinare una riduzione del Pil regionale nell'ordine di 400 milioni**.
Per il momento, tuttavia, gli effetti delle tensioni commerciali non si sono tradotti in una contrazione complessiva dei traffici portuali. “Ad oggi non è così”, ha spiegato Gariglio, evidenziando che **il traffico complessivo delle merci in arrivo e in partenza dai porti del sistema è cresciuto del 2%**. Le conseguenze, ha precisato, risultano però più evidenti osservando le singole categorie merceologiche e i diversi comparti produttivi.
Tra i fattori che hanno inciso sui traffici, il presidente ha citato anche la situazione della **siderurgia a Piombino**, alle prese da oltre un decennio con una fase di difficoltà che ha determinato una forte contrazione delle importazioni di materie prime.

DARSENA EUROPA, OCCORRE ANCHE UN INVESTIMENTO PRIVATO

Il passaggio centrale dell'intervento è stato dedicato alla Darsena Europa, considerata da Gariglio una delle più grandi opere strategiche attualmente in fase di realizzazione in Italia.
“La Darsena Europa è la seconda grande opera che è in corso di realizzazione in questo Paese”, ha affermato il presidente dell'AdSp, ricordando che l'intervento viene realizzato dall'Autorità di Sistema portuale attraverso il **commissario straordinario di Governo**.
La sfida non riguarda soltanto la complessità tecnica dell'opera, ma anche la disponibilità delle risorse necessarie per completarla, soprattutto in un contesto caratterizzato dall'aumento dei costi delle materie prime.
«Avremo bisogno del sostegno di tutti e anche di un investimento pesantissimo dei privati per completarla, altrimenti non ce la faremo», ha sottolineato Gariglio.
L'obiettivo è quindi affiancare alle risorse pubbliche una significativa partecipazione degli operatori privati, in modo da accompagnare la realizzazione dell'infrastruttura con un ade-

guato sviluppo delle attività terminalistiche e dei traffici.

LA FERROVIA PER LAVORARE CON NUOVI MERCATI

Accanto alla Darsena Europa, Gariglio ha indicato nel **potenziamento ferroviario** l'altra grande condizione per accrescere la competitività dello scalo.
In particolare, il presidente dell'AdSp ha sottolineato l'importanza del completamento del collegamento ferroviario con l'**interporto di Livorno**, del rafforzamento della direttrice verso Pisa e verso il sistema ferroviario nazionale.
A questo si aggiungono gli interventi di **RFI sugli attraversamenti appenninici**, destinati a migliorare i collegamenti ferroviari verso il Nord Italia e, peri conseguenza, verso il resto d'Europa.
“Siamo in grado di dare al porto di Livorno, che ha già un retroterra enorme, una potenzialità di collegamento ferroviario verso il Nord Europa di grande valore”, ha spiegato Gariglio.

Il ragionamento parte anche dalla particolare collocazione geografica dello scalo. Rispetto ai porti liguri, che hanno alle spalle un territorio fortemente condizionato dalla presenza dell'Appennino a ridosso della costa, Livorno può contare su un ampio **hinterland** e su una posizione che può favorire la distribuzione delle merci verso il centro e il Nord Italia.
La sfida dei prossimi anni sarà, quindi, trasformare questo potenziale geografico in una concreta capacità logistica.
“Possiamo aumentare moltissimo la nostra capacità di servire mercati ad oggi non serviti attraverso la ferrovia”, ha concluso Gariglio, indicando nella combinazione tra nuova capacità portuale e connessioni ferroviarie una delle principali leve per lo sviluppo futuro di Livorno.
Darsena Europa e ferrovia diventano così due elementi complementari della strategia dello scalo: la prima per aumentare la capacità infrastrutturale e intercettare nuovi traffici, la seconda per espandere il mercato di riferimento del porto ben oltre il tradizionale bacino italiano, collegando Livorno in modo più efficace con i grandi corridoi logistici europei.



BUNKEROIL

bunkeroil.it







MATTEO PAROLI

LE DINAMICHE GLOBALI CAMBIANO GLI EQUILIBRI DELLA LOGISTICA

EFFETTI DELLE CRISI NEL MAR ROSSO E A HORMUZ

Le tensioni geopolitiche che stanno interessando le principali rotte marittime internazionali modificano anche gli equilibri della logistica mondiale e potrebbero avere conseguenze rilevanti perfino sulla competitività dei porti mediterranei. È questo uno dei temi affrontati da **Matteo Paroli, presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mar Ligure occidentale**, intervenuto alla **XXVII Euromed Convention "From Land to Sea"**, nel panel dedicato alle sfide geopolitiche e geoeconomiche del trasporto marittimo nel Mediterraneo.
Paroli ha innanzitutto ringraziato il Gruppo Grimaldi per l'organizzazione dell'evento, sottolineando il valore del confronto diretto con gli operatori. "Sono occasioni fondamentali per capire cosa chiede il mercato, dove si origina e quali sono le esigenze delle merci che arrivano nel nostro Paese", ha spiegato, ricordando come il ruolo delle Autorità portuali sia anche quello di creare le condizioni affinché gli armatori possano incrementare i propri traffici.



