

IL QUOTIDIANO ON-LINE DEL TRASPORTO MARITTIMO IN ITALIA

SHIPPING ITALY

PDF
interattivo 

NICOLA CAPUZZO *DIRETTORE RESPONSABILE*

UN ANNO DI SHIPPING IN ITALY

© RIPRODUZIONE RISERVATA

EDIZIONE 2023





| | |
|--|---------|
| GRUPPI ARMATORIALI ITALIANI TOP 15 - UNIVERSITA' DI GENOVA | PAG. 4 |
| SHIPPING COMPANIES TOP 50 - UNIVERSITA' DI GENOVA | PAG. 6 |
| OLTRE TRENTA GLI ACQUISTI NAVALI ITALIANI DEL 2023 SUL MERCATO SECOND HAND | PAG. 13 |
| NAVI ITALIANE VENDUTE PER OLTRE 1 MILIARDO \$ | PAG. 15 |
| IL PORTAFOGLIO ORDINI DI NUOVE NAVI DI ARMATORI ITALIANI E COSTRUITE IN ITALIA | PAG. 16 |
| "CREDIAMO IN UN SISTEMA PORTUALE CON UNA FORTE E AUTOREVOLE REGIA CENTRALE" | PAG. 18 |
| "IL GRANDE 'CONVITATO DI PIETRA' RESTA LA TRANSIZIONE ENERGETICA" | PAG. 20 |
| "CINQUE RICHIESTE PER RIFORMARE LA GOVERNANCE DEL SISTEMA PORTUALE" | PAG. 22 |
| " FAVORIRE LA NASCITA DI UNA POLITICA INDUSTRIALE PER IL SETTORE DELLA NAVALMECCANICA" | PAG. 24 |
| "SERVONO VISIONE E CORAGGIO PER SFRUTTARE LE OPPORTUNITÀ CHE SI STANNO CREANDO" | PAG. 25 |
| "NON CONVIENE PARLARE DI BILANCI, MEGLIO PROIETTARSI VERSO IL FUTURO" | PAG. 27 |
| "NECESSARIA UN'INCISIVA AZIONE PER AUMENTARE LA COMPETITIVITÀ DELLA BANDIERA ITALIANA" | PAG. 30 |
| "NON INTERVENIRE SULLA SEMPLIFICAZIONE SIGNIFICA VANIFICARE MILIARDI DI EURO IN INFRASTRUTTURE" | PAG. 33 |
| "LA CENTRALITÀ DEL CLUSTER MARITTIMO È DIVENTATA COME PER INCANTO UN VALORE STRATEGICO" | PAG. 36 |
| "IL 2023 È STATO UN ANNO IMPORTANTE PER L'ECONOMIA BLU DEL NOSTRO PAESE" | PAG. 39 |
| "SERVE UN MINISTERO DEL MARE CHE DIFENDA I VALORI INDUSTRIALI E PRODUTTIVI DEL SISTEMA PAESE" | PAG. 42 |
| "I MARGINI DI REDDITIVITÀ DI DIVERSE IMPRESE TERMINALISTICHE SI SONO SIGNIFICATIVAMENTE RIDOTTI" | PAG. 45 |



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

LE NOSTRE NAVI AL SERVIZIO DEL PAESE



CRUDE OIL TANKER



LPG



LNG



OBO CARRIER



REEFER



DREDGE BOAT



CAR CARRIER



HEAVY LIFT



CABLE LAYING



CRUISE



BULK CARRIER



ICEBREAKER



PIPE LAYER



TUG



CREW BOAT



BIBO



CHEMICAL TANKER



HIGH SPEED CRAFT



OFFSHORE



RO-RO PAX

LA FORZA DELLA SPECIALIZZAZIONE

AMBASCIATORI DELLA MARITTIMITÀ ITALIANA
WWW.CONFITARMA.IT

valori in migliaia di euro

| RAGIONE SOCIALE | Anno | var. % ricavi 21-22 | RICAVI | EBITDA | RISULTATO NETTO | TOT. ATTIVO | PATRIMONIO NETTO |
|---|------|---------------------------|-----------|-----------|--------------------|-------------|---------------------|
| 1 GRIMALDI GROUP S.P.A. | 2022 | | 4.888.975 | 1.692.873 | 1.109.686 | 8.327.269 | 5.336.752 |
| | 2021 | | 3.460.654 | 946.924 | 437.338 | 7.326.663 | 4.450.694 |
| | 2020 | 41% | 2.765.602 | 658.877 | 272.629 | 6.494.814 | 3.997.045 |
| | 2019 | | 3.157.078 | 664.138 | 286.992 | 6.484.838 | 3.821.633 |
| | 2018 | | 3.044.528 | 537.131 | 212.070 | 6.149.749 | 3.560.661 |
| 2 COSTA CROCIERE S.P.A. | 2022 | | 2.256.642 | - 429.200 | - 2.082.712 | 9.234.482 | 4.806.928 |
| | 2021 | | 497.231 | - 717.546 | - 1.321.108 | 9.470.636 | 5.061.240 |
| | 2020 | 354% | 1.274.302 | - 575.963 | - 1.465.195 | 9.196.178 | 4.472.848 |
| | 2019 | | 4.287.269 | 1.074.753 | 649.116 | 9.741.467 | 5.273.290 |
| | 2018 | | 3.857.718 | 1.011.279 | 629.246 | 8.187.311 | 5.347.234 |
| 3 GRANDI NAVI VELOCI S.P.A. | 2022 | | 564.403 | - 59.464 | - 125.729 | 670.847 | 44.871 |
| | 2021 | | 441.912 | 16.375 | - 7.479 | 623.182 | 82.040 |
| | 2020 | 28% | 285.414 | - 13.006 | - 41.977 | 589.356 | 79.976 |
| | 2019 | | 379.860 | 59.881 | 984 | 446.572 | 75.692 |
| | 2018 | | 358.680 | 45.891 | - 13.388 | 436.996 | 66.057 |
| 4 IGNAZIO MESSINA & C. S.P.A. | 2022 | | 481.419 | 181.637 | 125.356 | 535.387 | 272.748 |
| | 2021 | | 333.083 | 84.395 | 35.824 | 533.467 | 136.132 |
| | 2020 | 45% | 263.232 | 34.400 | 111.987 | 479.745 | 87.780 |
| | 2019 | | 240.420 | 29.791 | - 36.852 | 567.777 | - 43.347 |
| | 2018 | | 226.124 | - 1.765 | - 48.545 | 560.994 | - 6.423 |
| 5 TRASPORTI MARITTIMI COMUNE DI VENEZIA (AVM / ACTV) | 2022 | | 434.362 | 39.604 | 347 | 746.141 | 152.677 |
| | 2021 | | 344.320 | 6.784 | 513 | 719.168 | 151.722 |
| | 2020 | 26% | 316.499 | 38.940 | 318 | 756.202 | 150.765 |
| | 2019 | | 425.061 | 42.047 | 1.490 | 686.377 | 148.653 |
| | 2018 | | 446.432 | 33.640 | 2.337 | 716.611 | 146.841 |
| 6 CARONTE & TOURIST S.P.A. | 2022 | | 260.181 | 47.749 | 14.183 | 324.497 | 109.452 |
| | 2021 | | 222.879 | 50.115 | 14.349 | 333.806 | 125.000 |
| | 2020 | 17% | 203.060 | 33.349 | 2.641 | 344.548 | 126.522 |
| | 2019 | | 228.243 | 57.068 | 20.955 | 252.063 | 56.866 |
| | 2018 | | 236.017 | 50.761 | 25.955 | 233.926 | 46.708 |
| 7 DALMARE SPA | 2022 | | 167.621 | 7.725 | 1.861 | 117.641 | 15.612 |
| | 2021 | | 67.990 | 6.558 | 1.655 | 118.565 | 15.170 |
| | 2020 | 147% | 60.048 | 6.551 | 2.533 | 128.579 | 15.151 |
| | 2019 | | 88.548 | 6.451 | 511 | 134.336 | 9.450 |
| | 2018 | | 90.492 | 9.203 | 1.330 | 135.004 | 8.882 |
| 8 MARNAVI SPA | 2022 | | 160.537 | 33.843 | 17.491 | 298.072 | 170.960 |
| | 2021 | | 107.839 | 17.401 | 6.463 | 286.366 | 153.595 |
| | 2020 | 49% | 107.602 | 14.142 | 1.878 | 299.090 | 148.235 |
| | 2019 | | 108.781 | 18.404 | 5.734 | 304.420 | 150.758 |
| | 2018 | | 101.600 | 20.004 | 4.146 | 281.343 | 142.140 |

valori in migliaia di euro

| | | | | | | | | | |
|----|---|------|------|---------|--------|--------|---------|---------|--------|
| 9 | TARROS S.P.A. | 46% | 2022 | 158.861 | 13.300 | 12.886 | 71.701 | 24.234 | |
| | | | 2021 | 108.540 | 6.304 | 5.220 | 65.115 | 11.349 | |
| | | | 2020 | 91.795 | - | 1.951 | 915 | 63.163 | 6.129 |
| | | | 2019 | 92.473 | - | 3.591 | 611 | 63.722 | 3.488 |
| | | | 2018 | 88.201 | - | 6.452 | 1.753 | 54.559 | 2.877 |
| 10 | FORSHIP S.P.A. | 26% | 2022 | 150.548 | - | 2.277 | 3.711 | 177.403 | 49.597 |
| | | | 2021 | 119.779 | - | 1.807 | 2.590 | 148.736 | 53.308 |
| | | | 2020 | 139.047 | 3.642 | 3.063 | 124.062 | 55.898 | |
| | | | 2019 | 166.271 | 2.684 | 2.331 | 151.135 | 52.835 | |
| | | | 2018 | 163.472 | 4.923 | 4.092 | 248.048 | 50.504 | |
| 11 | COSIARMA S.P.A. | 46% | 2022 | 135.963 | 35.622 | 33.255 | 73.883 | 43.747 | |
| | | | 2021 | 93.368 | 18.172 | 13.134 | 46.605 | 24.131 | |
| | | | 2020 | 79.806 | 12.545 | 6.785 | 38.917 | 17.483 | |
| | | | 2019 | 80.893 | 9.005 | 3.567 | 42.719 | 20.444 | |
| | | | 2018 | 74.574 | 1.417 | 3.025 | 53.644 | 29.864 | |
| 12 | KALYPSO COMPAGNIA DI NAVIGAZIONE S.P.A. | n.d. | 2022 | 132.875 | 6.122 | 1.046 | 92.234 | 11.756 | |
| | | | 2021 | n.d. | n.d. | n.d. | n.d. | n.d. | |
| | | | 2020 | n.d. | n.d. | n.d. | n.d. | n.d. | |
| | | | 2019 | n.d. | n.d. | n.d. | n.d. | n.d. | |
| | | | 2018 | n.d. | n.d. | n.d. | n.d. | n.d. | |
| 13 | NAVIGAZIONE MONTANARI S.P.A. | 113% | 2022 | 106.249 | 40.725 | 37.124 | 176.687 | 101.936 | |
| | | | 2021 | 49.795 | 4.949 | 2.275 | 146.471 | 64.783 | |
| | | | 2020 | 61.242 | 20.625 | 3.450 | 145.663 | 62.508 | |
| | | | 2019 | 81.778 | 21.764 | 4.590 | 171.225 | 59.071 | |
| | | | 2018 | 124.144 | 27.320 | 2.135 | 320.803 | 54.479 | |
| 14 | LIBERTY LINES S.P.A. | 15% | 2022 | 98.800 | 8.423 | 2.779 | 166.340 | 44.069 | |
| | | | 2021 | 85.816 | 10.082 | 198 | 124.884 | 46.586 | |
| | | | 2020 | 84.203 | 10.758 | 250 | 106.520 | 46.062 | |
| | | | 2019 | 90.626 | 13.501 | 634 | 113.982 | 46.069 | |
| | | | 2018 | 102.927 | 15.450 | 563 | 125.519 | 45.291 | |
| 15 | GRUPPO MANISA | 18% | 2022 | 96.598 | 28.650 | 19.700 | 72.090 | 45.261 | |
| | | | 2021 | 82.151 | 31.591 | 21.862 | 55.780 | 25.432 | |
| | | | 2020 | 45.088 | 2.055 | 512 | 18.161 | 4.350 | |
| | | | 2019 | n.d. | n.d. | n.d. | n.d. | n.d. | |
| | | | 2018 | n.d. | n.d. | n.d. | n.d. | n.d. | |

Il presente report è stato creato classificando in ordine di ricavo 2022 decrescente i gruppi e le singole aziende registrate in Italia con codice Ateco H50, trasporto marittimo.

Il report racchiude le sole aziende il cui bilancio 2022 risulta registrato nel sistema Bureau Van Dijk fino al 08 dicembre 2023.

Elaborazione a cura del **Prof. Roberto Garelli, Prof. Gian Enzo Duci, Pietro Berutti e Federico Maienza.**

Fonte: Amadeus & AIDA, Bureau Van Dijk, Dicembre 2023.

valori in migliaia di euro

| RAGIONE SOCIALE | Anno | var. % ricavi 21-22 | RICAVI | EBITDA | RISULTATO NETTO | TOT. ATTIVO | PATRIMONIO NETTO |
|---|------|---------------------------|-----------|-----------|--------------------|-------------|---------------------|
| 1 COSTA CROCIERE S.P.A. | 2022 | 354% | 2.256.642 | - 429.200 | - 2.082.712 | 9.234.482 | 4.806.928 |
| | 2021 | | 497.231 | - 717.546 | - 1.321.108 | 9.470.636 | 5.061.240 |
| | 2020 | | 1.274.302 | - 575.963 | - 1.465.195 | 9.196.178 | 4.472.848 |
| | 2019 | | 4.287.269 | 1.074.753 | 649.116 | 9.741.467 | 5.273.290 |
| | 2018 | | 3.857.718 | 1.011.279 | 629.246 | 8.187.311 | 5.347.234 |
| 2 GRIMALDI EUROMED S.P.A. | 2022 | 44% | 1.878.905 | 550.511 | 408.536 | 3.356.956 | 2.168.986 |
| | 2021 | | 1.308.022 | 210.697 | 73.624 | 2.976.921 | 1.826.868 |
| | 2020 | | 1.112.942 | 155.030 | 71.541 | 2.758.859 | 1.746.597 |
| | 2019 | | 1.309.299 | 149.279 | 62.023 | 2.589.332 | 1.711.554 |
| | 2018 | | 1.306.004 | 142.659 | 65.120 | 2.486.601 | 1.635.875 |
| 3 GRIMALDI DEEP SEA S.P.A. | 2022 | 28% | 1.003.619 | 403.149 | 343.725 | 2.133.934 | 1.537.007 |
| | 2021 | | 787.009 | 257.887 | 168.403 | 1.692.650 | 1.231.309 |
| | 2020 | | 639.797 | 172.359 | 105.290 | 1.433.900 | 1.061.305 |
| | 2019 | | 670.188 | 155.118 | 92.992 | 1.397.540 | 974.015 |
| | 2018 | | 634.921 | 114.547 | 55.261 | 1.364.797 | 896.023 |
| 4 GRANDI NAVI VELOCI S.P.A. | 2022 | 28% | 564.403 | - 59.464 | - 125.729 | 670.847 | 44.871 |
| | 2021 | | 441.912 | 16.375 | - 7.479 | 623.182 | 82.040 |
| | 2020 | | 285.414 | - 13.006 | - 41.977 | 589.356 | 79.976 |
| | 2019 | | 379.860 | 59.881 | 984 | 446.572 | 75.692 |
| | 2018 | | 358.680 | 45.891 | - 13.388 | 436.996 | 66.057 |
| 5 IGNAZIO MESSINA & C. S.P.A. | 2022 | 45% | 481.419 | 181.637 | 125.356 | 535.387 | 272.748 |
| | 2021 | | 333.083 | 84.395 | 35.824 | 533.467 | 136.132 |
| | 2020 | | 263.232 | 34.400 | 111.987 | 479.745 | 87.780 |
| | 2019 | | 240.420 | 29.791 | - 36.852 | 567.777 | - 43.347 |
| | 2018 | | 226.124 | - 1.765 | - 48.545 | 560.994 | - 6.423 |
| 6 AZIENDA VENEZIANA DELLA MOBILITA' S.P.A. | 2022 | 25% | 232.779 | 17.105 | 140 | 445.148 | 94.287 |
| | 2021 | | 186.421 | 5.305 | 339 | 448.072 | 93.540 |
| | 2020 | | 155.901 | 21.214 | 156 | 447.052 | 92.757 |
| | 2019 | | 237.477 | 25.077 | 747 | 421.601 | 92.257 |
| | 2018 | | 251.784 | 18.862 | 530 | 447.382 | 91.190 |
| 7 ACTV S.P.A. | 2022 | 28% | 201.583 | 22.500 | 207 | 300.993 | 58.389 |
| | 2021 | | 157.898 | 1.479 | 174 | 271.096 | 58.182 |
| | 2020 | | 160.598 | 17.726 | 162 | 309.150 | 58.008 |
| | 2019 | | 187.584 | 16.970 | 744 | 264.777 | 56.395 |
| | 2018 | | 194.648 | 14.779 | 1.807 | 269.229 | 55.652 |
| 8 DALMARE SPA | 2022 | 147% | 167.621 | 7.725 | 1.861 | 117.641 | 15.612 |
| | 2021 | | 67.990 | 6.558 | 1.655 | 118.565 | 15.170 |
| | 2020 | | 60.048 | 6.551 | 2.533 | 128.579 | 15.151 |
| | 2019 | | 88.548 | 6.451 | 511 | 134.336 | 9.450 |
| | 2018 | | 90.492 | 9.203 | 1.330 | 135.004 | 8.882 |
| 9 MARNAVI SPA | 2022 | 49% | 160.537 | 33.843 | 17.491 | 298.072 | 170.960 |
| | 2021 | | 107.839 | 17.401 | 6.463 | 286.366 | 153.595 |
| | 2020 | | 107.602 | 14.142 | 1.878 | 299.090 | 148.235 |
| | 2019 | | 108.781 | 18.404 | 5.734 | 304.420 | 150.758 |
| | 2018 | | 101.600 | 20.004 | 4.146 | 281.343 | 142.140 |

