



contship
italia group

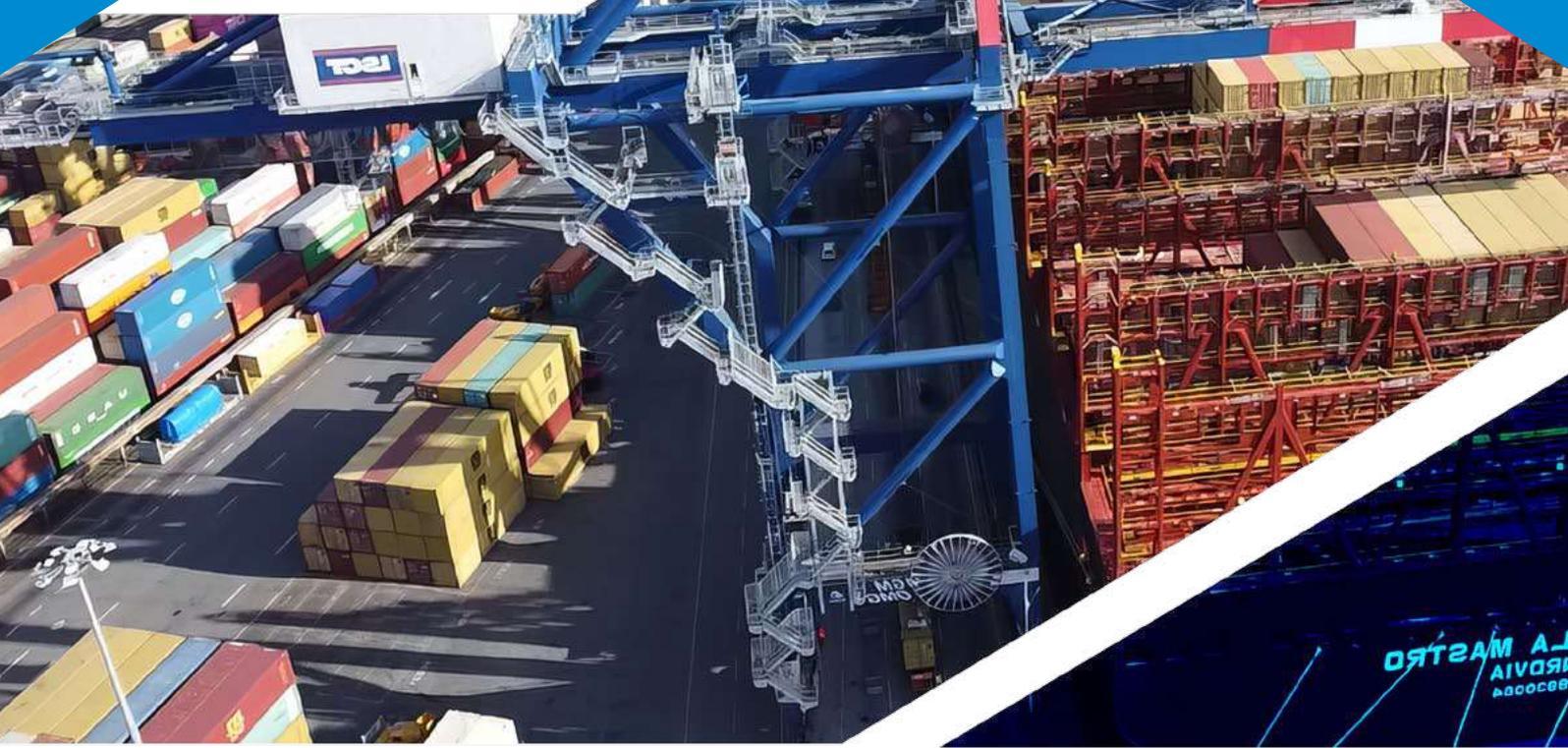
MARITIME TERMINALS / INTERMODAL SOLUTIONS

EDIZIONE
2023



contship
italia group

MARITIME TERMINALS / INTERMODAL SOLUTIONS



CONTAINERITALY



SHIPPINGITALY.IT

PDF
interattivo



SUPPLYCHAINITALY



SFIDE E PROSPETTIVE DEL BUSINESS DEL TRASPORTO CONTAINER VIA MARE	PAG. 4
DOMANDA E OFFERTA DI TRASPORTO CONTAINER A MILANO SCOPRONO CHE CONFRONTARSI AIUTA ENTRAMBE	PAG. 9
“L'AUTOMAZIONE E LA PRODUTTIVITÀ DEI TERMINAL NON SIA VANIFICATA DAI COLLI DI BOTTIGLIA A TERRA”	PAG. 9
CALVINI (MADI VENTURA): “SPERIMENTEREMO I PORTI DEL NORD EUROPA”	PAG. 9
RISCHI E COSTI DI TRASPORTO: ALCUNI CONSIGLI UTILI DI PITTO (FEDESPEDI) AI CARICATORI	PAG. 9
“PER I PICCOLI SPEDIZIONIERI CI SONO SPAZI DI MERCATO ANCHE CON I GRANDI CARICATORI”	PAG. 11
GASSELIN: “DOBBIAMO LAVORARE SULLA PROMOZIONE DEI NOSTRI SERVIZI INTERMODALI”	PAG. 11
VADO GATEWAY IL SISTEMA PORTUALE CHE SI DISTINGUE PER FOCUS SUI CLIENTI E MOLTEPLICITÀ DEI SERVIZI	PAG. 12
GIOVANNI SATTA - <i>TIMIO - UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI GENOVA</i>	PAG. 13
D'AGOSTINO ZENO - <i>ASSOPORTI - ESPO</i>	PAG. 13
STEFANO MESSINA - <i>ASSARMATORI</i>	PAG. 14
LUCA BECCE - <i>ASSITERMINAL</i>	PAG. 14
ALESSANDRO PITTO - <i>FEDESPEDI</i>	PAG. 16
IGNAZIO MESSINA - <i>UNIPORT</i>	PAG. 16
GIOVANNI DI LECCE - <i>SKF</i>	PAG. 17
MATTEO BARACCHI - <i>SAINT-GOBAIN ABRASIVI</i>	PAG. 17
GIOVANNI CALVINI - <i>MADI VENTURA</i>	PAG. 18
MATTEO BIANCHI - <i>LAVAZZA</i>	PAG. 18
STEFANO ESPOSTI - <i>MG ITALIA</i>	PAG. 19
MATTHIEU GASSELIN - <i>AMMINISTRATORE DELEGATO DI CONTSHIP ITALIA</i>	PAG. 19
GIANMARCO BILOTTI - <i>SALES MANAGER MAC PORT INTERNATIONAL</i>	PAG. 20
ALICE ARDUINI - <i>ALIX INTERNATIONAL</i>	PAG. 20
ALFA LAVAL PRESENTA OCEAN GLIDE, PER UNA NAVIGAZIONE SOSTENIBILE	PAG. 21
AUGUSTO COSULICH - <i>FRATELLI COSULICH</i>	PAG. 22
RICCARDO FUOCHI - <i>LOGWIN</i>	PAG. 22
GIULIO SCHENONE - <i>PSA GENOA INVESTMENTS</i>	PAG. 22
GIORGIO FARNETI - <i>MAC PORT MACCHINE OPERATRICI PORTUALI</i>	PAG. 22
DIEGO APONTE (MSC) A RUOTA LIBERA SU ITALO, ITA AIRWAYS, ANTITRUST, NOLI CONTAINER, FERROVIE E TERMINAL DARSENA TOSCANA	PAG. 24
IGNAZIO MESSINA: “VI SPIEGO PERCHÈ VENDIAMO RO-RO E COMPRIAMO FULL CONTAINER DA MSC NON CI SEPARIAMO”	PAG. 24
OLTRE 1 MILIARDO DI RICAVI E 127 MILIONI DI UTILI PER I MAGGIORI TERMINAL CONTAINER ITALIANI	PAG. 25
NARDULLI: “NUOVE NAVI PORTACONTAINER IN ARRIVO PER ITALIA MARITTIMA”	PAG. 25
L'ANTITRUST UFFICIALIZZA L'ACQUISIZIONE DI TERMINAL DARSENA TOSCANA DA PARTE DI GRIMALDI	PAG. 26
SI PREPARA A ENTRARE IN SERVIZIO PER MAERSK LA PRIMA MAXI PORTACONTAINER A METANOLO	PAG. 26
PER KALYPSO COMPAGNIA DI NAVIGAZIONE RICHIESTA LA MESSA IN LIQUIDAZIONE	PAG. 26
SEMAFORO VERDE PER I LAVORI DI AMPLIAMENTO DI LA SPEZIA CONTAINER TERMINAL	PAG. 26
L'ANNUNCIO DI LUIGI NEGRI: “LOGTAINER DIVENTERÀ IMPRESA FERROVIARIA PER IL TRASPORTO CONTAINER”	PAG. 28
ADMIRAL CONTAINER LINES DEBUTTA IN ITALIA CON UNA LINEA CONTAINER INTRA-MED	PAG. 28
LANA E ROSA SONO LE ULTIME DUE PORTACONTAINER DA 4.400 TEU ACQUISTATE DA IGNAZIO MESSINA & C.	PAG. 28
NUOVO RECORD DI VECCHIAIA PER LA FLOTTA DI NAVI PORTACONTAINER ATTIVA	PAG. 28