MAR ROSSO E HORMUZ, DUE CRISI DIVERSE

Secondo Paroli è necessario distinguere le due principali crisi geopolitiche che hanno interessato le rotte marittime mediorientali negli ultimi anni: quella esplosa nell'ottobre 2023 e quella più recente legata allo **Stretto di Hormuz**.
Gli effetti della crisi del Mar Rosso sui porti di Genova, Savona e Vado Ligure sono stati finora contenuti. Il traffico containerizzato verso il Medio Oriente, ha spiegato il presidente, vale circa **120 mila TEUs all'anno** e ha registrato una contrazione nell'ordine del 7-8%, un dato considerato marginale rispetto ai circa **3 milioni di TEUs** complessivamente movimentati dal sistema portuale ligure occidentale.
Anche sul fronte delle importazioni di rinfuse liquide energetiche il quadro non ha evidenziato, nel 2024 e nel 2025, una contrazione significativa. Genova movimenta circa **2,4 milioni di tonnellate di greggio all'anno** proveniente dall'area mediorientale e, nel biennio considerato, il traffico relativo a questa categoria merceologica ha registrato addirittura una crescita dell'1,2%. Più delicata è invece la situazione determinata dalla crisi di **Hormuz**, iniziata nel 2026.

IL RISCHIO DI UNA MODIFICA STRUTTURALE DELLE ROTTE

I primi dati disponibili, relativi al primo semestre dell'anno, mostrano una contrazione di circa il **10% dell'export containerizzato verso il Medio Oriente** e una riduzione di **circa il 4% delle importazioni di greggio provenienti dalla stessa area**.
Per Paroli tuttavia, il vero elemento di attenzione non riguarda tanto l'impatto immediato sui volumi, quanto le possibili conseguenze nel caso in cui l'instabilità dovesse protrarsi.
Dopo la crisi del Mar Rosso alcune compagnie avevano progressivamente riportato le proprie navi sulla rotta attraverso Suez. Il nuovo stato di tensione ha però nuovamente spinto gli operatori a valutare il passaggio attraverso il **Capo di Buona Speranza**, con conseguenti aumenti dei tempi di navigazione, dei consumi di carburante e dei costi assicurativi.
"Sono più preoccupato del permanere di una situazione di crisi che non degli effetti che la crisi ha sino ad oggi comportato", ha sottolineato Paroli.
Il rischio, secondo il presidente della AdSpa, è che una deviazione temporanea delle rotte possa trasformarsi in una scelta strutturale. In questo scenario, le grandi compagnie potrebbero trovare più conveniente raggiungere direttamente i porti del **Northern Range** attraverso una rotta più lunga attorno all'Africa, per poi distribuire le merci verso i mercati dell'Europa centrale e meridionale.

IL MEDITERRANEO SOTTO PRESSIONE

Una simile evoluzione potrebbe ridurre il vantaggio competitivo del Mediterraneo, che proprio sulla maggiore prossimità alle rotte provenienti dall'Asia basa una parte importante della propria attrattività.
Paroli ha evidenziato però anche le criticità dei porti del Nord Europa che si trovano alle prese con congestione e con gli effetti dei cambiamenti climatici sui grandi sistemi fluviali che collegano gli scali alla Germania, all'Austria, ai Paesi Bassi e agli altri mercati dell'Europa continentale.
"Paradossalmente, nel momento in cui i porti del Nord Europa vivevano le maggiori criticità legate alla congestione, ai costi e ai flussi idraulici delle grandi vie di navigazione fluviale, la crisi mediorientale ", ha osservato, ha dato loro nuova capacità attrattiva.
È quindi proprio la prospettiva di una trasformazione permanente delle rotte a preoccupare maggiormente il presidente dell'AdSp del capoluogo ligure.

LA FORZA DEI PORTI MULTIPURPOSE

Per quanto riguarda la situazione attuale, Paroli ha invece evidenziato la tenuta del sistema portuale ligure, sostenuta anche dalla sua caratteristica **multipurpose**.
La diversificazione delle attività, infatti, consente agli scali di compensare le difficoltà di una determinata tipologia di traffico con l'andamento positivo di altri comparti. È un elemento che, secondo il presidente, ha contribuito a limitare finora gli effetti delle crisi internazionali sui porti di Genova, Savona e Vado Ligure.
Il quadro, dunque, resta caratterizzato da una sostanziale tenuta nel breve periodo, ma richiede un monitoraggio costante delle dinamiche internazionali. La durata delle crisi e le decisioni delle compagnie sulla scelta delle rotte potrebbero, infatti, determinare nei prossimi mesi e anni nuovi equilibri tra Mediterraneo e Northern Range.

IL NUOVO PIANO REGOLATORE PORTUALE

Nel corso dell'intervento Paroli ha affrontato anche il tema dello sviluppo infrastrutturale dei **Ports of Genoa**, a partire dal nuovo **Piano**

regolatore portuale di Genova, strettamente collegato alle prospettive di sviluppo dello scalo e alla realizzazione della nuova diga foranea.
L'Autorità di Sistema portuale sta proseguendo il confronto con enti locali, operatori, territorio e stakeholder. Un percorso nel quale, per la prima volta, sono stati coinvolti direttamente anche i comitati dei cittadini.
"Più interesse abbiamo intorno ai nostri porti, più significa che abbiamo lavorato nella direzione giusta", ha affermato Paroli, spiegando che dal confronto sono già emerse proposte e indicazioni che l'Autorità sta valutando.
L'obiettivo è concludere il confronto con i cittadini entro i primi giorni di Ottobre per arrivare successivamente a una sintesi delle proposte e avviare i passaggi istituzionali necessari, compresi quelli relativi alle valutazioni ambientali e al **Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici**.
Il percorso dovrebbe portare, nei prossimi mesi, alla preadozione del Piano da parte del Comitato di gestione e, quindi, all'iter ministeriale, con tempi complessivi stimati nell'ordine di circa due anni.

