



SHIPPING ITALY

IL QUOTIDIANO ON-LINE DEL TRASPORTO MARITTIMO IN ITALIA



PDF
interattivo

UN ANNO DI

SHIPPING IN ITALY

NICOLA CAPUZZO *DIRETTORE RESPONSABILE*

© RIPRODUZIONE RISERVATA



e se
il domani
fosse migliore
se pensato per tutti?



Diventiamo l'energia che cambia tutto.



SHIPPING COMPANIES TOP 50 - UNIVERSITA' DI GENOVA	PAG. 5
SHIPPING COMPANIES TOP 50 - UNIVERSITA' DI GENOVA	PAG. 6
SHIPPING COMPANIES TOP 50 - UNIVERSITA' DI GENOVA	PAG. 7
SHIPPING COMPANIES TOP 50 - UNIVERSITA' DI GENOVA	PAG. 8
SHIPPING COMPANIES TOP 50 - UNIVERSITA' DI GENOVA	PAG. 9
SHIPPING COMPANIES TOP 50 - UNIVERSITA' DI GENOVA	PAG. 10
GRUPPI ARMATORIALI ITALIANI TOP 15 - UNIVERSITA' DI GENOVA	PAG. 12
GRUPPI ARMATORIALI ITALIANI TOP 15 - UNIVERSITA' DI GENOVA	PAG. 13
FRA LE PRINCIPALI CRITICITÀ LE DIFFICOLTÀ LEGATE ALLA GESTIONE DEL PERSONALE	PAG. 15
I FRONTI APERTI: GEOPOLITICO, AMBIENTALE E IL MONDO DEL LAVORO	PAG. 18
I PORTI DEL 2025: PRESENTATO IL POSITION PAPER DI ASSITERMINAL	PAG. 20
NAVALMECCANICA ITALIANA NEL 2024: IMPORTANZA STRATEGICA DEL COMPARTO E NUOVO SUPPORTO EUROPEO	PAG. 22
"PORTUALITÀ 2024: CRITICITÀ E OPPORTUNITÀ DI UN SETTORE IN EVOLUZIONE"	PAG. 25
"FRAGILITÀ LOGISTICA" EUROPEA E NAZIONALE DA PORRE AL CENTRO DELL'AGENDA POLITICA	PAG. 28
LA ROTTA PER LA COMPETITIVITÀ DELL'INDUSTRIA MARITTIMA NAZIONALE	PAG. 30
IL BOOM RICOSTRUZIONE AVRÀ CONSEGUENZE DIRETTE SUI TRAFFICI MARITTIMI	PAG. 32
SVILUPPO E TUTELA AMBIENTALE PER NON PERDERE QUEL "MARE DI OPPORTUNITÀ"	PAG. 34
DIGITALIZZAZIONE È LA SFIDA DA PORTARE AVANTI	PAG. 37
CONTRAZIONE DEL COMMERCIO INTERNAZIONALE E SFIDE CHE RICHIEDONO RISPOSTE CONCRETE	PAG. 39
UN ANNO IMPEGNATIVO E DIFFICILE MA CON RISULTATI PUR IN ASSENZA DELLA POLITICA	PAG. 42
IL SETTORE MARITTIMO HA BISOGNO DI UNA PRESENZA FEMMINILE MAGGIORE	PAG. 45
IN CALO NEL 2023 L'INCIDENZA DEI TRASPORTI SU IMPORT ED EXPORT ITALIANI	PAG. 47
LA FRANCIA (CMA CGM) SI FA LARGO (15,2%) NEI TRASPORTI CONTAINER DA E PER L'ITALIA	PAG. 47
I VETTORI MARITTIMI ITALIANI RECUPERANO QUOTE DI MERCATO (10,6%) NELL'IMPORT ED EXPORT	PAG. 47
I RO-RO SI PRENDONO LA SCENA DEI TRAFFICI PORTUALI ITALIANI: +56% IN 10 ANNI	PAG. 47
LA FLOTTA ITALIANA IN CADUTA LIBERA: -15,8% IN PORTATA LORDA SECONDO UNCTAD	PAG. 48
PUBBLICATA DA FEDESPEDI LA NUOVA ANALISI SUI BILANCI DEI TERMINAL CONTAINER ITALIANI	PAG. 48
BANCA MONDIALE ANCORA SEVERA CON I PORTI CONTAINER ITALIANI	PAG. 48
I NUMERI DELLA FLOTTA ITALIANA: CALANO LE UNITÀ BATTENTI IL TRICOLORE MA L'ARMAMENTO NAZIONALE CRESCE NEL RANKING MONDIALE	PAG. 48

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



SFRUTTA
LA COMPLETEZZA
DEL GRUPPO
EDITORIALE
ALOCIN MEDIA
CON UNA
CAMPAGNA
PUBBLICITARIA
DIVERSIFICATA
SU TUTTE E QUATTRO
LE TESTATE
GIORNALISTICHE





ALFA LAVAL: un anno di crescita e innovazione nel settore navale

Il 2024 è stato un anno straordinario per il settore navale di Alfa Laval, anno che ha visto concretizzarsi tutti i principali progetti previsti, garantendo operatività per i diversi siti produttivi dell'azienda per i prossimi anni. Quest'anno ha premesso all'azienda di gettare poi le basi per diversi progetti in realizzazione nel biennio 2025-2026, grazie al consolidamento di tecnologie e innovazioni legate alla sostenibilità, green shipping e all'efficienza energetica. Si tratta di tecnologie ancora in fase di sviluppo e in alcuni casi non ancora pienamente mature, ma sulle quali Alfa Laval continua a lavorare e innovare, fiduciosa nella loro efficacia a medio e lungo termine.

Nel settore marina, Alfa Laval offre infatti una gamma completa di soluzioni per migliorare le prestazioni delle navi,

garantendo al contempo il rispetto delle normative ambientali. I prodotti di Alfa Laval per il settore navale come separatori, scambiatori di calore, evaporatori e sistemi di trattamento delle acque di zavorra, sono progettati per ottimizzare l'efficienza operativa delle navi, ridurre i costi di manutenzione e minimizzare l'impatto ambientale. L'azienda investe continuamente in ricerca e sviluppo proprio per offrire agli armatori soluzioni innovative che rispondano alle sfide del settore marittimo, contribuendo a un futuro più sostenibile e efficiente.