WE BRING THE SHIP TO YOUR FACTORY



In the complex world of global logistics, challenges are commonplace. Contship is by your side to guarantee added value services and efficient port to door solutions at every stage of your journey.

contship italia group



MARITIME TERMINALS / INTERMODAL SOLUTIONS

www.contshipitalia.com

Contenuto a cura di Giovanni Satta, Elsie Fusco, Valentina Carozzo, Caterina Tropea e Gabriele Pinna (Tim 10 Srl)

SFIDE E PROSPETTIVE DEL BUSINESS DEL TRASPORTO CONTAINER VIA MARE

Il traffico mondiale di container trasportati via mare, a valle di una marcata contrazione registratasi nel 2022 (-3,9% rispetto al 2021) registra nel 2023 una lieve ripresa, con un traffico totale di circa 170/180 milioni di TEU movimentati, pari a circa 15 milioni di TEU al mese (DynaLiners su dati Container Trade Statistics, 2023).

In questo scenario, i porti nazionali, nonostante il difficile contesto competitivo internazionale, hanno saputo consolidare il proprio posizionamento strategico e di mercato: a fine 2022, i volumi di traffico container movimentati presso il sistema portuale nazionale risultavano in crescita (11.566.000 TEU) con una performance Year-on-Year (YoY) pari a +2,4%. A questo risultato hanno contribuito positivamente sia alcuni porti gateway che hanno registrato volumi in netta crescita rispetto all'anno precedente (Savona: +19,4%, Trieste: +15,9%, Civitavecchia: +11,9%) sia la ripresa dei volumi movimentati presso gli scali di transhipment nazionali (Gioia Tauro: +7,1%, Taranto: +151,9%, Cagliari: +27,9%). Il sistema portuale nazionale, tuttavia, evidenzia performance operative a due velocità con taluni scali caratterizzati da risultati annuali in contrazione rispetto al 2021 (Catania: -11,6%; Salerno: -13,7%).

La distribuzione dei punti di origine e destino della merce in export e in import che transita tramite container per i porti nazionali appare particolarmente interessante al fine di comprendere il forte legame di questo business dello shipping rispetto ai traffici di merci a livello nazionale e sovranazionale.

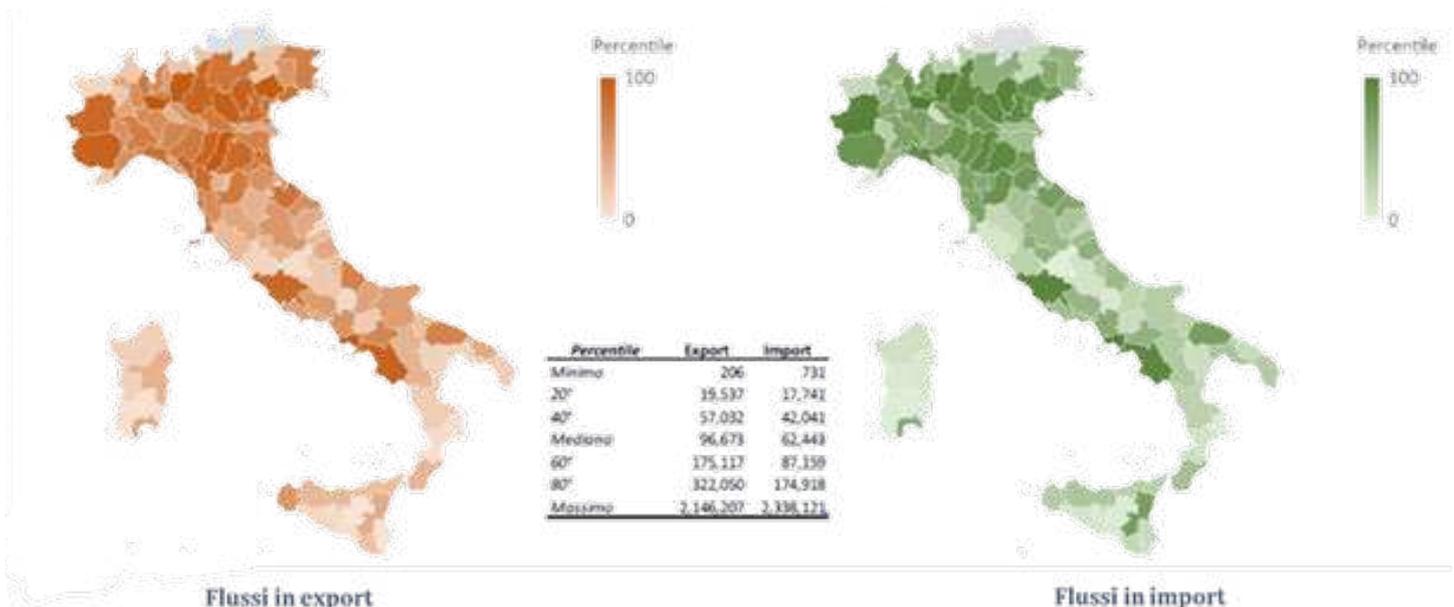
	Export	Import	Totale
Nord-ovest	8,099,225	6,545,413	14,644,638
1 Milano	2,146,207	2,338,121	4,484,327
2 Bergamo	1,090,242	614,495	1,704,737
3 Brescia	628,871	528,243	1,157,114
4 Torino	486,276	576,929	1,063,205
5 Cuneo	653,914	197,472	851,386

	Export	Import	Totale
Nord-est	8,903,770	3,896,503	12,800,274
1 Modena	1,786,609	336,827	2,123,436
2 Treviso	1,279,537	302,654	1,582,191
3 Vicenza	642,091	570,996	1,213,087
4 Verona	767,856	358,057	1,125,914
5 Bologna	466,687	350,958	817,645

	Export	Import	Totale
Centro	3,732,425	1,978,088	5,710,514
1 Roma	513,117	463,061	976,178
2 Massa-Carrara	582,942	41,223	624,165
3 Lucca	429,208	125,918	555,126
4 Pesaro e Urbino	369,947	139,539	509,486
5 Firenze	274,044	215,734	489,777

FIGURA 1. IMPORT - EXPORT TRAFFIC FLOWS: TRAFFICI MARITTIMI NAZIONALI VIA MARE

Andamento traffico merci containerizzate via mare (2019; tonn)



Fonte: elaborazione CIELI su dati Agenzia delle Dogane.

L'analisi dello stato attuale della domanda di trasporto containerizzato via mare evidenzia alcuni driver fondamentali destinati a modellare il mercato nei prossimi anni sia a livello internazionale che a livello nazionale. In particolare:

→ **Sostenibilità (Sustainability):** a causa della crescente attenzione da parte di consumatori e produttori rispetto alle tematiche ESG (Environment, Social & Governance), e alla tutela dell'ambiente, nella selezione di fornitori di servizi logistici e di trasporto entrerà sempre più come criterio selettivo la capacità dei fornitori di assicurare bassi livelli di emissioni e buone performance sotto il profilo della «carbon footprint».