LA RIFORMA DELLA PORTUALITÀ

Paroli ha infine affrontato il tema della **riforma della portualità** sottolineando il confronto avviato dal Governo e dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con le Autorità di Sistema e gli operatori del settore.
Anche l'AdSp del mar Ligure occidentale ha partecipato alle interlocuzioni istituzionali presentando osservazioni e proposte. Secondo Paroli, il Ministero avrebbe recepito positivamente le indicazioni formulate dall'Autorità.
Il presidente ha quindi sottolineato l'importanza di un percorso costruito attraverso il dialogo con il sistema portuale, anziché attraverso decisioni unilaterali. L'obiettivo, ha spiegato, è arrivare a una riforma condivisa capace di accompagnare l'evoluzione dei porti italiani in uno scenario internazionale sempre più caratterizzato da instabilità geopolitica, trasformazioni delle rotte e crescente competizione tra sistemi logistici.
Per il sistema portuale ligure occidentale, la sfida sarà quindi duplice: rafforzare la propria capacità infrastrutturale e mantenere l'attrattività nel Mediterraneo, monitorando al tempo stesso l'evoluzione delle rotte globali e il rischio che una crisi temporanea possa trasformarsi in un nuovo assetto permanente dei traffici internazionali.





VERONA INTERPORTO

QUADRANTE EUROPA

La “città delle merci” più grande d’Italia

QUADRANTE SERVIZI
Business Partner

QUADRANTE EUROPA
Verona Interporto

QUADRANTE EUROPA
TERMINAL GATE

ZAILOG
Innovation Hub

DOMENICO BAGALÀ

L'ETS SULLE ISOLE CREA UNA DISTORSIONE DELLA CONCORRENZA

PER LA SARDEGNA L'IMPATTO DELLA TASSA SULLE MERCI È INTOLLERABILE



La Sardegna ha dimostrato capacità di adattamento di fronte alle tensioni geopolitiche e alle trasformazioni dei mercati, ma rischia di essere penalizzata da sistemi regolatori che non tengono conto della sua condizione insulare. È questo il punto centrale dell'intervento di **Domenico Bagalà**, presidente dell'**Autorità di Sistema portuale del mare di Sardegna**, tenuto alla XXVII Euromed Convention organizzata dal Gruppo Grimaldi.

Nel confronto dedicato alle trasformazioni del trasporto marittimo nel Mediterraneo, Bagalà ha richiamato in particolare le conseguenze dell'**European Emissions Trading System (ETS)** sui traffici da e verso le isole, definendo necessario un intervento a livello europeo per evitare che la transizione ambientale produca effetti distorsivi sulla competitività dei territori insulari.

"SULLE ISOLE L'ETS INCIDE SUL 100% DELLE MERCI"

Secondo Bagalà, il problema nasce dalla particolare esposizione delle isole al trasporto marittimo. "Su un'isola l'ETS incide sul 100% delle merci, mentre nelle altre regioni italiane, e più in generale nel mondo, la media non supera il 30%", ha spiegato.

Sticco sped s.r.l.™

SPEDIZIONI INTERNAZIONALI
ASSISTENZA E CONSULENZA DOGANALE

FROM 3 GENERATIONS, YOUR WORLD IN OUR HANDS!



OCEAN TRANSPORTATION



AIR TRANSPORTATION

LAND TRANSPORTATION



CUSTOMS WAREHOUSES





VAT TAX DEPOSIT



CUSTOMS BROKERS

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)

Una differenza che, a suo giudizio, determina una penalizzazione strutturale. Il presidente dell'AdSp ha richiamato anche il caso del transhipment per evidenziare come l'attuale sistema possa produrre effetti paradossali.
Una nave proveniente da Mumbai che effettua transhipment a Cagliari o a Malta sostiene il costo ETS previsto per la prima tratta; se il container viene successivamente imbarcato verso gli Stati Uniti, anche questa seconda movimentazione può essere soggetta alla disciplina europea. Se la stessa operazione viene invece effettuata a Tangeri, al di fuori dell'Unione europea, l'impatto dell'ETS non si applica nello stesso modo.
"Il goal non l'abbiamo segnato: includiamo lo stesso traffico e noi ci prendiamo tutte le conseguenze negative", ha osservato Bagalà, utilizzando il concetto di goal failure standard per descrivere una regolazione che, nella sua lettura, aumenta i costi senza garantire il risultato ambientale perseguito.

LA RICHIESTA DI UNA DEROGA PER LE ISOLE

Da qui la proposta di intervenire sul regime ETS introducendo una specifica deroga per le grandi isole europee.
Bagalà ha ricordato che forme di esenzione già esistono per alcune isole di dimensioni demografiche più ridotte e ha sostenuto la necessità di estendere una disciplina specifica anche a realtà come Sardegna, Sicilia, Corsica e Creta.
"È veramente incredibile che ad una regione di uno Stato membro, per esempio la Sardegna, per raggiungere il territorio continentale dello stesso Stato membro non venga riconosciuta una deroga sull'ETS", ha affermato.
Il presidente dell'AdSp ha inoltre evidenziato quella che considera un'ulteriore anomalia nel sistema dei collegamenti marittimi sardi: alcune rotte operate nell'ambito degli obblighi di servizio pubblico beneficiano di un regime diverso mentre collegamenti analoghi effettuati da compagnie che non operano nell'ambito delle OSP possono essere soggetti all'ETS.
"Abbiamo la stessa rotta, Porto Torres-Genova: quella di OSP non paga l'ETS, l'altra linea che non ha vinto il bando invece lo paga. È veramente fuori dal mondo", ha detto Bagalà, chiedendo che il tema venga affrontato in maniera organica.

