

SHIPPING ITALY



EDIZIONE 2025

© RIPRODUZIONE RISERVATA

NICOLA CAPUZZO
DIRETTORE RESPONSABILE



BREAK BULK ITALY





Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Settentrionale
Porti di Venezia e Chioggia

**Ports of Venice
and Chioggia**
**LEADING THE WAY
IN BREAKBULK**



INDICE

LA GALLERIA FOTOGRAFICA DEL BUSINESS MEETING	PAG. 5
LA GALLERIA FOTOGRAFICA AL COCKTAIL DINNER	PAG. 7
IL VIDEO CLIP E LA REGISTRAZIONE INTEGRALE DEL MEETING	PAG. 9
SALUTI INTRODUTTIVI:	PAG. 11
MATTEO GASPARATO - AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO SETTENTRIONALE "ABBIAMO UNA GRANDE OCCASIONE DI RILANCIARE DAVVERO IL RUOLO DI VENEZIA"	
OPENING SPEECH:	PAG. 14
PAOLO CREMONINI - ANIMP - ASSOCIAZIONE ITALIANA DI IMPIANTISTICA INDUSTRIALE "I NUOVI TREND E IL FUTURO DELL'IMPIANTISTICA INDUSTRIALE"	
PRIMO PANEL - "IMPIANTISTICA E LOGISTICA: COSA CHIEDONO I CARICATORI"	
PIER GIORGIO PINTUS - CASALE S.A. "CIRCA 5.700 TONNELLATE DI CARICHI SPEDITI DA MARGHERA NEGLI ULTIMI 3 ANNI"	PAG. 18
LORENZO BALESTRAZZI - BREMBANA & ROLLE "PERCHÉ TUTTO FUNZIONI È FONDAMENTALE CHE OGNI INFORMAZIONE VENGA CONDIVISA"	PAG. 21
FRANCESCA CAMBIAGHI - FOMAS GROUP "I PROJECT CARGO PRESENTANO CRITICITÀ FIN DALLA PARTENZA"	PAG. 24
LORENZO CIMOLAI - CIMOLAI TECHNOLOGY "AL LAVORO SU DUE MAXI-GRU GOLIATH DA 800 TONNELLATE PER FINCANTIERI"	PAG. 27
BRUNO BIANCHI - SOFINTER "IL RUOLO STRATEGICO DI APPENA DUECENTO METRI DI STRADA A MARGHERA"	PAG. 30
WALTER ANTONINI - ANTONINI "LA COLLABORAZIONE TRA GLI ATTORI È FONDAMENTALE"	PAG. 33
SECONDO PANEL - "TRASPORTI E SPEDIZIONI: ITALIANS DO IT BETTER?"	
FULVIO CARLINI - CONTI CARWIL LTD - FONASBA "SERVE UNA RIFLESSIONE SUI TERMINAL PORTUALI, MANCA IL PERSONALE"	PAG. 36
MAURO MARCHIORI - FHP VENEZIA "PENSARE A UN TAVOLO DI CONFRONTO CON L'AUTORE DEGLI SPEDIZIONIERI"	PAG. 39
CARLO FRENI - FHP CARRARA "VOGLIAMO ESSERE UN ENTRY POINT CHE UNISCA LA FILIERA"	PAG. 42
MASSIMO COPPOLA - AUGUSTEA MARITIME TRANSPORTATION LTD "NELL'MEDITERRANEO MANCANO SPAZI, MA PUÒ ESSERE UN ASPETTO DA SFRUTTARE"	PAG. 45
STEFANO BALLI - FRACHT ITALIA "TROVARE SOLUZIONI IN UN'EPOCA GEOPOLITICA COMPLESSA"	PAG. 48
LUIGI BRACONI - SIMI TRASPORTI "PROGRAMMAZIONE FONDAMENTALE MA QUANTO TEMPO SERVA NON È FACILE DECRETARLO"	PAG. 51



TRASPORTI ECCEZIONALI E MONTAGGI INDUSTRIALI



TRASPORTI ECCEZIONALI
TERRESTRI



TRASPORTI ECCEZIONALI
INTERMODALI



MONTAGGI INDUSTRIALI
E POSIZIONAMENTO



 + 39 085 68 444

 + 39 085 68 044

 www.simitrasporti.com

 info@simitrasporti.com

#2 BUSINESS MEETING

BREAK BULK ITALY

L'ITALIA CHE SOLLEVA IL MONDO:
ECCellenza e Futuro
DEI TRASPORTI ECCEZIONALI

in collaborazione con



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Settentrionale
Porti di Venezia e Chioggia

CLICCA E GUARDA
LA GALLERIA FOTOGRAFICA
DEL BUSINESS MEETING



MESTRE (VE), 24 OTTOBRE 2025
M9 - MUSEO DEL '900





With 150+ offices around the globe,

**Fracht delivers innovative, tailor-made logistics solutions
that give our customers quantifiable added value.**



#2 BUSINESS MEETING

BREAK BULK ITALY

L'ITALIA CHE SOLLEVA IL MONDO:
ECCellenza e Futuro
DEI TRASPORTI ECCEZIONALI

in collaborazione con



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Settentrionale
Porti di Venezia e Chioggia

CLICCA E GUARDA
LA GALLERIA FOTOGRAFICA
AL COCKTAIL DINNER



MESTRE (VE), 24 OTTOBRE 2025
M9 - MUSEO DEL '900





**BIG ENOUGH
TO PROJECT...
...SMALL ENOUGH
TO CARE**



TRIESTE MARINE TERMINAL

OUR NETWORK YOUR SUCCESS

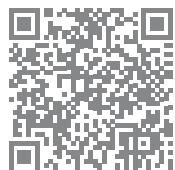


www.trieste-marine-terminal.com



bbcargo@trieste-marine-terminal.com

Seguici su:



#2 BUSINESS MEETING

BREAK BULK ITALY

L'ITALIA CHE SOLLEVA IL MONDO:
ECCellenza e Futuro
DEI TRASPORTI ECCEZIONALI

in collaborazione con



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Settentrionale
Porti di Venezia e Chioggia

MESTRE (VE), 24 OTTOBRE 2025 M9 - MUSEO DEL '900



C. Steinweg - GMT



Your partner for all
logistic solutions



Our terminal in Genoa



Our terminal in Trieste

OUR BRANCH OFFICES IN ITALY:

TRIESTE
LEGHORN
SALERNO
RAVENNA
POZZOLO FORMIGARO
GAETA

OUR BRANCH OFFICES IN THE MED:

KOPER (SLOVENIA)
RIJEKA (CROATIA)
BEOGRAD (SERBIA)
CASABLANCA (MAROCCO)
ALEXANDRIA (EGYPT)
BAR (MONTENEGRO)

OUR HEAD - OFFICE:

GENOVA - ITALY

THROUGH THE STEINWEG GROUP NETWORK WE OFFER WORLDWIDE LOGISTIC SUPPORT

WWW.ITALY.STEINWEG.COM

Via Scarsellini 119 - I Gemelli - 16149 Genova (GE) Italy

T: +39 010 469761 - F: +39 010 6599204 - E-mail: genoa@it.steinweg.com



"ABBIAMO UNA GRANDE OCCASIONE DI RILANCIARE DAVVERO IL RUOLO DI VENEZIA"

MATTEO GASPARATO

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE
ADRIATICO SETTENTRIONALE



CLICCA E GUARDA
L'INTERVENTO



Matteo Gasparato, nuovo presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, ha introdotto il suo discorso d'apertura ringraziando la comunità portuale: "Ho detto in più occasioni di aver trovato una comunità portuale molto unita e anche propositiva. Una comunità che mi ha accolto con grande calore". Gasparato ha sottolineato che la comunità a cui fa riferimento vede anche coinvolto il mondo della logistica e dell'industria che è presente al Break Bulk Italy 2025.

Il presidente dell'Adsp ha rimarcato come Marghera rappresenti non solo un polo logistico, ma industriale, orientato alla produzione: "È un po' la mia storia che mi rincorre, io provengo da un polo industriale che ha saputo convertirsi in una grande realtà commerciale".

Il presidente ha preannunciato che nel suo mandato cercherà di fare una promozione di squadra: "L'obiettivo è cercare con la comunità portuale, Asamar Veneto, il Propeller Club, le associazioni degli spedizionieri e tutta la port community, una grande promozione, non solo limitata alle attività del territorio. Come abbiamo dimostrato con i Port Days, i porti hanno una funzione importante anche per la città e per la comunità locale. Pertanto cercheremo di fare una promozione alta per le attività che Break Bulk Italy celebra in quest'occasione. Un evento, questo, con un taglio molto concreto dove gli operatori possono tro-



ADRIA PORT
AQUILA

ADRIA PORT è una società ungherese a proprietà statale che, tramite la sua controllata italiana **AQUILA SRL**, sta sviluppando un terminal marittimo multipurpose nell'area dove sorgeva l'ex raffineria di Aquilinia, nel comune di Muggia (Trieste).

Attualmente è in costruzione la banchina, e il terminal sarà parzialmente operativo nel 2028 e pienamente operativo nel 2030."