Alfa Laval è diventata un partner di fiducia per armatori e operatori navali in tutto il mondo grazie alla qualità dei suoi prodotti e dei servizi offerti, con performance notevoli nel 2024 sia per le navi passeggeri che per le navi militari e cargo. I servizi di qualità offerti da

Alfa Laval sono sempre di più visti come investimenti strategici per assicurarsi serenità nelle operazioni, preservando l'efficienza e la longevità dei propri impianti. Questa tendenza ha portato a un aumento significativo delle vendite di parti di ricambio originali e dei servizi di manodopera Alfa Laval: gli interventi su separatori, scambiatori di calore, evaporatori e sistemi di trattamento delle acque di zavorra hanno visto un incremento, premiando l'azienda per la qualità, affidabilità e per la continua ricerca della soddisfazione delle esigenze dei clienti.

Guardando al futuro, Alfa Laval è pronta a cogliere le opportunità che si presenteranno, con uno sguardo sempre attento alla sostenibilità e all'innovazione, per rispondere alle sfide future con soluzioni efficaci e affidabili.

Contact Us



alfalaval.italia@alfalaval.com



www.alfalaval.it



+39 039 270 41

	RAGIONE SOCIALE	ANNO	VAR. % RICAVI 2023- 2022	RICAVI	EBITDA	RISULTAT O NETTO	TOT. ATTIVO	PATRIMONI O NETTO
1	COSTA CROCIERE S.P.A.	2023		4.106.248	832.137	371.625	8.673.318	5.178.553
		2022		2.256.642	-429.200	-2.082.712	9.234.482	4.806.928
		2021	82%	497.231	-717.546	-1.321.108	9.470.636	5.061.240
		2020		1.274.302	-575.963	-1.465.195	9.196.178	4.472.848
		2019		4.287.269	1.074.753	649.116	9.741.467	5.273.290
2	GRIMALDI EUROMED S.P.A.	2023		2.463.702	882.592	760.180	3.966.321	2.829.116
		2022		1.878.905	550.511	408.536	3.356.956	2.168.986
		2021	31%	1.308.022	210.697	73.624	2.976.921	1.826.868
		2020		1.112.942	155.030	71.541	2.758.859	1.746.597
		2019		1.309.299	149.279	62.023	2.589.332	1.711.554
3	GRIMALDI DEEP SEA S.P.A.	2023		1.082.257	471.208	479.643	2.286.741	1.845.118
		2022		1.003.619	403.149	343.725	2.133.934	1.537.007
		2021	8%	787.009	257.887	168.403	1.692.650	1.231.309
		2020		639.797	172.359	105.290	1.433.900	1.061.305
		2019		670.188	155.118	92.992	1.397.540	974.015
4	GRANDI NAVI VELOCI S.P.A.	2023		570.656	-73.155	-156.886	715.704	-28.680
		2022		564.403	-59.464	-125.729	670.847	44.871
		2021	1%	441.912	16.375	-7.479	623.182	82.040
		2020		285.414	-13.006	-41.977	589.356	79.976
		2019		379.860	59.881	984	446.572	75.692
5	GRIMALDI GROUP S.P.A.	2023		279.553	-3.074	483.469	2.131.371	2.041.942
		2022		119.804	-4.515	222.564	2.088.854	1.958.432
		2021	133%	56.447	-6.213	80.622	2.061.714	1.924.188
		2020		59.752	-5.502	80.858	2.062.388	1.883.566
		2019		91.675	-4.934	84.439	2.072.221	1.842.707
6	AZIENDA VENEZIANA DELLA MOBILITA' S.P.A.	2023		271.814	17.045	615	477.637	94.935
		2022		232.779	17.105	140	445.148	94.287
		2021	17%	186.421	5.305	339	448.072	93.540
		2020		155.901	21.214	156	447.052	92.757
		2019		237.477	25.077	747	421.601	92.257
7	IGNAZIO MESSINA & C. S.P.A.	2023		258.411	269.357	197.691	573.591	477.331
		2022		481.419	181.637	125.356	535.387	272.748
		2021	-46%	333.083	84.395	35.824	533.467	136.132
		2020		263.232	34.400	111.987	479.745	87.780
		2019		240.420	29.791	-36.852	567.777	-43.347
8	ACTV S.P.A.	2023		225.701	26.838	303	316.459	58.692
		2022		201.583	22.500	207	300.993	58.389
		2021	12%	157.898	1.479	174	271.096	58.182
		2020		160.598	17.726	162	309.150	58.008
		2019		187.584	16.970	744	264.777	56.395
9	MOBY S.P.A.	2023		n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
		2022		211.914	-12.519	-31.657	467.768	-408.937
		2021	24%* (22-21)	171.117	28.709	14.958	436.597	-377.279
		2020		134.879	4.508	-246.424	389.193	-392.238
		2019		195.615	13.554	-198.337	534.735	-145.814

10	COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE S.P.A.	2023		n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
		2022		189.409	6.076	-4.767	379.934	-109.663
		2021	-1%* (22-21)	192.243	-21.256	-33.331	376.215	-104.896
		2020		200.423	-27.906	-211.115	368.703	-71.565
		2019		279.328	34.356	1.024	473.607	139.549
11	MARNAVI SPA	2023		177.837	47.700	45.378	329.660	215.869
		2022		160.537	33.843	17.491	298.072	170.960
		2021	11%	107.839	17.401	6.463	286.366	153.595
		2020		107.602	14.142	1.878	299.090	148.235
		2019		108.781	18.404	5.734	304.420	150.758
12	FORSHIP S.P.A.	2023		162.029	-4.413	-5.400	185.767	44.197
		2022		150.548	-2.277	-3.711	177.403	49.597
		2021	8%	119.779	-1.807	-2.590	148.736	53.308
		2020		139.047	3.642	3.063	124.062	55.898
		2019		166.271	2.684	2.331	151.135	52.835
13	EMES FEEDERING S.R.L.	2023		138.018	3.237	1.587	28.106	8.438
		2022		149.458	2.267	1.209	29.143	6.852
		2021	-8%	111.110	584	365	22.387	2.643
		2020		98.469	1.329	277	20.000	2.278
		2019		126.454	1.640	929	25.809	2.001
14	COSIARMA S.P.A.	2023		126.979	30.233	27.961	74.771	41.599
		2022		135.963	35.622	33.255	73.883	43.747
		2021	-7%	93.368	18.172	13.134	46.605	24.131
		2020		79.806	12.545	6.785	38.917	17.483
		2019		80.893	9.005	3.567	42.719	20.444
15	TARROS S.P.A.	2023		122.839	-4.499	-1.653	70.096	21.081
		2022		158.861	13.300	12.886	71.701	24.234
		2021	-23%	108.540	6.304	5.220	65.115	11.349
		2020		91.795	-1.951	-915	63.163	6.129
		2019		92.473	-3.591	611	63.722	3.488
16	DALMARE SPA	2023		121.447	6.331	1.810	111.608	17.945
		2022		167.621	7.725	1.861	117.641	15.612
		2021	-28%	67.990	6.558	1.655	118.565	15.170
		2020		60.048	6.551	2.533	128.579	15.151
		2019		88.548	6.451	511	134.336	9.450
17	LIBERTY LINES S.P.A.	2023		94.181	10.405	627	197.873	42.607
		2022		90.654	8.423	-2.779	166.340	44.069
		2021	4%	82.634	10.082	198	124.884	46.586
		2020		77.234	10.758	250	106.520	46.062
		2019		82.929	13.501	634	113.982	46.069
18	CARONTE & TOURIST S.P.A.	2023		93.579	28.644	10.584	269.850	110.379
		2022		86.727	21.648	17.800	239.918	117.107
		2021	8%	87.711	33.105	17.385	245.135	127.127
		2020		74.387	25.385	7.465	249.564	129.204
		2019		93.826	35.458	15.764	193.371	77.837