valori in migliaia di euro

| | | | | | | | | | | | |
|----|---|------|------|---------|--------|--------|-----------|-----------|-----------|--------|--------|
| 10 | TARROS S.P.A. | 2022 | | 158.861 | 13.300 | 12.886 | 71.701 | 24.234 | | | |
| | | 2021 | | 108.540 | 6.304 | 5.220 | 65.115 | 11.349 | | | |
| | | 2020 | 46% | 91.795 | - | 1.951 | - | 915 | 63.163 | 6.129 | |
| | | 2019 | | 92.473 | - | 3.591 | - | 611 | 63.722 | 3.488 | |
| | | 2018 | | 88.201 | - | 6.452 | - | 1.753 | 54.559 | 2.877 | |
| 11 | FORSHIP S.P.A. | 2022 | | 150.548 | - | 2.277 | - | 3.711 | 177.403 | 49.597 | |
| | | 2021 | | 119.779 | - | 1.807 | - | 2.590 | 148.736 | 53.308 | |
| | | 2020 | 26% | 139.047 | | 3.642 | | 3.063 | 124.062 | 55.898 | |
| | | 2019 | | 166.271 | | 2.684 | | 2.331 | 151.135 | 52.835 | |
| | | 2018 | | 163.472 | | 4.923 | | 4.092 | 248.048 | 50.504 | |
| 12 | COSIARMA S.P.A. | 2022 | | 135.963 | 35.622 | 33.255 | | 73.883 | 43.747 | | |
| | | 2021 | | 93.368 | 18.172 | 13.134 | | 46.605 | 24.131 | | |
| | | 2020 | 46% | 79.806 | 12.545 | 6.785 | | 38.917 | 17.483 | | |
| | | 2019 | | 80.893 | 9.005 | 3.567 | | 42.719 | 20.444 | | |
| | | 2018 | | 74.574 | 1.417 | - | 3.025 | 53.644 | 29.864 | | |
| 13 | KALYPSO COMPAGNIA DI NAVIGAZIONE S.P.A. | 2022 | | 132.875 | 6.122 | 1.046 | | 92.234 | 11.756 | | |
| | | 2021 | | n.d. | n.d. | n.d. | | n.d. | n.d. | | |
| | | 2020 | n.d. | | n.d. | | n.d. | | n.d. | | |
| | | 2019 | | n.d. | n.d. | n.d. | | n.d. | n.d. | | |
| | | 2018 | | n.d. | n.d. | n.d. | | n.d. | n.d. | | |
| 14 | GRIMALDI GROUP S.P.A. | 2022 | | 119.804 | - | 4.515 | 222.564 | 2.088.854 | 1.958.432 | | |
| | | 2021 | | 56.447 | - | 6.213 | 80.622 | 2.061.714 | 1.924.188 | | |
| | | 2020 | 112% | 59.752 | - | 5.502 | 80.858 | 2.062.388 | 1.883.566 | | |
| | | 2019 | | 91.675 | - | 4.934 | 84.439 | 2.072.221 | 1.842.707 | | |
| | | 2018 | | 107.689 | 17.352 | 95.929 | 2.018.879 | 1.798.268 | | | |
| 15 | NAVIGAZIONE MONTANARI S.P.A. | 2022 | | 97.636 | 40.725 | 37.124 | | 176.687 | 101.936 | | |
| | | 2021 | | 40.355 | 4.949 | 2.275 | | 146.471 | 64.783 | | |
| | | 2020 | 142% | 58.060 | 20.625 | 3.450 | | 145.663 | 62.508 | | |
| | | 2019 | | 78.592 | 21.764 | 4.590 | | 171.225 | 59.071 | | |
| | | 2018 | | 124.032 | 27.320 | 2.135 | | 320.803 | 54.479 | | |
| 16 | F.LLI COSULICH S.P.A. | 2022 | | 92.009 | 764 | 6.553 | | 125.852 | 29.705 | | |
| | | 2021 | | 59.092 | 47 | 3.028 | | 107.728 | 23.152 | | |
| | | 2020 | 56% | 53.271 | - | 971 | 1.699 | 100.468 | 20.124 | | |
| | | 2019 | | 32.091 | - | 2.128 | 774 | 83.748 | 20.319 | | |
| | | 2018 | | 29.815 | - | 766 | 1.430 | 77.028 | 19.545 | | |
| 17 | T-BULK (ITALY) S.R.L. | 2022 | | 91.442 | 7.807 | 5.451 | | 26.872 | 10.531 | | |
| | | 2021 | | 63.949 | 5.439 | 4.596 | | 25.507 | 6.280 | | |
| | | 2020 | 43% | 19.644 | 1.063 | 742 | | 3.472 | 1.684 | | |
| | | 2019 | | 22.365 | 1.329 | 1.032 | | 5.285 | 1.052 | | |
| | | 2018 | | n.d. | n.d. | n.d. | | n.d. | n.d. | | |
| 18 | LIBERTY LINES S.P.A. | 2022 | | 90.654 | 8.423 | - | 2.779 | 166.340 | 44.069 | | |
| | | 2021 | | 82.634 | 10.082 | | 198 | 124.884 | 46.586 | | |
| | | 2020 | 10% | 77.234 | 10.758 | | 250 | 106.520 | 46.062 | | |
| | | 2019 | | 82.929 | 13.501 | | 634 | 113.982 | 46.069 | | |
| | | 2018 | | 97.394 | 15.450 | | 563 | 125.519 | 45.291 | | |
| 19 | MEDITERRANEA DI NAVIGAZIONE S.P.A. | 2022 | | 90.062 | 20.102 | 92.006 | | 95.778 | 39.545 | | |
| | | 2021 | | 43.624 | - | 1.386 | - | 6.345 | 80.801 | - | 52.461 |
| | | 2020 | 106% | 44.418 | 15.542 | 6.384 | | 83.120 | - | 46.116 | |
| | | 2019 | | 49.598 | 7.178 | - | 62.275 | 90.218 | - | 52.500 | |
| | | 2018 | | 46.207 | 4.216 | - | 10.894 | 145.235 | | 38.607 | |

valori in migliaia di euro

| | | | | | | | | |
|----|-------------------------------------|------|------|--------|----------|----------|---------|----------|
| 20 | CARONTE & TOURIST S.P.A. | 2022 | | 86.727 | 21.648 | 17.800 | 239.918 | 117.107 |
| | | 2021 | | 87.711 | 33.105 | 17.385 | 245.135 | 127.127 |
| | | 2020 | -1% | 74.387 | 25.385 | 7.465 | 249.564 | 129.204 |
| | | 2019 | | 93.826 | 35.458 | 15.764 | 193.371 | 77.837 |
| | | 2018 | | 92.775 | 31.663 | 27.921 | 173.230 | 73.647 |
| 21 | MORFINI S.P.A. | 2022 | | 72.942 | 31.481 | 26.086 | 99.597 | - 34.214 |
| | | 2021 | | 35.039 | 1.773 | - 65.946 | 67.917 | - 60.300 |
| | | 2020 | 108% | 37.514 | 8.658 | 1.442 | 129.933 | 5.646 |
| | | 2019 | | 35.805 | 8.528 | - 1.703 | 131.141 | 4.204 |
| | | 2018 | | 36.325 | 6.505 | - 4.938 | 135.509 | 5.906 |
| 22 | MANISA CHARTERING S.R.L. | 2022 | | 72.517 | 22.898 | 16.664 | 46.293 | 31.309 |
| | | 2021 | | 42.591 | 19.500 | 14.063 | 31.047 | 14.645 |
| | | 2020 | 70% | 7.663 | 715 | 382 | 5.032 | 392 |
| | | 2019 | | n.d. | n.d. | n.d. | n.d. | n.d. |
| | | 2018 | | n.d. | n.d. | n.d. | n.d. | n.d. |
| 23 | ADRIA FERRIES S.P.A. | 2022 | | 66.098 | 22.479 | 18.046 | 72.750 | 38.975 |
| | | 2021 | | 54.108 | 16.216 | 12.056 | 67.696 | 22.527 |
| | | 2020 | 22% | 36.100 | 10.947 | 6.470 | 58.972 | 15.540 |
| | | 2019 | | 57.084 | 12.190 | 9.711 | 63.666 | 16.844 |
| | | 2018 | | 55.086 | 9.494 | 7.677 | 18.277 | 10.686 |
| 24 | PREMUDA - SOCIETA' PER AZIONI | 2022 | | 60.330 | 34.296 | 23.773 | 208.476 | 87.351 |
| | | 2021 | | 62.502 | 21.687 | - 3.322 | 151.438 | 52.025 |
| | | 2020 | -3% | 43.627 | 7.162 | - 22.943 | 172.618 | 29.498 |
| | | 2019 | | 36.054 | 5.764 | - 10.833 | 205.902 | 56.858 |
| | | 2018 | | 33.143 | 4.880 | - 5.768 | 193.458 | 66.451 |
| 25 | RB ARMATORI S.R.L. | 2022 | | 55.214 | 54.315 | 51.630 | 200.487 | 75.794 |
| | | 2021 | | 42.216 | 11.081 | 8.350 | 195.542 | 18.223 |
| | | 2020 | 31% | 34.394 | - 12.925 | - 28.772 | 176.744 | 9.873 |
| | | 2019 | | - - | 6 - | 5 | 30.689 | 15 |
| | | 2018 | | n.d. | n.d. | n.d. | n.d. | n.d. |
| 26 | RIMORCHIATORI AUGUSTA S.R.L. | 2022 | | 45.823 | 24.036 | 14.922 | 52.885 | 36.045 |
| | | 2021 | | 39.497 | 19.281 | 10.132 | 54.338 | 35.187 |
| | | 2020 | 16% | 33.081 | 13.534 | 6.028 | 53.444 | 33.113 |
| | | 2019 | | 13.237 | 6.610 | 4.373 | 15.459 | 10.309 |
| | | 2018 | | 29.848 | 10.913 | 5.123 | 46.779 | 26.396 |
| 27 | SNAV S.P.A. | 2022 | | 45.305 | 4.454 | 1.884 | 45.757 | 12.327 |
| | | 2021 | | 33.911 | 1.346 | - 1.117 | 39.832 | 10.444 |
| | | 2020 | 34% | 18.411 | - 4.798 | - 5.932 | 44.367 | 11.560 |
| | | 2019 | | 41.566 | 4.314 | 1.477 | 31.762 | 2.932 |
| | | 2018 | | 46.311 | 2.838 | - 549 | 35.874 | 1.455 |
| 28 | MICHELE BOTTIGLIERI ARMATORE S.P.A. | 2022 | | 45.048 | 16.342 | 25.895 | 67.148 | 49.144 |
| | | 2021 | | 35.663 | 14.136 | 4.043 | 108.050 | 23.248 |
| | | 2020 | 26% | 20.215 | - 329 | - 7.881 | 95.059 | 19.205 |
| | | 2019 | | 25.829 | 5.111 | 68 | 99.368 | 27.087 |
| | | 2018 | | 26.298 | 6.736 | 1.985 | 108.562 | 27.019 |
| 29 | SYNERGAS S.R.L. | 2022 | | 44.773 | 12.970 | - 183 | 98.814 | 33.688 |
| | | 2021 | | 39.560 | 12.308 | - 1.914 | 97.080 | 27.012 |
| | | 2020 | 13% | 36.405 | 9.332 | - 6.081 | 97.747 | 27.362 |
| | | 2019 | | 39.553 | 11.036 | 31.814 | 110.954 | 35.416 |
| | | 2018 | | 45.650 | 14.920 | 2.070 | 134.727 | - 2.024 |

valori in migliaia di euro

| | | | | | | | | | | |
|----|--|------|------|--------|--------|---------|---------|---------|--------|--------|
| 30 | NAVALMED S.R.L. | 68% | 2022 | 43.678 | 5.592 | 2.487 | 42.367 | 9.814 | | |
| | | | 2021 | 26.011 | 256 | 347 | 26.230 | 6.662 | | |
| | | | 2020 | 19.204 | 821 | 1.447 | 14.181 | 4.883 | | |
| | | | 2019 | 19.336 | 872 | 2.011 | 10.403 | 3.436 | | |
| | | | 2018 | 17.330 | 1.152 | 832 | 6.048 | 1.426 | | |
| 31 | CAMPANIA REGIONALE MARITTIMA S.P.A.CAREMAR | 38% | 2022 | 39.192 | 2.389 | 116 | 37.806 | 4.236 | | |
| | | | 2021 | 28.336 | 1.972 | 19 | 30.811 | 4.121 | | |
| | | | 2020 | 20.345 | 3.607 | 1.361 | 32.296 | 5.367 | | |
| | | | 2019 | 31.971 | 2.096 | 228 | 23.588 | 4.006 | | |
| | | | 2018 | 30.682 | 3.536 | 1.130 | 24.956 | 4.844 | | |
| 32 | FINAV ITALY 1 S.R.L. | 247% | 2022 | 36.745 | 17.652 | 10.946 | 161.088 | 121.073 | | |
| | | | 2021 | 10.594 | - | 2.000 | - | 8.644 | 50.643 | 46.741 |
| | | | 2020 | 10.795 | 2.188 | - | 1.329 | 57.989 | 55.386 | |
| | | | 2019 | n.d. | n.d. | n.d. | n.d. | n.d. | n.d. | |
| | | | 2018 | n.d. | n.d. | n.d. | n.d. | n.d. | n.d. | |
| 33 | M.A. GRENDI DAL 1828 S.P.A. SOCIETA' BENEFIT | 14% | 2022 | 35.950 | 2.088 | 784 | 38.384 | 10.131 | | |
| | | | 2021 | 31.569 | 1.933 | 3.052 | 42.141 | 18.000 | | |
| | | | 2020 | 25.894 | 1.704 | 1.675 | 41.271 | 16.002 | | |
| | | | 2019 | 24.225 | 1.937 | 2.524 | 28.803 | 11.414 | | |
| | | | 2018 | 21.054 | 2.031 | 539 | 27.350 | 8.781 | | |
| 34 | NAVIGAZIONE LIBERA DEL GOLFO S.R.L. IN SIGLA NLG S.R.L.L | 132% | 2022 | 35.464 | 12.657 | 7.726 | 74.955 | 43.911 | | |
| | | | 2021 | 15.316 | - | 1.027 | - | 2.082 | 68.923 | 36.009 |
| | | | 2020 | 8.942 | - | 3.420 | - | 4.034 | 62.783 | 38.022 |
| | | | 2019 | 27.972 | 7.216 | 3.523 | 69.749 | 41.694 | | |
| | | | 2018 | 27.070 | 8.617 | 3.229 | 71.265 | 40.122 | | |
| 35 | ELBANA DI NAVIGAZIONE - SOCIETA' PER AZIONI | 58% | 2022 | 35.338 | 5.917 | 2.968 | 38.583 | 12.553 | | |
| | | | 2021 | 22.431 | 1.404 | - | 1.240 | 34.613 | 9.585 | |
| | | | 2020 | 23.023 | 2.114 | 1.088 | 37.691 | 10.825 | | |
| | | | 2019 | 28.499 | 7.307 | 1.690 | 40.241 | 9.576 | | |
| | | | 2018 | 26.833 | 3.212 | - | 1.418 | 68.617 | 7.886 | |
| 36 | CARBOFIN S.P.A. | 27% | 2022 | 33.836 | 13.502 | 4.914 | 122.951 | 86.575 | | |
| | | | 2021 | 26.628 | 2.594 | - | 4.049 | 120.934 | 81.752 | |
| | | | 2020 | 31.025 | 4.261 | - | 5.498 | 122.126 | 79.005 | |
| | | | 2019 | 30.848 | 2.374 | - | 7.462 | 130.078 | 81.576 | |
| | | | 2018 | 35.619 | 9.688 | - | 411 | 144.480 | 88.994 | |
| 37 | EUROMONT SHIPPING COMPANY S.P.A. | 489% | 2022 | 32.301 | 19.008 | 5.429 | 140.355 | 22.986 | | |
| | | | 2021 | 5.480 | 1.154 | - | 1.554 | 54.507 | 17.556 | |
| | | | 2020 | n.d. | n.d. | n.d. | n.d. | n.d. | n.d. | |
| | | | 2019 | n.d. | n.d. | n.d. | n.d. | n.d. | n.d. | |
| | | | 2018 | n.d. | n.d. | n.d. | n.d. | n.d. | n.d. | |
| 38 | TOSCANA REGIONALE MARITTIMA SPA TOREMAR | 4% | 2022 | 32.226 | 2.563 | 582 | 28.639 | 6.545 | | |
| | | | 2021 | 30.948 | 3.372 | 984 | 30.378 | 5.963 | | |
| | | | 2020 | 27.021 | 3.498 | 76 | 28.119 | 4.979 | | |
| | | | 2019 | 31.059 | 4.034 | - | 5.283 | 36.654 | 1.023 | |
| | | | 2018 | 30.846 | 4.026 | 659 | 41.032 | 6.307 | | |
| 39 | GESTIONI ARMATORIALI S.R.L. | 143% | 2022 | 31.926 | 15.958 | 11.792 | 35.973 | 29.225 | | |
| | | | 2021 | 13.114 | 1.483 | - | 1.136 | 23.050 | 17.433 | |
| | | | 2020 | 12.900 | 2.623 | 46 | 23.952 | 18.569 | | |
| | | | 2019 | 9.003 | 989 | 2.336 | 26.879 | 18.523 | | |
| | | | 2018 | 38.900 | 70.899 | 203.927 | 28.408 | 16.186 | | |