(HU) 1027 Budapest, Horváth utca 12-26
(IT) Via Dante Alighieri, 5, 34122 Trieste
Via Flavia di Aquilinia 24, 34015 Muggia (TS)



+36 1 224 1160



info@adriaport.it

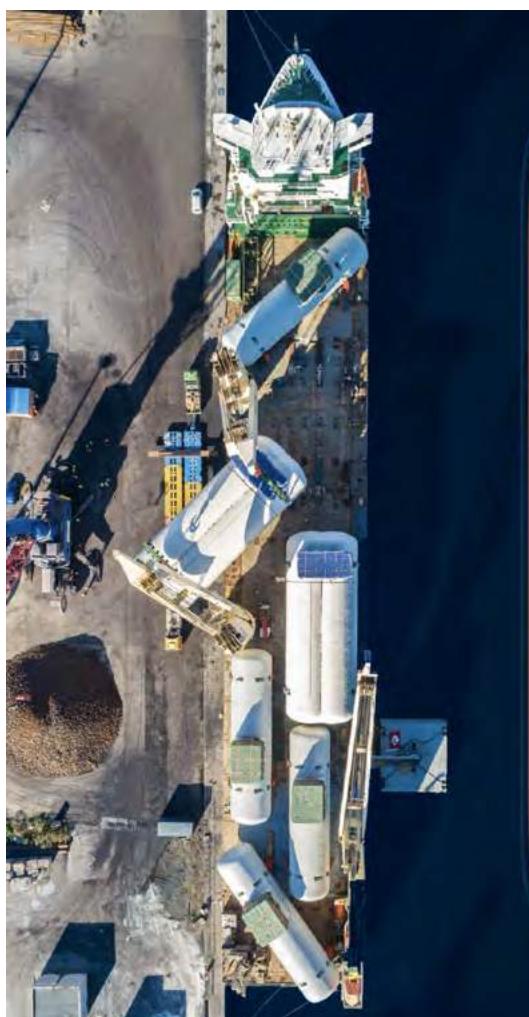


ADRIA PORT
AQUILA



sione di valutazione impatto ambientale. Una volta pronti, questi progetti aiuteranno non solo per le crociere, ma per tutto quello che riguarda anche il comparto break bulk".

Il lavoro di un porto è visibile sia dal mare che da terra e, come sottolineato da Gasparato, la parte dell'intermodalità e della logistica, che per Venezia è molto importante rispetto ad altri sistemi portuali, sarà un ruolo centrale.





NEL CUORE DEL PROJECT CARGO
DOMANDE E RISPOSTE DAL TEAM APRILE

Aprile vanta oltre trent'anni di esperienza nel settore Project Cargo. Come si è evoluto questo servizio e quali competenze avete maturato nel tempo?

In oltre trent'anni il Project Cargo è diventato un ambito sempre più rapido e complesso, con progetti che richiedono pianificazione avanzata, decisioni immediate e coordinamento tra paesi fornitori e cantieri. Il nostro ruolo si è evoluto dalla gestione dei trasporti alla progettazione della soluzione logistica. Abbiamo maturato competenze in route survey, autorizzazioni, movimentazioni speciali e creazione di catene multimodali affidabili anche in aree con infrastrutture limitate. La collaborazione continua con EPC contractor, cantieri e autorità ci permette di anticipare criticità e garantire operazioni sicure.

Quali sono oggi i principali punti di forza che distinguono Aprile nella gestione dei progetti complessi?

La Divisione Project opera con dipartimenti dedicati a Pricing, Operations, Chartering e Technical. Questo ci permette di mantenere internamente funzioni decisive come il noleggio navi, l'ingegneria dei trasporti, la gestione documentale e i processi HSE e di risk assessment. Un team verticale dedicato all'implantistica industriale

assicura una filiera decisionale corta e una gestione efficace dei progetti.

Essere parte del gruppo Savino Del Bene rappresenta un vantaggio. In che modo questa sinergia rafforza le vostre attività?

Savino Del Bene è una delle realtà italiane più rilevanti nelle spedizioni internazionali e figura tra i primi venticinque operatori globali. Con oltre 340 uffici nel mondo, offre solidità finanziaria e supporto allo sviluppo dei progetti. La complementarietà tra la nostra esperienza tecnica e la loro rete internazionale ci consente di affrontare operazioni complesse con risorse e copertura globale.

Guardando al futuro, quali sono le prospettive di crescita di Aprile nel Project Cargo?

Puntiamo a rafforzare il nostro ruolo nei grandi progetti industriali legati a energia, infrastrutture e transizione green. In un contesto influenzato da dinamiche geopolitiche in evoluzione, sarà essenziale aumentare reattività e capacità di adattamento. Continueremo a investire nel network e nelle competenze interne, perché il valore delle persone è ciò che permette di offrire soluzioni solide e sostenibili anche negli scenari più complessi.



TOGETHER TO GET THERE

finsea.com



finsea
TOGETHER TO GET THERE



"I NUOVI TREND E IL FUTURO DELL'IMPIANTISTICA INDUSTRIALE"

PAOLO CREMONINI
ANIMP - ASSOCIAZIONE ITALIANA
DI IMPIANTISTICA INDUSTRIALE



CLICCA E GUARDA
L'INTERVENTO  

Paolo Cremonini ha aperto il suo intervento ringraziando per l'opportunità data ad Animp di aprire Break Bulk Italy 2025: "Siamo felici ed onorati che Animp possa aprire questo importante convegno".

"Non molto tempo fa c'è stato un convegno a Milano per la componenistica industriale, il più importante dell'anno, e noi come Animp partecipiamo per l'energia e l'impiantistica. A proposito di energia richiesta, la domanda continua a essere in aumento rispetto al 2025 e si prevede un plateau che però per il momento non è certo. Si tratta di un contesto in continua evoluzione, per il quale non si possono fare previsioni a lungo termine".

"Tra i diversi tipi di energia, quella che deriva dai combustibili fossili si conferma la preponderante e lo sarà ancora per i prossimi dieci anni almeno" secondo Cremonini, anche se "si può comunque intravedere come le energie rinnovabili stanno prendendo piede".

"Per quanto riguarda la domanda di elettricità, le energie rinnovabili stanno prendendo quasi il sopravvento; allo stesso tempo si sta sviluppando anche il nucleare. Idem dicasi per il solare, sia quello industriale che quello privato, anch'esso in fase di aumento. Stessa sorte per l'eolico" dove la domanda è destinata a triplicare.

In termini di investimenti, quelli per le energie fossili sono stati costanti negli ultimi anni secondo quanto spiegato da

High adaptability to your needs

Learn more about our services at baggio.it
or send us an email at info@baggio.it

BORN TO SHIP.

Ci hanno definiti specialisti della Relocation Industriale, esperti del Project Cargo e pionieri in Africa. Da 20 anni abbiamo un solo desiderio: essere ogni giorno più competitivi perché solo così possiamo misurarci su mercati sempre più sfidanti non appena escono dall'ordinario. Qualunque sia la tua destinazione, la nostra missione è tracciare la rotta migliore e supportare le tue esigenze.

LOGIMAR



FOUNDER
MEMBER OF



AFRICA
LOGISTICS
NETWORK

EPN
EXCLUSIVE PROJECT NETWORK

 **GIRNetwork**



Cremonini: "Anche per il 2025, sono stati previsti ulteriori investimenti, soprattutto per quanto riguarda l'upstream, il capex rimane costante. Con l'avvento del net zero, si pensava che le energie tradizionali fossero destinate a sparire rapidamente, ma non è stato il caso: lo dicono i dati. L'oil&gas è destinato a rimanere per i prossimi 10-15 anni il re dell'energia.

Cremonini ha colto l'occasione del Break Bulk Italy per rimarcare come l'approccio alla transizione energetica negli ultimi anni abbia assunto un ruolo più pragmatico: "Serve un tempo giusto per arrivare alla neutralità carbonica".

"L'eolico rappresenta una buona parte dell'energia rinnovabile prodotta nel mondo, soprattutto a terra. Quella in mare è sviluppata in maniera importante, ma portarla a termine non è semplice, ogni floater pesa tra le quattro mila e le cinquemila tonnellate". Cambia invece il caso per l'energia solare, che sta andando molto bene secondo Cremonini, in particolar modo quella a terra.

Il rappresentante di Animp ha infine ricordato che c'è poi un tema che riguarda la carenza d'acqua, anche in zone del Sud Italia.

In conclusione al suo intervento, Cremonini ha evidenziato come ci sia un'industria fiorente in Italia per il nucleare modulare ed è bene che la popolazione italiana abbia chiara la sua sicurezza. "È un momento unico nella storia, abbiamo due mondi che si stanno sovrapponendo ma che sta anche collaborando molto bene: quello dell'impiantista tradizionale, che sta andando avanti e anche la transizione energetica. Abbiamo due tipologie di ricerca, innovazione di impianti che creano un ambiente frizzante. La vera sfida, però, è quella geopolitica".