19	AUGUSTA DUE S.R.L.	2022		n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
		2021	55%* (23-21)	59.330	-3.326	-15.299	106.296	-86.934
		2020		71.196	11.609	-99.199	113.827	-73.012
		2019		82.081	16.689	1.421	226.128	25.863
20	FRATELLI COSULICH - SOCIETA' PER AZIONI ABBREVIABILE ANCHE IN F.LLI COSULICH S.P.A.	2023		81.432	-1.128	7.613	156.143	37.319
		2022		92.009	764	6.553	125.852	29.705
		2021	-11%	59.092	47	3.028	107.728	23.152
		2020		53.271	-971	1.699	100.468	20.124
		2019		32.091	-2.128	774	83.748	20.319
21	MEDITERRANEA DI NAVIGAZIONE S.P.A.	2023		72.726	26.340	21.271	106.356	60.816
		2022		90.062	20.102	92.006	95.778	39.545
		2021	-19%	43.624	-1.386	-6.345	80.801	-52.461
		2020		44.418	15.542	6.384	83.120	-46.116
		2019		49.598	7.178	-62.275	90.218	-52.500
22	ADRIA FERRIES S.P.A.	2023		68.061	24.861	19.869	114.717	52.424
		2022		66.098	22.479	18.046	72.750	38.975
		2021	3%	54.108	16.216	12.056	67.696	22.527
		2020		36.100	10.947	6.470	58.972	15.540
		2019		57.084	12.190	9.711	63.666	16.844
23	MORFINI S.P.A.	2023		64.749	40.977	34.582	133.473	368
		2022		72.942	31.481	26.086	99.597	-34.214
		2021	-11%	35.039	1.773	-65.946	67.917	-60.300
		2020		37.514	8.658	1.442	129.933	5.646
		2019		35.805	8.528	-1.703	131.141	4.204
24	T-BULK (ITALY) S.R.L.	2023		58.213	4.122	3.108	20.189	13.640
		2022		91.442	7.807	5.451	26.872	10.531
		2021	-36%	63.949	5.439	4.596	25.507	6.280
		2020		19.644	1.063	742	3.472	1.684
		2019		22.365	1.329	1.032	5.285	1.052
25	PREMUDA - SOCIETA' PER AZIONI	2023		58.002	31.948	17.633	184.331	125.321
		2022		60.330	34.296	23.773	208.476	87.351
		2021	-4%	62.502	21.687	-3.322	151.438	52.025
		2020		43.627	7.162	-22.943	172.618	29.498
		2019		36.054	5.764	-10.833	205.902	56.858
26	MANISA CHARTERING S.R.L.	2023		49.352	4.314	4.293	57.653	35.602
		2022		72.517	22.898	16.664	46.293	31.309
		2021	-32%	42.591	19.500	14.063	31.047	14.645
		2020		7.663	715	382	5.032	392
		2019		n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
27	SYNERGAS S.R.L.	2023		47.891	10.268	2.730	91.398	35.090
		2022		44.773	12.970	-183	98.814	33.688
		2021	7%	39.560	12.308	-1.914	97.080	27.012
		2020		36.405	9.332	-6.081	97.747	27.362
		2019		39.553	11.036	31.814	110.954	35.416

28	SNAV S.P.A.	5%	2023	47.425	6.257	2.159	70.277	14.487
			2022	45.305	4.454	1.884	45.757	12.327
			2021	33.991	1.346	-1.117	39.832	10.444
			2020	18.411	-4.798	-5.932	44.367	11.560
			2019	41.566	4.314	1.477	31.762	2.932
29	FINAV ITALY 1 S.R.L.	27%	2023	46.638	21.697	10.556	210.540	131.713
			2022	36.745	17.652	10.946	161.088	121.073
			2021	10.594	-2.000	-8.644	50.643	46.741
			2020	10.795	2.188	-1.329	57.989	55.386
			2019	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
30	RIMORCHIATORI AUGUSTA S.R.L.	0%	2023	45.718	21.669	11.972	56.021	35.866
			2022	45.823	24.036	14.922	52.885	36.045
			2021	39.497	19.281	10.132	54.338	35.187
			2020	33.081	13.534	6.028	53.444	33.113
			2019	13.237	6.610	4.373	15.459	10.309
31	NAVIGAZIONE LIBERA DEL GOLFO S.R.L. IN SIGLA NLG S.R.L.L	29%	2023	45.578	15.592	9.136	80.906	52.308
			2022	35.464	12.657	7.726	74.955	43.911
			2021	15.316	-1.027	-2.082	68.923	36.009
			2020	8.942	-3.420	-4.034	62.783	38.022
			2019	27.972	7.216	3.523	69.749	41.694
32	NAVALMED S.R.L.	4%	2023	45.315	10.528	7.236	50.455	15.454
			2022	43.678	5.592	2.487	42.367	9.814
			2021	26.011	256	347	26.230	6.662
			2020	19.201	821	1.447	14.181	4.883
			2019	19.336	872	2.011	10.403	3.436
33	FRATELLI NERI S.P.A.	45%	2023	44.354	22.476	7.194	202.613	137.911
			2022	30.685	13.671	2.581	199.851	130.717
			2021	32.473	15.836	4.933	206.666	128.136
			2020	31.672	11.151	592	213.778	123.204
			2019	38.141	17.186	6.374	158.266	96.443
34	CAMPANIA REGIONALE MARITTIMA S.P.A.CAREMAR	-1%	2023	38.931	3.800	22	31.312	4.158
			2022	39.192	2.389	116	37.806	4.236
			2021	28.336	1.972	19	30.811	4.121
			2020	20.345	3.607	1.361	32.296	5.367
			2019	31.971	2.096	228	23.588	4.006
35	3M SHIPPING S.R.L.	n.d.	2023	38.410	7.053	7.020	14.166	7.620
			2022	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
			2021	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
			2020	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
			2019	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
36	M.A. GRENDI DAL 1828 S.P.A. SOCIETA' BENEFIT	2%	2023	36.500	2.502	825	44.501	11.030
			2022	35.950	2.088	784	38.384	10.131
			2021	31.569	1.933	3.052	42.141	18.000
			2020	25.894	1.704	1.675	41.271	16.002
			2019	24.225	1.937	2.524	28.803	11.414