valori in migliaia di euro

| | | | | | | | | | | |
|----|--|------|------|--------|--------|--------|---------|---------|---------|---------|
| 40 | ECOBULK SHIPPING S.R.L. | 20% | 2022 | 31.606 | 420 | 379 | 4.022 | 1.035 | | |
| | | | 2021 | 26.359 | 549 | 504 | 3.848 | 655 | | |
| | | | 2020 | 13.343 | 151 | 141 | 1.968 | 151 | | |
| | | | 2019 | n.d. | n.d. | n.d. | n.d. | n.d. | | |
| | | | 2018 | n.d. | n.d. | n.d. | n.d. | n.d. | | |
| 41 | FRATELLI NERI S.P.A. | -6% | 2022 | 30.685 | 13.671 | 2.581 | 199.851 | 130.717 | | |
| | | | 2021 | 32.473 | 15.836 | 4.933 | 206.666 | 128.136 | | |
| | | | 2020 | 31.672 | 11.151 | 592 | 213.778 | 123.204 | | |
| | | | 2019 | 38.141 | 17.186 | 6.374 | 158.266 | 96.443 | | |
| | | | 2018 | 37.422 | 18.321 | 14.332 | 146.686 | 90.034 | | |
| 42 | BLUFERRIES S.R.L. | 11% | 2022 | 30.024 | 8.632 | 4.162 | 64.771 | 44.268 | | |
| | | | 2021 | 27.036 | 8.693 | 4.403 | 61.388 | 40.107 | | |
| | | | 2020 | 22.492 | 7.608 | 3.923 | 57.173 | 35.704 | | |
| | | | 2019 | 23.990 | 5.410 | 2.173 | 44.753 | 31.781 | | |
| | | | 2018 | 24.448 | 7.838 | 2.356 | 47.642 | 30.579 | | |
| 43 | ARKAS ITALIA S.R.L. | 27% | 2022 | 29.442 | 6.372 | 4.568 | 22.891 | 5.785 | | |
| | | | 2021 | 23.110 | 3.750 | 2.550 | 18.056 | 3.717 | | |
| | | | 2020 | 20.204 | 2.002 | 1.305 | 14.261 | 2.467 | | |
| | | | 2019 | 22.103 | 1.778 | 1.123 | 14.470 | 2.282 | | |
| | | | 2018 | 28.516 | 1.602 | 1.080 | 15.407 | 2.239 | | |
| 44 | BAMBINI S.P.A. | 19% | 2022 | 28.836 | 4.012 | 713 | 43.362 | 17.996 | | |
| | | | 2021 | 24.149 | 4.784 | 690 | 45.786 | 17.283 | | |
| | | | 2020 | 23.075 | 4.185 | 307 | 49.444 | 16.593 | | |
| | | | 2019 | 21.660 | 4.992 | 1.147 | 53.324 | 16.286 | | |
| | | | 2018 | 18.299 | 9.697 | 5.717 | 53.656 | 15.139 | | |
| 45 | CALISA - CARICHI LIQUIDI SOCIETA' ARMATORIALE S.P.A. | 70% | 2022 | 28.773 | 6.564 | 5.036 | 28.210 | 24.840 | | |
| | | | 2021 | 16.972 | - | 2.506 | - | 3.254 | 25.605 | 22.304 |
| | | | 2020 | 15.725 | 2.612 | - | 448 | 31.422 | 28.058 | |
| | | | 2019 | 17.529 | 602 | - | 918 | 31.470 | 28.506 | |
| | | | 2018 | 18.704 | - | 118 | - | 1.718 | 32.174 | 29.424 |
| 46 | CARTOUR S.R.L. | 11% | 2022 | 26.960 | 5.118 | 1.228 | 57.920 | 31.160 | | |
| | | | 2021 | 24.180 | 6.542 | 2.437 | 58.710 | 29.227 | | |
| | | | 2020 | 21.696 | 2.709 | - | 1.589 | 61.834 | 28.999 | |
| | | | 2019 | 24.500 | 6.324 | 2.205 | 59.765 | 23.632 | | |
| | | | 2018 | 21.760 | 26.603 | 18.033 | 60.307 | 20.665 | | |
| 47 | D'AMICO SOCIETA' DI NAVIGAZIONE S.P.A. | 118% | 2022 | 25.078 | - | 7.039 | - | 32.534 | 322.245 | 269.904 |
| | | | 2021 | 11.506 | - | 7.537 | 35.848 | 399.100 | 321.483 | |
| | | | 2020 | 13.397 | - | 4.070 | - | 26.221 | 394.524 | 285.177 |
| | | | 2019 | 14.781 | - | 4.471 | 2.916 | 404.887 | 311.098 | |
| | | | 2018 | 13.611 | - | 5.458 | 65.890 | 410.306 | 308.014 | |
| 48 | CARONTE & TOURIST ISOLE MINORI S.P.A. | 13% | 2022 | 24.989 | 7.868 | - | 734 | 80.269 | 21.920 | |
| | | | 2021 | 22.044 | 6.260 | | 87 | 87.024 | 25.500 | |
| | | | 2020 | 17.846 | 7.340 | | 758 | 81.720 | 22.741 | |
| | | | 2019 | 18.942 | 10.706 | | 493 | 63.874 | 12.242 | |
| | | | 2018 | 17.353 | 500 | - | 2.977 | 60.858 | 10.830 | |

valori in migliaia di euro

| | | | | | | | | | |
|----|--------------------|------|------|--------|--------|-------|--------|--------|-------|
| 49 | MEDMAR NAVI S.P.A. | 2022 | | 24.213 | 2.773 | 914 | 37.191 | 12.175 | |
| | | 2021 | | 18.293 | 3.696 | 1.717 | 41.949 | 10.521 | |
| | | 2020 | 32% | 13.688 | 621 | - | 1.633 | 39.165 | 8.544 |
| | | 2019 | | 22.633 | 4.257 | 135 | 40.260 | 10.178 | |
| | | 2018 | | 22.785 | 3.540 | 141 | 38.866 | 9.035 | |
| 50 | MANISA BULK S.R.L. | 2022 | | 24.081 | 5.752 | 3.035 | 25.797 | 13.951 | |
| | | 2021 | | 39.561 | 12.090 | 7.799 | 24.733 | 10.788 | |
| | | 2020 | -39% | 37.425 | 1.339 | 130 | 13.130 | 3.958 | |
| | | 2019 | | 46.318 | 3.061 | 1.528 | 16.367 | 3.828 | |
| | | 2018 | | 35.174 | 2.613 | 1.376 | 13.317 | 2.300 | |

Il presente report è stato creato classificando in ordine di ricavato 2022 decrescente i gruppi e le singole aziende registrate in Italia con codice Ateco H50, trasporto marittimo.

Il report racchiude le sole aziende il cui bilancio 2022 risulta registrato nel sistema Bureau Van Dijk fino al 08 dicembre 2023.

Elaborazione a cura del Prof. **Roberto Garelli**, Prof. **Gian Enzo Duci**, **Pietro Berutti** e **Federico Maienza**.

Fonte: Amadeus & AIDA, Bureau Van Dijk, Dicembre.2023.



IL GRUPPO EDITORIALE
SPECIALIZZATO
NELL'INFORMAZIONE B2B
SU SHIPPING,
CARGO AEREO,
LOGISTICA
E SUPER YACHT



SCOPRI LA NOSTRA PROPOSTA DI CONTENUTI
VERTICALI SUL **WEB**, SUI **SOCIAL** E ISCRIVENDOTI ALLE **NEWSLETTER**.
LE TUE **NEWS QUOTIDIANE** SONO
A PORTATA DI UN CLICK SU PC E MOBILE.





UNITRAMP

SHIPBROKERS

SALE & PURCHASE AND CHARTERING



Fully dedicated to shipbroking since 1970



Unitramp Srl Shipbrokers
Via San Carlo, 26
80133 Napoli
Phone: +39 081 5529952
S&P Dept:
sandp@unitramp.it
Chartering Dept:
chartering@unitramp.it

OLTRE TRENTA GLI ACQUISTI NAVALI ITALIANI DEL 2023 SUL MERCATO SECOND HAND

Oltre una trentina e per un controvalore di quasi 800 milioni di dollari sono le navi acquistate da società armatoriali italiane nel corso del 2023 (fino a metà dicembre) secondo le statistiche di VesselsValue. Almeno un'altra unità, recentemente rilevata da Fratelli Cosulich, fa salire il conteggio finale a 35 navi. In cima alla lista per numero di navi acquistate c'è Navigazione Montanari che ad aprile ha riacquistato, tramite la controllata Nai Int. Ltd esercitando la relativa opzione prevista dal contratto di sale&lease back, **8 navi cisterna da Vassholmen** (si tratta delle tanker Valcadore, Valgardena, Valle Azzurra, Valle Bianca, Valrossa, Valsesia, Valtellina e Valverde). Il secondo top buyer italiano risulta d'Amico Società di Navigazione con 5 navi cisterna ri-acquistate (per complessivi 115 milioni di dollari) a cui si sono aggiunte anche due dry bulk carrier (per 61 milioni di dollari). Nel business liquid bulk le opzioni d'acqui-

sto esercitate hanno riguardato le navi **High Freedom, High Explorer, High Trust, High Trader e High Loyalty**. I due ingressi per la d'Amico Dry (sempre tramite l'esercizio di opzioni d'acquisto su navi già operate in flotta) hanno invece riguardato **le handysize Cielo di Maronti e la Medi Tokyo**.

Quattro sono poi le portacontainer acquistate dalla Ignazio Messina & C.: alle prime due new entry ribattezzate **Jolly Oro e Jolly Argento**, si aggiungeranno infatti altre due portacontainer da 4.400 Teu (attualmente operative con il nome Lana e Rosa) recentemente rilevate e prossimamente destinate a entrare in flotta.

Altre operazioni in entrata durante l'anno 2023 hanno visto protagonista Premuda, che ha accolto in flotta le MR2 tanker Thames e Trent, mentre Navalmed viene segnalata dalle statistiche di VesselsValue come acquirente delle navi cisterna MRI Atria, Panarea M e Acamar.

Fratelli Cosulich, oltre all'ultima

general cargo rilevata a fine anno (**l'ex-Bothnia ribattezzata ASG Portofino**), nei primi mesi del 2023 si era messa in mostra per lo **shopping della handysize bulk carrier** ribattezzata Saturnia e della **general cargo Toto BR da Barone Shipping**.

Il quadro degli acquisti di naviglio da parte di shipping company italiane nel corso dell'esercizio si completa con Grendi Trasporti Marittimi che, insieme alla Fina-val di Giovanni Fagioli, **ha messo le mani sulla nave ro-ro Wedellsborg rilevandolo da Vismar Levante**, così come Adria Ferries ha attinto dalla flotta di Grimaldi Euromed per **acquistare il traghetto ex Cruise Smeralda ribattezzato AF Mia** e appena entrato in servizio fra Ancona e l'Albania.

Sempre a proposito di traghetti va segnalato anche **l'acquisto da parte di Corsica Ferries della nave ro-ro Rosa dei Venti** ceduta da Giovanni Visentini Trasporti Fluviomarittimi e operativa in charter con Grendi. ■

Top Italian Buyers in 2023

| Owner | Purchased | |
|--------------------------------|-------------------|-------------------|
| | Number of Vessels | Total Spent USD m |
| Montanari Navigazione | 8 | \$173,87 |
| D'Amico International Shipping | 5 | \$115,30 |
| Ignazio Messina and C Spa | 4 | \$108,29 |
| Premuda | 2 | \$91,4 |
| D'Amico Dry Ltd | 2 | \$61,3 |
| Navalmed | 3 | \$54,7 |
| Adria Ferries | 1 | \$44,7 |
| Grendi Trasporti Marittimi | 1 | \$36,4 |
| Socomar SRL | 1 | \$32,0 |
| Fratelli Cosulich | 2 | \$26,3 |
| Others | 5 | \$46,77 |
| Grand Total | 34 | \$791,05 |



Merry Christmas

seaworldmanagement.com

NAVI ITALIANE VENDUTE PER OLTRE 1 MILIARDO \$

Nel corso del 2023, secondo i dati raccolti da VesselsValue, sono state 38 le navi battenti bandiera italiana oggetto di cessione. I top seller sono Ignazio Messina & C. e Ro-Ro Italia che hanno già portato a termine la vendita di 7 navi con-ro mentre per l'ottava manca solo la consegna finale al suo nuovo proprietario.

Il totale incassato per le prime 7 navi già passate di mano risulterebbe compreso fra 650 e 700 milioni di dollari.

Fra i top seller del 2023 figura anche Premuda che nei dodici mesi appena trascorsi ha ceduto 3 navi cisterna: PS Venezia, PS Pisa e Four Sky (a vendere in quest'ultimo caso è stata la joint venture Four Jolly fra Messina e Premuda).

Il totale delle entrate ha superato quota 115 milioni di dollari.

Due cessioni sono state porta-

*Sono state
38 le navi
battenti
bandiera
italiana
oggetto
di cessione*

te a termine anche da Levantina Trasporti per complessivi 78 milioni di dollari di incasso relativo alle vendite delle navi Wedellsborg e Frijsenborg per le quali sono state esercitate le relative opzioni d'acquisto. Guardando all'altro ramo della famiglia Visentini la nave Rosa dei Venti durante la scorsa primavera è passata dalla Giovani Visentini Trasporti Fluvio-marittimi a Corsica Ferries.

Fra le cessioni figura anche il traghetto Cruise Smeral-

da ribattezzato AF Mia passato da Grimaldi Euromed ad Adria Ferries così come le due navi ro-ro Eliana Marino e Beniamino Carnevale cedute nell'ambito del concordato preventivo di Moby rispettivamente a Msc e ad acquirenti turchi non meglio specificati.

Nel settore tramp si registrano nel corso del 2023 due cessioni da parte della d'Amico Dry delle bulk carrier Cielo di Angra e Cielo di Valparaiso, della bulk carrier Hampton Bay da parte di Rimorchiatori Riuniti e della Liberty K da parte di Navigazione Montanari.

Il segmento tanker ha visto la cessione da parte di Fratelli Cosulich della bettolina Cecilia Cosulich, di Socomar della nave cisterna MR2 Pink Coral, della aframax Neverland da parte di Finaval, delle small chemical tanker Normanna e Cosmo da parte di Mediterranea di Navigazione, così come Synergas ha ceduto la sua nave Syn Altair ad acquirenti dell'Estremo Oriente.

Rimanendo sempre nelle navi per il trasporto di prodotti chimici si è assistito nel corso del 2023 alla cessione da parte del gruppo Amoretti Armatori della nave Frances Wonsild.