LA RESILIENZA DEI TRAFFICI SARDI

Il presidente dell'AdSp ha quindi distinto gli effetti delle crisi geopolitiche da quelli prodotti dalla regolazione europea. Di fronte alle tensioni internazionali, ha spiegato, il sistema portuale sardo ha dimostrato una significativa capacità di reazione.
L'esempio più evidente è quello delle **rinfuse liquide**. Le tensioni geopolitiche hanno modificato le tradizionali direttrici di approvvigionamento, ma gli operatori hanno rapidamente individuato nuovi mercati di origine, con una crescita degli arrivi dalla Libia, dalla Turchia e dal Brasile.
"Quando hai un'alternativa l'imprenditore la coglie al volo", ha sintetizzato Bagalà, sottolineando come la possibilità di riorganizzare le catene di approvvigionamento abbia consentito di recuperare rapidamente i volumi.
Una dinamica analoga si è verificata nel comparto delle rinfuse solide, in particolare a Oristano, dove fertilizzanti e altre merci precedentemente provenienti in larga parte dall'area del Golfo hanno trovato nuovi canali di approvvigionamento.
Per Bagalà, dunque, la resilienza del sistema imprenditoriale si manifesta quando esistono opzioni alternative. È invece la rigidità dei meccanismi regolatori a rischiare di comprimere la capacità di reazione degli operatori.

CAGLIARI E IL NUOVO SVILUPPO DEL TRANSHIPMENT

Nel settore container, il porto di Cagliari sta inoltre cercando di sviluppare un modello specifico di **transhipment**, con collegamenti tra navi operati direttamente in rada e una particolare

attenzione ai mercati del Nord Africa.
Un'attività che nel 2025 ha registrato, secondo i dati richiamati da Bagalà, una **crescita del 36%** rispetto all'anno precedente, portando il traffico verso una **soglia di circa 300 mila TEU**. Un risultato significativo considerando che il segmento, come ha ricordato il presidente, partiva praticamente da zero.
Anche in questo caso, tuttavia, l'incidenza dell'ETS rappresenta un elemento di attenzione per la competitività dello scalo e per la capacità di attrarre traffici internazionali.

LE CROCIERE E L'OPPORTUNITÀ DEL MEDITERRANEO

Di fronte alle tensioni geopolitiche, non tutti i comparti hanno però registrato conseguenze negative. Secondo Bagalà, il settore crocieristico potrebbe beneficiare del progressivo riposizionamento degli itinerari provocato dalla difficoltà di operare in alcune aree del Mediterraneo allargato e, in particolare, nel mar Rosso e nel Golfo.
"Il fatto che un mercato, quello del Golfo e del mar Rosso, non sia più praticamente agibile significa che le crociere si devono riorganizzare", ha spiegato.
Il Mediterraneo potrebbe quindi diventare, nei prossimi anni, una destinazione sostitutiva per una parte delle compagnie che tradizionalmente operavano sulle rotte mediorientali. Una prospettiva che apre opportunità anche per i porti sardi, chiamati però a confrontarsi con una competizione internazionale per intercettare i nuovi itinerari.

L'INSULARITÀ DEVE DIVENTARE UNA POLITICA CONCRETA

Nel finale del suo intervento, Bagalà è tornato sul tema dell'**insularità**, oggi riconosciuta anche a livello costituzionale, ma che, a suo giudizio, non ha ancora prodotto strumenti adeguati a compensare lo svantaggio economico determinato dalla distanza dal continente.
L'esempio è quello della tratta **Olbia-Civitavecchia**, circa 230 chilometri di mare. Se esistesse un collegamento stradale equivalente, ha spiegato, il costo per un mezzo commerciale sarebbe nell'ordine di 1,5 euro al chilometro, per un totale di circa 345 euro. Il trasporto marittimo porta invece il costo vicino ai 3 euro per chilometro, determinando una spesa quasi doppia.
"Abbiamo il doppio del costo e nessuna politica per sanare questo svantaggio competitivo dell'insularità, che è sempre stato lì, che rimane lì e adesso è anche in Costituzione, ma non si è trovata alcuna soluzione", ha concluso.

IL MODELLO GRECO DELLA "AUTOSTRADA EQUIVALENTE"

Bagalà ha quindi richiamato l'esperienza della **Grecia**, dove è stato introdotto il principio del **'Metaforiko Isodynamo'**, traducibile come una sorta di **"autostrada equivalente"**. L'idea è riconoscere economicamente il costo aggiuntivo sostenuto per collegare un'isola al continente, compensando lo svantaggio rispetto a un ipotetico collegamento terrestre.
"Si deve pagare come se ci fosse un ponte, come se ci fosse una strada", ha spiegato Bagalà, indicando nel modello greco un possibile riferimento per affrontare in maniera concreta il problema della mobilità insulare.
Per la Sardegna, quindi, le sfide dei prossimi anni si intrecciano su più livelli: competitività dei traffici, transizione energetica, ETS, nuove rotte e capacità infrastrutturale. Ma, secondo il presidente dell'AdSp, il punto di partenza resta uno: trasformare il riconoscimento dell'insularità da principio costituzionale in una vera politica economica e dei trasporti.
"Farò di tutto per cercare di tutto in Sardegna", ha concluso Bagalà, ribadendo la volontà di portare il tema al centro del confronto istituzionale ed europeo.