BUILDING THE FLEET FOR THE FUTURE

We are building the next generation of multipurpose heavy-lift vessels, the BBC LakerMax. By 2026 fifteen of these very versatile triple-deckers will have joined our fleet. They offer more space and stowage options under deck for your valuable and sensitive cargo. With more unobstructed space on deck and the ability to sail with open hatches. Equipped with two Liebherr 250-mt shipboard cranes. On top, eight more F500-type vessels will join our fleet by 2028.

bbc-chartering.com



La Rotta Digitale della logistica: Circle Group al fianco dei nodi intermodali per una supply chain resiliente

L'efficienza operativa è la chiave di volta della logistica moderna. **Circle Group** si presenta oggi come il partner strategico per la digitalizzazione dei nodi intermodali – da porti e terminali, a interporti e aeroporti – offrendo una visione che integra innovazione, interoperabilità e scalabilità. Un posizionamento rafforzato, a pochi giorni dai festeggiamenti per i suoi 7 anni di quotazione in Borsa.

L'obiettivo è uno solo: dotare gli operatori del trasporto e i nodi logistici intermodali di strumenti per una **gestione federativa, intelligente e agile dei flussi operativi**.

Con l'ecosistema dei servizi digitali **MILOS® "9.0 Win-Win"** recentemente lanciati sul mercato, Circle Group ha lavorato per trasformare in opportunità i vincoli e le regole che il **Decreto Infrastrutture (DL 73/2025)** ha introdotto per le operazioni di carico/scarico, con l'obbligo dei **90 minuti** e indennizzi più elevati in caso di ritardi.

Tale ecosistema infatti, ha l'obiettivo di ridurre tempi morti fino al 30% in meno, sfruttando la gestione ottimizzata di varchi e slot di accesso, ridurre drasticamente le inefficienze tramite un sistema predittivo che coordina terminali, autotrasportatori e spedizionieri, e garantire così una piena compliance attraverso una totale tracciabilità e digitalizzazione dei processi (e-CMR, e-DDT e geofencing).

Per i nodi questo si traduce in un vantaggio competitivo in termini di efficienza, riduzione della congestione, miglioramento dell'esperienza degli operatori e aumento dell'affidabilità dell'intera filiera.

Il valore aggiunto alla proposta tecnologica è la suite **MILOS® Intelligence**: attraverso le logiche di Artificial Intelligence, delle simulazioni digitali e delle soluzioni predittive (come i **Digital Twin**), MILOS®Intelligence trasforma i dati in decisioni immediate. I gestori dei nodi possono in questo modo visualizzare e prevedere in tempo reale movimenti veicolari, la saturazione dei piazzali e l'impiego delle risorse; allo stesso tempo è possibile avere soluzioni per ottimizzare le finestre operative, garantendo un aumento tangibile della produttività e della competitività dei singoli nodi.

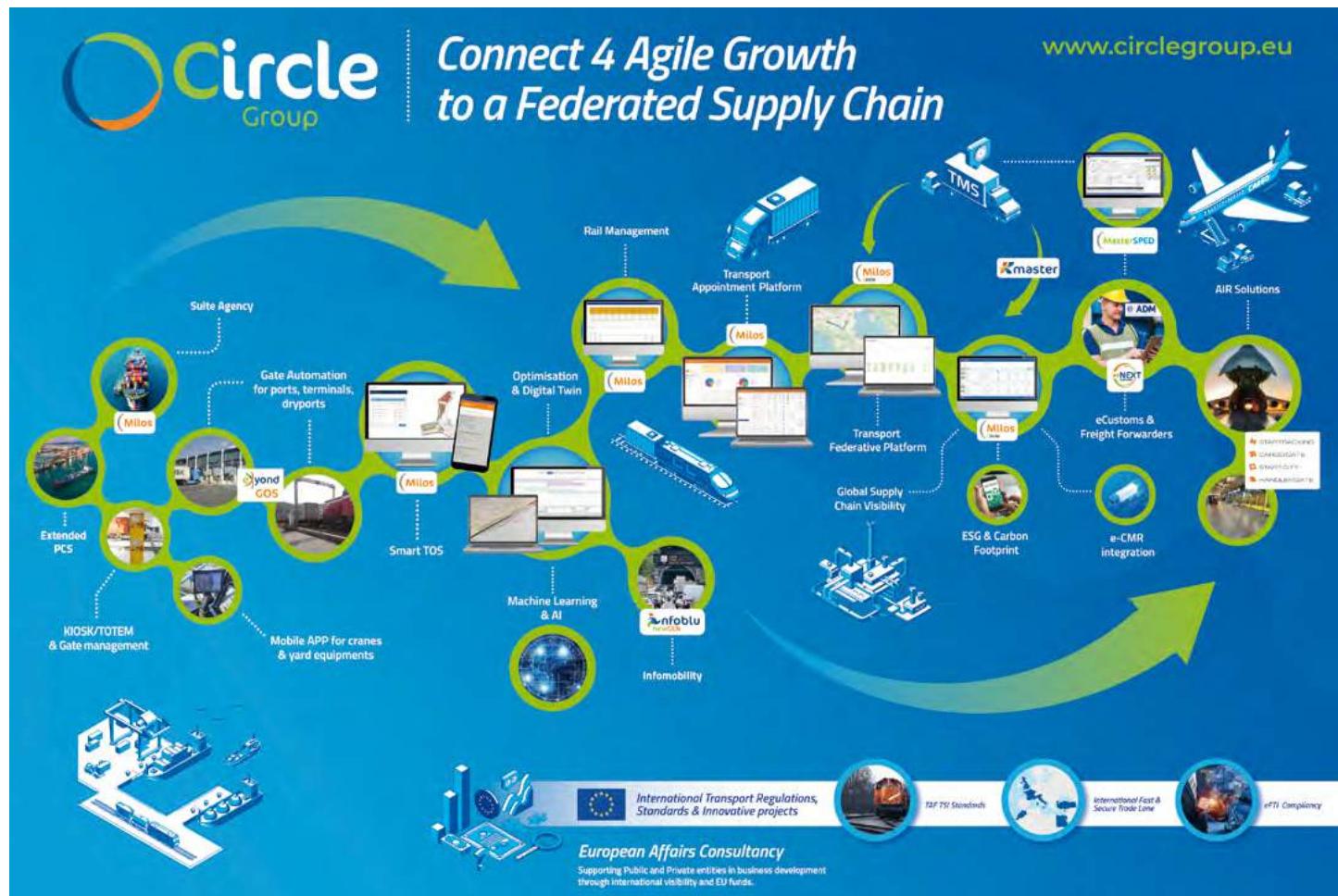
L'architettura si completa con i servizi innovativi di **exYond**, società del Gruppo dal 2024, specializzata in soluzioni per l'autotrasporto e la gate automation: tale sinergia abilita l'**interoperabilità** dei dati e dei processi tra tutti gli attori della supply chain e i nodi logistici, attraverso soluzioni che uniscono il riconoscimento ottico, tracciabilità delle spedizioni, sigilli elettronici, tecnologie connesse al mondo del Bluetooth/NFC, per garantire una gestione paperless dell'intera filiera documentale (e-CMR, e-DDT via firma digitale), con varchi automatizzati

e sempre più efficienti.

Tale sinergie si concretizza con l'**Extended PCS (Port Community System)**, una piattaforma di servizi e soluzioni scalabili che dialoga con le infrastrutture esistenti per armonizzare i flussi informativi tra l'Autorità Portuale, gli operatori, l'autotrasporto e la dogana e tutti gli attori che ruotano attorno al mondo portuale/terminalistico. Adottare queste soluzioni significa puntare su una **resilienza operativa** senza precedenti e su una vera **transizione digitale**, grazie ad un'armonizzazione dei flussi informativi che garantisce dati protetti e servizi customizzati sulle diverse esigenze.

Il valore di Circle Group non si esaurisce nelle soluzioni software. Attraverso la divisione **Magellan Circle**, affianchiamo i clienti con una consulenza strategica essenziale per il futuro, fornendo supporto mirato su accesso a finanziamenti e fondi europei, e consulenza in ambito Innovazione green e sviluppo di **Comunità Energetiche Portuali**.

La digitalizzazione secondo Circle Group è una garanzia di **trasparenza, competitività e crescita sostenibile**. Il porto moderno non è più solo un punto di transito, ma un **hub data-driven** pronto a dialogare armonicamente con l'intera filiera. Questa è la rota di sviluppo strategico che rendiamo concreta e accessibile ogni giorno.





“CIRCA 5.700 TONNELLATE DI CARICHI SPEDITI DA MARGHERA NEGLI ULTIMI 3 ANNI”

PIER GIORGIO PINTUS
CASALE S.A.



CLICCA E GUARDA
L'INTERVENTO 

Pier Giorgio Pintus, della Casale S.A., un'azienda svizzera di origine italiana licenziataria delle maggiori tecnologie sul ramo fertilizzanti, ha colto l'occasione di partecipare al Break Bulk Italy per presentare l'attività logistica della sua azienda.