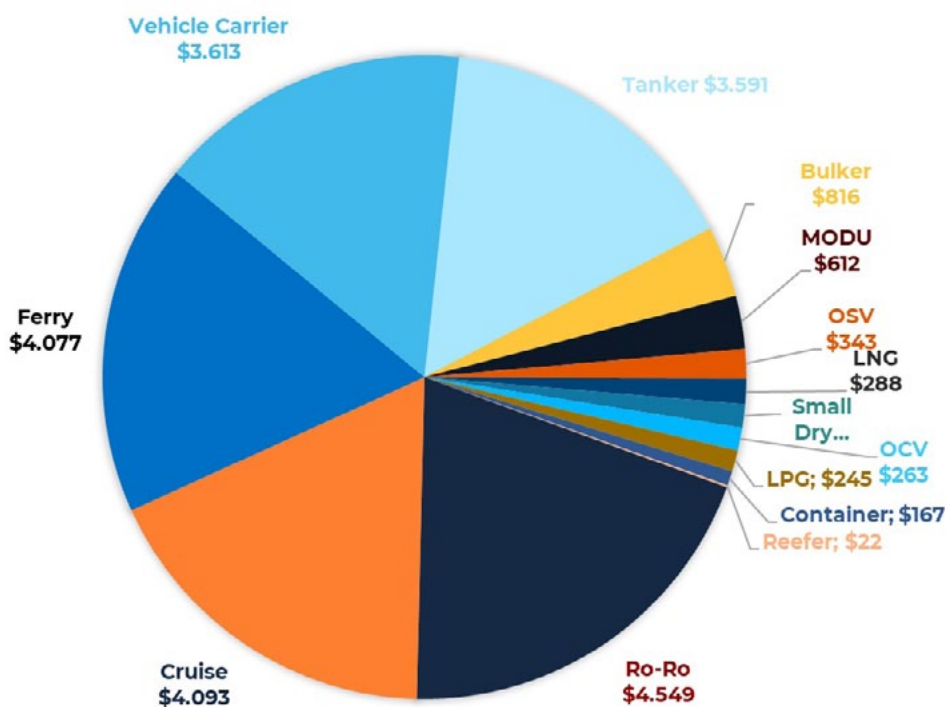
Un delle ultime vendite dell'anno (legalmente molto contestata) ha riguardato la nave cisterna Dominia di Morfini, bandita all'asta a Malta e finita nelle mani della shipping company greca Stealth Maritime.

Nel dry bulk a passare di mano è stata la capesize ex-Roberto Rizzo ceduta dal fondo Reuben Brothers (che l'aveva rilevata dal concordato fallimentare di Rbd Armatori), mentre Manisa Bulk risulta abbia dimesso la general cargo Manisa Matilde e stessa cosa ha fatto Barone Shipping vendendo a Cosulich la Toto BR.

Un'altra panamax bulk carrier, la Mba Giovanni, è passata da Michele Bottiglieri Armatore a Premuda acquisendo il nome PS Cadiz. ■

Italy Fleet Breakdown

Total Value USD millions



Source: VesselsValue Dec 2023

IL PORTAFOGLIO ORDINI DI NUOVE NAVI DI ARMATORI ITALIANI E COSTRUITE IN ITALIA

L'orderbook di nuove navi destinate a società armatoriali e shipping line italiane si è arricchito nel corso del 2023 di alcune unità commissionate in particolare da **Grimaldi Group** e da **Manisa Bulk**, entrambe realtà aziendali partenopee.

La prima, a gennaio scorso, ha aggiunto al suo già ricco elenco di commesse ulteriori cinque navi pure car truck carrier al cantiere China Merchants Heavy Industries Jiangsu e in primavera ha esercitato opzione per ulteriori newbuilding. In totale la società attende 24 nuove costruzioni così composte: 17 unità car carrier ordinate in Cina, 5 ro-ro multipurpose della nuova classe

G5 e due ro-ro ibride della serie GG5G. Nel corso del 2023 sono state invece prese in consegna, fra le altre, i due traghetti della nuova classe 'Superstar' destinati alla controllata Finnlines.

L'altro top spender dell'armamento tricolore è stata la shipping company napoletana **Manisa Bulk** che in autunno ha reso noto l'investimento in 4 nuove general cargo (più opzioni per altre 2 + 2) da 8.500 tonnellate di portata lorda con il cantiere China State Shipbuilding Corporation (Cssc) Guangxi con consegne programmate negli anni 2025 e 2026. Per le prime quattro nuove costruzioni il valore della commessa dovrebbe

aggirarsi intorno ai 60 milioni di dollari.

Andando a ritroso (nel 2022) un altro nuovo investimento per una nuova costruzione era stato di Prysmian per una seconda nave posacavi gemella della Leonardo da Vinci che verrà costruita sempre da Vard, azienda parte del Gruppo Fincantieri.

A proposito invece di traghetti passeggeri il gruppo Caronte & Tourist ha appena ricevuto dal cantiere turco Sefine la prima nave ro-pax ribattezzata Nerea, cui farà seguito anche una seconda unità gemella, così come lo stesso cantiere ha da poco varato, sempre per Caronte & Tourist, la costruzione di un secondo



traghetto bidirezionale gemello di Elio da alcuni anni in servizio fra le due sponde dello Stretto di Messina.

Sul fronte 'nuovi arrivi' ci sono poi i due nuovi traghetti destinati a Moby (Fantasy e Legacy) commissionati formalmente da Icbc Leasing, costruiti e appena consegnati dal cantiere cinese Guangzhou Shipyard International. Lo stesso cantiere ha già avviato la costruzione anche del primo di due (più altrui due in opzione) nuovi ro-pax da 1.500 passeggeri e 3.100 metri lineari di garage ordinati dal Gruppo Msc per la sua controllata Grandi Navi Veloci e attesi a partire dal 2024.

Sempre a proposito di traghetti è dello scorso anno anche la firma da parte di Snav con il cantiere italiano Intermarine di un contratto per la fornitura di un traghetto veloce con capacità fino a 750 passeggeri e 34 nodi di velocità, mentre al momento è stato cancellato il bando per le nuove costruzioni messe in palio da Rfi per almeno un paio di traghetti veloci dual fuel con possibile opzione per un terzo.

Nei primi mesi del 2024 il gruppo Fratelli Cosulich prenderà invece in consegna dal cantiere Cimc Sinopacific Offshore & Engineering di Nantong la seconda Lng bunker tanker ribattezzata Paolina Cosulich e già noleggiata a Petronas.

A fine 2023 è stata poi varata la prima unità della commessa piazzata da Liberty Lines in Spagna (al cantiere Armon) per la

realizzazione di nove (portati poi a dodici) traghetti ibridi-elettrici ad alta velocità con consegne previste fino al 2026. Il contratto include un'opzione per la costruzione di altre sei navi da consegnare tra il 2027 e il 2030.

Nel corso del 2023 Marnavi Chem è riuscita a prendere in consegna dal cantiere cinese Wuchang la tanto attesa chimichiera Rita Ievoli a cui dovrebbe fare seguito, secondo i programmi originari, una seconda unità gemella in costruzione.

A proposito invece di costruttori navali italiani, presso il Cantiere Navale Visentini, dopo la consegna a Corsica Linea del nuovo ro-pax A Galeotta, il traghetto successivo (la cui costruzione è stata avviata *on speculation*) risultava destinato alla società Visemar della famiglia Visentini, mentre quello seguente è stato già ceduto con un contratto di bare boat charter decennale (con opzione d'acquisto dal sesto anno) alla compagnia polacca Polferries. Per la newbuilding ancora successiva, contrassegnata dal numero seriale di scafo C236 e prevista in consegna nel 2025, nei mesi scorsi era stato firmato un noleggio di lungo periodo (pluriennale) con un operatore nordeuropeo che risponde al nome di Mann Line.

Pubblicamente non si hanno più notizie invece del primo rimorchiatore italiano alimentato a gas naturale liquefatto e della prima barge per il bunkeraggio integrata con esso commissionati da Rimorchiatori Riuniti Pan-

fido al cantiere Rosetti Marino di Ravenna la cui consegna era attesa già nel corso del 2022.

Il quadro della navalmeccanica italiana si completa infine con Fincantieri nella sua ultima trimestrale (al 30 settembre 2023) informava che il proprio portafoglio ordini nel segmento shipbuilding era composto da 86 navi, di cui 22 da crociera, 34 navi militari e 30 mezzi off-shore e navi speciali. Il valore dell'orderbook l termine del terzo trimestre 2023 era pari a 2,7 miliardi di euro, in aumento del 12,6% rispetto allo stesso periodo del 2022.

Last but not least il cantiere genovese T.Mariotti attualmente ha già avviato i lavori per la costruzione della nuova nave SDO-SuRS (Special and Diving Operations - Submarine Rescue Ship) per la Marina Militare e recentemente ha firmato anche l'atteso contratto per la nuova costruzione Aman at Sea, unità extra-lusso la cui consegna è programmata per il 2027. A proposito del gruppo Genova Industrie Navali, di cui T.Mariotti fa parte, anche San Giorgio del Porto e Piombino Industrie Marittime hanno in programma di realizzare in Toscana e nel capoluogo ligure la costruzione di una bettolina da circa 3.500 tonnellate di portata lorda con alimentazione dual fuel per fornire alle navi bunker tradizionale. Si tratta di una nuova costruzione innovativa perché questa piccola nave cisterna potrà essere alimentata anche a metanolo. ■



*presidente
Luca
Grilli

“CREDIAMO IN UN SISTEMA PORTUALE CON UNA FORTE E AUTOREVOLE REGIA CENTRALE”

L'anno 2023 che sta per volgere al termine verrà ricordato per l'Associazione che rappresento come l'anno in cui Ancip si è ripresa il ruolo di soggetto centrale e determinante per la Portualità Italiana.

Fra i tanti aspetti positivi dell'anno ormai concluso quello di una visione dell'Associazione rappresentativa non solo delle imprese ex art.17 (comprese ovviamente le Compa-

gnie portuali) ma anche della stragrande maggioranza delle imprese artt.16 e 18, realtà che ci consente di essere, orgogliosamente, rappresentativa a 360° del cluster portuale nazionale.

Come abbiamo specificato in audizione presso la IX Commissione della Camera dei deputati, come Associazione di categoria, crediamo fermamente in un Sistema portuale nazionale organico con una

forte e autorevole regia centrale e visione comune di ampio respiro, che sappia tutelare la naturale diversificazione commerciale dei porti, senza avere alcuna base normativa autonoma e differenziata di cui è imprescindibile salvaguardare la natura esclusivamente pubblica e inalienabile, compresa quella delle Autorità di Sistema unitamente al demanio marittimo.

Crediamo inoltre che tutti



i porti commerciali italiani debbano ricadere dentro il perimetro di pertinenza e autoritativo delle Autorità di sistema portuale, andando così a evitare disarmonizzazioni e differenziazioni operative.

Gli ottimi rapporti, coltivati nel tempo e implementati in questo ultimo periodo, con le Istituzioni, con tutta la Politica, con le Organizzazioni sindacali e con le altre Associazioni datoriali, comprese quelle armatoriali e dei servizi tecnico-nautici, ci hanno permesso di essere autorevole soggetto ascoltato e competente in un momento strategico come quello che stiamo vivendo, con l'imminente Riforma portuale e un rinnovo contrattuale di categoria che a memoria non se ne ricordano di tale complessità per le continue variabili che stanno condizionando il contesto geopolitico, sociale ed economico.

Tutto questo non per caso ma grazie al lavoro di una squadra creata ad hoc sapendo leggere preventivamente il momento che andavamo ad affrontare.

Una squadra altamente competente che vede la presenza del nuovo Direttore generale Gaudenzio Parenti, perso-

na che può vantare competenze, anche accademiche, straordinarie ed esperienze non comuni e con il quale da tempo eravamo in trattativa per portarlo in maniera strutturale dentro l'Associazione, la consulenza di due ex parlamentari, Matteo Bianchi e Davide Gariglio, che già dalla scorsa legislatura hanno avuto il riconoscimento di tutto il cluster portuale nazionale di essere seri professionisti nel trovare la sintesi di interessi comuni pur in forma di rappresentanza diversa. Abbiamo parlato di rinnovo del CCNL e per questo l'associazione si è affidata, oltre che al nuovo Direttore generale, alla collaborazione specifica di Maurizio Colombai che, con suoi numerosi rinnovi contrattuali alle spalle, lo pongono tra i più competenti ed esperti nel sedere a quel tavolo.

Il lavoro di crescita dell'Associazione parte, comunque, da lontano e si fortifica con l'attenzione che mettiamo per difendere e rappresentare le istanze di ogni nostra singola associata, artt.16, 17 e 18, dalle realtà più piccole a quelle più grandi, per non perdere neanche un centimetro di "civiltà

imprenditoriale e lavorativa" che nel tempo ci siamo conquistati.

Abbiamo chiuso il 2023 sottolineando che il mercato del lavoro Portuale regolato fosse stato uno strumento di flessibilità che ha permesso di superare gli stress test più duri degli ultimi anni (pandemie, guerre, ecc...) e che eravamo pronti a difenderlo da chiunque avesse una visione diversa, spesso strumentale, e che andasse contro la politica di programmazione a respiro internazionale che da più tempo sosteniamo.

I porti italiani rappresentano il più importante mercato di accesso e di transito di persone e merci nel nostro Paese e, pertanto, necessitano di una specifica e speciale regolazione, nell'interesse generale e particolare di ogni attore vi opera. Una legge speciale, la n.84/94, che nel corso degli anni ha garantito la tenuta e la promozione del sistema portuale nazionale.

Per tali motivazioni crediamo che la stessa debba essere solo aggiornata in alcune parti ma non riformata completamente, di sicuro non nella struttura regolatoria delle imprese di cui ai già menzionati articoli 16, 17 e 18.

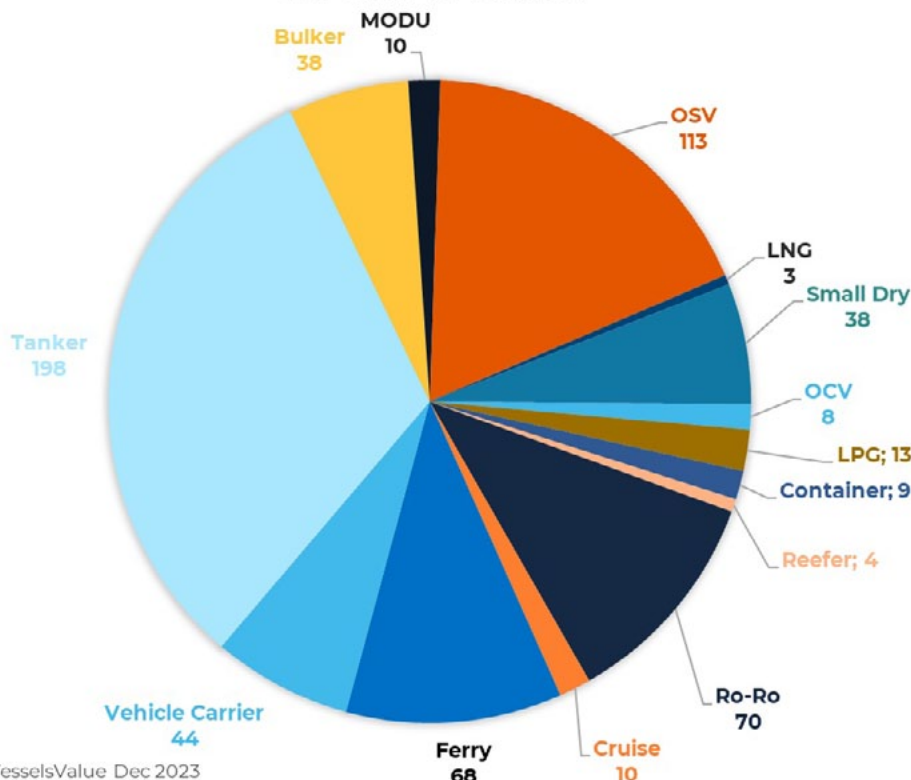
Un altro aspetto a cui teniamo, è quello riguardante la Federazione del Mare.

L'elezione, nel riformato Consiglio di amministrazione, del nostro Direttore generale è la cartina al tornasole di quanto ANCIP creda negli interessi generali e di quanto sia centrale, non solo nell'ambito prettamente portuale, ma in quello più generale della Blue Economy.