RAFFAELE LATROFA

CIVITAVECCHIA VERSO I 4 MILIONI DI CROCIERISTI

MEDITERRANEO SEMPRE PIÙ CENTRALE



“CONFRONTO, TRANSIZIONE ENERGETICA E AUTOMOTIVE SONO LE SFIDE DEI PORTI”

Confrontarsi sulle trasformazioni che stanno interessando lo shipping e la portualità per individuare strategie comuni e nuove opportunità di sviluppo. È questo, secondo **Raffaele Latrofa, presidente dell’Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno centro settentrionale**, uno dei principali valori della **Euromed Convention** organizzata dal Gruppo Grimaldi.
Un appuntamento che riunisce rappresentanti delle istituzioni, delle Autorità di Sistema portuale e delle imprese e che, secondo Latrofa, consente di mettere a confronto esperienze e competenze su alcuni dei dossier più rilevanti per il futuro del settore marittimo e logistico.

Con “Un ringraziamento alla famiglia e al gruppo Grimaldi per la capacità diu organizzare questo tipo di eventi”, il presidente dell’AdSp ha aperto i suo dire evidenziando l’importanza del confronto tra i diversi attori della comunità portuale.

TRANSIZIONE ENERGETICA E AUTOMOTIVE

Tra i temi al centro della convention figura anzitutto la transizione energetica, destinata a incidere profondamente sulle infrastrutture e sulle modalità operative dei porti. L’evoluzione delle flotte e degli standard ambientali richiede infatti investimenti, programmazione e un dialogo costante tra Autorità portuali, istituzioni e compagnie di navigazione.


PSA ITALY
www.psaitaly.com
PSA GENOVA PRA'
www.psagp.it
PSA SECH
www.psasech.it
PSA VENICE
www.vecon.it

Accanto alla transizione energetica, Latrofa ha indicato l'**automotive** tra i comparti strategici per il sistema portuale di Civitavecchia. Il porto laziale sta infatti rafforzando il proprio ruolo nella movimentazione dei veicoli, con una crescita dei traffici che contribuisce alla diversificazione delle attività dello scalo.

"Sono temi su cui riflettere, buone pratiche da ascoltare da illustri relatori", ha spiegato Latrofa, richiamando il confronto sviluppato durante la convention con esponenti delle istituzioni, delle Autorità portuali e delle principali realtà della comunità marittima.

CIVITAVECCHIA PUNTA SUI TRAFFICI DI AUTOMOBILI

Il traffico di automobili rappresenta quindi uno degli ambiti sui quali il porto laziale sta concentrando particolare attenzione. La crescita del comparto si inserisce in una strategia più ampia di consolidamento e diversificazione dei traffici, affiancando la componente crocieristica che continua a rappresentare uno dei principali punti di forza dello scalo.

L'obiettivo è rafforzare il posizionamento di Civitavecchia come piattaforma logistica per il Mediterraneo, sfruttando la collocazione geografica del porto e la capacità di intercettare differenti tipologie di traffico.

CROCIERISMO, OBIETTIVO 4 MILIONI

È però soprattutto sul fronte delle crociere che Civitavecchia guarda ai prossimi anni con ambizioni di crescita. Latrofa ha ricordato il target fissato al momento del suo insediamento: raggiungere **4 milioni di passeggeri nell'arco di un triennio**.
Secondo il presidente dell'AdSp, l'andamento dei traffici sta consentendo di procedere più rapidamente rispetto a programmi iniziali. "Siamo già in anticipo su quello che era un mio cronoprogramma che avevo dato anche alla struttura", ha dichiarato.
Un andamento che conferma il ruolo del porto di Roma nel mercato crocieristico mediterraneo e che si inserisce in una fase di forte attenzione delle compagnie verso il bacino del Mediterraneo.

IL MEDITERRANEO INTERCETTA NUOVI FLUSSI

Le dinamiche geopolitiche internazionali stanno infatti modificando le rotte e le strategie degli operatori. Le tensioni che interessano alcune aree del mondo hanno prodotto conseguenze anche sul mercato crocieristico, favorendo, ha osservato Latrofa, una maggiore attrattività del Mediterraneo "nonostante le crisi internazionali che, anzi, nel nostro comparto forse hanno reso ancor più attrattivo il Mediterraneo proprio sul mondo delle crociere".

Per Civitavecchia questo scenario si traduce in un'opportunità di ulteriore consolidamento. La crescita del crocierismo procede in parallelo con lo sviluppo dell'automotive e con la necessità di affiancare la transizione energetica a nuovi investimenti e infrastrutture adeguate.

Il quadro delineato da Latrofa alla Euromed Convention restituisce, quindi, l'immagine di un sistema portuale chiamato a gestire contemporaneamente più trasformazioni: dall'evoluzione ambientale dello shipping alla crescita dei traffici automotive, fino alla possibilità di intercettare nuovi flussi nel mercato crocieristico mediterraneo.

SINTERMAR

SERVIZI INTEGRATI TERRA-MARE

sintermar.com



DAL PALCO EUROMED

LO SHIPPING RIDISEGNA LE ROTTE, LE TECNOLOGIE E LE CATENE LOGISTICHE

TRE PANEL PER UN CONFRONTO SULLE TRASFORMAZIONI CHE STANNO INVESTENDO IL TRASPORTO MARITTIMO



Innovazione, sostenibilità, geopolitica, sicurezza delle rotte e trasformazione dell'industria automobilistica. Sono i temi che hanno attraversato i panel della **XXVII Euromed Convention "From Land to Sea"**, organizzata dal Gruppo Grimaldi, mettendo a confronto esponenti dello shipping internazionale, delle istituzioni, dei porti e dell'industria.
Un filo conduttore ha unito le diverse sessioni: il trasporto marittimo si trova in una fase di profonda trasformazione e deve contemporaneamente rispondere alla sfida della decarbonizzazione, alle conseguenze delle tensioni geopolitiche sulle rotte commerciali e alla riconfigurazione dei traffici determinata dai cambiamenti dell'industria globale.