37	TOSCANA REGIONALE MARITTIMA SPA TOREMAR	2023		35.231	2.881	79	30.035	6.624
		2022		32.226	2.563	582	28.639	6.545
		2021	9%	30.948	3.372	984	30.378	5.963
		2020		27.021	3.498	76	28.119	4.979
		2019		31.059	4.034	-5.283	36.654	1.023
38	ELBANA DI NAVIGAZIONE - SOCIETA' PER AZIONI	2023		34.167	5.518	2.129	42.548	14.682
		2022		35.338	5.917	2.968	38.583	12.553
		2021	-3%	22.431	1.404	-1.240	34.613	9.585
		2020		23.023	2.114	1.088	37.691	10.825
		2019		28.499	7.307	1.690	40.241	9.576
39	GESTIONI ARMATORIALI S.R.L.	2023		30.148	14.179	11.418	33.443	28.643
		2022		31.926	15.958	11.792	35.973	29.225
		2021	-6%	13.114	1.483	-1.136	23.050	17.433
		2020		12.900	2.623	46	23.952	18.569
		2019		9.003	989	2.336	26.879	18.523
40	BAMBINI S.P.A.	2023		29.842	5.649	2.048	45.101	19.885
		2022		28.836	4.012	713	43.362	17.996
		2021	3%	24.149	4.784	690	45.786	17.283
		2020		23.075	4.185	307	49.444	16.593
		2019		21.660	4.992	1.147	53.324	16.286
41	CARBOFIN S.P.A.	2023		29.546	7.352	209	118.370	86.470
		2022		33.836	13.502	4.914	122.951	86.575
		2021	-13%	26.628	2.594	-4.049	120.934	81.752
		2020		31.025	4.261	-5.498	122.126	79.005
		2019		30.848	2.374	-7.462	130.078	81.576
42	CALISA - CARICHI LIQUIDI SOCIETA' ARMATORIALE S.P.A.	2023		29.389	10.203	8.614	36.578	30.453
		2022		28.773	6.564	5.036	28.210	24.840
		2021	2%	16.972	-2.506	-3.254	25.605	22.304
		2020		15.725	2.612	-448	31.422	28.058
		2019		17.529	602	-918	31.470	28.506
43	CARONTE & TOURIST ISOLE MINORI S.P.A.	2023		29.169	10.307	907	115.839	22.659
		2022		24.989	7.868	-734	80.269	21.920
		2021	17%	22.044	6.260	87	87.024	25.500
		2020		17.846	7.340	758	81.720	22.741
		2019		18.942	10.706	493	63.874	12.242
44	ECOBULK SHIPPING S.R.L.	2023		28.410	398	326	3.794	1.601
		2022		31.606	420	379	4.022	1.035
		2021	-10%	26.359	549	504	3.848	655
		2020		13.343	151	141	1.968	151
		2019		n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
45	ALILAGUNA S.P.A.	2023		28.086	8.765	5.155	43.763	32.738
		2022		20.114	7.670	4.164	39.755	27.583
		2021	40%	8.155	368	-2.667	38.897	23.419
		2020		6.237	-291	-2.169	40.336	26.086
		2019		26.798	4.569	1.587	30.516	17.235

46	MICHELE BOTTIGLIERI ARMATORE SOCIETA' PER AZIONI DETTA BREVEMENTE MICHELE BOTTIGLIERI ARMATORE S.P.A.	2023		27.838	770	-2.649	57.947	46.495
		2022		45.048	16.342	25.895	67.148	49.144
		2021		35.663	14.136	4.043	108.050	23.248
		2020		20.215	-329	-7.881	95.059	19.205
		2019	-38%	25.829	5.111	68	99.368	27.087
47	CARTOUR S.R.L.	2023		27.828	4.383	570	55.680	31.418
		2022		26.960	5.118	1.228	57.920	31.160
		2021	3%	24.180	6.542	2.437	58.710	29.227
		2020		21.696	2.709	-1.589	61.834	28.999
		2019		24.500	6.324	2.205	59.765	23.632
48	ARKAS ITALIA S.R.L.	2023		27.518	5.228	3.762	22.658	5.048
		2022		29.442	6.372	4.568	22.891	5.785
		2021	-7%	23.110	3.750	2.550	18.056	3.717
		2020		20.204	2.002	1.305	14.261	2.467
		2019		22.103	1.778	1.123	14.470	2.282
49	EUROMONT SHIPPING COMPANY S.P.A.	2023		25.275	13.088	2.040	91.084	46.667
		2022		32.301	19.008	5.429	140.355	22.986
		2021	-22%	5.480	1.154	-1.554	54.507	17.556
		2020		n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
		2019		n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
50	AUGUSTA OFFSHORE SPA	2023		24.324	9.987	2.721	90.418	54.326
		2022		21.153	6.516	558	96.669	51.733
		2021	15%	17.824	3.053	-6.244	97.908	50.922
		2020		18.253	1.503	-12.539	108.140	57.166

Il presente report è stato creato classificando in ordine di ricavato 2023 decrescente i gruppi e le singole aziende registrate in Italia con codice ATECO 50, trasporto marittimo e per vie d'acqua.

Il report racchiude le sole aziende il cui bilancio 2023 risulta registrato nella banca dati AIDA fino al 11/12/2024. Fanno eccezione le società MOBY S.p.A. e Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A. per le quali gli ultimi dati di bilancio disponibili risultano essere dell'anno 2022.

Elaborazione a cura dei Dottori Elisabetta Vigilante e Pietro Berutti, con la supervisione dei Professori Roberto Garelli e Gian Enzo Duci.