Per il 2024 abbiamo ben chiari gli obiettivi, compresi quelli della Riforma portuale che del CCNL dei lavoratori dei porti, e per questo dobbiamo organizzarci per tempo prevedendo le strategie da adottare per raggiungerli: tra tutti quello del riconoscimento del lavoro portuale tra quelli usuranti e il potenziamento della formazione, temi che renderebbero più agevole un vero turnover generazionale all'interno delle nostre aziende, nell'interesse delle stesse e di tutto il Sistema portuale nazionale. ■

Italy Fleet Breakdown

Number of Vessels



Source: VesselsValue Dec 2023

*presidente
Stefano
Messina

"IL GRANDE 'CONVITATO DI PIETRA' RESTA LA TRANSIZIONE ENERGETICA"

Il trasporto marittimo, per sua natura, è il primo specchio delle tensioni geopolitiche ed è spesso anticipatore di trend macroeconomici internazionali. A partire dalla pandemia, per arrivare ai conflitti in atto in Europa e nel Medio Oriente, senza dimenticare l'inflazione che condiziona le scelte di consumo, la domanda di beni; per non parlare delle normative

ambientali talmente ambiziose da risultare addirittura controproducenti; gli ultimi anni – si può affermare senza tema di smentite – sono stati per lo shipping forse quelli più lontani da quella che molti definiscono una 'nuova normalità'. Si sente spesso parlare, talora anche a sproposito, di resilienza, eppure è un termine che ben si colloca in questo scena-

rio di massima incertezza. Le nostre donne, i nostri uomini e le nostre navi hanno svolto un ruolo decisivo nell'emergenza pandemica e oggi – le navi rigassificatore ne sono il più fulgido esempio – l'armamento rappresenta quell'infrastruttura dinamica e flessibile sulla quale il nostro Paese può fare sempre conto. Per tutti questi motivi Assarmatori ha scel-



to come titolo del suo Annual Meeting “Al Servizio dell’Italia”, un claim che oggi rivendichiamo con orgoglio anche per il grande lavoro talora scarsamente noto che il mondo armatoriale svolge.

Volgendo per un attimo lo sguardo indietro, a quello che è stato il 2023, notiamo numeri confortanti, soprattutto per quanto riguarda il traffico passeggeri, ormai pienamente in ripresa dopo la pandemia. Le crociere, con circa 13 milioni di passeggeri in Italia, hanno fatto segnare un nuovo record che dovrebbe essere polverizzato già nel 2024. Per quanto riguarda le merci, esistono differenze importanti da settore a settore e prima di formulare un bilancio definitivo dovremo attendere i dati consolidati; certamente le grandi tensioni a livello internazionale e la spinta inflattiva non aiutano.

Le sfide che ci attendono sono tante e impegnative. Alcune sono a costo zero per le casse pubbliche. Mi riferisco alla non più rinviabile opera di

semplificazione dell’apparato regolatorio del nostro settore, specie alla luce dell’estensione dei benefici previsti dal Registro Internazionale alle attività svolte dalle imprese italiane anche con navi battenti bandiera di uno Stato dell’UE o dello Spazio Economico Europeo, per evitare che la bandiera tricolore perda di competitività. Il DDL Malan, in corso di discussione al Senato, punta a una sburocratizzazione notevole, con particolare riguardo alle pratiche di bordo e al lavoro a bordo nave. Contiene inoltre misure di rilievo per far fronte all’endemica mancanza di personale nel settore, problema per il quale occorre sottolineare l’iniziativa del Governo che con il recente Decreto stabilisce un cofinanziamento dei corsi relativi alla formazione iniziale dei marittimi.

Importante anche l’attenzione che viene rivolta dall’Esecutivo alla blue economy nel suo insieme. Mi riferisco alla nomina di Nello Musumeci a Ministro per le Politiche del Mare, all’i-

stituzione del Comitato Interministeriale per le Politiche del Mare, (dove Assarmatori è rappresentata dal Segretario Generale Alberto Rossi), che ha recentemente dato alla luce il Piano del Mare; ma non dimentico anche il prezioso ruolo del Ministro Matteo Salvini, del Viceministro Edoardo Rixi e delle Direzioni Generali del MIT che sono state rinforzate. Il grande ‘convitato di pietra’ resta la transizione energetica, settore nel quale ci troviamo a fare i conti con norme comunitarie e internazionali intempestive. Abbiamo lavorato a lungo per ottenere importanti deroghe all’ETS, per tutelare anche le attività di transhipment e le Autostrade del Mare. Un segmento in cui gli armatori italiani sono leader a livello internazionale per capacità della flotta, con una quota di mercato che sfiora il 40% nel Mediterraneo e una crescita del 57% dal 2009 ad oggi.

Le sfide sul tavolo per il 2024 sono tante. Assarmatori è pronta ad affrontarle. ■



LA PRIMA SCELTA DEGLI ARMATORI ITALIANI

SERVIZI

- GUARDIE ARMATE
- CONSULENZE SPECIALIZZATE
- ANALISI DEL RISCHIO e REPORTISTICA
- INTELLIGENCE MARITTIMA (M.A.R.E.™ - Maritime Analysis & Risk Evaluation)
- MONITORAGGIO 24/7

SEDE

PRAESIDIUM INTERNATIONAL SRL - VIA NAPOLI 43, RIANO (RM) 00060

CONTATTI

+39 3314322905 | +39 0623486020 | +39 0670451085 | pi@praesidiumintl.com

WWW.PRAESIDIUMINTL.COM

*presidente
Luca
Becce

“CINQUE RICHIESTE PER RIFORMARE LA GOVERNANCE DEL SISTEMA PORTUALE”

Da qualche mese il Governo sta parlando dell'opportunità di riformare la “governance” del sistema portuale italiano. Presso il MIT è stato istituito un gruppo di lavoro che dovrebbe impostare il disegno di legge delega su cui avviare l'iter di riforma. Presso la IX Commissione della Camera sono state presentate 3 risoluzioni (on. Frijia, on. Ghio, on. Traversi, on. Furguele) che hanno dato il via a un ciclo di audizioni con i soggetti più rappresentativi (associativi e istituzionali) del cluster della portualità.

Assiterminal ha auspicato in

ogni sede che la Riforma sia oggetto di una approvazione parlamentare fuori dalla logica maggioranza/opposizione come condizione di stabilità normativa essenziale per un provvedimento che incide in modo significativo sull'economia.

Assiterminal non ritiene di intervenire per indicare quale soluzione tecnico giuridica sia da adottare, ma intende sottolineare le condizioni che devono essere soddisfatte.

1. Governance. Livelli decisi e accorciati e snelli: la riforma scellerata del Titolo V della Costituzione del 2001, il proliferare

di enti e istituzioni cui il nostro settore è stato assoggettato nel tempo è dannoso, così come la sovrapposizione di funzioni esercitate da più enti pubblici sia nell'ambito merci che passeggeri: tutto ciò crea lentezze e eccessiva dispersione nel prendere decisioni e nel rendere efficaci i processi operativi. Simile ragionamento vale anche con riguardo al ruolo, responsabilità, autonomia e vincoli posti alle AP ora AdSP, che purtroppo la riforma degli anni 2016/2017 ha appesantito rispetto alla situazione precedente.

1a) la visione sulla politica dei



trasporti (intermodalità) deve essere centrale, così come la capacità (politica e di indirizzo) di fare scelte e prendere decisioni sugli investimenti infrastrutturali funzionali allo sviluppo/modulazione di modelli portuali.

1b) la portualità per essere gestita come sistema (partendo dal presupposto che la sua industria si sviluppa su asset pubblici dello stato - i porti - interagendo con il sistema industriale del Paese anche attraverso le infrastrutture che lo Stato governa (ferrovie e autostrade) deve essere regolata dal centro anche per quanto concerne le interazioni con il mercato.

2. ADSP. Le ADSP (a prescindere dall'essere enti pubblici economici o non) devono essere in grado di gestire le proprie attività attraverso strumenti tipici del mondo privatistico, semplificando la possibilità di acquisire know how internamente o in outsourcing;

2a) le adsp devono essere in grado di effettuare attività di dragaggio alla stregua di attività di manutenzione ordinaria, conseguentemente gli adempimenti e procedure per realizzare tali opere vanno ridotti e semplificati

2b) E' opportuno consentire alle AdSP di essere in grado di svolgere direttamente o indirettamente determinate attività economiche diverse dall'handling portuale nonché di effettuare investimenti funzionali allo sviluppo intermodale di asset/direttrici di interesse del Paese.

2c) se si intendesse mantenere un criterio di governance "partecipativa" per le ADSP, gli operatori terminalisti e le imprese portuali dovrebbero tornare ad

Vessels Types Delivered in 2023

| Vessel Type | Number of Vessels | Order Price USD m |
|--------------|-------------------|-------------------|
| RO-RO | 2 | \$172,00 |
| LNG | 1 | \$45,00 |
| TANKER | 2 | \$14,87 |
| SMALL DRY | 1 | \$0,00 |
| Total | 6 | \$231,87 |

Vessel Types On Order

| Vessel Type | Number of Vessel | Order Price USD m |
|-----------------|------------------|-------------------|
| VEHICLE CARRIER | 19 | \$1.422,74 |
| FERRY | 7 | \$1.064,12 |
| RO-RO | 6 | \$544,00 |
| SMALL DRY | 6 | \$96,00 |
| TANKER | 2 | \$0,00 |
| LNG | 1 | \$38,44 |
| Total | 41 | \$3.165,30 |

avere un ruolo centrale (attraverso la terzietà delle associazioni di rappresentanza) nei Comitati di Gestione.

3. Transizione energetica. La portualità italiana deve essere messa in grado di sviluppare una reale capacità di autoproduzione di energia elettrica da fonti rinnovabili e hub di produzione/distribuzione di carburanti alternativi: ciò non solo per garantire l'attrattività al mercato dello shipping ma anche per sviluppare processi produttivi di fonti energetiche funzionali alle altre modalità di trasporto (treni e camion) e per i territori/collettività limitrofi. La proposta che Assi-terminal ha elaborato insieme ad altre 8 associazioni di settore per creare reali presupposti di sviluppo delle CERP va in questo senso.

4. Regole. Un "sistema" efficace deve partire dal presupposto di avere regole condivise sulla base del quale operare. Non possono

continuare a sussistere regolamenti sulle concessioni diversi da porto a porto, che determinano metriche di calcolo di canoni concessori diversi e criteri di assegnazione di concessioni nonché di autorizzazioni diverse.

L'emanazione dei dm 202/22 e 110/23 non va nella direzione auspicata. Va anzi 9in "direzione ostinata e contraria".

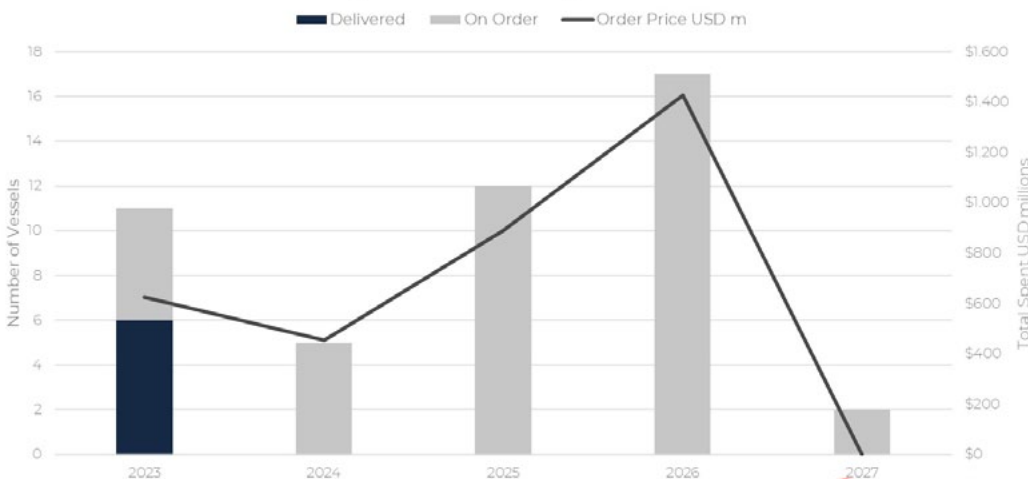
5. Lavoro. Circa la regolamentazione del lavoro portuale, se si intende mantenere il modello attuale discendente dalla corretta applicazione delle norme di cui agli artt. 16. 17 e 18 della L. 84/94 (che ha dato ampia prova di tenuta ed attualità). Se si creasse anche su questi aspetti una cabina di monitoraggio a livello centrale sarebbe certamente auspicabile.

Avviare la revisione della normativa del dlgs 272/99 sulla sicurezza del lavoro in ambito portuale, tenendo conto del documento tecnico già elaborato in passato presso il MIT.

Inoltre, per agevolare il ricambio generazionale (la media anagrafica nel nostro settore vede più del 50% dei lavoratori con + di 50 anni), si deve procedere ad avviare il fondo per il prepensionamento dei lavoratori portuali (prevedendone un possibile potenziamento in termini di risorse finanziarie)

si deve procedere all'individuazione di alcuni profili del lavoro portuale tra i lavori usuranti rendere strutturale (rivedendone magari i presupposti) i principi che prevedono la possibilità, in capo alle ADSP, di mettere a disposizione risorse economiche per la formazione e prepensionamento dei lavoratori portuali. ■

Italy Fleet Delivery Schedule



Source: VesselsValue Dec 2023

*presidente
Gen. Claudio
Graziano

“ FAVORIRE LA NASCITA DI UNA POLITICA INDUSTRIALE PER IL SETTORE DELLA NAVALMECCANICA”

Il 2023 si conferma un anno di significativi cambiamenti e di evoluzione per l'industria navalmeccanica italiana, grazie a trend quali la transizione energetica e digitale che hanno orientato le attività del settore verso lo sviluppo di tecnologie avanzate, in risposta agli obiettivi fissati dall'IMO e dall'Unione Europea. Questo, nonostante i recenti eventi geopolitici e le sfide legate alla catena di approvvigionamento abbiano avuto un impatto diretto sui prezzi delle materie prime e sui costi di produzione.



A livello globale, nei primi nove mesi dell'anno, si è registrata una buona performance di settore trainata dal perfezionamento di numerosi ordini multipli per navi di grande dimensione. Si assiste infatti a un aumento degli ordini acquisiti dell'8% circa, in termini di volumi, rispetto al 2022. A un'analisi più dettagliata si nota come l'andamento positivo sia eterogeneo nei vari segmenti di mercato.

La navalmeccanica italiana sta rispondendo positivamente alle sfide legate a digitalizzazione e decarbonizzazione nel settore marittimo, con la realizzazione di navi verdi e ad alto valore aggiunto. La rivoluzione tecnologica si declina non solo nell'integrazione di dotazioni avanzate a bordo nave, ma anche nell'applicazione di innovazione tecnologica ai processi produttivi. Il settore cruise testimonia al meglio questo orientamento, come dimostrano i nuovi ordini recentemente acquisiti da cantieri italiani, che integrano, tra gli altri, sistemi di propulsione ibrida e che potranno utilizzare carburanti alternativi, quali LNG e idrogeno.

Il settore della difesa si inserisce coerentemente nella tendenza di sviluppo di una flotta innovativa e l'attuale scenario geopolitico ha senz'altro contribuito all'incremento della domanda di navi militari dotate di elevati standard tecnologici e di sicurezza. Il segmento della costruzione navale militare costituisce terreno fertile di sviluppo, anche grazie alla crescita prevista del 10% entro il 2023 nel budget destinato alla difesa a livello europeo, in risposta alle crescenti sfide che l'UE si trova a fronteggiare.

Il 2023 ha inoltre rappresentato

un punto di svolta per tutta l'economia del mare, inclusa l'industria navalmeccanica, grazie all'approvazione del Piano del Mare. Riconoscendo la strategicità della risorsa mare per lo sviluppo economico del Paese, il Comitato Interministeriale per le politiche del mare ha approvato uno strumento di programmazione delle politiche del settore marittimo per il prossimo triennio. Questo rappresenta un ottimo punto di partenza e solo un primo tassello nei piani di sviluppo futuro della Blue Economy.

In tale contesto, Assonave ha ridefinito la propria strategia all'interno di un disegno condiviso a livello europeo. L'industria navalmeccanica rappresenta un'infrastruttura chiave e un fattore abilitante per l'autonomia strategica europea e italiana di lungo periodo. La mission sarà il rafforzamento della filiera navalmeccanica nazionale, anche nei comparti emergenti dell'offshore e della subacquea, creando le condizioni per promuovere un'industria navalmeccanica italiana sempre più competitiva, tecnologicamente avanzata e sostenibile.

La sfida per il 2024 sarà quindi il saper integrare e implementare un piano di azione, volto a favorire la nascita di una politica industriale per il settore della navalmeccanica che si articoli intorno a tre direttrici: assicurare parità di condizioni di mercato; supportare lo sviluppo della capacità produttiva italiana e puntare a una maggiore efficienza produttiva, al fine di assicurare la produzione nei segmenti di mercato necessari a raggiungere l'autonomia strategica del Paese. ■

*presidente
Rodolfo
Giampieri

“SERVONO VISIONE E CORAGGIO PER SFRUTTARE LE OPPORTUNITÀ CHE SI STANNO CREANDO”

Andamento porti italiani. Vorrei aprire il mio discorso ricordando che quando si parla di mare di portualità vuol dire anche parlare di economia reale. Significa vedere anche i visi delle lavoratrici e dei lavoratori, vedere le attrezzature, le banchine. Per questo motivo è un argomento che va trattato con grande rispetto e attenzione.