→ **Affidabilità del servizio (Reliability):** i caricatori richiedono servizi di logistica e di trasporto sempre più affidabili il che impone la definizione di network logistici resilienti rispetto al manifestarsi di fattori esogeni di “shock” o veri e propri “Black Swan Event” per evitare i rischi di discontinuità nelle catene di approvvigionamento.

→ **Digitalizzazione dei processi (Digitalization):** l'introduzione di innovative tecnologie digitali quali l'internet of things (IoT),

l'artificial intelligence (AI), ecc., sta modificando in modo pervasivo i modelli di business e le soluzioni tecnico-operative alla base delle catene logistiche internazionali con evidenti implicazioni per gli operatori coinvolti nel settore del trasporto containerizzato via mare.

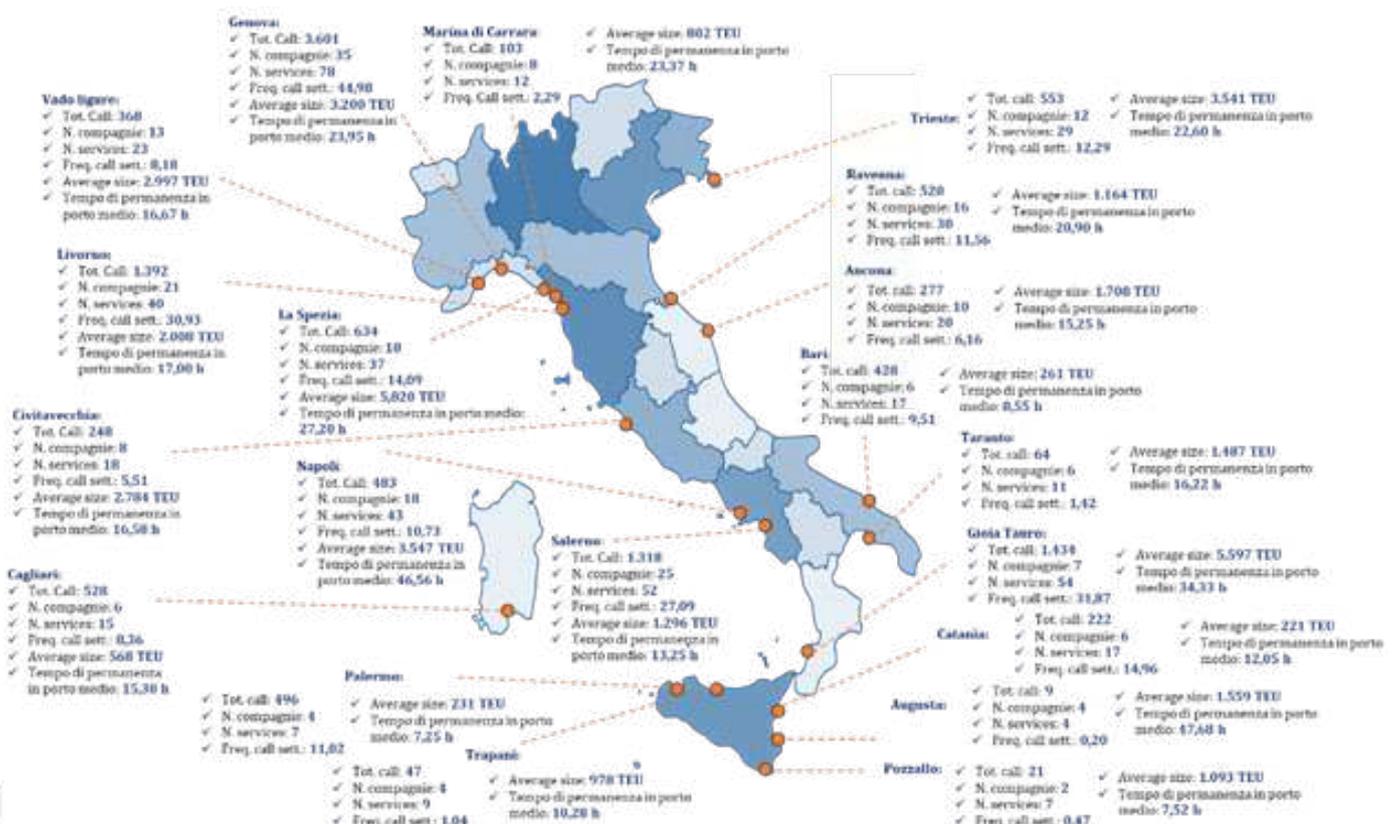
→ **Servizi “Door-to-Door” & VAS (Value Added Services):** crescente necessità espressa dai settori industriali clienti di soluzioni logistiche integrate e complete, capaci di ottimizzare le diverse fasi del trasporto e della spedizione del carico e di garantire un elevato livello di servizio lungo l'intera filiera.

Di fronte alle nuove sfide del settore, qual è lo stato attuale del sistema d'offerta di servizi di trasporto containerizzato via mare a livello nazionale e quali ci si attende essere le risposte del settore sia a livello di “Sistema Italia” sia sul piano internazionale?

Guardando alle condizioni odierne della flotta di interesse rispetto al mercato nazionale, alla fine di novembre risultavano in servizio 156 navi portacontainer aventi come group owner, register owner, operator, technical manager o shipmanager almeno un soggetto domici-

liato in Italia. Detta flotta, con una capacità complessiva pari a 1,63 milioni di TEU, è operata da 8 compagnie armatoriali (il che testimonia anche a livello nazionale un fortissimo livello di concentrazione del business). In media le navi in oggetto hanno capacità pari a 10.459 TEU, lunghezza pari a 321,34 m e un pescaggio di 14,72 m. Sebbene l'armamento di interesse nazionale appaia piuttosto limitato in termini di capacità complessiva, specie se confrontato rispetto alle maggiori flotte container internazionali, le sue caratteristiche tecniche suggeriscono alcune riflessioni circa le recenti scelte strategiche degli operatori nazionali. La flotta infatti è composta da asset con specifiche tecniche piuttosto eterogenee: benché nel complesso le navi siano giovani, con un'età media pari a 13,45 anni, solo l'8,33% è frutto di investimenti compiuti nell'ultimo quinquennio e circa il 30% dell'intera flotta è operativa da meno di 10 anni, mentre il 70% del naviglio ha età superiore a 10 anni (con il 15% della flotta con età superiore a 20 anni). Si evince la difficoltà da parte degli armatori nazionali nell'ultimo periodo a investire in un settore tradizio-

FIGURA 2. STATO DEL SISTEMA D'OFFERTA DI SERVIZI DI TRASPORTO CONTAINER VIA MARE NEI PORTI NAZIONALI



nalmente caratterizzato da una natura fortemente capital intensive in condizioni di crescente complessità strategica a causa dell'incertezza del quadro normativo di riferimento (specie in relazione alla regolamentazione ambientale) e della crescente volatilità dei noli. Questi due elementi non semplificano l'assunzione di scelte di investimento caratterizzate da forte esposizione finanziaria e elevati *payback period*. In questo contesto, solo poche compagnie hanno investito in nuovi asset ad elevato contenuto tecnologico mentre la maggior parte degli armatori ha preferito posticipare il timing per il rinnovo delle flotte restando alla finestra in attesa di maggiore chiarezza in merito al quadro della regolamentazione per la tutela dell'ambiente.

Se si sposta il focus sui principali porti nazionali, l'analisi di dettaglio del sistema complessivo di offerta di servizi di trasporto containerizzato via mare a supporto del mercato italiano appare oggi capace di assicurare adeguati livelli di servizio a favore dei caricatori. Il sistema portuale nazionale appare infatti contraddistinto da un ampio ed eterogeneo range di soluzioni tecniche per il trasporto con-

tainerizzato come emerge dalla valutazione delle linee con toccata presso gli scali italiani. A tal proposito la Figura 2 evidenzia l'eterogeneità dei porti nazionali rispetto al numero di tocche effettuate da navi portacontainer di linea, numero di servizi, frequenza delle call settimanali, dimensione media del naviglio impiegato e tempistiche medie di permanenza in porto.