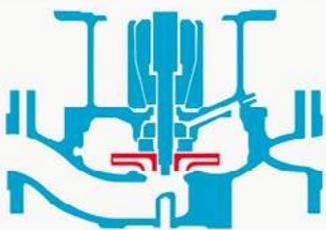
Fonti: AIDA (Bureau Van Dijk)
Dicembre 2024

FGS FLUID
GLOBAL
SOLUTIONS

PUMPS AND SPARE PARTS

PUMPS AND SPARE PARTS ELECTRIC MOTORS SERVICE ON BOARD

ASSISTANCE AND MAINTENANCE TO SHIPS
TOUCHING ITALIAN PORTS 



Via XXV Aprile, C3, 19021 Arcola SP - Italy

sales@fluidglobalsolutions.com

www.fluidglobalsolutions.com

+39 0187 195 3245

	RAGIONE SOCIALE	ANNO	VAR. % RICAVI 2023- 2022	RICAVI	EBITDA	RISULTATO NETTO	TOT. ATTIVO	PATRIMONI O NETTO
1	COSTA CROCIERE S.P.A.	2023		4.106.248	832.137	371.625	8.673.318	5.178.553
		2022		2.256.642	-429.200	-2.082.712	9.234.482	4.806.928
		2021	82%	497.231	-717.546	-1.321.108	9.470.636	5.061.240
		2020		1.274.302	-575.963	-1.465.195	9.196.178	4.472.848
		2019		4.287.269	###	649.116	9.741.467	5.273.290
2	GRIMALDI GROUP S.P.A.	2023		3.825.512	###	1.723.292	8.384.433	6.716.176
		2022		3.002.328	949.145	974.825	7.579.744	5.664.425
		2021	27%	2.151.478	462.371	322.649	6.731.285	4.982.365
		2020		1.812.491	321.887	257.689	6.255.147	4.691.468
		2019		2.071.162	299.463	239.454	6.059.093	4.528.276
3	GRUPPO MSC - APONTE (GNV - SNAV - Nav. Lib del Golfo)	2023		663.658	-51.306	-145.591	866.888	38.115
		2022		645.173	-42.353	-116.120	791.559	101.110
		2021	3%	491.218	16.693	-10.677	731.937	128.494
		2020		312.766	-21.223	-51.943	696.506	129.558
		2019		449.398	71.411	5.984	548.083	120.318
4	TRASPORTI MARITTIMI COMUNE DI VENEZIA (AVM - ACTV)	2023		497.515	43.883	918	794.096	153.627
		2022		434.362	39.604	347	746.141	152.677
		2021	16%	344.320	6.784	513	719.168	151.722
		2020		316.499	38.940	318	756.202	150.765
		2019		425.061	42.047	1.490	686.377	148.653
5	GRUPPO ONORATO (MOBY - CIN)	2023		n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
		2022		401.323	-6.443	-36.424	847.702	-518.599
		2021	10%* (22-21)	363.360	7.452	-18.372	812.812	-482.175
		2020		335.302	-23.398	-457.538	757.896	-463.803
		2019		474.943	47.910	-197.313	1.008.341	-6.265
6	IGNAZIO MESSINA & C. S.P.A.	2023		258.411	269.357	197.691	573.591	477.331
		2022		481.419	181.637	125.356	535.387	272.748
		2021	-46%	333.083	84.395	35.824	533.467	136.132
		2020		263.232	34.400	111.987	479.745	87.780
		2019		240.420	29.791	-36.852	567.777	-43.347
7	MARNAVI SPA	2023		177.837	47.700	45.378	329.660	215.869
		2022		160.537	33.843	17.491	298.072	170.960
		2021	11%	107.839	17.401	6.463	286.366	153.595
		2020		107.602	14.142	1.878	299.090	148.235
		2019		108.781	18.404	5.734	304.420	150.758
8	FORSHIP S.P.A.	2023		162.029	-4.413	-5.400	185.767	44.197
		2022		150.548	-2.277	-3.711	177.403	49.597
		2021	8%	119.779	-1.807	-2.590	148.736	53.308
		2020		139.047	3.642	3.063	124.062	55.898
		2019		166.271	2.684	2.331	151.135	52.835

9	GRUPPO ARKAS (EMES FEEDERING S.R.L. - ARKAS ITALIA)	2023		165.535	8.465	5.349	50.764	13.486
		2022		178.900	8.639	5.777	52.034	12.637
		2021	-7%	134.221	4.335	2.916	40.443	6.360
		2020		118.673	3.330	1.582	34.261	4.744
		2019		148.557	3.418	2.052	40.279	4.283
10	COSIARMA S.P.A.	2023		126.979	30.233	27.961	74.771	41.599
		2022		135.963	35.622	33.255	73.883	43.747
		2021	-7%	93.368	18.172	13.134	46.605	24.131
		2020		79.806	12.545	6.785	38.917	17.483
		2019		80.893	9.005	3.567	42.719	20.444
11	TARROS S.P.A.	2023		122.839	-4.499	-1.653	70.096	21.081
		2022		158.861	13.300	12.886	71.701	24.234
		2021	-23%	108.540	6.304	5.220	65.115	11.349
		2020		91.795	-1.951	-915	63.163	6.129
		2019		92.473	-3.591	611	63.722	3.488
12	DALMARE SPA	2023		121.447	6.331	1.810	111.608	17.945
		2022		167.621	7.725	1.861	117.641	15.612
		2021	-28%	67.990	6.558	1.655	118.565	15.170
		2020		60.048	6.551	2.533	128.579	15.151
		2019		88.548	6.451	511	134.336	9.450
13	LIBERTY LINES S.P.A.	2023		94.181	10.405	627	197.873	42.607
		2022		90.654	8.423	-2.779	166.340	44.069
		2021	4%	82.634	10.082	198	124.884	46.586
		2020		77.234	10.758	250	106.520	46.062
		2019		82.929	13.501	634	113.982	46.069
14	CARONTE & TOURIST S.P.A.	2023		93.579	28.644	10.584	269.850	110.379
		2022		86.727	21.648	17.800	239.918	117.107
		2021	8%	87.711	33.105	17.385	245.135	127.127
		2020		74.387	25.385	7.465	249.564	129.204
		2019		93.826	35.458	15.764	193.371	77.837
15	GRUPPO BRULLO (AUGUSTA DUE - NAVALMED)	2023		137.425	39.066	107.010	142.016	33.861
		2022		43.678	5.592	n.d.	42.367	9.814
		2021	61%* (23-21)	85.341	-3.070	-14.953	132.526	-80.272
		2020		90.397	12.430	-97.752	128.008	-68.130
		2019		101.417	17.561	3.432	236.531	29.299

Il presente report è stato creato classificando in ordine di ricavo 2023 decrescente i gruppi e le singole aziende registrate in Italia con codice ATECO 50, trasporto marittimo e per vie d'acqua.