La storia di Casale S.A. comincia i primi del '900 a Lugano quando l'ingegnere Casale, che l'ha fondata, scopre a Terni una tecnica innovativa per la produzione dell'ammoniaca. Negli anni '70, l'azienda subisce un'accelerazione in seguito al passaggio ad una nuova proprietà sotto la guida dell'ingegnere Zardi di Snap. Casale oggi è presente in diverse parti del mondo, e il suo focus principale resta l'ingegneria. Nel 2015, l'azienda acquisisce Casale Project a Praga per specializzarsi nella tecnologia del nitrico che fino a quel punto mancava. Le ultime aperture di Casale sono state fatte in Cina, tra le quali è stata aperta un'azienda di granulazione. Solo l'anno scorso, spiega Pintus, è stata inaugurata una nuova sede in India. Ancora, un nuovo ufficio è stato aperto in Brasile: “Sarà il nostro appoggio per uno dei più importanti progetti nei prossimi anni in Paraguay”. Una succursale della Casale S.A. si trova anche a Houston: il mercato nordamericano è molto centrale per le attività dell'azienda, sottolinea Pintus.

“Abbiamo aperto una Academy che cerca di dare la pos-

Boriani
Global Logistics and Forwarding Company

Simply Delivering Solutions

Since 1990, providing ship agency, stevedoring, logistics, multimodal transport and customs services for your cargo across all Italian ports.



Get in touch with our Sales Team at
+39 041 5544100 or inside-sales@boriani.net

Trieste - Monfalcone - P. Nogaro - Chioggia - Ravenna - Ancona - Bari - Salerno - Livorno - Marina di Carrara - La Spezia - Genova





sibilità ai nuovi talenti, giovani e studenti delle principali università italiane, svizzere ed europee con cui il nostro istituto di ricerca collabora di partecipare a questa nuova generazione di un mondo più sostenibile” ha racconta il rappresentante della Casale S.A..

In termini di volumi, negli ultimi anni l’azienda ha fatto partire da porto Marghera circa 5.700 tonnellate di carichi solo negli ultimi 3 anni. La transizione energetica sta dando l’occasione all’azienda di focalizzarsi maggiormente sul suo core business: l’ingegneria. “Ciò che noi facciamo sono prodotti che richiedono trasporti eccezionali, e non sempre è facile spiegare agli ingegneri cosa ciò implica. Non è facile spiegare che le imbarcazioni e i break bulk non sono né treni, né taxi: pertanto non ci sono orari fissi, giornalieri. Tutto ciò genera una grande frustrazione” ha affermato Pintus, confermando così come è sempre necessaria una sinergia tra agenti del settore della logistica e delle spedizioni.



CR
CAMBIASO RISSO
GROUP

YOUR PARTNER IN TRUST

HULL INSURANCE–YACHT INSURANCE–P&I–CARGO INSURANCE–SHIPPING AGENCY–SHIP BROKING–FORWARDING & LOGISTICS



TRIPCOVICH

Shipping Agency





“PERCHÉ TUTTO FUNZIONI È FONDAMENTALE CHE OGNI INFORMAZIONE VENGA CONDIVISA”

LORENZO BALESTRAZZI BREMBANA & ROLLE



CLICCA E GUARDA
L'INTERVENTO



Lorenzo Balestrazzi della Brembara & Rolle, azienda che si occupa di apparecchiature customizzate per raffinerie, petrolchimico, chimico, power e nucleare con cinque siti produttivi, ha raccontato come l'azienda stia virando sempre più al chimico, alle nuove tecnologie. Balestrazzi ha sottolineato l'importanza di avere ottenuto la certificazione nucleare che considera un ambito fondamentale per lo sviluppo italiano: “Non si può pensare che l'Italia resti indietro”.

Nella logistica di Brembara & Rolle avviene un'importazione delle materie prime principalmente dall'Europa, spiega Balestrazzi, le lamiere e i tubi invece arrivano dalla Cina e dall'India. La logistica, nello specifico, per quanto riguarda lo spostamento interno di apparecchiature che superano certe dimensioni causa situazioni complesse: la principale difficoltà riguarda l'ottenimento dei permessi, chiarisce Balestrazzi: “Nel mondo della logistica, perché tutto funzioni, è fondamentale che ogni informazione venga condivisa”. Balestrazzi si riferisce ai vari attori che operano nel settore: come chi fa i booking sulle portacontainer o i trasportatori che non comunicano chiaramente le disponibilità dei mezzi: “L'incertezza crea molte problematiche” ha affermato.



ISOLA SALONI, 36/B
30015 CHIOGGIA (VE) ITALY
TEL. +39 041 405022
FAX +39 041 405276
INFO@COLUMBIA-SRL.IT

WWW.COLUMBIA-SRL.IT



Barbara & Rolle è un'azienda che punta ad avere chiarezza nei rapporti che tiene e mira a lavorare con partner con cui si riesce a esprimere e a chiarire le difficoltà che possono emergere.

“Gli enti, per esempio, dovrebbero aiutare gli utenti a svolgere il proprio servizio, ma non sempre è così.

Le esperienze sono però innumerevoli, per esempio in merito alla difficoltà di ottenere un permesso per raggiungere il porto” ha aggiunto

Balestrazzi. Molti problemi riguardano anche il passaggio dei mezzi con le nostre apparecchiature. Per esempio, ora ci sono delle problematiche sul Brenta, ha commentato Balestrazzi. A breve, cambierà per un periodo il limite delle tonnellate permesse sul passaggio del ponte e questo influirà sull'operato dell'azienda.



CSA

TAKING CARE OF YOU FROM THE SMALLEST DETAIL TO THE LATEST INNOVATION

SHIP SERVICE

Global vision, local strength

LINER AGENCY

Tailor-made service

LOGISTICS

Aimed solution

www.csaspa.com

Beyond Borders. Beyond Limits.

ISCOTRANS MOVE THE ENERGY THAT POWERS THE WORLD - MANAGING COMPLEX OFFSHORE AND INDUSTRIAL PROJECTS ACROSS THE OIL & GAS AND RENEWABLES SECTORS.



From modules, turbines and reels to full-scale plant components, every shipment is engineered, coordinated and delivered with total control, time discipline and technical precision.

With a consolidated global network, proven field expertise and an experienced project team, ISCOTRANS ensures reliability where it matters most - at every port, on every route, in every phase.

ISCOTRANS - Project forwarding without limits, since 1976.

GENOVA HQ
Via alla Porta degli Archi, 3
16121 GENOVA - ITALY

ABU DHABI
103/4 Khalifa B complex
Ahmed Bin Hamed Street
ABU DHABI - UAE

MILANO
Via Dante, n. 97/b
20121 MILAN - ITALY

projects@iscotrans.it
+39 010 5729911
ISCOTRANS.COM





“I PROJECT CARGO PRESENTANO CRITICITÀ FIN DALLA PARTENZA”

FRANCESCA CAMBIAGHI
FOMAS GROUP



CLICCA E GUARDA
L'INTERVENTO



Fomas Group è una multinazionale di proprietà italiana. Produce componenti che possono raggiungere le cento tonnellate di peso e pertanto richiede un'organizzazione estremamente precisa e avanzata per garantire elevati standard qualitativi nel pieno rispetto dei termini di consegna, ha spiegato Francesca Cambiaghi che lavora nel team delle spedizioni internazionali dei forgiati. Nello specifico, Fomas produce anelli laminati e polveri metalliche. “I principali mercati di riferimento – ha continuato Cambiaghi – riguardano il Power Generation, l’Oil and Gas, l’industriale e l’Aerospace”.

Fomas vanta 70 anni di esperienza nella trasformazione di acciai speciali e leghe non ferrose.

Cambiaghi ha spiegato che la chiave che ha permesso all’azienda di ottenere questi risultati risiede nei partner spedizionieri con i quali condividono una visione “dinamica e orientata al miglioramento continuo” afferma Cambiaghi.

Per l’azienda, la logistica non è un passaggio finale, ma parte integrante del valore che consegnano al cliente. Cambiaghi ha sottolineato come la merce che tratta la sua azienda vada incontro a diverse difficoltà: “La merce fuori peso presenta criticità fin dalla partenza:



L’UNIONE LA NOSTRA FORZA





ostacoli burocratici, limitazioni infrastrutturali, cantieri non annunciati e scarsa flessibilità di terminal e compagnie”. Un’altra criticità, delineata da Cambiaghi, risiede nel sincronizzare le finestre di ormeggio delle navi con i transiti autostradali concessi. Questo genera impatti diretti sulla pianificazione e sull’efficienza del flusso logistico con rischio di rallentare i processi già critici - afferma Cambiaghi - aggiungendo che la pianificazione è già spesso compromessa da fattori esterni. Le partenze delle navi spesso variano, ci sono ritardi o cancellazioni, e questo è un problema.

“Muovere le merci che produce Fomas Group sembra quasi diventata una sfida” ha affermato ancora Cambiaghi, ma nonostante i volumi mossi negli anni, il contesto ormai dovrebbe essere consolidato, e conclude: “Sono arcinoti ormai i casi in cui i booking vengono modificati all’ultimo, creando problemi al cliente ma anche all’azienda. Capita che i porti vengano cambiati in fase finale, costringendo pure l’azienda a pagare le soste nei porti dove sono”. Nonostante le difficoltà, i carichi e le spedizioni hanno comunque successo. In un anno Fomas Group movimenta circa 220.000 tonnellate di merce, riporta Cambiaghi. La sostenibilità è un altro tema centrale per l’azienda che dal 2022 tiene conto delle emissioni di Co2, avendo implementato un sistema di monitoraggio esteso anche ai trasporti: “Il nostro obiettivo è ridurre concretamente l’impronta di carbonio e transitare verso un’economia più sostenibile”.