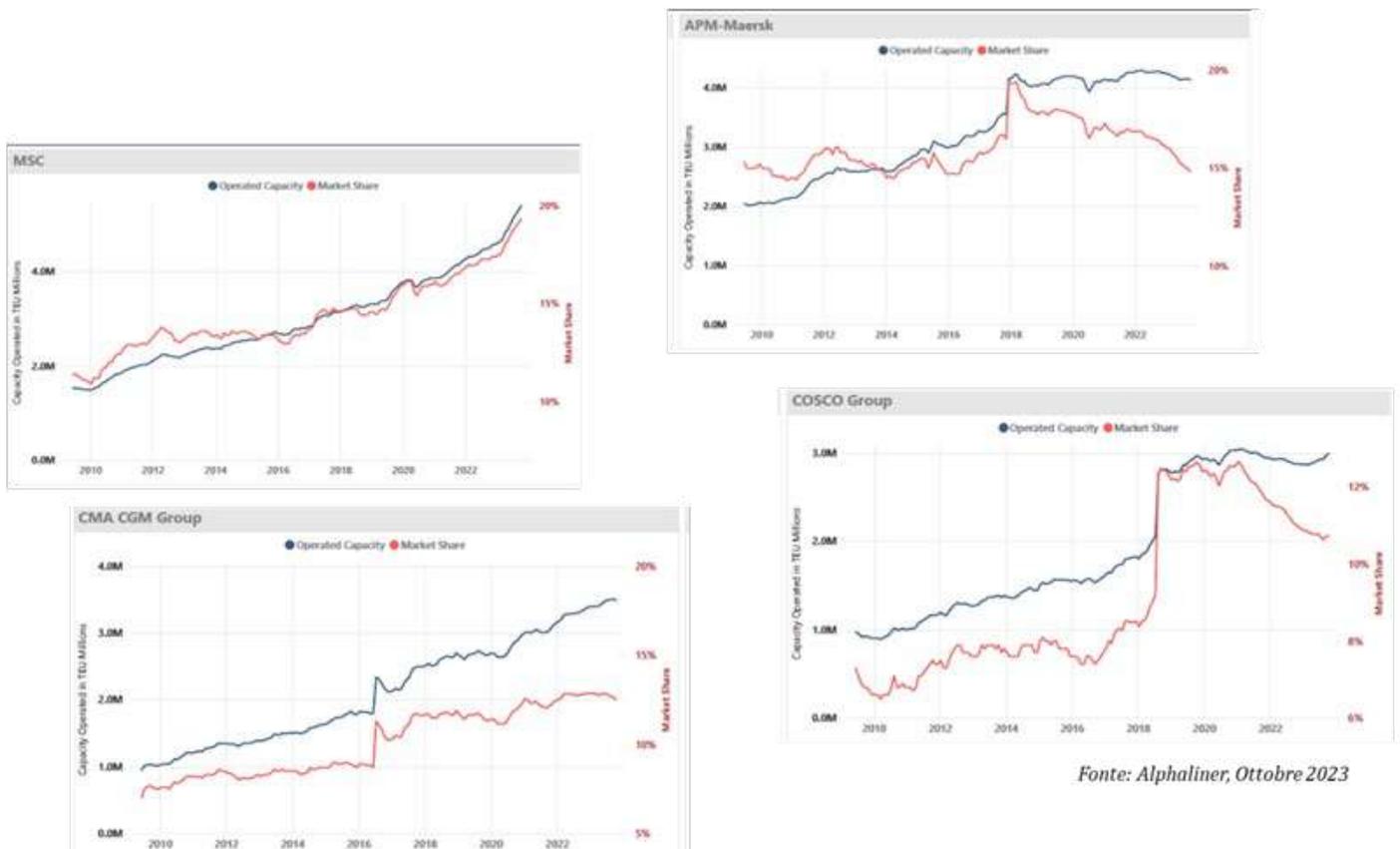
A livello di posizionamento competitivo su scala internazionale, i principali porti italiani, non senza difficoltà, sembrano riuscire a mantenere un ranking soddisfacente. I primi tre porti italiani per container throughput (Gioia Tauro, Genova e La Spezia) presentano un ranking *Port Liner Connectivity Index (PLCI)* superiore ai 40 punti, evidenziando un livello di servizio adeguato rispetto alle esigenze espresse attualmente dalla domanda.

Lo stato attuale e l'evoluzione futura del business del trasporto container via mare nazionale saranno indissolubilmente legati alle dinamiche competitive a livello internazionale e dalle decisioni strategiche degli ocean carrier globali (MSC, APM-Maersk, CMA CGM Group, COSCO Group, ecc.), rispetto agli investimenti da realizzare

nel prossimo futuro in nuove soluzioni tecniche e operative e nuovi asset. Sotto questo profilo negli ultimi anni sembra essersi ridotta la tendenza all'isomorfismo strategico da parte dei big del settore: se infatti alcuni di questi stanno continuando un'aggressiva strategia di crescita organica e per via esterna (MSC, CMA CGM Group), altri quali APM-Maersk e Hapag Lloyd sembrano aver significativamente rallentato i ritmi di crescita della capacità della propria flotta. Comportamenti eterogenei si registrano anche nella scelta della dimensione delle nuove portacontainer, se alcuni operatori sono a tutt'oggi orientati al gigantismo navale (si vedano in tal senso Hapag Lloyd e COSCO Group), con un costante aggiornamento dei record di capacità e di dimensioni raggiunti, altri operatori quali Evergreen e CMA CGM Group si stanno progressivamente orientando verso investimenti in asset di minore dimensione, palesando quindi un certo interesse anche nei confronti di rotte e mercati regionali.

L'evoluzione delle dinamiche competitive a livello globale appare in una fase particolarmente fluida come emerge dall'analisi dei dati in Figura 3.

FIGURA 3. LIVELLI DI MARKET SHARE E OPERATED CAPACITY DEI PRINCIPALI PLAYER INTERNAZIONALI



Confrontando infatti il peso relativo delle flotte dei principali player rispetto alla capacità complessiva del settore con la relativa quota di mercato si evidenzia nel tempo un crescente divario tra i due valori per molti di questi: in controtendenza MSC che nel corso dell'ultimo triennio ha visto una crescita della quota di mercato in linea rispetto al peso relativo della capacità della flotta.

Ulteriori driver strategici che sono destinati a modellare nel breve termine lo scenario competitivo nazionale e internazionale sono costituiti dall'incremento nella volatilità dei noli (dopo l'impennata del 2022) e il crescente manifestarsi di Blank Sailing: nelle rot-

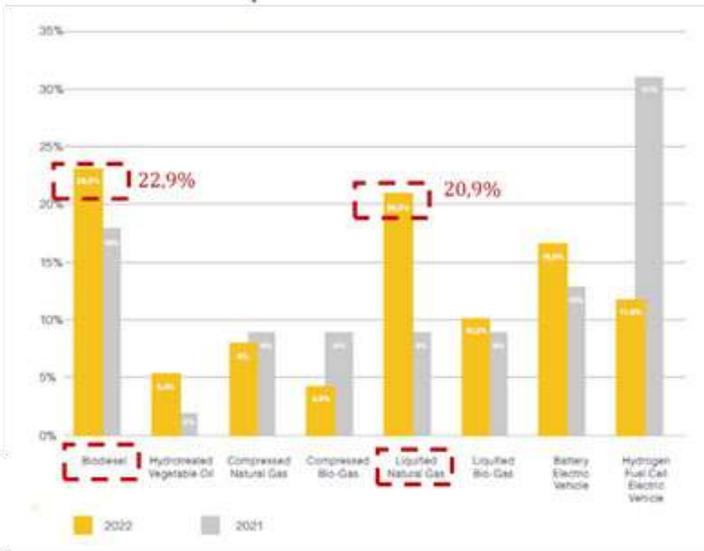
te Transpacifico, Transatlantico, Asia-Nord Europa e Med, sono state annunciate 52 cancellazioni tra la settimana 45 (06 nov - 12 nov) e la settimana 49 (04 dic - 10 dic), su un totale di 650 partenze programmate, pari a un tasso di cancellazione dell'8%. Le rotte più colpite da questo fenomeno sono quella del Transpacifico Est (42% delle cancellazioni) e la rotta Asia-Nord Europa e Med (38%), mentre il fenomeno appare oggi ancora residuale sulla rotta Transatlantica Ovest (19%).