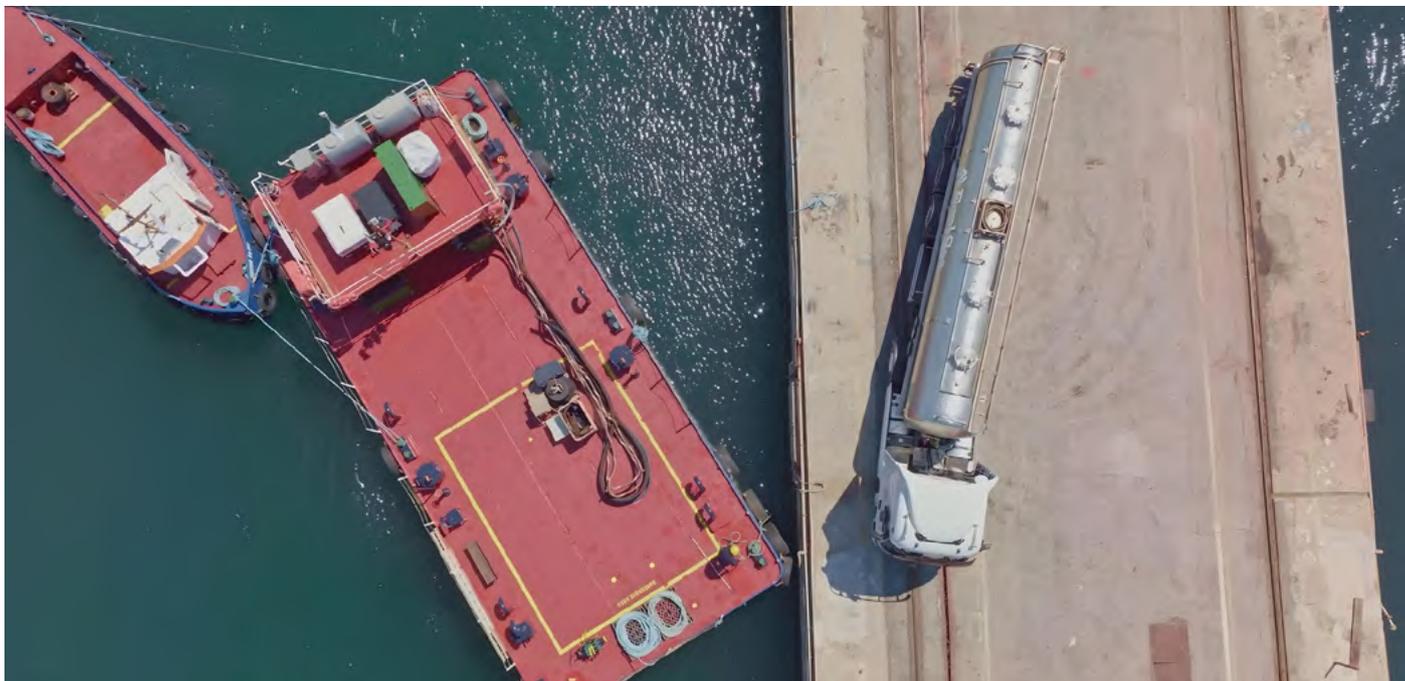
Il report racchiude le sole aziende il cui bilancio 2023 risulta registrato nella banca dati AIDA fino al 11/12/2024. Fanno eccezione le società MOBY S.p.A. e Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A. per le quali gli ultimi dati di bilancio disponibili risultano essere dell'anno 2022.

Elaborazione a cura dei Dottori Elisabetta Vigilante e Pietro Berutti, con la supervisione dei Professori Roberto Garelli e Gian Enzo Duci.

Fonti: AIDA (Bureau Van Dijk)

Dicembre 2024

ECOL SEA Srl: Il tuo partner per la sostenibilità ambientale



Da sempre impegnata nella tutela dell'ambiente, **ECOL SEA Srl** offre servizi ambientali di alta qualità, garantendo professionalità e soluzioni su misura. Operiamo 24 ore su 24, 365 giorni all'anno, per rispondere a tutte le esigenze dei nostri clienti, combinando efficienza e rispetto per le normative vigenti.

I nostri punti di forza:
Gestione rifiuti navali e industriali: Siamo concessionari ufficiali nei porti di Palermo, Termini Imerese e Porto

Empedocle, specializzati nella raccolta, trasporto e smaltimento di rifiuti speciali e solidi urbani generati dalle navi.

Bonifiche ambientali:
Interveniamo su siti contaminati da amianto, idrocarburi e altre sostanze tossiche, offrendo soluzioni complete dalla bonifica al ripristino dello stato dei luoghi.

Sicurezza e innovazione:
Il nostro team, qualificato e costantemente aggiornato, utilizza

tecnologie avanzate per interventi in luoghi confinati, prove di tenuta serbatoi e rimozione di materiali pericolosi.

Demolizioni certificate e impermeabilizzazioni:
Eseguiamo demolizioni sicure ed efficienti e impermeabilizzazioni ad alte prestazioni per vasche e serbatoi.

Sostenibilità al centro del nostro lavoro
Ogni intervento è pensato per proteggere l'ambiente e migliorare la qualità della vita. Dalla gestione dei rifiuti

alla consulenza ambientale, **ECOL SEA Srl** si pone come partner di riferimento per aziende pubbliche e private che condividono l'obiettivo della sostenibilità.

La nostra rete di servizi
Grazie alla nostra flotta di mezzi specializzati, come autocisterne, bettoline, autocarri con gru e mezzi scarrabili, siamo in grado di gestire qualsiasi esigenza, garantendo rapidità e precisione.