DBA PER LE INFRASTRUTTURE PORTUALI E LOGISTICHE SMART, EFFICIENTI E SOSTENIBILI

S E R V I Z I

Nel settore marittimo, DBA progetta infrastrutture maritime terminal, sistemi di elettrificazione delle banchine nonché sistemi di sicurezza portuale, controllo accessi e monitoraggio ambientale.

Nel mercato **Trasport & Logistics**, DBA vanta una lunga esperienza nello sviluppo di applicazioni software per la **digitalizzazione** dei processi logistici per porti, interporti e terminal ferroviari.

La piattaforma Seahorse: il cuore digitale della logistica intermodale.

Un ecosistema scalabile e sicuro per gestire in modo coordinato porti, terminal e ferrovie. Architettura a microservizi, interoperabilità totale, performance elevate.

S O F T W A R E

I PRODOTTI SEAHORSE:

PCS	Port Community System
VBS	Vehicle Booking System
I-TOS	Intermodal Terminal Operating System
RSS	Rail Shunting System
Green +	Environmental Monitoring System





Care is Passion

Anche per le spedizioni più complesse



• ATTENZIONE AL CLIENTE

• FLESSIBILITÀ

• COMPETENZA TECNICA

• PASSIONE PER LE SPEDIZIONI





“AL LAVORO SU DUE MAXI-GRU GOLIATH DA 800 TONNELLATE PER FINCANTIERI”

LORENZO CIMOLAI
CIMOLAI TECHNOLOGY



CLICCA E GUARDA
L'INTERVENTO



Cimolai Technology, azienda specializzata nella costruzione di macchinari di movimentazione e sollevamento in ambito marittimo, civile e industriale, si è lanciata in un progetto ambizioso per Fincantieri destinato alla costruzione di due gru Goliath da 800 tonnellate che serviranno per la costruzione di una commessa riguardante navi crociera. Lorenzo Cimolai al Break Bulk Italy 2025 ha presentato il progetto e raccontato i retroscena che hanno portato alla realizzazione di questa struttura innovativa.

Per potere svolgere la costruzione, Cimolai Technology ha ottenuto in concessione fino al 2028 un'area di 50.000 metri quadrati presso il Porto Val di Rio, vicino a Chioggia; il progetto dovrebbe finire intorno all'estate 2026. In quest'area, con accesso diretto alle strutture portuali, è possibile ottimizzare la logistica a supporto dei carichi pesanti e fuori sagoma.

Cimolai ha raccontato che la progettazione è cominciata ad aprile del 2024, il suo completamento è previsto dopo 24 mesi dal suo inizio. “L'unicità del progetto riguarda la trave principale, il girder, che è tutta tralicciata. La scelta riguarda il peso e un aspetto paesaggistico” ha spiegato Cimolai. Per potere sviluppare il progetto, è stata

Shipping Agency since 1861

**G. RADONICICH & C.
VENEZIA**



acquisita una barge B34 da 140 metri di lunghezza e larga 40 metri. Sulla barge, una volta attaccata alla banchina, verranno caricate le due gru collaudate per poi essere trasportate a Monfalcone. Questa operazione avverrà tra giugno e luglio 2026 ha spiegato Cimolai. Aggiungendo, che si tratta di una della fase più critiche del progetto, soprattutto in relazione ai pesi che verranno movimentati. Il traliccio nella trave principale, per questo motivo, è stato tralicciato.

Normalmente, Cimolai Technology non lavora nel mondo dello shipping, si tratta di un settore che è gestito maggiormente dalla *sister company*, Cimolai Spa, la quale possiede due stabilimenti con sbocco a mare. Ad ogni modo, la concessione ottenuta fino al 2028 al Porto Val di Rio, conclude Cimolai: “Può essere occasione per nuovi importanti progetti, come questo”.

HB Shipping Delivers Three 630t Bullets with BigLift Shipping's MV Happy Sky.

Genoa Based HB Shipping is proud to announce the successful delivery of various heavy items including 3 bullets each up to an impressive 630t, safely discharged by the powerful cranes of BigLift Shipping's MV Happy Sky at Soussaki Port, Greece.

These items, vital components for large-scale industrial projects, were handled with precision and care.

This achievement underscores their commitment to excellence in heavy lift shipping and logistics.



Via Galimberti 7 / 1
16128 Genova Italia

www.hbshipping.it





DANI SHIPPING SRL

Supporto offshore 24/7 per il settore Oil & Gas, con logistica completa, mobilitazione rapida e presenza globale in progetti ad alta complessità.

www.danishipping.com

•39 0187 28 7111



La Spezia (SP) Italia



operations@danishipping.com



“IL RUOLO STRATEGICO DI APPENA DUECENTO METRI DI STRADA A MARGHERA”

BRUNO BIANCHI
SOFINTER



CLICCA E GUARDA
L'INTERVENTO



L'appendice stradale che collega Via Ramo dell'Azoto e via dell'Idrogeno a Porto Marghera è un'infrastruttura che riguarda diversi attori che operano sul territorio: la sua funzione è ampiamente strategica, siccome permette il trasporto di prodotti fino alla loro destinazione al porto. Bruno Bianchi, a nome di Macchi e degli altri enti che lavorano in questa porzione di territorio, ha spiegato come sia pertanto fondamentale riflettere sul “Corridoio strategico” in seguito ai recenti sviluppi. Dal 2002 questa porzione stradale era sotto il Consorzio Urban mentre nel 2025 il Comune di Venezia ha ottenuto la sua gestione dell'appendice dal consorzio.

“Ci riferiamo ad un tratto che non è semplicemente una strada secondaria” ha sottolineato Bianchi. “Questi duecento metri sono fondamentali per arrivare al terminal, mantenere la sua piena funzionalità significa garantire la competitività industriale del porto e del territorio”.

Bianchi, durante il suo intervento, ha sottolineato come si tratti di un'infrastruttura vitale. In questa strada ci lavorano le imprese e l'indotto. Il corridoio è fondamentale anche perché si tratta dell'unico tratto percorribile per i trasporti eccezionali così come per il sistema ferroviario. La questione per Bianchi è che mantenere il funziona-



Explore our
Marine Cargo
insurance
proposition





mento e la conservazione del corridoio appare vitale: da una parte per la continuità produttiva, dall'altra per il suo ruolo competitivo all'interno dell'area del porto di Venezia, ma anche per estensione a livello nazionale e internazionale.

È necessario che il Comune di Venezia non perda la visione logistica dell'infrastruttura, ha rimarcato Bianchi: “Eventuali interventi non coordinati potrebbero limitare o interrompere la percorribilità dei convogli eccezionali, le conseguenze sarebbero gravi per l'industria locale, con possibili delocalizzazioni e perdita di traffici portuali”.

Il danno da evitare riguarderebbe non solo le imprese ma l'intero ecosistema economico di Porto Marghera.

Ci sono degli esempi che evidenziano il contributo che il consorzio Urban portava nella gestione del tratto stradale. Dallo stabilimento Macchi nel maggio 2025 sono state spedite due caldaie da 915 tonnellate ciascuna. Urban ha gestito un tracciato senza il quale le movimentazioni non sarebbero state possibili.

Simi ha svolto delle analisi per il trasporto di Big-Block da 1500 tonnellate dove sono contenute anche proposte operative più ampie per il mantenimento e miglioramento della funzionalità del Corridoio. Tra le varie opzioni contenute nel documento emerge la proposta di installazione di un cancello dedicato all'ingresso al porto, stabile e disponibile, e la creazione di un tavolo tecnico tra le Autorità Portuali, il Comune locale e le imprese per pianificare e attuare gli interventi in tempi rapidi.

Bianchi conclude così che è essenziale definire un piano condiviso di compatibilità logistica: “Agire significa preservare un patrimonio industriale e logistico unico. Il momento per intervenire è adesso”.



IL NOSTRO LAVORO, LA NOSTRA IDENTITÀ



TERRITORIO E COMUNITÀ: LE RADICI DEL NOSTRO SUCCESSO.

Il Gruppo SAPIR, la più importante realtà del porto di Ravenna con una squadra di oltre 200 donne e uomini, è un attore fondamentale nel movimento merci nazionale e internazionale e rappresenta in tutto il mondo quel saper fare che contraddistingue il nostro territorio.



grupposapir.it



“LA COLLABORAZIONE TRA GLI ATTORI È FONDAMENTALE”

WALTER ANTONINI
ANTONINI



CLICCA E GUARDA
L'INTERVENTO  

L'azienda Antonini è un'azienda storica, fondata negli anni 40 dal bisnonno di Walter Antonini, quest'ultimo presente come speaker a Break Bulk Italy 2025. L'azienda costruisce piattaforme petrolifere o parti di moduli, ma si occupa anche ampiamente di logistica. Il manufatto principale è normalmente trasportato su barge, ha spiegato Antonini. Tra i principali partner del gruppo ci sono realtà come Simi e Fagioli. Il Gruppo Antonini, essendo un contractor, ha bisogno di varie attività da parte dei fornitori.