Considerando le attuali condizioni della domanda e dell'offerta di trasporto di container via mare, è plausibile ipotizzare che l'evoluzione futura del settore sarà in-

fluenzata in modo significativo dal perseguimento da parte dei carrier nazionali e internazionali di strategie a livello business e corporate che consentano un allineamento del sistema d'offerta alle mutate richieste provenienti dai caricatori, ovvero: → Crescente attenzione verso l'introduzione di strategie di crescita sostenibile in chiave ESG (Environment, Social, Governance) con particolare focus sugli aspetti legati alla riduzione dell'impatto ambientale attraverso investimenti green quali nuovi sistemi di propulsione, carburanti alternativi (GNL in primis e idrogeno a seguire), impiego di fonti rinnovabili per i sistemi ausiliari, innovazioni nel design delle navi, ecc. (Fig. 4).

FIGURA 4. STRATEGIE GREEN PER LA RIDUZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE LUNGO LA FILIERA

Soluzioni energetiche/combustibili a basse emissioni di carbonio ritenute prioritarie dai carriers



Confronto soluzioni energetiche/combustibili a basse emissioni di carbonio ritenute prioritarie dagli shippers e dai carriers



→ Definizione di modelli di business e selezione di soluzioni gestionali e operative funzionali ad

assicurare la resilienza della supply chain anche a fronte di eventi shock esogeni che si ripercuotono

sull'intera filiera marittimo portuale con sempre maggiore frequenza.

→ Progressiva digitalizzazione del business mediante lo sfruttamento delle opportunità che originano dall'introduzione delle tecnologie digitali emergenti (quali IoT, Intelligenza Artificiale, Blockchain, ecc.) allo scopo di ottimizzare la gestione dei processi, ridurre i costi operativi, innalzare il livello di servizio per i clienti B2B e innalzare i livelli di safety & security.

→ Ricerca di livelli di integrazione verticale sempre più spinta che interessano diversi stadi della filiera tecnologica produttiva allo scopo di assicurare la qualità del servizio lungo l'intera supply chain e nuove ondate di operazioni straordinarie di M&A (Mergers & Acquisitions) che si tradurranno inevitabilmente in un ulteriore incremento del grado di concentrazione del settore su scala mondiale (Figura 5).

FIGURA 5. PROCESSI DI INTEGRAZIONE IN ATTO LUNGO LA FILIERA





**DOMANDA E OFFERTA
DI TRASPORTO CONTAINER A
MILANO SCOPRONO CHE
CONFRONTARSI AIUTA ENTRAMBE**



**> CLICCA E LEGGI
LA NOTIZIA**



**CALVINI (MADI VENTURA):
"SPERIMENTEREMO
I PORTI DEL NORD
EUROPA"**



**> CLICCA E LEGGI
LA NOTIZIA**



**"L'AUTOMAZIONE E LA
PRODUTTIVITÀ DEI TERMINAL
NON SIA VANIFICATA DAI COLLI
DI BOTTIGLIA A TERRA"**



**> CLICCA E LEGGI
LA NOTIZIA**



**RISCHI E COSTI DI TRASPORTO:
ALCUNI CONSIGLI UTILI
DI PITTO (FEDESPEDI)
AI CARICATORI**



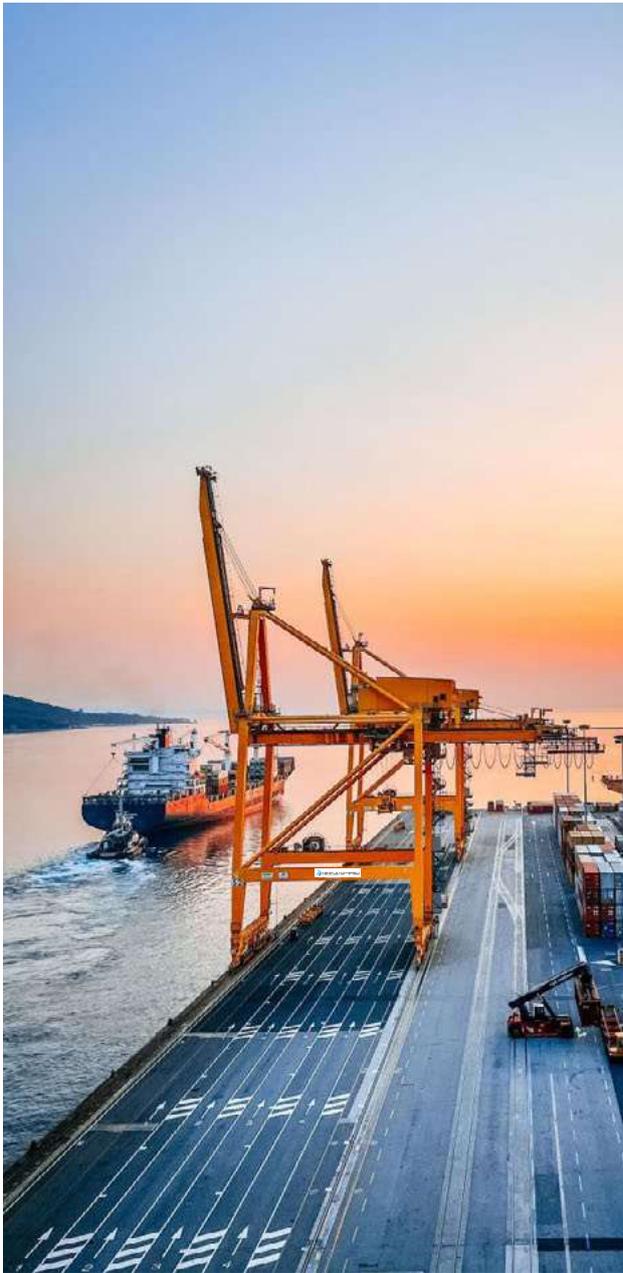
**> CLICCA E LEGGI
LA NOTIZIA**





T.O.DELTA

OUR NETWORK YOUR SUCCESS



T.O. Delta S.P.A.

Scali Cerere 09, Livorno, Italy

info@todelta.it

+39 0586 243 907

“PER I PICCOLI SPEDIZIONIERI
CI SONO SPAZI DI MERCATO
ANCHE CON I GRANDI
CARICATORI”



> CLICCA E LEGGI
LA NOTIZIA



GASSELIN: “DOBBIAMO
LAVORARE SULLA
PROMOZIONE DEI NOSTRI
SERVIZI INTERMODALI”



> CLICCA E LEGGI
LA NOTIZIA



ALOCIN
MEDIA
SRL

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



SHIPPINGITALY

SUPER YACHT 24

AIRCARGOITALY **SUPPLYCHAINITALY**

L'INFRASTRUTTURA,
SITUATA A
VADO LIGURE,
È COSTITUITA DA
DUE TERMINAL
EFFICIENTEMENTE
INTEGRATI:
REEFER TERMINAL,
IL PIÙ GRANDE HUB
PER LA FRUTTA
NEL MEDITERRANEO
ED IL MODERNO
CONTAINER
TERMINAL

VADO GATEWAY

IL SISTEMA PORTUALE CHE SI DISTINGUE PER FOCUS SUI CLIENTI E MOLTEPLICITÀ DEI SERVIZI

UN'ECCCELLENZA DISTINTIVA

Situati in una posizione strategica, i terminal collegano i mercati di Nord Italia e centro Europa con il resto del mondo; sono attualmente attive otto importanti Linee Marittime che connettono lo scalo vadese con i principali mercati di riferimento internazionali (USA, Oriente, America Latina, Africa).

Grazie alla certificazione AEO è possibile richiedere le procedure di Fast Corridor, corridoi monitorati utilizzabili per abbattere i tempi legati alle burocrazie doganali espletabili nel magazzino di destinazione e Pre-Clearing e Smart Terminal, che permette di anticipare le dichiarazioni di importazione mentre le merci sono in viaggio.