DECARBONIZZAZIONE, INNOVAZIONE E FATTORE UMANO

Il punto di partenza del confronto è stato rappresentato dalla transizione dello shipping verso un modello a minore impatto ambientale. Il trasporto marittimo, spina dorsale del commercio mondiale, è chiamato infatti a confrontarsi con uno dei passaggi più complessi della propria storia: ridurre le emissioni mantenendo efficienza, competitività e capacità di sostenere la crescita degli scambi internazionali.
La strategia dell'**IMO (International Maritime Organization)** punta all'azzeramento delle emissioni nette di gas serra entro il 2050, attraverso obiettivi intermedi fissati per il 2030 e il 2040. Un percorso che coinvolge l'intera filiera e che richiede investimenti, nuove tecnologie e un quadro regolamentare in grado di accompagnare la transizione.

Nel corso del panel **"Shipping in Transition: Innovation, Regulation and Sustainability"** sono stati individuati tre elementi strettamente collegati.
Il primo è quello dell'**innovazione tecnologica**, indispensabile per lo sviluppo e l'impiego dei nuovi combustibili a minore impatto, dall'idrogeno all'ammoniaca e al metanolo, oltre che per l'efficienza dei sistemi di propulsione e l'elettrificazione delle banchine.
Il secondo riguarda il **fattore umano**. La transizione coinvolge infatti direttamente le persone che operano a bordo e a terra, chiamate a confrontarsi con nuove tecnologie, con l'intelligenza artificiale, con sistemi sempre più interconnessi tra bordo e terra e con la gestione di nuovi combustibili.
Il terzo elemento è rappresentato dalla chiarezza normativa. Le regole internazionali stanno trasformando la sostenibilità dall'essere un obiettivo ambientale ad un vero e proprio requisito di compliance e competitività per le imprese dello shipping.
A discutere di questi temi sono stati Thomas Kazakos, Secretary-General dell'International Chamber of Shipping, Ricardo Batista, Head of Climate Action and Clean Air dell'IMO, Ugo Salerno, Executive Chairman di RINA, Per Håvard Siljan Hjukse, Executive Vice President Propulsion & Handling di Kongsberg Maritime, Maximo Mejia Jr., President della World Maritime University, e Dario Bocchetti, Director R&D, Energy and Decarbonisation del Gruppo Grimaldi.

LA GEOPOLITICA RIDISEGNA LE ROTTE DEL MEDITERRANEO

La transizione energetica si inserisce, però, in uno scenario internazionale caratterizzato da una crescente instabilità. Ed è proprio il Mediterraneo, tradizionale crocevia tra Europa, Asia e Africa, a risentire in modo diretto dei cambiamenti nelle rotte commerciali e delle tensioni che interessano alcuni dei principali passaggi strategici per la navigazione mondiale.

Il panel **"Geoeconomic & Geopolitical Challenges for Maritime Transport in the Med Area"** ha affrontato il rapporto tra sicurezza delle rotte, nuovi equilibri economici e ruolo dei porti mediterranei.
Le problematiche legate alla sicurezza dei principali choke point, a partire dal Canale di Suez e dallo Stretto di Hormuz, stanno condizionando la fluidità dei traffici e le catene di approvvigionamento. Nel quadro presentato durante la Convention, le tensioni hanno contribuito a una contrazione del 10% dell'export e a una riduzione del 4% delle importazioni di greggio dal Medio Oriente.
Le conseguenze si riflettono sull'intera catena logistica: tempi di navigazione, costi dei noli, disponibilità di capacità e organizzazione dei servizi devono essere continuamente adattati a un quadro internazionale nel quale le rotte possono cambiare rapidamente.
Per i porti della sponda settentrionale del Mediterraneo si apre quindi una fase di riorganizzazione. Le modifiche dei percorsi transoceanici rendono necessario ripensare infrastrutture, servizi logistici e collegamenti terrestri per intercettare i nuovi flussi e consolidare la funzione degli scali come piattaforme strategiche per l'Europa.
A questo si aggiunge la questione degli equilibri economici e industriali. Sicurezza energetica, autonomia industriale e centralità logistica del Mediterraneo sono divenuti elementi strettamente collegati e impongono allo shipping di ricercare nuove opportunità di mercato senza perdere competitività.
Sul tema si sono confrontati **Athanasios Porfyris**, CEO del Port of Igoumenitsa, **Davide Gariglio**, presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale, **Matteo Paroli**, presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, **Domenico Bagalà**, presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mare di Sardegna, Ana Nuñez Velasco, Director General della Spanish Merchant Navy, Chris Bonett, ministro della Mobilità sostenibile di Malta, ed Eugenio Grimaldi, Head of Office Short Sea North/South Lines del Gruppo Grimaldi.