Pertanto, si rende particolarmente importante ottenere flessibilità da parte dei clienti. Il Gruppo si interfaccia infatti con importanti player del settore, come gli installatori, talvolta molti più grandi di Antonini stessa, come evidenziato da Walter Antonini durante il suo speech. Non mancano le criticità anche per quanto ha potuto esperire il gruppo nei suoi anni di attività. “Una difficoltà per esempio si ritrova nell'installatore, dovuta anche alle sue dimensioni, ci sono penali di conseguenza importanti anche con i clienti” è stato spiegato. “Un'altra difficoltà dal punto di vista logistico riguarda il supporto delle autorità che è importante”.

Per il Gruppo Antonini lo sviluppo dei progetti che ge-





stisce necessita di un supporto finanziario in maniera consistente in momenti precisi, soprattutto per quanto riguarda le garanzie. È fondamentale pertanto l'aiuto di enti e dello Stato in situazioni che richiedono queste pratiche, chiarsce Antonini, specialmente quando le operazioni che svolgono avvengono all'estero.

“La collaborazione tra gli attori è fondamentale, anche perché trattandosi di operazioni customizzate, i clienti cambiano idea spesso, anche dal punto di vista di modifiche di ingegneria tecnica possono tramutarsi in problemi logistici. Bisogna prenderla con ottimismo, senza farsi affossare dalle problematiche”.

ECCEZIONALI
OGNI GIORNO

METRASPED TISS



GASTALDI HOLDING

Logistics and Forwarding Providers



Shipping & Forwarding

GASTALDI & C.
SHIP AGENTS & BROKERS

DELTA
AGENZIA MARITTIMA

MEDOCLEAN
SHIPPING AGENCY

GAST SPEDIZIONI
INTERNATIONAL FORWARDERS

GASTALDI
PERÙ

DELTA
GLOBAL FREIGHTWAYS



www.gastaldi.it



“SERVE UNA RIFLESSIONE SUI TERMINAL PORTUALI, MANCA IL PERSONALE”

FULVIO CARLINI

CONTI CARWIL LTD - FONASBA



CLICCA E GUARDA
L'INTERVENTO



Fulvio Carlini, armatore di Conti Carwil e presidente di Fonasba, grazie alla sua esperienza conosce a fondo le problematiche, i ritardi e gli imprevisti che possono incorrere quando si naviga via mare: “Nella spedizione marittima, il concetto di avaria generale è il concetto che dovrebbe guidare sempre i nostri principi: siamo tutti sulla stessa barca.”

Conti Carwil è nata nel 2016 ed è controllata per un 50% da Conti Line che è un gruppo belga e 50% dalla società di Carlini. Si tratta di una società nata per fare trasporto veloce, shortsea. “Lo facciamo su due direttive fondamentali: il Mediterraneo, nello specifico l’Adriatico (Porto Nogaro e Marghera) dove carichiamo acciaio, legno, break bulk. Ma anche in Nord Africa, Spagna, Portogallo. I colleghi di Anversa caricano in Belgio, Olanda, Germania. Abbiamo un collegamento forte col Marocco grazie ad una partecipazione in una società marocchina” ha chiarito Carlini.

Conti Carwil utilizza navi piccole, solitamente non superano le 7-8.000 tonnellate di portata e questo consente di avere un’enorme flessibilità, sottolinea l’armatore. Ciò che Carlini ha riscontrato in anni di attività e ha testimoniato al Break Bulk Italy è che le navi restano trop-

#2 panel

TRASPORTI E SPEDIZIONI: ITALIANS DO IT BETTER?

FULVIO CARLINI - CONTI CARWIL LTD - FONASBA

MAURO MARCHIORI - FHP VENEZIA

CARLO FRENI - FHP CARRARA

MASSIMO COPPOLA - AUGUSTEA MARITIME TRANSPORTATION

STEFANO BALLI - YACHT ITALIA

GIACOMO BRACCHI - TRANSPORTI





po a lungo nei porti, o in prossimità in attesa perché le banchine sono congestionate. Inoltre, secondo il suo pensiero e la sua esperienza, ciò che davvero influisce dentro ai terminal è la mancanza di personale in banchina. “È necessario che i terminal riflettano su questo problema – ha commentato l’esperto armatore – perché poi è chiaro se le navi stanno a lungo nei porti, ci sono dei costi”.



Spedizione di merci in **containers** e con **navi** convenzionali

Operazioni doganali **import, export e transiti**

Controlli **radiometrici** eseguiti anche con **droni** marittimi in rada

Gestione di **magazzini** in area portuale e non

Partnership in tutti i maggiori **porti italiani**

Servizi logistici specialistici



S.D.C. Srl
Servizio Doganale Containers
Via dell’Idrogeno, 9/4 – 30175 Marghera (VE)
+39 389 600 3640
www.sdcweb.eu

i-gop

La soluzione per
la Gestione Operativa
Portuale

▲ APRA



Aree applicative e funzionalità

i-gop è il software per le aziende del settore marittimo e logistico ideato per gestire e automatizzare: flussi di terminal container, pratiche di impresa portuale e di agenzia marittima, operazioni di magazzinaggio e spedizione. Progettato con lo scopo di ottimizzare le attività operative, amministrative e finanziarie all'interno di un terminal multipurpose, la soluzione si integra con sistemi di altri stakeholder.

La soluzione include moduli pensati per coprire ogni fase operativa.

i-gop
erp

i-gop
container

i-gop
crm

i-gop
agenziamarittima

i-gop
trasporti

i-gop
finance

i-gop
impresaportuale

i-gop
passeggeri

i-gop
bi

i-gop
merci

i-gop
wms

i-gop
quality

i-gop
armatore

i-gop
doc

i-gop
mobile

Scopri **i-gop** su www.apra.it



“PENSARE A UN TAVOLO DI CONFRONTO CON L’AIUTO DEGLI SPEDIZIONIERI”

MAURO MARCHIORI
FHP VENEZIA



CLICCA E GUARDA
L’INTERVENTO

Fhp sta cercando di creare una catena tra diversi operatori portuali acquisiti dal 2019: Livorno, Carrara, Savona, Chioggia, Venezia e Monfalcone. “Si sta dando la possibilità a queste singole aziende di avere la forza e la stabilità di investire in strutture, attrezzature e personale” ha raccontato Mauro Marchiori, introducendo le attività della Fhp.

Il problema della mancanza di personale è noto; Marchiori ha spiegato che si lavora molto a “picchi” in questo settore, pertanto, il momento in cui si arriva al picco, coincide con il momento in cui comincia a mancare disponibilità di risorse umane e disponibilità di attrezzature per lavorare contemporaneamente le navi.

Solo nel 2025, Fhp Venezia, i cui terminal sono gestiti da Marchiori, ha già investito 6 milioni e mezzo di euro su attrezzature nuove per “dare una risposta a tutte le richieste che ci stanno facendo”.

“Noi di Fhp siamo terminalisti portuali, da poco abbiamo preso in gestione anche la parte ferroviaria e gestiamo anche i magazzini, pertanto l’intermodale” ha chiarito Marchiori.

Fhp con i suoi sei porti movimenta a livello nazionale approssimativamente 10 milioni di tonnellate, da questo to-



IL TUO CARGO NEI NOSTRI CONTAINER DAI NOSTRI DEPOSITI

La logistica è un mondo complesso.
Scegli chi ti offre esperienza, disponibilità dei prodotti e assistenza 24/7.

www.sogeco.com



tal circa 4 milioni e mezzo vengono movimentate tra Chioggia e Marghera, evidenzia Marchiori. “Oggi abbiamo sotto Fhp Group, Cfi che è la prima compagnia ferroviaria merci a livello italiano dopo Mercitalia, grazie alla quale copriamo le due dorsali: l’adriatica e la tirrenica. Ciò, abbinato al terminal, consente di dare ai clienti un servizio completo”. Al Break Bulk Italy Marchiori ha offerto questa sua visione: “Gli spedizionieri hanno un’esperienza tale, insieme agli agenti marittimi, che gli consente di tenere bene le redini del settore. Serve un tavolo di confronto, perché con l’aiuto degli spedizionieri si capisce dove sono gli intoppi che si potrebbero risolvere”.



FULL STEAM AHEAD, SINCE 1921



1921



Ignazio Messina & C.

HIGHLY SPECIALIZED
PROJECT CARGO | CONTAINERS
TRANSPORT SERVICES

WWW.MESSINALINE.IT



“VOGLIAMO ESSERE UN ENTRY POINT CHE UNISCA LA FILIERA”

CARLO FRENI
FHP CARRARA



CLICCA E GUARDA
L'INTERVENTO



Il ruolo di Carrara nasce da un unicum anche grazie alla sua posizione geografica. Secondo Carlo Freni la posizione del porto gli ha permesso di crescere grazie a esperienze di trasferimento e trasporti eccezionali nell'ambito project cargo che sono appunti unici in Italia.