Ulteriori servizi quali ispezioni doganali, verifica scanner, Age control inspection per la frutta, ispezioni fitosanitarie, controllo radiometrico e pesatura VGM sono fruibili all'interno della stessa area doganale e richiedibili direttamente online su www.vadogateway.com.

UN'IMPRONTA INNOVATIVA E SOSTENIBILE

Vado Gateway ha ottenuto la leadership italiana 2022 nell'ultimo indice sulla produttività nei porti container redatto dalla Banca Mondiale (The Container Port Performance Index) risultando come l'infrastruttura portuale italiana che richiede in media il minor tempo di permanenza di una portacontainer durante una toccata. Il Container Terminal è il primo terminal semi automatizzato in Italia grazie a gru "di piazzale" (Automatic Rail Mounted Gantry) che sono supervisionate in remoto da operatori specializzati e vanta un sistema operativo completamente integrato con tutte le altre apparecchiature. L'innovazione si riverbera anche nel rapporto con il territorio, ove è in corso da anni un rilevante potenziamento delle infrastrutture, nel rispetto delle risorse ambientali ed economiche.

Il sistema portuale pone grande importanza all'impegno sociale dedicandosi ad una sostenibilità a tutto tondo, che metta al cen-

tro l'uomo e l'ambiente tramite l'adozione di processi sicuri ed etici che contribuiscano, in collaborazione con le realtà circostanti, a far dell'Italia il centro logistico d'Europa.

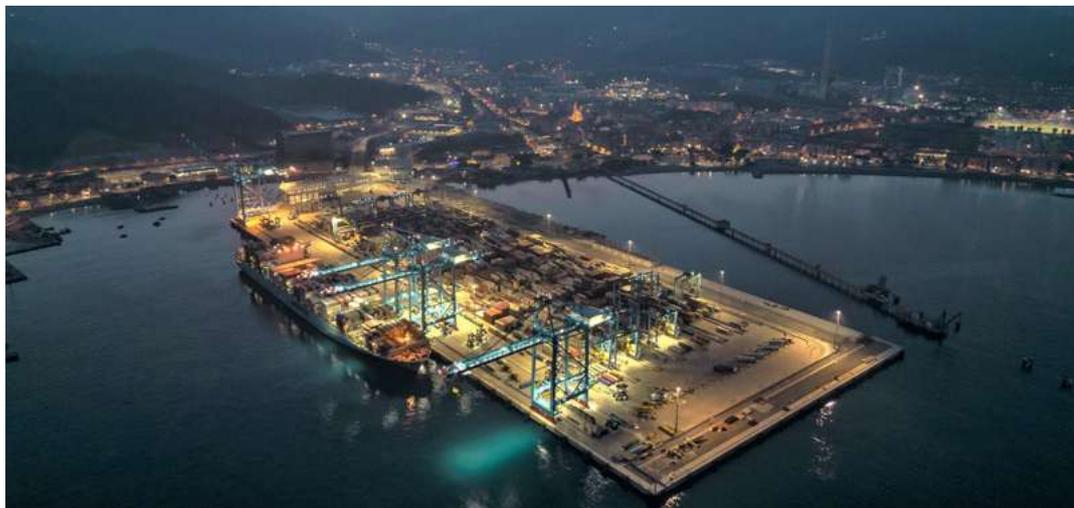
I NOSTRI NUMERI

Il Container Terminal, dotato di un fondale fino a 17 m, può accogliere senza limitazioni anche le grandi navi di ultima generazione (Ultra Large Container Ships) e, a regime, sarà in grado di movimentare circa 900.000 TEUs all'anno, con un obiettivo di intermodalità su ferro del 40%. Attualmente sono cinque i collegamenti attivi con gli interporti di Pioltello, Rubiera, Padova, Verona e Piacenza.

Reefer Terminal, in grado di accogliere anche contenitori dry, dispone di un magazzino refrigerato di 24 mila mq e di 14 celle a temperatura controllata e differenziata che a soli 50 metri dalla banchina assicura una gestione della catena del freddo ottimale. Oltre all'attracco principale dedicato alla movimentazione di frutta e container, vi è ulteriore molo ed una banchina RORO dedicata all'imbarco e sbarco di rotabili. Il terminal può movimentare fino a 250.000 TEUs e 600.000 tonnellate di prodotti ortofrutticoli.

L'infrastruttura, grazie alla funzionale sinergia dei due terminal e ad un unico varco automatizzato, offre a compagnie di navigazione ed operatori logistici una vasta gamma di servizi unitamente a velocità e flessibilità, con un occhio speciale alla sicurezza di tutte le risorse coinvolte e alla sostenibilità economica e sociale.

VADO GATEWAY S.P.A
VIA AURELIA 75B,
VADO LIGURE
17047 (SV)
+39 01928911
WWW.VADOGATEWAY.COM





GIOVANNI SATTA

Tim10 – Università degli Studi di Genova



CLICCA GUARDA L'INTERVENTO



D'AGOSTINO ZENO

Assoporti – Espo



CLICCA GUARDA L'INTERVENTO



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. Fedespedit 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, Fedespedit aderisce a Confetra, CLECAT e FIATA rispettivamente a livello nazionale, europeo e mondiale. Fanno parte di Fedespedit: Anama (Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree), Antep (Associazione Nazionale Terminalisti Portuali) e Fisi (Federazione Italiana Spedizionieri Industriali)

Associazioni affiliate:



A. N. T. E. P.



FEDERAZIONE ITALIANA SPEDIZIONIERI INDUSTRIALI

FEDESPEDI aderisce a:





STEFANO MESSINA

Assarmatori



CLICCA GUARDA
L'INTERVENTO

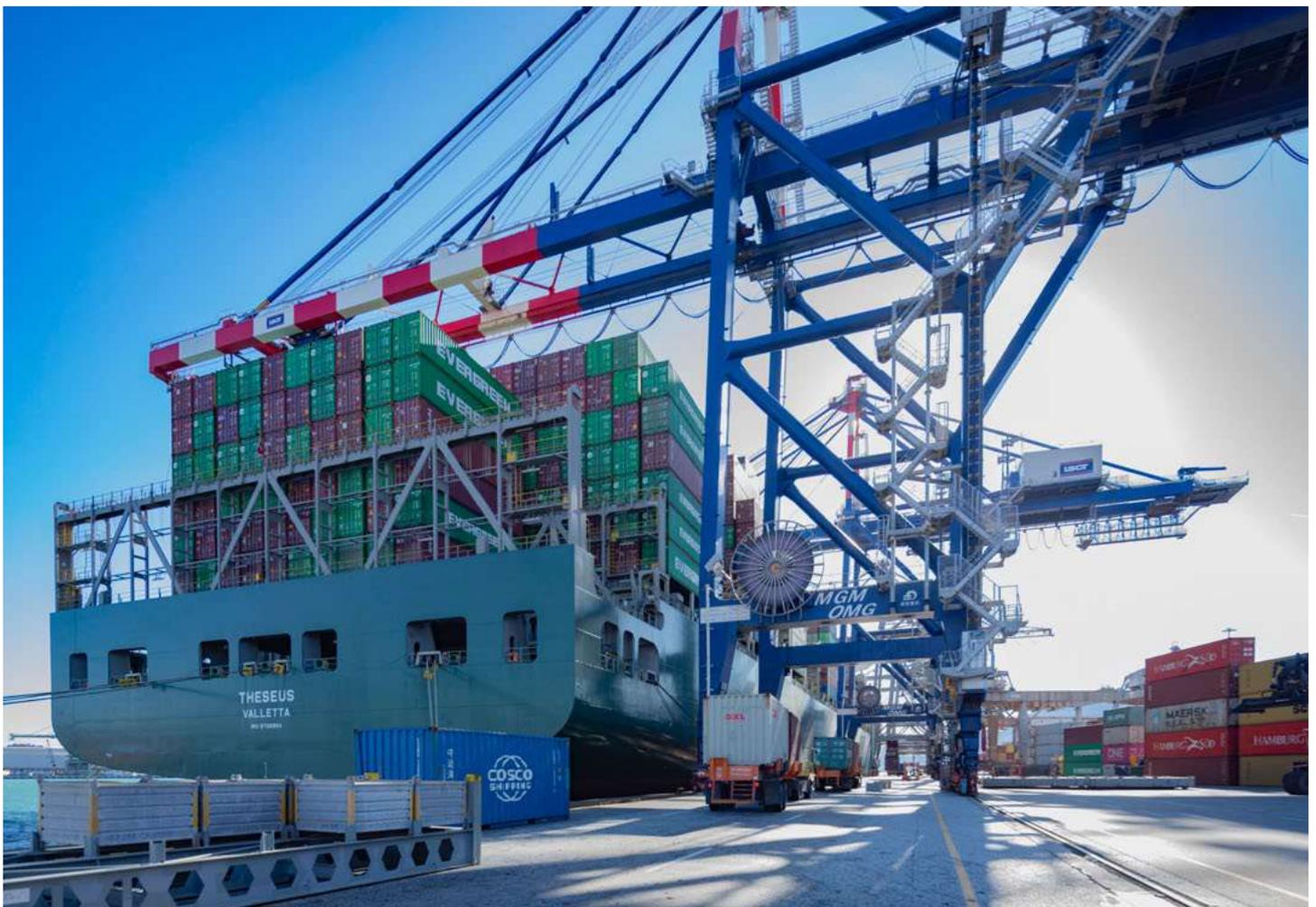


LUCA BECCE

Assiterminal



CLICCA GUARDA
L'INTERVENTO





salerno
containerterminal

Your **friendly**
gateway
to the World!



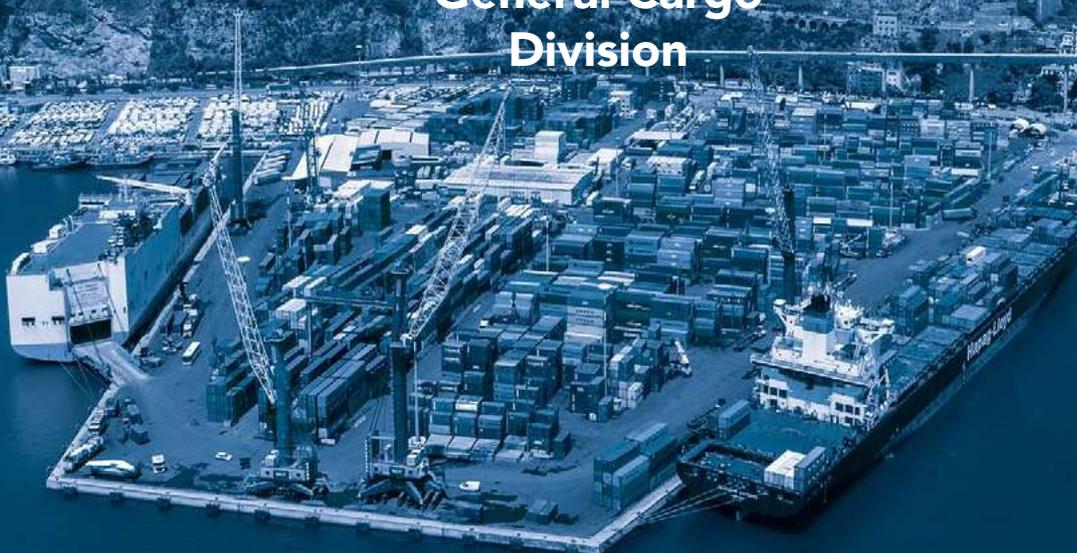
**Container
Terminal Division**



**General Cargo
Division**



**Ro-Ro
Division**



www.salernocontainerterminal.com



ALESSANDRO PITTO

Fedespedi



CLICCA GUARDA
L'INTERVENTO



IGNAZIO MESSINA

Uniport



CLICCA GUARDA
L'INTERVENTO





GIOVANNI DI LECCE SKF



CLICCA GUARDA
L'INTERVENTO



MATTEO BARACCHI Saint-Gobain Abrasivi



CLICCA GUARDA
L'INTERVENTO



Interglobo INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDERS

Una crescita continua si basa sulla costante definizione di obiettivi. Tracciare una rotta, sotto ogni punto di vista, è la chiave per raggiungere i propri traguardi. E l'organizzazione, l'esperienza, la logistica e la tecnologia sono le coordinate per arrivare sempre a destinazione, in ogni parte del mondo.

Abbiamo concretizzato questo percorso per la nostra realtà, lo rendiamo possibile ogni giorno per i nostri clienti.

EUROPE

ASIA

NORTH AMERICA

CENTRAL AND SOUTH AMERICA

AD OGNI ROTTA UN PRECISO OBIETTIVO

interglobo.com



GIOVANNI CALVINI

Madi Ventura



CLICCA GUARDA
L'INTERVENTO



MATTEO BIANCHI

Lavazza



CLICCA GUARDA
L'INTERVENTO



www.logwin-logistics.com



LOGWIN

Your Logistics



CLOSE BY



INTERNATIONAL

Food
&
Wine



PROFESSIONAL



DEDICATED





STEFANO ESPOSTI

MG Italia



CLICCA GUARDA L'INTERVENTO



MATTHIEU GASSELIN

amm. delegato di Contship Italia



CLICCA GUARDA L'INTERVENTO



AUTOMATED STACKING CRANES | ASC



HIGHEST PRODUCTIVITY



SMART AUTOMATION



LOW MAINTENANCE COSTS



UNIQUE AERODYNAMIC DESIGN



LOW ENERGY CONSUMPTION



Künz ITALIA s.r.l.
Corso Stati Uniti 18/B
35127 Padova (PD)
Italy

E-Mail: kuenzitalia@kuenz.com
Phone: +43 5574 6883 0
Website: www.kuenz.com



For more informations



GIANMARCO BILOTTI

sales manager MAC PORT International



CLICCA GUARDA L'INTERVENTO



ALICE ARDUINI

Alix International



CLICCA GUARDA L'INTERVENTO



BETTER WAYS



MAKING SUPPLY CHAINS MORE SUSTAINABLE EVERY DAY



OceanGlide è un esclusivo sistema di lubrificazione ad aria basato sulla tecnologia dei fluidi.

Grazie a uno strato uniforme di microbolle d'aria sul fondo piatto dell'imbarcazione, OceanGlide riduce al minimo l'attrito tra lo scafo e l'acqua, bruciando meno carburante e riducendo quindi le emissioni di CO₂ nell'atmosfera. OceanGlide rappresenta un passo importante verso una navigazione più sostenibile.

ALFA LAVAL PRESENTA OCEAN GLIDE, PER UNA NAVIGAZIONE SOSTENIBILE

La tecnologia brevettata OceanGlide di Alfa Laval mantiene la promessa della lubrificazione ad aria. Utilizzando oscillatori fluidici, genera uno strato uniforme di microbolle d'aria su tutta l'area del fondo piatto di una nave. Il sistema produce 240.000 bolle al secondo e al metro, il che riduce la resistenza specifica fino al 75%. Ciò consente risparmi comprovati fino al 12%, con un breve tempo di ammortamento di soli 2-3 anni.

Installato in fasce a basso profilo sul fondo dell'imbarcazione, il sistema OceanGlide necessita di pochi compressori e prevede solo piccole penetrazioni nello scafo. Poiché non sono previste modifiche alle grandi imbarcazioni, può essere installato in qualsiasi cantiere navale e su qualsiasi imbarcazione, nuova o esistente.

OceanGlide è unica nel combinare la lubrificazione ad aria con la fluidicità: il controllo della pressione e del flusso del fluido attraverso canali dalla forma precisa, senza parti in movimento. Questa integrazione brevettata fa sì che OceanGlide non richieda prese a mare o grandi penetrazioni nello scafo e produca lo strato d'aria con un'efficienza senza pari.

OceanGlide divide il fondo piatto dell'imbarcazione in sezioni, ciascuna con la propria fascia di distribuzione dell'aria. Nella parte posteriore di ciascuna banda è presente una fila di oscillato-



ri fluidici, che sono le singole unità di distribuzione dell'aria. Attraverso la fluidica, gli oscillatori producono bolle minuscole e uniformi utilizzando una potenza del compressore molto ridotta. Poiché le bolle si uniscono quasi istantaneamente quando lasciano l'oscillatore, creano uno strato d'aria uniforme e omogeneo.