L'AUTOMOTIVE CAMBIA GEOGRAFIA

Le trasformazioni delle rotte e dei mercati hanno un riflesso particolarmente evidente nel comparto del trasporto marittimo di veicoli. Il mondo **Car Carrier e Ro-Ro** sta attraversando una profonda riorganizzazione determinata dalla trasformazione dell'industria automotive, dalla crescita dei veicoli elettrici e dall'ingresso di nuovi protagonisti sulla scena internazionale.
Il panel **"Automotive Seaborne Trade: A Challenging World"** ha evidenziato come il trasporto via mare dei veicoli sia oggi strategico, ma, al tempo stesso, sottoposto a una serie di pressioni operative e commerciali.
Uno dei principali cambiamenti riguarda la **riconfigurazione dei flussi**. La crescita di nuovi mercati produttori ed esportatori, in particolare nel Sud-Est asiatico, sta modificando le rotte tradizionali e richiede agli operatori una diversa gestione della capacità di stiva.
Così la nuova geografia della produzione automobilistica si riflette direttamente sull'organizzazione dello shipping: navi, terminal e reti terrestri devono essere adeguati a flussi che non seguono più necessariamente gli schemi consolidati del passato.

VEICOLI ELETTRICI E NUOVE ESIGENZE DI SICUREZZA

La trasformazione dell'automotive pone, inoltre, nuove questioni sul piano della sicurezza. La diffusione delle auto elettriche comporta, infatti, la necessità di gestire a bordo veicoli dotati di batterie al litio, introducendo nuove esigenze operative e nuovi protocolli.
Parallelamente, anche le navi devono affrontare la transizione energetica, attraverso nuove tecnologie di propulsione e combustibili alternativi, in un processo che deve conciliarsi con gli obiettivi di decarbonizzazione dello shipping.

Il risultato è un comparto nel quale le trasformazioni dell'industria automobilistica e quelle del trasporto marittimo procedono contemporaneamente, imponendo un aggiornamento delle competenze, delle procedure e delle infrastrutture.
A confrontarsi sulle prospettive della logistica automotive sono stati **Le Ahn Thien Thu**, Director of Global Logistics di VinFast, **Frank Schnelle**, Executive Director di ECG, **Alessandro Furnò**, Vice President Global Supply Chain & Purchasing di Leapmotor International, e **Luigi Pacella Grimaldi**, Automotive Intercontinental Director del Gruppo Grimaldi.

PORTI E CATENE LOGISTICHE AL CENTRO DELLA TRASFORMAZIONE

Dalla decarbonizzazione alla geopolitica, fino all'automotive, emerge un elemento comune: la necessità di una maggiore integrazione tra **navi, porti, terminal e collegamenti terrestri**.
La resilienza della catena logistica passa infatti dalla capacità di coordinare tutti gli elementi del sistema, garantendo continuità dei flussi anche quando le rotte vengono modificate, i mercati cambiano rapidamente o aumentano i vincoli ambientali.
Per i porti mediterranei questo significa rafforzare infrastrutture e servizi, ma anche sviluppare una maggiore capacità di adattamento. La competizione non si gioca più soltanto sulla disponibilità di banchine e fondali, ma sulla possibilità di offrire collegamenti efficienti con l'entroterra, servizi specializzati e connessioni affidabili con i grandi mercati internazionali.

DALLA TRANSIZIONE ENERGETICA ALLA NUOVA GEOGRAFIA DEI TRAFFICI

I tre panel della Euromed Convention restituiscono, quindi, l'immagine di uno shipping

1924

SAIMARE S.p.A.

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

chiamato a gestire contemporaneamente più transizioni.
Quella **energetica**, con la ricerca di nuovi combustibili, l'elettrificazione e la riduzione delle emissioni. Quella **geopolitica**, con la necessità di adattare le rotte e le catene di approvvigionamento a un quadro internazionale più instabile e quella **industriale**, rappresentata in modo evidente dall'automotive, che sta modificando i luoghi della produzione e la direzione dei flussi commerciali.

Per il Mediterraneo la sfida consiste nel mantenere e rafforzare la propria centralità all'interno della nuova geografia che va delineandosi. Per lo shipping significa investire in tecnologia, competenze e sostenibilità senza compromettere la competitività. Per i porti significa divenire sempre più piattaforme logistiche integrate, capaci di accompagnare i cambiamenti dell'economia reale.

È in questa intersezione, tra innovazione, regole, geopolitica e industria che si gioca una parte significativa del futuro del trasporto marittimo. Ed è proprio il Mediterraneo, per posizione geografica e ruolo nelle connessioni tra Europa, Asia e Africa, a trovarsi al centro di questa trasformazione.



GRUPPO ORMEGGIATORI E BARCAIOLI DEL PORTO DI LIVORNO Società cooperativa

UN LAVORO SILENZIOSO PRECISO CONTINUO



ormeggiatoribarcaiolilivorno.it

LIVORNO | Via delle Crociere, 7 | Sala Operativa Tel. 0586 888117 | Fax 0586 205298
Amministrazione Tel 0586 894405 - Fax 0586 829157 E-mail: operativo@ormeggiatoribarcaiolilivorno.it

GRIMALDI EXCELLENCE AWARDS 2026

I PRESTIGIOSI RICONOSCIMENTI PREMIANO LE SOLIDE PARTNERSHIP E I PERCORSI CONDIVISI



Sono stati consegnati i Grimaldi Excellence Awards 2026 ai partner, enti ed operatori del settore dello shipping e della logistica che si sono distinti per la solidità delle partnership con il Gruppo Grimaldi, costruite su valori condivisi e una visione comune di crescita e sostenibilità.

I riconoscimenti celebrano relazioni che, nel tempo, hanno favorito la crescita reciproca, l'innovazione e un impegno condiviso per un futuro più sostenibile.
La cerimonia di premiazione ha avuto luogo al Forte Village di Pula (Cagliari), nell'ambito della XXVII Euromed Convention From Land to Sea.