Negli ultimi anni, Fhp è stata in grado di sviluppare al proprio interno un'ingegneria della logistica. “Nel momento che un cliente contatta Fhp, viene gestita tutta la spedizione del project cargo, fino alla destinazione finale. Questa modalità ha raggiunto il suo apice con il progetto Cp, con Venture Global” ha spiegato Freni, precisando che “spesso la logistica è vista come un x% del budget del prodotto, e questo è un errore”.

A Carrara, ha raccontato Freni, costruire moduli da 1.800 tonnellate e spedirli è ormai una prassi. Fhp spedisce i moduli dall'Italia e li trasferisce negli Stati Uniti. “Le strutture di questi moduli sono fatte da Cimolai e la logistica è ingegnerizzata già durante la fase di acquisizione del progetto. Tre navi su quattordici nel mondo sono impegnate in questo progetto” chiarisce Freni.

Per quanto riguarda i noli non hanno indice di riferimento nel project cargo: “Dal 2019 ad oggi, i noli per queste navi è costante. Il motivo? C'è un'economia di scala, c'è del



Specialisti nel Project Cargo

dal 1987

Affidabilità, esperienza e presenza diretta in tutte le fasi operative

- LOGISTICA PORTUALE
- ASSISTENZA IMBARCO E SBARCO
- STUFFING DI CONTAINERS
- OPERAZIONI DOGANALI

Via Benvenuto, 14
30175 Marghera (VE)

www.stemarshipping.it
info@stemarshipping.it



volume. L'armatore ha, con grande anticipo, la certezza che quelle navi saranno impiegate per quel lavoro” ha rimarcato Freni.

“Venture Global, negli Stati Uniti, ha fatto un accordo di volume con il più grande armatore di barge americano. Il che ha potuto assicurare la disponibilità delle barge, poiché ce ne sono troppo poche, e di fatti sarebbe impossibile assicurarsene nel breve termine”. È per questo, che con Fhp, è garantita tutta l'ingegneria di supporto, un coordinamento con tutti gli attori coinvolti: “Il cliente vede noi come riferimento”.

C'è anche un tema finanziario importante. Quest'anno Venture Global ha avuto un problema con dei moduli che doveva consegnare, poiché le opere civili negli Usa non erano ancora pronte, il che ha significato che i moduli stessero più a lungo in attesa a Carrara: tradotto, costi ingenti da sostenere per la sosta. “Questo fa capire – ha concluso Freni – come il progetto della logistica debba essere parte integrante del processo di vendita del prodotto perché chi guarda gli impianti, vende giustamente il suo prodotto e spesso non considera quelli che sono gli aspetti logistici che diventano sempre più complessi.”



TAKE IT HEAVY



**Tailored solutions
for your project
cargo needs**

Quality, experience and the highest attention are the added value of Medov in the **heavy lift sector**.

Since 2014 we are the special partner for your oversize shipments.

With our capillary presence in the **main ports of the Mediterranean**, a dedicated agency department and inhouse broker for the dry and project cargoes, we can offer you a **complete and no limits transport service according to your needs**.

For information, contact our office: dry@medov.it

Medov
SHIPPING SERVICES
A MEDOV GROUP COMPANY

www.medov.it



“NEL MEDITERRANEO MANCANO SPAZI, MA PUÒ ESSERE UN ASPETTO DA SFRUTTARE”

MASSIMO COPPOLA
AUGUSTEA MARITIME TRANSPORTATION LTD



**CLICCA E GUARDA
L'INTERVENTO**

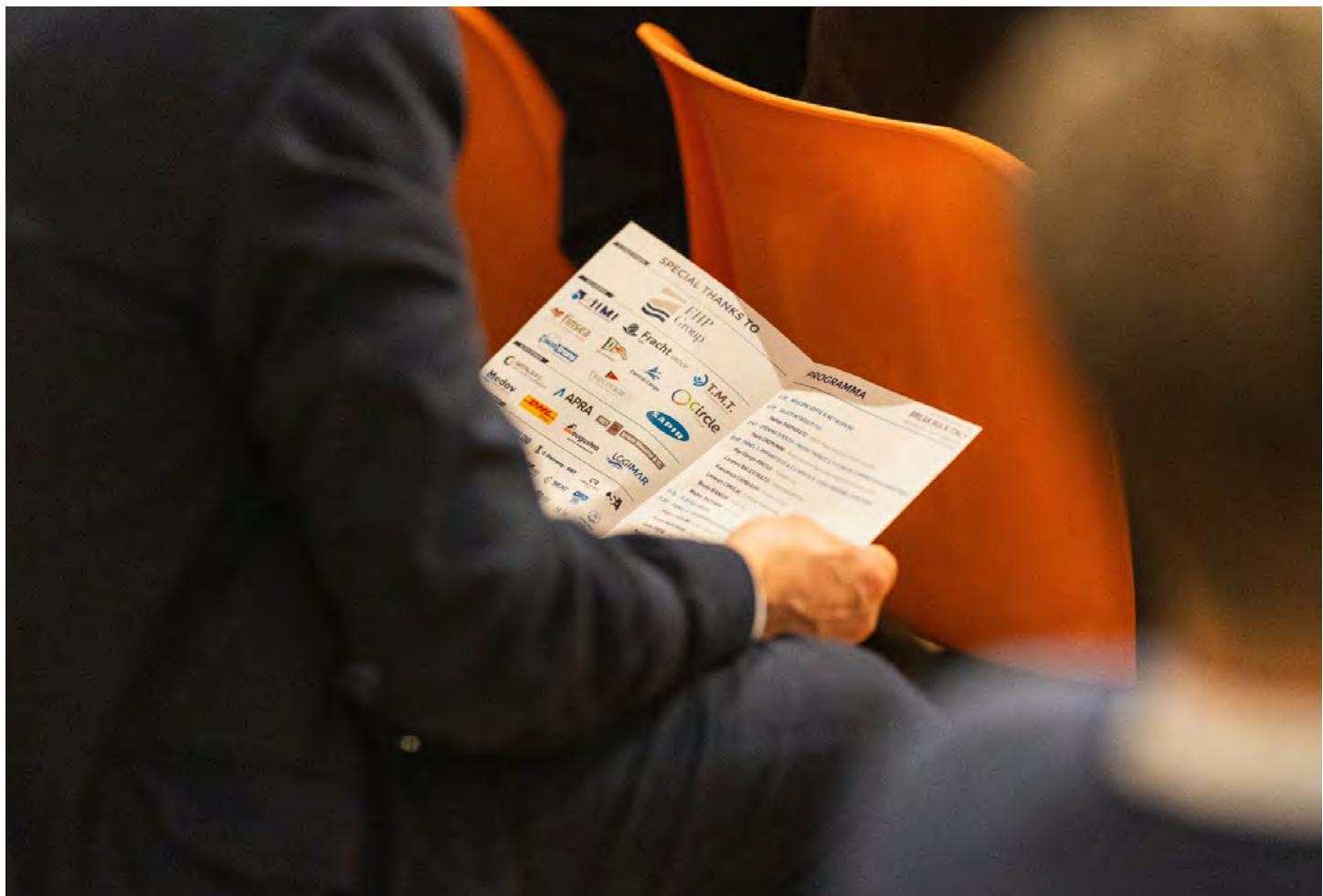


Nel suo intervento Massimo Coppola ha illustrato gli ambiti e l'operato di lavoro dell'azienda armatoriale Augustea Maritime Transportation Ltd. Che gestisce barge e rimorchiatori d'altura.

“Abbiamo attività nell'eolico offshore, soprattutto nel Nord Europa, e vorremmo fare sempre di più anche nel Mediterraneo. I mezzi sono in Nord Europa perché la domanda è maggiore e ci sono meno difficoltà logistiche. Molto spesso ho sentito parlare di tonnellate, ma le difficoltà qui nel Mediterraneo riguardano soprattutto gli spazi” ha spiegato Coppola. “Questo per Augustea potrebbe trasformarsi anche in un vantaggio. Potrebbe significare probabilmente la necessità di costruire o fare arrivare queste infrastrutture in porti diversi. E di conseguenza ci sarà più bisogno di barge e rimorchiatori per trasportarle nel Mediterraneo e non solo”.

Per quanto riguarda l'eolico galleggiante, Coppola ha spiegato che l'azienda fornisce la possibilità di produrre lo studio dell'attività nella sua interezza: “Abbiamo joint venture con soci scozzesi che si occupano maggiormente della parte di ingegnerizzazione”.

I campi *offshore* di Oil & Gas stanno leggermente diminuendo: “Speriamo che l'eolico, soprattutto nel Medi-





teraneo, potrà avere in futuro un maggiore sviluppo” ha auspicato. Le barge di Augustea sono quasi tutte semi-affondabili, ciò permette di offrire altri servizi: “Per quanto riguarda l’assistenza di manutenzione dell’attività del campo eolico, facciamo anche attività di varo di intere fregate” come è stato il caso in Inghilterra delle fregate della Marina Militare del Regno Unito realizzate da Babcock e Bae Systems, ha raccontato il vertice di Augustea. In conclusione al suo intervento, Coppola ha ricordato che un mezzo della loro flotta, insieme ad un rimorchiatore olandese, fu in grado di sbloccare la portacontainer Ever Given che aveva bloccato il Canale di Suez nel 2021. Un caso di eccellenza del Made in Italy esportato.