*presidente
Luca
Grilli

FRA LE PRINCIPALI CRITICITÀ LE DIFFICOLTÀ LEGATE ALLA GESTIONE DEL PERSONALE

Il 2024 si sta avviando verso la conclusione, un anno che ha visto il settore marittimo-portuale attraversare importanti sfide, ma anche raccogliere nuove opportunità. L'Associazione Nazionale delle Imprese e Compagnie Portuali (ANCIP) si è impegnata costantemente per tutelare gli interessi dei propri associati, garantendo una rappresentanza forte e un dialogo aperto con le istituzioni e le altre componenti del cluster portuale. Oggi, ANCIP è l'associazione più rappresentativa del cluster portuale, essendo l'unica che comprende oltre 65 imprese di tutte le tipologie (artt. 16/17/18 e SIEG). Inoltre, siamo l'uni-

ca associazione menzionata, insieme ad Assoporti, nella Legge 84/94 e, sempre ex lege, rappresentiamo gli articoli 17. Fra le principali criticità che abbiamo affrontato, non possiamo non menzionare le difficoltà legate alla gestione del personale, a causa di una continua tensione tra la necessità di aggiornare le competenze in continua evoluzione e le difficoltà di inserimento di nuove figure professionali nel settore che vede sempre meno costanti ed incognite nuove ogni giorno. A ciò si aggiunge il contesto economico e normativo che ha messo a dura prova molte delle nostre imprese, in particolare per quanto riguarda le

normative sul lavoro portuale, sempre più spesso interpretate e non applicate, e le incertezze relative al salario garantito. Nonostante queste difficoltà, abbiamo individuato numerose opportunità che, se ben sfruttate, potranno portare a un rafforzamento del nostro sistema portuale. L'evoluzione della digitalizzazione e la crescente importanza della sostenibilità ambientale stanno cambiando le dinamiche del lavoro portuale, creando spazi per innovazioni che possiamo cogliere per migliorare l'efficienza e la competitività del sistema portuale italiano. Nel prossimo futuro, a partire dal 2025, ci attendiamo nuove sfi-



de, principalmente in ambito normativo e operativo. Sarà fondamentale proseguire sulla strada della formazione continua, per garantire che le nostre risorse siano sempre all'avanguardia e capaci di rispondere alle necessità di un settore in rapida evoluzione. Inoltre, è imprescindibile un maggiore coordinamento tra le istituzioni locali, le Autorità di Sistema Portuale (le più vedranno un cambio di presidenza) e le imprese per garantire che le politiche portuali siano adeguate alle sfide globali e siano in grado di sostenere la crescita delle nostre imprese portuali. Tuttavia, se c'è un aspetto che quest'anno ci ha visti protagonisti ed orgogliosi in maniera decisiva, è il fondamentale ruolo di raccordo svolto da ANCIP per il rinnovo del Contratto Collettivo Naziona-

le di Lavoro (CCNL) dei porti. Questo rinnovo rappresenta un atto di assoluta tutela per tutti i lavoratori e le imprese che operano in questo settore. La sinergia tra le parti sociali e l'associazione ha permesso di ottenere un risultato che non solo migliora le condizioni di lavoro, ma rafforza il ruolo fondamentale del nostro settore all'interno dell'economia italiana. Il CCNL, infatti, è più che un accordo contrattuale: è un principio quasi costituzionale che stabilisce le basi per la protezione e la crescita del lavoro portuale, un lavoro che è alla base del funzionamento dei nostri porti e del nostro Paese. Il lavoro portuale per noi non è solo una questione di forza fisica o di routine operativa; è la forza viva che anima i nostri porti, il primo ingranaggio di un sistema che

muove l'economia nazionale e dà sostentamento a migliaia di famiglie. La sfida non è solo mantenere in vita questo lavoro, ma farlo crescere, renderlo parte del futuro: sostenibile, sicuro e pronto ad affrontare le nuove sfide. Il futuro del settore passa dai porti, e i porti sono fatti dai lavoratori, con il loro coraggio, la loro resilienza, la loro dedizione. Ecco perché il lavoro portuale va tutelato e valorizzato, oggi più che mai, come pilastro fondamentale per presentarsi in maniera sempre più competitiva e sostenibile. Siamo pronti a lavorare su questi temi, forti della consapevolezza che solo attraverso la collaborazione e un dialogo costante con tutte le parti coinvolte, il nostro settore potrà continuare a crescere ed a competere a livello internazionale, noi siamo pronti. ■





DIAMO FORZA AI TUOI PROGETTI ECCEZIONALI

www.ctstrasporti.it



SOLLEVAMENTI • MOVIMENTAZIONI • MONTAGGI INDUSTRIALI • TRASPORTI ECCEZIONALI



SASSUOLGRU

RBM

Via dello Stagnino 6/8 - 48125 Roncalceci (RA)

+39 0544 569611 - info@ctstrasporti.it

*presidente
Stefano
Messina

I FRONTI APERTI: GEOPOLITICO, AMBIENTALE E IL MONDO DEL LAVORO

Il 2024 è stato un anno particolarmente intenso, sotto tutti i punti di vista, per il trasporto marittimo e l'industria che si sviluppa intorno e grazie a questo comparto. I fronti aperti, su cui abbiamo lavorato insieme al Governo, alle Istituzioni nazionali ed europee, alle parti sociali e all'intero cluster marittimo e portuale nazionale sono tanti: su tutti, quello geopolitico, quello ambientale e quello afferente al mondo del lavoro.

Le forti tensioni internazionali, ormai sfociate da tempo in conflitti in Medio Oriente così come in Ucraina, hanno avuto ripercussioni notevolissime sul trasporto marittimo, in partico-

lare quello che ci riguarda più da vicino, quello del Mediterraneo. Non voglio dilungarmi sulle nuove rotte delle linee intercontinentali o sullo spostamento dei traffici verso la parte occidentale del "Mare Nostrum". Tematiche già ampiamente dibattute: si tratta di questioni di nuova geopolitica che possiamo solo osservare, sperando che la ragione, un'autorevole politica e il diritto internazionale prevalgano sulle tensioni e sulle guerre, in primis per interrompere le sofferenze inferte alle popolazioni coinvolte in questi conflitti. Voglio tuttavia evidenziare come ancora una volta il trasporto marittimo si sia dimostrato un asset fundamenta-

le per un Paese come l'Italia. Durante la pandemia gli approvvigionamenti non sono mai venuti meno, proprio perché l'intera catena logistica si è riorganizzata in poco tempo e per l'encomiabile lavoro portato avanti dai nostri marittimi, spina dorsale, troppo spesso questo ce lo dimentichiamo, di un Paese che importa materie prima ed esporta prodotti finiti come è il nostro. Poi il conflitto russo-ucraino, quello in Medio Oriente e a seguire, come detto, gli attacchi degli Houthi: credo che nessun cittadino si sia accorto dei problemi registrati dal nostro comparto, proprio perché grazie alle nostre competenze e alla flessibilità di quella



che è equiparabile a una vera e propria infrastruttura, il flusso delle merci è stato garantito con efficienza e regolarità.