"L'impegno quotidiano dei nostri partner, degli operatori del settore e delle realtà portuali è parte integrante del nostro processo di crescita: con tutti loro condividiamo l'obiettivo di

di rendere il trasporto marittimo sempre più efficiente, innovativo e sostenibile – ha dichiarato l'Amministratore Delegato del Gruppo Emanuele Grimaldi – La capacità di fare sistema è oggi strategica, anche alla luce dei cambiamenti epocali che stiamo vivendo. Con i Grimaldi Excellence Awards celebriamo questa preziosa rete di competenze e professionalità, unite da una visione condivisa sul futuro dei trasporti".

Per l'edizione 2026 sono stati decretati i seguenti vincitori, suddivisi sulla base di sei differenti categorie:



CLIENTI

Amazon, BYD, Frangie, Geely, Isuzu, Leapmotor & Leapmotor International, Sany, Setoa, Socar Shipping Agencies



PORTI

Autorità di Sistema portuale del mar di Sardegna
Terminal portuali
Grimaldi Marangolo Terminal Catania

AGENTI

Grimaldi Shipping Agencies Shanghai, Egekont



FORNITORI

Tefin, Jobson Italia
Premi alla carriera
Battista Nieddu (Proprietario ed Amministratore Unico di Logistica Nieddu), Roy Postlethwaite (Amministratore Delegato di Grimaldi Agencies UK)

GAVIO GLOBAL
RISK
SOLUTIONS

Proteggere il valore.
Gestire il rischio.

Soluzioni integrate per il trasporto merci.



PCA
Consultative Broker

- **Brokeraggio assicurativo**
  Soluzioni su misura per proteggere ogni fase del trasporto merci.

AUGUSTAS
Risk Services

- **Risk Management**
  Gestione integrata dei rischi lungo tutta la filiera
- **Sostenibilità**
  Performance ESG e riduzione dell'impatto ambientale
- **Claims Handling**
  Gestione rapida ed efficace dei sinistri

PCA SpA
www.pcabroker.com

Augustas SpA
www.augustasrisk.com

FROM LAND TO SEA

L'INTERMODALITÀ È UNA SFIDA ANCHE PER LA GESTIONE DEL RISCHIO

Luca Bonetti, Head of Marine – PCA Spa Consultative

L'intermodalità è uno dei principali driver di sviluppo del sistema marittimo e logistico. Ne parla, da ultimo, il XIII Rapporto Italian Maritime Economy di SRM, presentato nel luglio 2026, che conferma anche il ruolo di primo piano dell'Italia nello Short Sea Shipping europeo. Il tema non è nuovo: da anni accompagna politiche dei trasporti, investimenti infrastrutturali e strategie degli operatori. Eppure, l'integrazione tra le diverse modalità è già una realtà quotidiana per una parte rilevante della logistica.

A questa crescente integrazione operativa non corrisponde, tuttavia, l'uniformità dei rischi. In un trasporto intermodale, merci, veicoli, semirimorchi e altri rotabili, così come container e casse mobili, attraversano ambienti differenti e alternano fasi di circolazione, sosta, movimentazione, imbarco e sbarco e trasporto marittimo.
La stessa evoluzione tecnologica ed energetica della logistica, dall'elettrificazione di mezzi e terminal all'impiego di carburanti alternativi, aggiunge nuove variabili operative e assicurative.

È proprio nei passaggi tra queste fasi che possono emergere esigenze di coordinamento. Nello stesso viaggio, un semirimorchio non accompagnato può essere agganciato alla motrice, sganciato in terminal, movimentato da mezzi portuali o trasportato a bordo; nozioni come circolazione, uso del veicolo, custodia e trasporto possono assumere rilievo diverso nelle condizioni assicurative. Anche la merce attraversa una filiera nella quale intervengono soggetti e responsabilità differenti; per chi ha un interesse sul carico, una copertura diretta può invece seguire la merce lungo l'intero viaggio. Catene logistiche più evolute e integrate, anche sotto il profilo energetico e tecnologico, possono inoltre determinare nuove concentrazioni di valori e scenari di accumulo del rischio. Nell'ambito di un unico processo logistico possono così incontrarsi coperture Cargo, CVT/Kasko, RC del vettore o degli altri operatori e RCA. La loro coesistenza non garantisce, da sola, una protezione coordinata: occorre verificarne ambiti di applicazione, definizioni e punti di intersezione alla luce dell'operatività concreta.
In questo senso, anche il risk management è chiamato ad adottare una prospettiva "intermodale", capace di seguire la catena logistica oltre i confini tra modalità di trasporto e singoli prodotti assicurativi.

Gavio Global Risk Solutions, attraverso le competenze del reparto Marine di PCA Spa Consultative Broker e dei servizi di consulenza e gestione del rischio di Augustas Spa Risk Services, affianca spedizionieri, operatori logistici e aziende industriali nella costruzione di percorsi integrati di gestione del rischio, aiutandoli a strutturare coperture coordinate e coerenti con le tante dimensioni dell'intermodalità.

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.

Member of CISQ Federation
RINA IQNet
CERTIFIED MANAGEMENT SYSTEM
ISO 9001 - ISO 14001
ISO 45001 - ISO 37001

AEO

TDT
A Grimaldi Group Company

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

GRIMALDI GROUP

IL FUTURO è CO_2 Oggi



INNOVAZIONE
ECOSOSTENIBILITÀ
CAPACITÀ DI TRASPORTO
a Zero Emission in Port®

www.grimaldi.napoli.it