Le fasce di distribuzione dell'aria offrono la migliore configurazione possibile per ridurre l'attrito in condizioni reali. Grazie al loro profilo idrodinamico a forma di ala, le fasce non aggiungono quasi alcuna resistenza quando il sistema di lubrificazione dell'aria è spento. Ancora più importante, ciascuna banda può essere guidata in modo indipendente, il che consente di ottimizzare lo strato d'aria per sezione. Insieme al numero ridotto di compressori necessari (1-3 in media), ciò massimizza l'efficienza ener-

getica e il risparmio di carburante prodotti da OceanGlide.

Alfa Laval è attiva nei settori Energy, Marine, e Food & Water, dove offre le sue competenze, prodotti e servizi a numerose aziende in un centinaio di Paesi. L'azienda ha un impegno costante verso l'ottimizzazione dei processi per generare una crescita responsabile e guidare il progresso – dando sempre il massimo per sostenere i clienti nell'ottenimento dei loro obiettivi di business e di sostenibilità. Le tecnologie innovative di Alfa Laval sono dedicate alla purificazione, alla raffinazione e al riuso dei materiali, promuovendo un utilizzo più responsabile delle risorse naturali. Contribuiscono a una maggiore efficienza energetica e al recupero del calore, a un migliore trattamento delle acque e alla riduzione delle emissioni. In questo modo, Alfa Laval contribuisce non solo al successo dei propri clienti, ma anche al rispetto delle persone e del pianeta. Rendere il mondo migliore, ogni giorno: è l'impegno di Alfa Laval verso la nostra vision Advancing Better™.





AUGUSTO COSULICH

Fratelli Cosulich



CLICCA GUARDA
L'INTERVENTO



GIULIO SCHENONE

PSA Genoa Investments



CLICCA GUARDA
L'INTERVENTO



RICCARDO FUOCHI

Logwin



CLICCA GUARDA
L'INTERVENTO



GIORGIO FARNETI

MAC PORT Macchine Operatrici Portuali



CLICCA GUARDA
L'INTERVENTO



la boutique dello shipping



ALIX
INTERNATIONAL

Alix International offre un **servizio di trasporto su misura** del cliente.

In base alle necessità di tempistica e di prezzo la nostra azienda **valuta la modalità di trasporto più vantaggiosa** per il cliente, accompagnandolo passo dopo passo in tutte le fasi della spedizione.

Alix International è specializzata sui **trasporti via mare e via aerea**, offrendo soluzioni per importare ed esportare la merce nel Mondo.

La nostra azienda fa parte di importanti associazioni di spedizionieri internazionali, garantendo la **massima affidabilità** dei propri partner nel mondo.

CONTATTACI PER UN PREVENTIVO

Sede COMO: Via Manzoni 19 , 22070 Montano Lucino, Como - Ufficio: +39 031 5477409

Sede GENOVA: Via De Marini 1, 16149 Genova - Ufficio: +39 0107766102

Mail: info@alixinternational.com

DIEGO APONTE (MSC) A RUOTA LIBERA SU ITALO, ITA AIRWAYS, ANTITRUST, NOLI CONTAINER, FERROVIE E TERMINAL DARSENA TOSCANA



> **CLICCA E LEGGI LA NOTIZIA**



IGNAZIO MESSINA: "VI SPIEGO PERCHÈ VENDIAMO RO-RO E COMPRIAMO FULL CONTAINER. DA MSC NON CI SEPARIAMO"



> **CLICCA E LEGGI LA NOTIZIA**



LAGHEZZA
Customs & Logistics



www.laghezza.com



CONSULENZA DOGANALE



OPERAZIONI DOGANALI DIGITALIZZATE



18 FILIALI NEI PIU' IMPORTANTI NODI LOGISTICI ITALIANI



3 HUB LOGISTICI NEL RETROPORTO DI LA SPEZIA



DEPOSITI DOGANALI



TRASPORTO CONTAINER



OLTRE 1 MILIARDO DI RICAVI E 127 MILIONI DI UTILI PER I MAGGIORI TERMINAL CONTAINER ITALIANI

3	Fatturato 2021 (x'000 €)	Fatturato 2022 (x'000 €)	Var % 2022/2021	EBITDA 2022 (x'000 €)	EBIT 2022 (x'000 €)	Risultato finale (x'000 €)
BET-GE	9.203	14.693	59,7%	5.199	-1.642	
CON-NA	43.019	48.699	13,2%	7.495	3.336	
LOR-LI	25.626	25.781	0,6%	5.143	2.450	
LSCT-SP	166.923	173.279	3,8%	88.002	60.637	
MCT-RC	126.544	148.322	17,2%	19.592	2.810	
RTC-RM	8.291	9.708	17,1%	1.424	1.065	
SCT-SA	24.742	27.615	11,6%	4.046	1.552	
SECH-GE	37.352	41.222	10,4%	8.850	3.910	
TCR-RA	21.034	25.230	19,9%	8.769	5.640	
TDG-SP	10.719	12.086	12,8%	2.452	2.009	
TDT-LI	48.859	57.287	17,2%	17.272	14.193	
TFG-NA	17.440	19.150	9,8%	4.973	2.673	
TIV-VE	19.686	18.166	-7,7%	3.238	1.461	
TMT-TS	80.175	103.792	29,5%	15.846	12.799	
VAD-SV	25.626	48.432	89,0%	15.231	-1.178	
VCT-VE	22.622	36.845	62,9%	17.577	13.819	
VTE-GE	171.654	219.032	27,6%	85.837	64.898	
Totale	859.515	1.029.339	19,8%	310.946	190.432	

Centro Studi Fedespedi



CLICCA E LEGGI LA NOTIZIA



NARDULLI: "NUOVE NAVI PORTACONTAINER IN ARRIVO PER ITALIA MARITTIMA"



CLICCA E LEGGI LA NOTIZIA



DARIO PERIOLI GROUP

L'UNIONE LA NOSTRA FORZA



**L'ANTITRUST UFFICIALIZZA
L'ACQUISIZIONE DI TERMINAL
DARSENA TOSCANA DA PARTE
DI GRIMALDI**



**> CLICCA E LEGGI
LA NOTIZIA**



**PER KALYPSO COMPAGNIA
DI NAVIGAZIONE
RICHIESTA LA MESSA
IN LIQUIDAZIONE**



**> CLICCA E LEGGI
LA NOTIZIA**



**SI PREPARA A ENTRARE
IN SERVIZIO PER MAERSK
LA PRIMA MAXI
PORTACONTAINER A METANOLO**



**> CLICCA E LEGGI
LA NOTIZIA**



**SEMAFORO VERDE PER
I LAVORI DI AMPLIAMENTO
DI LA SPEZIA CONTAINER
TERMINAL**



**> CLICCA E LEGGI
LA NOTIZIA**



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

**L'ANNUNCIO DI LUIGI NEGRI:
"LOGTAINER DIVENTERÀ
IMPRESA FERROVIARIA PER IL
TRASPORTO CONTAINER"**



**> CLICCA E LEGGI
LA NOTIZIA**



**LANA E ROSA SONO LE
ULTIME DUE PORTACONTAINER
DA 4.400 TEU ACQUISTATE
DA IGNAZIO MESSINA & C.**



**> CLICCA E LEGGI
LA NOTIZIA**



**ADMIRAL CONTAINER LINES
DEBUTTA IN ITALIA CON
UNA LINEA
CONTAINER INTRA-MED**



**> CLICCA E LEGGI
LA NOTIZIA**



**NUOVO RECORD
DI VECCHIAIA
PER LA FLOTTA DI NAVI
PORTACONTAINER ATTIVA**



**> CLICCA E LEGGI
LA NOTIZIA**



CONTAINER ITALY

UNA PUBBLICAZIONE DI ALOCIN MEDIA srl

Piazza Roberto Baldini 4/66
16149 Genova P.I./C.F. 02499470991
www.alocinmedia.it

DIREZIONE & REDAZIONE

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

PUBBLICITÀ

Tel. +39 010 9703071
info@alocinmedia.it