Il Mediterraneo è tornato al centro delle rotte e, in quest'ottica, l'Italia diventa strategica, sia per destino geografico che per capacità di reazione. Per questo motivo, oggi serve più che mai visione e coraggio nelle scelte da effettuare per sfruttare le opportunità che si stanno

creando. In questi anni ci siamo trovati di fronte a una realtà che probabilmente era stata sottovalutata - la delocalizzazione delle attività ha creato, nei momenti più intensi e difficili, problemi nell'approvvigionamento di alcune materie prime e ciò ha portato le imprese alla rivalutazione delle scelte commerciali precedenti, creando il fenomeno che chiamiamo near-shoring e re-shoring (preferisco dire; l'accorciamento della catena logistica).

La portualità italiana ha registrato un incremento dei traffici nel 2021, e nel 2022 sembrava stabilizzarsi. Purtroppo, il 2023 (caratterizzata da una nuova guerra Israele-Palestina) regi-

stra dei cali generalizzati per quanto riguarda la movimentazione delle merci che, con una situazione di riduzione sostanziale dei consumi, è destinata a proseguire senza interventi strutturali a favore dei consumatori. In questo contesto, e in generale quando parliamo di traffici dobbiamo iniziare a superare il concetto che soltanto i contenitori siano indici della rilevanza di un porto. I contenitori sono un segmento di traffico come lo fanno anche le merci ro-ro, le rinfuse e i passeggeri (traghetti e crociere). Proprio perché stiamo parlando di economia reale fatta da persone, attrezzature e servizi, dobbiamo orgogliosamente annovera-



re tutte le tipologie di traffico come essenziali e strategici per i nostri porti.

Sviluppi 2024 con cenni alla riforma:

Le infrastrutture. Gli investimenti a disposizione a favore della portualità li lasciamo alle generazioni future. In questo senso lavoriamo verso un futuro sostenibile e inclusivo. In questo senso ci auspichiamo di ritrovare, unitamente ad una attualizzazione del sistema dei porti, di poter affrontare le future sfide con una semplificazione robusta, razionale e intelligente. La semplificazione è necessaria per garantire l'apertura dei cantieri e realizzare le opere previste dalle diverse fonti di finanziamento.

La futura portualità. In questo contesto di trasformazione anche le AdSP dovranno adattarsi per garantire competitività. Appare chiaro che l'infrastruttura dovrebbe rimanere di natura pubblica, confermando come è nella consuetudine (con le concessioni demaniali marittime/l'investimento del privato). È anche importante mantenere i porti rilevanti sotto il profilo commerciale all'interno del novero delle Autorità evitando concorrenze interne al Paese che creano soltanto danno.

Le persone e il lavoro: Un Paese che vuole crescere deve decidere e non rinviare. Tutto questo significa molto lavoro. E la parola "lavoro" mi porta ad aprire uno dei temi a me più cari, l'importanza che ha l'attività lavorativa, e il valore dell'occupazione stabile. L'ho detto in premessa, i porti sono stati e sono sempre operativi grazie alle lavoratrici e ai lavoratori.

E, se vogliamo essere protagonisti del nuovo mondo, che coinvolge anche tutte le lavoratrici e i lavoratori, dobbiamo partecipare ai processi di rinnovamento. Un rinnovamento che passa dalla transizione ecologica e digitale, ma non solo. E, sempre più, con l'innovazione digitale e tecnologica ci troviamo di fronte a professioni, quelle del lavoro portuale e della logistica avanzata, di altissimo livello che si aprono con decisione all'impiego di giovani e alla parità di genere. Questa trasformazione dovrà affacciarsi all'abbattimento delle disuguaglianze proprio per la sua vocazione tecnologica che deve essere gestita e non subita. Porti e territori. I porti sono trainanti nel cambiamento radicale cui assistiamo e nel contesto del rapporto con i territori (le città in cui si trovano) diven-

tando quello intorno a cui ruota anche la transizione ecologica del nostro Paese. Una tendenza che ha trovato un'accelerazione, ovvero un "cambio di passo" volto a garantire rispetto dell'ambiente e una migliore vivibilità. Nell'agenda politica globale si è dunque nel tempo concretizzata l'idea che i traffici commerciali debbano diventare il più possibile fluidi, interconnessi e sostenibili, a vantaggio della salute umana e della salvaguardia ambientale -stiamo parlando di logistica moderna. Non ci sono dubbi che i fondi messi a disposizione e la trasformazione in atto rende i porti i perfetti traghettatori dello sviluppo sostenibile in tutte le sue accezioni.

E sul dialogo necessario nei e con i territori, vorrei ricordare che Porti e città, soprattutto nel contesto italiano, non possono che procedere insieme nella transizione ecologica e nello sviluppo. I porti sono nelle città (o forse con le città nei porti!) e questo è un dato che contraddistingue la nostra Nazione. Mai come adesso vi è la necessità di un forte dialogo con i territori, perché è impensabile che un porto possa svilupparsi in contrasto con le comunità circostanti e l'ecosistema portuale. ■

WWW.NOVASYSTEMS.IT

BEONE. THE FUTURE IS CONNECTION

GLOBAL FORWARDING SOLUTION

Il nostro futuro dipende dalle azioni intraprese oggi. BeOne Global diventa multi-azienda e multi-trasporto per creare nuove sinergie tra persone, luoghi ed esperienze. Chi sceglie la soluzione di Nova Systems non cerca un semplice software per la logistica e le spedizioni internazionali: imprese della supply chain sempre più interconnesse, che scambiano dati in modo rapido e sicuro, da ogni angolo del mondo e all'insegna di servizi tecnologici innovativi e sostenibili. Supera i confini con BeOne Global. Il futuro inizia oggi.

beone by NS
GLOBAL FORWARDING SOLUTION
MEMBER OF LEVIA GROUP



NOVA SYSTEMS È VINCITRICE DEL PREMIO "LOGISTICO DELL'ANNO" - EDIZIONE 2023 - ASSEGNATO DA ASSOLOGISTICA



*presidente
Carlo
De Ruvo

“NON CONVIENE PARLARE DI BILANCI, MEGLIO PROIETTARSI VERSO IL FUTURO”

In una fase come quella attuale, caratterizzata da una profonda crisi economico-sociale, non conviene tanto parlare di bilanci, ma riteniamo sia più giusto proiettarsi verso il futuro, affinché dalle difficoltà nascano nuove opportunità.

Confetra segue con attenzione i lavori in corso in Europa, in particolare sui temi dell'intermodalità e dell'Unione doganale. La Commissione europea ha finalmente pubblicato la proposta di modifica della direttiva sul trasporto intermodale, anche se, senza entrare nel merito dei suoi problematici contenuti, non possiamo non esprimere forti riserve sui tempi coi quali si è proceduto alla sua presentazione, che non lasciano margini sufficienti alla definitiva approvazione, entro la fine dell'attuale legislatura,

di uno strumento strategico per favorire il trasferimento modale delle merci dalla strada al trasporto su rotaia, sulle vie navigabili e su quello marittimo a corto raggio.

Sulla riforma del Codice Doganale dell'Unione, attualmente in corso, riteniamo che i contenuti seguano sostanzialmente una direzione condivisibile di semplificazione delle procedure e di riduzione degli oneri per le imprese.

A livello nazionale Confetra sta seguendo diverse riforme avviate quest'anno, quali l'autonomia differenziata e la riforma portuale, ma anche temi più generali riguardanti la concorrenza nel comparto logistico.

La disciplina dell'autonomia desta forte preoccupazione nelle imprese di trasporto e logistica, poiché include, tra le

materie oggetto del possibile trasferimento di competenze alle Regioni, anche infrastrutture, porti e aeroporti, con il rischio di una frammentazione del sistema e delle politiche di investimento e di regolazione.

Sulla riforma portuale sarebbero da evitare cambiamenti degli attuali assetti istituzionali delle ADSP, come ulteriori accorpamenti e privatizzazioni, ma puntare al rafforzamento della regia nazionale, già prevista dalla normativa vigente, ponendo grande attenzione sulla digitalizzazione della filiera logistica e la semplificazione burocratica, tenuto conto di quanto previsto dal PNRR.

Sulla concorrenza è necessario monitorare con più attenzione i processi di integrazione verticale e orizzontale nel trasporto e nella logistica, che sono certa-



mente necessari per l'efficienza e la qualità dei servizi, ma possono incidere sensibilmente sugli equilibri competitivi tra imprese operanti nei singoli segmenti di attività e sul loro accesso ai relativi mercati dei servizi. Servono misure di regolazione economica preventiva dei mercati logistici e di trasparenza e di regolarità degli operatori, per evitare barriere, cartelli, comportamenti scorretti, inefficienze e rendite.

Una battaglia che Confetra porta avanti da tempo - e che ad oggi parzialmente si è risolta solo per l'autotrasporto merci - riguarda la competenza regolatoria dell'ART (Autorità di Regolazione dei Trasporti), dalla quale vanno escluse anche tutte le attività di trasporto, movimentazione logistica e spedizione delle merci, liberalizzate e già regolate dal MIT e da altre Amministrazioni competenti. Ci auguriamo che nel 2024 si arrivi finalmente ad una positiva conclusione della vicenda. Un altro tema che Confetra ha sempre posto al centro del dibattito è quello della formazione professionale, che in particolare nella logistica riveste un ruolo sempre più importante, anche in considerazione della oramai cronica carenza di figure professionali fondamentali, come ad esempio autisti,

responsabili di magazzino e spedizionieri internazionali. Per incentivare la formazione e agevolare la ricerca di figure adeguate alle proprie necessità, bisognerebbe mettere maggiormente in contatto scuole e imprese: oggi è molto complicato far arrivare a un giovane informazioni sui fabbisogni occupazionali di tante figure professionali del trasporto e della logistica considerate, spesso a torto, poco attrattive, mentre un grande aiuto in tal senso potrebbe arrivare proprio dalle Scuole Professionali, dagli Istituti Tecnici e dagli Istituti Tecnici Superiori, nel prevedere anche queste specializzazioni nei loro orientamenti formativi e interessare i giovani a queste opportunità lavorative. Al riguardo il disegno di legge sull'istituzione della filiera formativa tecnologico-professionale, attualmente all'esame parlamentare e che si collega alla più generale riforma degli istituti tecnici e professionali prevista dal PNRR, sembra andare nella giusta direzione.

Per quanto riguarda infine la grande sfida della sostenibilità, nel 2023 le imprese di trasporto e logistica hanno mostrato una maggiore attenzione verso la transizione ambientale nonostante, relativamente alle politiche e agli strumenti da

adottare, siamo ancora lontani dall'aver un quadro di riferimento certo e stabile nel tempo rispetto a un cambiamento necessariamente impostato sul lungo periodo e con costi pubblici e privati rilevanti. Infatti, molte aziende, seppur interessate al tema, non sanno ancora esattamente come orientarsi sulla sostenibilità, mentre c'è l'esigenza di capire quali tecnologie utilizzare e quali costi dover sostenere. Le istituzioni dovrebbero cercare di rendere più chiaro il quadro, approfondire, su settori molto complessi come il trasporto e la logistica, gli elementi di base per poter procedere a una effettiva decarbonizzazione delle loro attività. Come abbiamo sottolineato recentemente durante la nostra ultima Assemblea pubblica dedicata proprio alla sostenibilità, per andare verso la transizione verde della logistica bisognerebbe innanzitutto partire da un progetto nazionale di sperimentazione nei centri urbani e metropolitani di decarbonizzazione della distribuzione delle merci, dove la concentrazione di emissioni è più forte, ma le tecnologie per ridurle sono già disponibili. Tale iniziativa sarebbe certamente utile e propedeutica alla complessiva politica di transizione energetica. ■



**IL VOSTRO FUTURO
È SULLA NOSTRA ROTTA**

Scegli Siat Assicurazioni, compagnia leader del mercato nel settore Trasporti e Aviazione.

Affidati alla prima compagnia italiana interamente dedicata all'assicurazione trasporti.

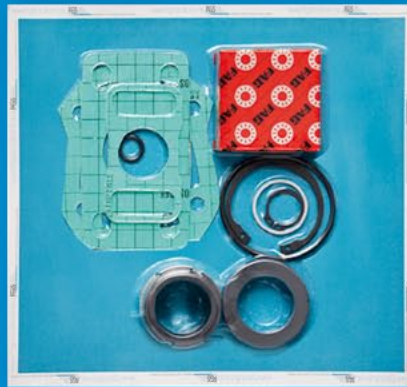
Nata a Genova oltre cinquant'anni fa, Siat abbina elevata professionalità, consolidata esperienza ed una esclusiva componente tecnologica per garantire soluzioni su misura, fortemente innovative e digitali.

Per maggiori informazioni
siat@siatass.com - www.siat-assicurazioni.it

Seguici su

SALES AND MAINTENANCE

PUMPS AND ELECTRIC MOTORS



DOWNLOAD MYFGS APP



TRACK the state of your offers
and orders directly from your
smartphone in total autonomy.



*presidente P.T.
Mariella
Amoretti

“NECESSARIA UN’INCISIVA AZIONE PER AUMENTARE LA COMPETITIVITÀ DELLA BANDIERA ITALIANA”

Confitarma rappresenta, con la sua flotta diversificata, tutti i settori strategici per l’industria nazionale, fondamentale per l’approvvigionamento dei prodotti energetici del Paese, per la mobilità delle persone, nel settore del *leisure* e dei servizi ausiliari. Non solo, annovera anche diverse tipologie di naviglio che non fanno propriamente trasporto ma che sono in-

dispensabili per il sistema Paese e che portano lustro all’Italia nel mondo.

Da 122 anni Confitarma si fa interprete delle istanze dello shipping italiano, promuovendo allo stesso tempo la riscoperta della cultura marittima.

All’epoca dell’istituzione del Registro Internazionale la flotta italiana adibita al trasporto internazionale era destinata a

scomparire e solo grazie al Registro Internazionale abbiamo fermato l’emorragia di naviglio verso altre bandiere.

Oggi sta per compiersi una vera e propria rivoluzione, richiesta dall’Europa, nel modo di fare impresa marittima nel nostro Paese. Infatti, nel più ampio processo di conferma del regime di aiuti al trasporto marittimo (il Registro Internazionale e il



Tonnage Tax System) verranno estesi i suoi benefici anche al naviglio comunitario e dello Spazio Economico Europeo operato da imprese aventi stabile organizzazione in Italia.

Si tratta di uno strumento di competitività importantissimo, che mette l'Italia al passo con l'evoluzione dello shipping internazionale e che rafforzerà il sistema industriale armatoriale italiano nel sempre più agguerrito mercato internazionale con benefici diretti per il Paese e la sua economia.

Al contempo, Confitarma chiede che all'estensione si accompagni una necessaria e incisiva azione di semplificazione amministrativa e burocratica dell'ordinamento marittimo nazionale per aumentare la competitività della bandiera italiana.

Tra i temi di maggior rilevanza e urgenza vi è quello legato alla decarbonizzazione dello shipping e al sistema ETS (Emission Trading System) introdotto in Europa, la cui estensione al trasporto marittimo avrà un impatto economico-gestionale significativo sui costi dei servizi offerti. Al fine

di evitare distorsioni tra i mercati internazionali, auspichiamo un allineamento a livello mondiale su tale sistema di tassazione nonché il coinvolgimento di tutte le modalità di trasporto affinché non si generi, di fatto, una sleale concorrenza modale.

In tema di transizione green sarà importante che il Governo sostenga le imprese italiane in questo sforzo per evitare che l'industria marittima nazionale, notoriamente *capital intensive*, diventi meno competitiva nei mercati internazionali.

Confitarma ha più volte rappresentato ai vertici dell'Amministrazione di riferimento quanto è importante che il Paese accompagni l'armamento negli ingenti investimenti che ci aspettano per il rinnovo, refitting della flotta. In particolare, la necessità di salvaguardare le risorse destinate al settore attraverso il Fondo complementare, circa 430 milioni di euro e risolvere le criticità che hanno determinato il quasi totale mancato utilizzo delle stesse. Ci tengo, a tal proposito, a sottolineare con forza che tale scarso utilizzo delle risorse stanziate

dal primo Decreto non dipende in alcun modo da un mancato interesse dell'armamento verso l'incentivo ma, come fin dall'inizio abbiamo segnalato all'allora Governo, dalle rigidità contenute nella norma. Queste, di fatto, hanno escluso gran parte delle imprese nazionali e delle loro flotte. Auspichiamo un concreto cambio di rotta, in primis con l'apertura alla possibilità di costruire e ammodernare le nostre navi anche nei cantieri Extra-Ue.