UTC Mediterranean SRL
A powerful link to the world.

Genoa head office:
Piazza Campetto 1/10 - 16123
utcmedsales@utcoverseas.com
www.utcoverseas.com



WE SEE THE BIGGER PICTURE

[Find out more ▾](#)



Our dedicated experts understand every detail of your project logistics needs - planning, coordinating and delivering the bigger picture for your peace of mind.

Whether it's an ad-hoc shipment or a full end-to-end industrial project, we deliver the highest levels of compliance, safety and expertise from early stages through to the final delivery.

DHL Global Forwarding – Excellence. Simply delivered.

THE BIGGER PICTURE



DHL GLOBAL FORWARDING
INDUSTRIAL PROJECTS

FIG 01 >



“TROVARE SOLUZIONI IN UN’EPOCA GEOPOLITICA COMPLESSA”

STEFANO BALLI
FRACHT ITALIA



CLICCA E GUARDA
L’INTERVENTO



Fracht è una azienda di spedizione fondata nel 1955 a Basilea e gestita a livello familiare, il cui core business è la gestione del project cargo. L’azienda si trova, come per gli altri attori coinvolti, a operare in una situazione molto particolare a livello geopolitico. “Per le novità introdotte dall’amministrazione americana che stanno evidentemente destabilizzando il mercato e per quanto succede nel Mar Mediterraneo” ha detto Balli, riferendosi alla situazione nel Canale di Suez e ai surcharge degli ETS in Europa, ossia i sovraccarichi di costi che le compagnie di shipping trasferiscono al cliente per coprire l’adeguamento ai regolamenti europei in termini di carbon emission. “Questo fa sì che gli armatori tendano a dislocare meno la flotta nel Mediterraneo. Questo comporta dei noli più alti in uscita dal Mediterraneo e una flotta minore che si traduce in minori soluzioni” ha commentato Balli. Nel corso del 2025, Fracht ha notato che “l’andamento dei noli è stato sempre più o meno costante ad eccezione di settembre-ottobre dove c’è stato un lieve calo”. Inoltre, secondo le stime, non sono previste diminuzioni dei noli per spedizioni break bulk nel 2026, da una parte in risposta al fatto che i progetti sono sempre più complessi.





Negli Stati Uniti, ha ricordato Balli, è stata introdotta una tassa che viene applicata alle navi prodotte e/o operate in Cina o da cinesi. L'80% delle navi *multipurpose* sono di produzione cinese. Per ora le tasse poste dall'amministrazione americana non sembrano riguardare le navi *break bulk* ma se questo dovesse cambiare potrebbe significare costi extra significativi che difficilmente gli armatori assorbiranno completamente, coinvolgendo così tutta la filiera. Fracht prova a districarsi in questo scenario complesso e in continuo divenire cercando di rendere sempre più efficiente il project management, ed esortando i clienti a prendere contatti con l'azienda con largo anticipo rispetto alla fase esecutiva dei progetti. Ciò permette di trovare le soluzioni più convenienti e ottimali per il progetto.

Per quanto riguarda gli investimenti, c'è un case study interessante raccontato da Balli: "Dieci anni fa, su esigenza di un cliente Usa che doveva consegnare delle componenti in Midwest, come Fracht abbiamo deciso di investire nella costruzione di un carro ferroviario dedicato. A partire dal 2015 ad oggi siamo arrivati ad avere una flotta di circa 75 carri ferroviari che possono portare fino a 350 tonnellate di unità di peso in America".



**Guardiamo avanti
con le radici
nel passato**

Fin dalla fondazione, la tensione a guardare oltre l'orizzonte ci ha consentito, meglio dopo meglio, chilometro dopo chilometro di raggiungere i nostri più grandi obiettivi.

Una visione a lungo termine che anche oggi, dopo quasi 200 anni di storia, ci rende al tempo stesso orgogliosi del percorso fatto e sempre proiettati verso il futuro della logistica e del pianeta.



**GRUPPO
GRENDI**
1828

grendi.it



**RESPECT
TO THE SEAS**

www.amtlaugstea.com



“PROGRAMMAZIONE FONDAMENTALE MA QUANTO TEMPO SERVA NON È FACILE DECRETARLO”

LUIGI BRACONI
SIMI TRASPORTI



CLICCA E GUARDA
L'INTERVENTO



Luigi Braconi (Simi Trasporti) ha introdotto il suo intervento sollevando uno dei temi che la sua azienda è più che costretta a monitorare costantemente: “I tempi delle amministrazioni non coincidono con i tempi delle aziende, del mercato. Gestiamo pesi sempre maggiori, l’infrastruttura non è cambiata negli anni, sono iniziate lentamente le manutenzioni. Però si tratta di manutenzioni che richiedono anni e le aziende non possono aspettare tutto quel tempo”. Un esempio “riguarda un progetto con Terna: ci sono stati dei lavori sulla rete elettrica. Quando si decide di fare un intervento di questo tipo, si fissano dei programmi. Noi in un caso abbiamo impiegato tre anni per ricevere i permessi, i costi generati sono stati impressionanti” ha spiegato Braconi.

“In quel caso, siamo così riusciti a portare con noi il cliente, Terna, nei vari uffici pubblici per cercare di velocizzare il processo, ma non ha sconvolto il processo”.

In Italia il problema esiste anche nel momento in cui una situazione di questo tipo ricade su un cliente straniero. All'estero, non ci sono questi tempi così lunghi, i clienti esteri non sono abituati.

La catena decisionale, e in più in generale il processo che fornisce Simi, può essere così sintetizzato: “Una vol-



DIAMO FORZA AI TUOI PROGETTI ECCEZIONALI

TRASPORTI ECCEZIONALI

MOVIMENTAZIONI | POSIZIONAMENTI

SOLLEVAMENTI | MONTAGGI

Via dello Stagnino 6/8 - 48125 Roncalceci (RA)
Tel. +39 0544 569611 - info@ctstrasporti.it | www.ctstrasporti.it





ta che viene assegnato un trasporto – ha schematizzato Braconi – si parte con le richieste dopo una serie di step propedeutici: il sopralluogo, gli itinerari configurati in base al carico, il mezzo che verrà impiegato. Questo tipo di rilievo a volte viene fatto con investimenti importanti, studiare un ponte che dovrà percorrere il mezzo coinvolto significa caratterizzare i materiali, fare delle prove di carico, per ricollaudare l'opera. Tutto questo richiede impegno, costi, che poi alla fine vengono ribaltati sulle aziende che producono componenti eccezionali, componenti pesanti.

Questi costi poi li ritroviamo nella competitività con gli altri”.

Simi si impegna a controllare la filiera, racconta Braconi, per mantenere l'ingegneria in-house: “Ma il problema è che risulta difficile fare capire al cliente che i tempi sono questi. Gli ingegneri di Simi si impegnano, ma la situazione è questa. Alla fine si rischia di perdere credibilità con i clienti”.

Una volta prodotti gli studi su una tratta, per un anno circa resta valido il permesso anche per altri progetti. “Però durante questo periodo ci chiedono di fare misurazioni sui ponti” ha proseguito. “Per ogni tipologia di carico, anche se cambia di poco il mezzo, c'è la richiesta della verifica tutte le volte”.

La presenza di Simi è in Italia così come in Africa, dove è presente in Tunisia e in Congo, “dove spesso lavorare è più semplice che in Italia”.

Ulteriori difficoltà riscontrate da Simi riguardano i protocolli: “Abbiamo riscontrato che non ci sono protocolli validi per tutti: ogni ente interpreta le norme in maniera differente, è difficile determinare un coefficiente di grado che sia lo stesso e valido per tutti” e questo genera diverse complessità al suo lavoro.



OUR MISSION:
THINK OUT OF THE BOX,
CREATE INNOVATIVE SOLUTIONS,
CREATE GREAT PROJECTS.



Find us anywhere, anytime:
info@zclistica.com
www.zclistica.com





**TRASPORTI
ECCEZIONALI
GRANDI SOLLEVAMENTI
MOVIMENTAZIONI
INDUSTRIALI**

 **marraffa**



www.marraffa.it

segui su





UNA PUBBLICAZIONE DI
ALOCIN MEDIA SRL
PIAZZA ROBERTO BALDINI 4/66
16149 GENOVA
TEL. +39 010 9703071
P.I./C.F. 02499470991

DIREZIONE & REDAZIONE
NICOLA CAPUZZO
CELL: + 39 334 7889863
REDAZIONE@SHIPPINGITALY.IT
CAPUZZO.NICOLA@GMAIL.COM

PUBBLICITÀ & MARKETING
SALES@ALOCINMEDIA.IT
MARKETING@ALOCINMEDIA.IT
TEL. + 39 010 9703071