L'Assemblea confederale del 13 dicembre ha unitariamente assegnato a Mario Zanetti e alla sua squadra composta dai quattro Vice Presidenti, Cesare d'Amico, Guido Grimaldi, Lorenzo Maccacena e la sottoscritta la guida per il quadriennio 2024-2028 della nostra Associazione.

Siamo certi che il Presidente Zanetti saprà affrontare con equilibrio ed attenzione le grandi sfide che attendono lo shipping.

Confitarma è pronta, come sempre, a fare la sua parte al fianco delle Istituzioni per innovare, ulteriormente efficientare e promuovere il nostro settore, strategico per il Paese. ■

CIRCLE GROUP CHIUDE UN 2023 DI IMPORTANTI PROGETTI STRATEGICI E GETTA LE BASI PER IL FUTURO

Con il 2024 alle porte, è tempo di ripercorrere le tappe più importanti dell'anno appena trascorso. Per Circle Group, specializzato in analisi e soluzioni per l'innovazione e la digitalizzazione del settore portuale e della logistica intermodale, il 2023 è stato un anno ricco di soddisfazioni. Nei primi mesi l'azienda ha chiuso due importanti contratti per la fornitura delle piattaforme Milos® MTO e MasterSPED® rispettivamente con un operatore logistico ed uno doganale.

Contemporaneamente, i Port Community Services vengono scelti da quattro importanti Porti del Mediterraneo, quale soluzione centrale di digitalizzazione e di interoperabilità tra gli attori della comunità portuale, in linea con la strategia "Connect 4 Agile Growth".

Per concludere il primo semestre, Circle Group si è aggiu-

dicato il progetto eFTI4EU, finanziato nell'ambito del programma *Connecting Europe Facility* per un valore di circa €560.000.

Nella seconda metà dell'anno, il Gruppo ha lanciato sul mercato due nuovi prodotti Milos® *MTO Planning Optimization* e *Best Trucker Selection* che rientrano nella Linea di Business "Optimisation & Artificial Intelligence", a supporto di un Ecosistema 5.0 che combina insieme uomo - macchina - ambiente.

Forte della propria esperienza decennale in materia di corridoi internazionali, IoT, semplificazione doganale e smaterializzazione documentale Circle ha preso parte a due missioni internazionali rispettivamente in Marocco ed in Egitto, per contribuire a creare uno strumento logistico multimodale tra Africa e centro Europa.

A inizio ottobre, grazie alla controllata Magellan Circle, il Gruppo si è aggiudicato la gara indetta dall'EMSA per realizzare uno studio di fattibilità sullo Sportello Unico Marittimo per un gruppo di paesi mediterranei extraUE, tra cui l'Egitto. Contestualmente sta continuando a collaborare con alcuni partner

per lo sviluppo di soluzioni digitali per il trasporto multimodale (e-CMR).

Si chiude un anno che ha gettato le basi della nuova ulteriore rivoluzione che ci aspetta nei prossimi anni e di un percorso di integrazione con il paradigma 5.0 che va ad aggiungersi alla roadmap di Gruppo.



Sede legale: Via Cantore 6/4
Genova

Sede Operativa: Strada Vecchia
Reale snc, Interno 6/4,
Bosco Marengo (AL)



La struttura è in grado di offrire una vasta gamma di servizi terminalistici, dal ritiro dei pieni in import alla consegna di container in export per l'imbarco alla sosta degli stessi presso il nostro piazzale in caso di ritardo/perdita nave o altri problemi il piazzale dispone anche delle collonine per l'allaccio dei reefer. La nostra attività principale consiste nel riempimento e svuotamento container di merce varie.

Disponiamo di mezzi con portata variabile dai 35 q.li a 45 tons per la movimentazione di container pieni e vuoti, coils, teste code, tubi di acciaio, alluminio, billette, lingotti... Ci occupiamo anche di trasporti su strada, operazioni doganali e magazzinaggio merce.



CONTATTACI

+39 0131298475

*presidente
Alessandro
Pitto

“NON INTERVENIRE SULLA SEMPLIFICAZIONE SIGNIFICA VANIFICARE MILIARDI DI EURO IN INFRASTRUTTURE”

In questo spazio dedicato ai colleghi e ai lettori del cluster marittimo-portuale, che ho il piacere di avere a disposizione, mi preme condividere alcune riflessioni sull'accesso tema della Riforma Portuale.

Si tratta, in effetti, di un tema che riguarda da vicino le imprese di spedizioni internazionali - che ho l'onore di rappresentare - nel loro ruolo di coordinamento dell'ecosistema logistico, un ruolo che si traduce nel lavoro quotidiano volto a garantire un servizio efficiente, di qualità e competitivo al cliente. Un servizio efficiente non può prescindere, tuttavia, dal buon funzionamento del sistema logistico che è composto da operatori, soggetti e da una rete infrastrutturale e immateriale di cui il sistema-porti è un asset

strategico.

Dunque, innanzitutto credo occorra tenere sempre a fuoco l'obiettivo: il dibattito sulla governance e sull'evoluzione del nostro sistema portuale deve continuare a essere animato dalla finalità di incentivare la competitività dei nostri scali portuali e attrarre traffici, valorizzando la nostra centralità nel Mediterraneo, rinnovata anche in ragione delle politiche di regionalizzazione e di near-shoring. Queste tendenze sono bene evidenziate anche nel Piano del Mare, licenziato la scorsa estate dal Comitato Interministeriale per le Politiche del Mare - CIPOM e pubblicato in Gazzetta Ufficiale lo scorso ottobre, con l'obiettivo di fare una programmazione organica di valorizzazione del ruolo

dell'economia del mare per il Paese. Il Piano tiene conto delle istanze veicolate dalle rappresentanze associative nelle audizioni convocate dalla Camera dei deputati.

In queste occasioni anche Fedespedit ha rimarcato l'importanza di poter contare su una governance a livello centrale unica, forte e politica. Una governance che abbia una regia nazionale e un respiro internazionale in grado di attrarre traffici e favorire i collegamenti con i mercati di riferimento, che favorisca un approccio di sistema per la definizione delle priorità, la pianificazione degli investimenti, il sostegno alla spinta competitiva del sistema Paese e la valorizzazione delle specificità del territorio contrastando una visione individualista e frammentata, la concorrenza tra scali portuali, la dispersione di risorse e l'incapacità di ottimizzare le sinergie che tuteli il sistema portuale come risorsa pubblica nella piena disponibilità dello Stato evitando il rischio di disperdere un patrimonio infrastrutturale ed economico al servizio del tessuto imprenditoriale del Paese.

Per fare questo crediamo sia necessario intervenire in primo luogo a livello di regole per rafforzare la governance in materia del Ministero delle Infrastrutture dei Trasporti quale istituzione in grado di coordinare lo sviluppo del sistema portuale secondo una visione organica di crescita del sistema logistico nazionale nel suo complesso, confermare la natura pubblicistica delle Autorità di Sistema Portuale, l'autonomia finanziaria e amministrativa delle stesse e il coordinamento a livello centrale che persegua



l'obiettivo di potenziare la competitività del sistema portuale nazionale.

Allo stesso modo, mi preme sottolineare l'importanza di interventi in termini di investimenti sul sistema portuale in grado di incidere direttamente sulla qualità e l'efficienza garantita dai nostri scali. Mi riferisco al macro-progetto di digitalizzazione della logistica e in particolare della rete portuale previsto dal PNRR con l'obiettivo di costituire un ecosistema logistico nazionale per favorire l'interscambio veloce, sicuro e affidabile dei dati tra operatori e pubblica amministrazione e alle attese semplificazioni amministrative previste dalla concreta attuazione delle ZES e ZLS e dello Sportello Unico Doganale e dei Controlli che in sperimentazione da oltre un anno rischia di cristallizzarsi in questa fase e trasformarsi in un'occasione mancata. A fianco di queste resta comunque l'esigenza di completare e realizzare gli investimenti infrastrutturali sui nodi portuali finalizzati anche all'incentivo delle soluzioni di intermodalità.

In questa sede, dobbiamo quindi ribadire con forza che

il dibattito sul tema della governance portuale non deve distogliere i decisori pubblici dal dedicare attenzione agli aspetti puramente operativi che incidono sull'efficienza degli scali portuali e in ultima analisi sulla loro capacità di attrarre traffici. Ancora oggi, troppi scali italiani sono afflitti in maniera ormai endemica da problemi burocratici, lentezza nelle procedure di controllo, carenza di personale preposto alle verifiche sulle merci, assenza nel coordinamento fra i vari enti di presidio. Mi rendo conto che questi siano temi poco attraenti dal punto di vista mediatico e a fatica catturano l'attenzione dei nostri interlocutori istituzionali, ma non per questo sono meno cruciali nell'assicurare competitività ai nostri porti.

Anzi, non porre mano una volta per tutte al tema della semplificazione ed efficientamento della farraginosità burocratica portuale, significa vanificare almeno in parte i miliardi di euro che faticosamente il nostro paese sta investendo in infrastrutture.

L'ultima rilevazione del Port Liner Shipping Connectivity Index - PLSCI - indice calcolato,

con periodicità trimestrale, da UNCTAD che misura il grado di integrazione di 900 porti nel Mondo nella rete dei trasporti marittimi globali, restituisce un quadro sulla portualità italiana che deve richiamare operatori e Istituzioni a costruire insieme una nuova strategia di crescita del Sistema Portuale nazionale per il 2024. Nel II° trimestre del 2023 il porto italiano con la migliore connessione globale è Gioia Tauro (primo porto nazionale per il transhipment) - al 33° posto, seguito da Genova - primo porto nazionale container - al 48° e Spezia all'86°. Davanti a noi Rotterdam, Anversa, Amburgo, e Valencia, Tanger Med, Algeiras, Barcellona, Pireo e Port Said. A partire da queste evidenze siamo assolutamente fiduciosi che il MIT, come già più volte dichiarato dal Viceministro Rixi, prosegua il lavoro di dialogo e raccolta di istanze dagli operatori che animano il sistema portuale del Paese, delle rappresentanze e delle autorità competenti al fine di raggiungere prima della fine del prossimo anno l'obiettivo di una nuova riforma che possa segnare l'inizio di una nuova fase della portualità italiana. ■

AL SERVIZIO
DELL'ITALIA

— anche a Natale —

Merry Christmas

AND HAPPY NEW YEAR

ASSARMATORI



assarmatori.eu

REPAIR & MAINTENANCE WORLDWIDE



ELIGROUP[®]
naval service network

OUR SERVICES

- ELECTRICAL & ELECTRONIC SYSTEMS
- COMMUNICATION SYSTEMS
- GREEN SHIP SYSTEMS
- SECURITY SYSTEMS
- NEW BUILDINGS

Member of CISQ Federation



CERTIFIED MANAGEMENT SYSTEM
ISO 9001 - ISO 14001
ISO 45001



+39 081 563 45 91



info@eligroup.net



www.eligroup.net

*presidente
Alessandro
Santi

“LA CENTRALITÀ DEL CLUSTER MARITTIMO È DIVENTATA COME PER INCANTO UN VALORE STRATEGICO”

Un anno fa, da queste colonne, denunciavamo una sorta di senso d'impotenza nel formulare previsioni per l'economia mondiale e in particolare per l'interscambio via mare e quindi l'intero settore dello shipping. Ma all'insegna del “peggio deve ancora arrivare”, focalizzavamo comunque l'attenzione su quanto stava accadendo nel nostro paese e sui rischi cogenti di una massiccia fuga di navi dai nostri porti, ancora affetti da nanismo, dispersione di ri-

sorse e pressione della burocrazia.

Oggi possiamo affermare che il peggio non solo è arrivato e che le prospettive per il futuro sono tanto imprevedibili quanto contrassegnate da indicatori tutt'altro che positivi.

La guerra in Israele e nella Striscia di Gaza ha infiammato tutti i Paesi del Medio Oriente e del Nord Africa rendendo ulteriormente precari e fragili gli equilibri anche del Mediterraneo. I sogni di un *reshoring* o di un *near shoring* che avrebbero accorciato la catena logi-

stica, grazie all'insediamento di imprese industriali, a titolo di esempio della componentistica del comparto *automotive*, in Paesi del Magreb, hanno trovato conferme solo marginali e di certo oggi il processo di riscrittura della globalizzazione risulta essere più complesso che mai.

Alzando ulteriormente l'asticella di un'analisi che, per la rapidità dei cambiamenti in atto, non può basarsi su nulla di definitivo, un dato positivo nel nostro Paese, ma anche a livello internazionale,



sta tuttavia emergendo prepotentemente: il ruolo del mare e di tutta l'economia e gli intercambi che dal mare dipendono, sia nello scenario geopolitico mondiale, sia nella definizione di nuovi equilibri, a oggi precari, nell'interscambio mondiale di merci.

E per la prima volta dopo decenni in cui categorie come quella degli agenti marittimi erano scarsamente ascoltate e considerate alla stregua di piccole Cassandre di periferia, la centralità del cluster marittimo è diventata come per incanto un valore strategico essenziale dal quale politica, impresa ed economia non possono prescindere se vogliono affrontare le sfide di anni che si preannunciano a dir poco tempestosi.

Non è un caso quindi che, sia pure con una formula a efficacia ridotta, il governo italiano abbia deciso di dotarsi di un Ministero del mare e non è parimenti un caso che si torni a parlare della necessità di una regia seria e centrale dei porti italiani che consenta di con-

centrare le risorse in un disegno strategico di sviluppo che sia di effettivo sostegno per il tessuto economico del Paese nel suo complesso. Riforma che potrebbe vedere la luce già nei prossimi mesi e che ci auguriamo si concentri sulla sostanza e non sulla forma, e non si riduca solo a cambiare i nomi delle scatole o, peggio, ad aumentarne il numero, nella catena di governance dei porti e della marittimità italiana.

Ma da alcune settimane si sta facendo strada anche un altro pensiero forte, che potrebbe condurre a una riflessione globale delle politiche spesso oltranzistiche sulla transizione energetica. Dopo che per decenni il nucleare è stato considerato il grande Satana, muovendo piazze e cortei e diventando una scelta reietta per molti Paesi, Italia in primis, la COP28 sul clima ha rivalutato questa opzione, e, anche se in modo goffo, ha rimesso in gioco il bando all'utilizzo delle fonti fossili di energia.

Un segnale forte specie per un'Europa che su queste ma-

terie strategiche (includendovi l'acciaio e l'*automotive*) ha fatto "un passo più lungo della gamba" che rischia di penalizzare in modo letale il suo tessuto economico a fronte di un'inerzia pressoché totale degli altri continenti, Asia e Africa in primis, che stanno inesorabilmente minacciando l'ambiente permettendoci di sventolare la bandiera dell'elettrico.

Di certo - e ribadisco che le previsioni e gli obiettivi potrebbero essere rovesciati nel giro di pochi mesi - il tema di una revisione dei dogmi della transizione energetica, dominerà il dibattito generale e forse come sempre si potrà dire che lo shipping e la portualità hanno contribuito ad accendere un faro sul tema. Tutto questo potrà essere esaltato se le prossime elezioni europee sanciranno un cambiamento nel pensare comune di cittadini europei per la prima volta, dopo decenni, costretti a fare i conti con ansie e preoccupazioni che sembravano essere, erroneamente, confinate nella memoria. ■



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sicilia Occidentale

Abbiamo pianificato, progettato,
investito, realizzato e aperto

Abbiamo assicurato trasparenza,
fiducia e un futuro sostenibile

Abbiamo creato legami
tra porti, città e persone

**Siamo l'Autorità
di Sistema portuale
del Mare di Sicilia occidentale**

www.adspalermo.it



PORTO DI PALERMO



PORTO DI TRAPANI



PORTO EMPEDOCLE



PORTO DI LICATA



PORTO DI TERMINI IMERESE



PORTO DI GELA

C'è un nuovo
gioiello nel Mediterraneo.

IM MEDIA

NEREA

L'Isolana con il cuore Green



SCOPRI DI PIÙ SU:
carontetourist.it

GRUPPO CARONTE & TOURIST



*presidente
Mario
Mattioli

“IL 2023 È STATO UN ANNO IMPORTANTE PER L'ECONOMIA BLU DEL NOSTRO PAESE”

Stiamo vivendo un periodo molto complesso e di grande instabilità che, prima a causa della pandemia da Covid o poi con il ritorno della guerra in Europa e nel Medio Oriente, condiziona tutte le attività in un quadro di tensioni geopolitiche sempre più aspre. Tutto questo si innesta in un contesto di transizione ecologica ed energetica che condiziona tutti i settori che compongono la blue economy.

In questo contesto, il 2023 è stato un anno importante per l'economia blu del nostro Paese. Innanzitutto, il Piano del Mare, voluto dal Ministro per le Politiche del mare, Nello Musu-

meci, e redatto dal Cipom con il contributo di attori pubblici e privati che operano nel sistema mare, delinea le linee guida per lo sviluppo strategico delle filiere che compongono l'economia del mare. Un primo passo molto apprezzato dalla Federazione del mare, che costituisce il cluster marittimo italiano per dare rappresentanza unitaria al mondo marittimo del Paese, per consentirne l'apprezzamento come fattore di sviluppo e affermarne la comunanza di valori, di cultura e di interessi, che scaturisce anche dal costante confronto con l'esperienza internazionale.

Per rendere ancor più efficace la

sua azione e per rafforzare sempre più la rappresentanza di tutta l'economia marittima presso le Istituzioni, l'opinione pubblica e le altre realtà associative, in Italia e all'estero, la Federazione del Mare nel corso del 2023 ha avviato la revisione del suo Statuto, approvato all'unanimità lo scorso 26 settembre. Il 28 novembre, l'Assemblea ha eletto i componenti del Consiglio e a breve verranno completati gli altri organi. Sono particolarmente onorato del fatto che tutte le associazioni aderenti hanno manifestato la volontà di rinnovare il mio mandato di Presidente per i prossimi tre anni.



Ricordo che quasi tutte le organizzazioni industriali del settore marittimo-portuale italiano aderiscono alla Federazione e, grazie al suo carattere di inclusività, la Federazione accoglie anche enti che operano nella formazione marittima e nel diritto marittimo nonché comparti vicini, come quello dell'energia. Inoltre, la Federazione è membro dell'European Network of Maritime Cluster (ENMC), che rappresenta i cluster marittimi europei, e con il Vicepresidente Claudio Graziano, Presidente Assonave, detiene una delle quattro vicepresidenze. Per dare ampia risonanza a tutte le tematiche che riguardano il mare, a livello nazionale, la Federazione ha firmato un Memorandum di Intesa con Cluster BIG (Cluster Tecnologico Nazionale "Blue Italian Growth"), grazie al quale, oltre a promuovere attività per la divulgazione del valore dell'economia blu abbiamo partecipato insieme a importanti bandi europei suddividendoci responsabilità e specializzazioni per ottenere benefici per le nostre imprese e le loro professionalità. Il MOU con Marevivo prevede

programmi e iniziative congiunte volte a promuovere attività di educazione e valorizzazione ambientale e difesa del mare. La Federazione ha attivamente sostenuto l'approvazione della legge Salvamare e dei suoi decreti attuativi. Inoltre, al fine di rafforzare una cooperazione concreta e operativa sulla blue economy tra Italia e altri paesi, la Federazione, insieme a stakeholder italiani, organizzazioni pubbliche e private, università e istituti di ricerca, dal 2020 detiene la presidenza e la segreteria generale del Comitato Italia-IORA (*Indian Ocean Rim Association*), nel luglio 2023, in linea con la WestMed Maritime Cluster Alliance ha firmato un accordo con il Cluster Maritime Mauritanien per facilitare la cooperazione tra i cluster marittimi nel Mediterraneo occidentale e sta lavorando per una cooperazione rafforzata con l'Associazione degli Stati Caraibici. Nel corso del 2023 è proseguita la collaborazione con il Ministero degli Esteri, in particolare ospitando il primo Bilaterale Italia-Francia sull'azione dello Stato in Mare, nel quadro del Trattato del

Quirinale, che ha riunito rappresentanti di vertice di alcune delle principali amministrazioni con responsabilità marittime dei due Paesi, e ha partecipato, insieme a ENMC, alla Conferenza "Healthy and Protected Oceans" a margine della UN Stocktaking Conference, FAO, e a numerosi incontri a Bruxelles con la DGMARE. Queste sono soltanto alcune delle attività promosse dalla Federazione per creare sinergie volte ad aprire a modalità operative diverse e a confronti internazionali costruttivi per un impatto positivo per tutto il Paese. Ci aspettano anni di intenso lavoro durante i quali avremo la possibilità di proseguire il percorso iniziato e di rafforzare le strategie e le progettualità del mondo del mare al servizio del territorio e grazie alla nuova governance, Federazione del Mare potrà giocare un importante ruolo per restituire centralità all'economia del mare, che rappresenta il 9% del PIL italiano, ed essere ascoltata per partecipare concretamente alle prossime scelte politiche sia a livello nazionale che europeo. ■





BUNKEROIL

One partner, global services.

NAVIGA SENZA LIMITI.

Con Bunkeroil hai accesso a **bunkeraggio** e **lubrificanti** navali in tutti i mari d'Italia e nel mondo.

Carburante di qualità, prezzi accessibili e un'esperienza di oltre **40 anni** nel bunkeraggio al tuo servizio.



BUNKEROIL.IT

+39 0586 219214

bunker@bunkeroil.it

*presidente
Luigi
Merlo

"SERVE UN MINISTERO DEL MARE CHE DIFENDA I VALORI INDUSTRIALI E PRODUTTIVI DEL SISTEMA PAESE"

L'Italia, forse, ha scoperto i porti e la logistica, ma specialmente ha scoperto il mare, inteso come sistema articolato che rappresenta l'asse portante di un sistema economico basato essenzialmente su un flusso costante di importazioni ed esportazioni. E non è un risultato da poco per un Paese per decenni terrigno che ha considerato il mare come un valore ad assetto variabile. Il 2024 ora dovrà dimostrare che la conversione sulla via del mare non è solo uno slogan, ma si carica di misu-

re concrete ed efficienti in grado di incidere in modo permanente sulla strategia del Paese. Per la prima volta il Paese annovera un Ministero del Mare, ma ha bisogno di trasformare quella che è oggi un'idea o un auspicio, in un 'vero' Ministero del Mare, capace di agire con una visione globale sul rischio ambientale, e al contempo intervenire per dar impulso alla crescita del settore marittimo. Un Ministero del Mare che abbia reali competenze e forti connessioni con altri settori imprendito-

riali, tecnologici e ambientali. L'Italia, ma anche tutta l'Europa, si trova di fronte a cambiamenti epocali determinati dalle mutazioni climatiche, primo fra tutti quello relativo al rapido innalzamento delle acque. Un problema che la maggioranza dei cittadini ritiene sia confinato a Venezia e alla sua Laguna, ma che invece - come hanno dimostrato recenti mareggiate - riguarda tutte le coste italiane e tutti i porti italiani. Un esempio fra i tanti che potrebbero essere evocati per avvalorare la neces-



sità di una vera e propria cabina di regia del mare, che consenta al Paese di affrontare le emergenze e di sfruttare le opportunità. Se dal punto di vista ambientale l'elenco delle criticità che deriva dal cambiamento climatico è di tale magnitudo da far tremare le vene ai polsi di chiunque con buon senso comune si occupi di queste tematiche, l'Italia è oggi chiamata anche a difendere i suoi asset produttivi e industriali connessi con il mare, in primis l'industria cantieristica. La notizia che è stata costruita la prima nave da crociera interamente in Cina non ha suscitato le reazioni allarmate che avrebbe dovuto sollevare. Il fatto che la componente più low cost dell'industria cantieristica mondiale, per l'appunto quella cinese, si cimenti in un settore in cui l'Italia è leader e che richiede skill e professionalità specifiche, avrebbe dovuto far scattare più di un allarme, ma non è stato così. Come non pensare oggi a uno scenario in cui i colossi cinesi tenteranno di acquistare anche a prezzi enormemente alti quelle aziende dell'indotto cantieristico che garantiscono alle navi da crociera Made in Italy il valore aggiunto di stile, innovazione e qualità che è tipico della produzione italiana?

LUIGI MERLO

RIVOLUZIONARE LA POLITICA MARITTIMA ITALIANA

Il rischio di perdere il più importante asset industriale che l'Europa, e segnatamente Italia e Francia, erano riusciti prima a generare, quindi a difendere, è altissimo. Sulle rotte del Mediterraneo navigano già traghetti per il trasporto di passeggeri che sono stati realizzati in Cina; potrà accadere a breve anche con le navi da crociera, certo complesse, ma proprio per questo caratterizzate da professionalità e da specializzazioni aziendali che possono essere acquistate? Di queste tematiche auspichiamo possa occuparsi coordinando gli sforzi e le scelte un vero Ministero del Mare che sia in grado di varare azioni incisi-

ve su temi delicati come quelli relativi alla sicurezza in mare e alla difesa delle infrastrutture portuali, esposte ai cambi di scenario prospettati o già in essere per le mutazioni climatiche. Un Ministero del Mare che sappia anche coordinare gli altri dicasteri e schierare una forza compatta a difesa dei valori industriali e produttivi del sistema Paese. E ciò in forza di una politica e di una strategia marittima che, dopo decenni di quella che eufemisticamente si potrebbe chiamare "carenza di attenzione", deve diventare un elemento di forza e non una penalizzazione per il Paese e l'intera sua economia. ■



d'Amico

Across
the World

www.damicoship.com

CHAMELEONIC
INTELLIGENT
LUMINOUS
ANTIMICROBIAL

JUST HANDLES?



RAZETOCASARETO.COM

*presidente
Pasquale
Legora De Feo

"I MARGINI DI REDDITIVITÀ DI DIVERSE IMPRESE TERMINALISTICHE SI SONO SIGNIFICATIVAMENTE RIDOTTI"

Un anno in chiaroscuro. Forse questo è il modo più efficace per definire sinteticamente l'anno che sta per terminare con riguardo alla portualità in genere. Sicuramente positivo per quel che riguarda UNIPOINT quale soggetto rappresentativo di imprese e terminalisti portuali.

Abbiamo proseguito nel senso dell'ampliamento della base associativa e nella direzione di sempre più coinvolgere, anche grazie al rinnovato e sempre maggiore impegno dei componenti vecchi e nuovi dei nostri organi associativi - Vicario e Vice Presidenti - il maggior numero di associati (tendenzialmente tutti) per sem-

pre meglio veicolare le proposte dell'associazione nelle sedi decisionali e verso le altre realtà associative in cui UNIPOINT è presente o con le quali costruttivamente ci confrontiamo. Non altrettanto positive sono le valutazioni per quanto riguarda l'andamento dei traffici. Il conflitto russo-ucraino che si sta



UNIPOINT

Unione Nazionale Imprese Portuali

PER AFFRONTARE INSIEME
LE NUOVE SFIDE DELLA
PORTUALITÀ ITALIANA



prolungando oltre ogni più pessimistica aspettativa, e la crisi che sta infiammando l'area israelo-palestinese, hanno per buona parte ridimensionato gli effetti del "rimbalzo" post Covid oltre a generare un rilevante incremento di costi delle materie prime (in primis di quelle energetiche, ma non solo di quelle) e del denaro. Non possiamo – fortunatamente – parlare di una crisi del sistema delle imprese e dei terminalisti italiani, ma è innegabile che i margini di redditività di diverse tra quelle imprese sono significativamente ridotti e, purtroppo, non è prevedibile un'inversione di tendenza a breve termine. Nonostante ciò si deve dare atto che sul fronte dell'occupazione e della propensione all'investimento non vi sono stati contraccolpi, né se ne prevedono. Le imprese lavorano, pur in una congiuntura non favorevole, per essere pronte a cogliere ogni opportunità e riprendere, non appena lo scenario sarà più positivo, a competere con sempre maggiore efficacia. Tra le cose importanti che ci ha portato l'anno 2023 vogliamo ricordare il Piano del Mare. Già sul finire dello scorso anno, quando era stato istituito il Ministero del Mare, avevamo

valutato favorevolmente quella scelta e l'obiettivo di dotare il nostro Paese di un documento – il Piano del Mare – teso a mettere a fuoco le priorità nazionali nel settore della marittimità e della logistica legata al mare. Il risultato, pur se perfettibile, sicuramente è importante con particolare riguardo a diverse tra le azioni-obiettivi, che peraltro coincidono con molte delle esigenze segnalate da UNIPORT al Gruppo di lavoro che ha supportato il CIPOM nella stesura del Piano che emergono da quel documento: regolazione omogenea; riduzione delle barriere burocratiche; visione integrata del trasporto marittimo da e verso le altre modalità; incentivazione dell'intermodalità tra i porti e i corridoi europei; integrazione dei bacini d'utenza dei cluster portuali con i corridoi TEN-T; sviluppo dei collegamenti di ultimo miglio, in particolare ferroviari; creazione di interporti integrati con le realtà portuali; impulso alle ZES e ZLS; investire in infrastrutture e attrezzature che rispondano alla necessità della capacità portuale e all'aumentata dimensione delle navi; semplificazione delle procedure di dragaggio; adeguamento finalizzato alla transizione ener-

getica; investire in automazione digitalizzazione e semplificazione dei processi; dotare i porti di adeguati strumenti di pianificazione. Confidiamo che l'azione positiva del Ministro Musumeci consenta di realizzare le giuste sinergie per raggiungere questi obiettivi e aggiornare il Piano così da affrontare anche le ulteriori sfide che aspettano il nostro settore. Una valutazione di massima positiva avevamo anche dato del Regolamento concessioni, che dopo quasi trenta anni finalmente è stato emanato al termine del 2022, confidando anche nella disponibilità del Vice Ministro Rixi all'ascolto delle richieste di modifica. Purtroppo dobbiamo prendere atto che non solo non si è proceduto in quella direzione, anzi le successive Linee Guida hanno introdotto ulteriori aggravii e ancora non sono stati sciolti alcuni "nodi" (ETS, modifica dei parametri di adeguamento dei canoni di concessione, ma non solo) che vorremmo fossero risolti a breve anche per consentire alle imprese che rappresentiamo di continuare a svolgere con efficacia il ruolo di supporto indispensabile al sistema economico e sociale del Paese e alla sua crescita. ■



Gli spedizionieri internazionali sono partner strategici per l'internazionalizzazione delle imprese e solution provider in grado di sviluppare modelli innovativi di supply chain – green, efficienti e resilienti – con il supporto delle tecnologie più evolute. Ogni giorno, con professionalità e competenza, organizzano il trasporto delle merci per mare, terra e cielo, generando un fatturato di 15 miliardi l'anno - il 20% del fatturato italiano dell'intero settore logistico – dando lavoro a circa 50.000 addetti. Fedespedi è dal 1946 l'unica organizzazione imprenditoriale in Italia che rappresenta e tutela gli interessi delle imprese di spedizioni internazionali (sono associate oltre il 90% del totale delle aziende del settore operanti in Italia).

La sua missione è rappresentare la categoria presso istituzioni e stakeholder e promuovere quotidianamente la crescita delle sue imprese, con servizi di qualità in tutti i settori di interesse aziendale. Presente oggi sul territorio nazionale con oltre trenta associazioni territoriali, Fedespedi aderisce a Confetra, CLECAT e FIATA rispettivamente a livello nazionale, europeo e mondiale. Fanno parte di Fedespedi: Anama (Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree), Antep (Associazione Nazionale Terminalisti Portuali) e Fisi (Federazione Italiana Spedizionieri Industriali)

Associazioni affiliate:



FEDESPEDI aderisce a:





GRIMALDI GROUP



La **PRIMA COMPAGNIA** Ro-Ro **GREEN** nel **MEDITERRANEO**

Perseguiamo l'**OBIETTIVO**
di un **TRASPORTO MARITTIMO**
sempre più **ECO-SOSTENIBILE**

il Gruppo Grimaldi impiega **navi di nuovissima generazione** con caratteristiche uniche al mondo, **ibride, a basse emissioni nocive** e dal **design innovativo**.

Inoltre, **durante la sosta in banchina** tali navi utilizzano l'energia immagazzinata in un set di batterie al litio presenti a bordo che si ricaricano durante la navigazione, garantendo **zero emissioni in porto**.

www.grimaldi.napoli.it

SHIPPING ITALY

IL QUOTIDIANO ON-LINE DEL TRASPORTO MARITTIMO IN ITALIA



UNA PUBBLICAZIONE DI
ALOCIN MEDIA SRL
Piazza Roberto Baldini 4/66
+39 010 9703071
info@alocinmedia.it
www.alocinmedia.it
P.I./C.F. 02499470991

DIREZIONE & REDAZIONE
Nicola Capuzzo
Cell.: + 39 334 7889863
redazione@shippingitaly.it
capuzzo.nicola@gmail.com

SALES & MARKETING
Riccardo Maestri
Cell. +39 347 5865515
sales@alocinmedia.it

Sabrina Carozzino
Cell: + 39 350 0716304
marketing@alocinmedia.it

“Sfrutta la completezza del nostro gruppo editoriale con una campagna pubblicitaria diversificata su tutte e tre le testate giornalistiche SHIPPING ITALY AIR CARGO ITALY - SUPPLY CHAIN ITALY”.