Dal punto di vista della sostenibilità ambientale, il 2024 ha visto l'entrata in vigore dell'ETS, norma e conseguenze ancora da valutare a fondo. Quello che è certo è che la Commissione europea dovrà rivedere alcuni punti di questa normativa per evitare fenomeni di carbon leakage, che si tradurrebbero quindi in un vantaggio competitivo per i porti del Nord Africa. Ma per verificare tutto questo non possiamo basarci su quanto sta accadendo in questi mesi, proprio perché il quadro della situazione è falsato da un contesto geopolitico straordinario. Ancora, credo non sia un errore definire l'ETS come una 'tassa di scopo'. E allora i fondi generati da questo sistema che saranno assegnati all'Italia dovranno essere spesi secondo tre capitoli previsti proprio dalla Direttiva originaria: rinnovo delle flotte e degli impianti portuali, sostegno all'intermodalità marittima e quindi alle Autostrade del Mare in cui gli armatori italiani sono leader in Europa e nel mondo, supporto all'utilizzo dei



carburanti alternativi. Solo così traguarderemo una concreta sostenibilità ambientale.

Infine, il mondo del lavoro. Nei primi mesi del 2024 abbiamo rinnovato il CCNL dell'industria armatoriale: una trattativa lunga e che ha visto momenti di contrapposizione, come del resto è fisiologico per raggiungere un accordo di questa importanza. Ma abbiamo apprezzato lo spirito di forte responsabilità e di collaborazione, che da sempre ha caratterizzato il rapporto tra le parti presenti al tavolo, unite dal comune obiettivo di sviluppo della competitività del nostro

strategico settore dell'economia e il continuo miglioramento delle condizioni di lavoro dei marittimi, con novità sostanziali anche in tema di welfare e assistenza sanitaria. Inoltre, in questi mesi la nostra Associazione ha dato vita a diversi Career Day in tutta Italia, per facilitare l'incontro fra domanda e offerta di lavoro e quindi superare la carenza di personale marittimo e tutelare la tradizione marinaiasca del nostro Paese: l'ampia partecipazione di migliaia e migliaia di persone, giovani e meno giovani, è stata un segnale confortante e incoraggiante. ■

SIAMO L'ITALIA SUL MARE



ASSARMATORI



www.assarmatori.eu

*presidente
Tomaso
Cognolato

I PORTI DEL 2025: PRESENTATO IL POSITION PAPER DI ASSITERMINAL

Abbiamo da poco presentato il nostro “position paper” in vista della pluriannunciata riforma della Governance della portualità, stigmatizzando con diversi dettagli gli aspetti su cui Governo e Parlamento dovrebbero intervenire per efficientare il sistema portuale italiano, enucleando le nostre proposte su quattro asset: lavoro, governance, transizione energetica e transizione digitale. Abbiamo ribadito la necessità di mettere al centro le imprese, i terminal, ovvero la parte produttiva del sistema industriale “porti”, la parte centrale della filiera della logistica e dell’import-export del nostro Paese. Il 2024 è stato un anno di sta-

gnazione, da molti punti di vista. Dopo la bolla di ripresa, attesa, del post covid, i traffici e i relativi volumi si sono sviluppati in modo statico. L’inizio anno è stato caratterizzato dagli effetti del conflitto medio orientale e dal protrarsi di quello ucraino, con conseguenze più marcate sui mercati adriatici. Il riposizionamento delle linee, dopo un primo allarmante effetto ritardi, non ha influenzato più di tanto la tenuta dei numeri, creando però evidenti problemi sui processi organizzativi e sulla gestione degli spazi, con conseguenti criticità anche sulle varie modalità di trasporto, al netto delle manutenzioni in atto. Solo il settore crocieristico ha

confermato un trend di crescita, coerente con i dati del turismo a livello nazionale, così come quello dell’automotive in importazione e del settore RoRo generalmente inteso, a conferma di un trend in costante rafforzamento.

Gli scenari geopolitici e economici non ci forniscono dati incoraggianti sul trasporto merci nei porti italiani per il 2025. Evidente che la contrazione degli indici di produzione industriale che si stanno registrando, con l’Italia messa leggermente meglio rispetto ad altri Paesi europei, rende difficile fare previsioni.

Immaginiamo quindi una tendenza analoga a quella di



quest'anno per tutto il comparto merci, che ricordiamo si discosta ben poco dal 2023 (e quindi dal 2019) soprattutto se teniamo conto dell'aumento di volumi del transhipment rispetto ai porti/terminal gateway.

Analoga incertezza verso le rinfuse alimentari, tranne forse quelle liquide, mentre l'automotive e i RoRo offrono spunti di ottimismo e quindi di tassi costanti di crescita.

Attendista anche il settore delle merci varie/general cargo che comunque conta di consolidare le quote di mercato acquisite.

L'unico comparto di cui si ha contezza di crescita rilevante, anche per il 2025, resta quello crocieristico che dovrebbe regalare nuovi record di passeggeri movimentati.

Abbiamo registrato nel corso di quest'anno pochi fatti concreti

in termini di politica di sviluppo verso il nostro settore, nonostante si siano reiteratamente presentate proposte normative anche nel corso delle audizioni tenute anche presso il Ministero della Protezione Civile e delle politiche del mare.

Restano comportamenti difformi tra alcune Autorità di Sistema portuale sugli aggiornamenti degli importi dei canoni concessori.

Non tutte le ADSP hanno recepito le linee guida emanate per dare concretezza al Regolamento sulle concessioni: nulla di male, tenuto conto di come sono state elaborate queste linee guida, ma questo accresce le differenze di regolamentazione tra porto e porto e la delibera ART sul tema di certo non ha aiutato nel fare chiarezza.

Si resta in attesa del Piano na-

zionale sui dragaggi e di una legislazione che, al netto della norma ad hoc per il riempimento dei cassoni della diga di Genova, fornisca semplificazioni e uniformità per questa attività manutentiva indispensabile per l'operatività portuale.

Non si comprende inoltre perché all'interno dei crediti di imposta previsti per agevolare le attività imprenditoriali in ambito ZES e ZLS, non si possano ricomprendere gli investimenti infrastrutturali: ZES e ZLS nascono con i porti al centro e ci saremmo aspettati che un privato con capacità di investimenti potesse essere agevolato in questa direzione, valorizzando un asset demaniale pubblico che rimane allo stato: torneremo alla carica, ovviamente, in attesa, tra l'altro di avere una nuova Governance in ogni porto. ■



*presidente
Biagio
Mazzotta

NAVALMECCANICA ITALIANA NEL 2024: IMPORTANZA STRATEGICA DEL COMPARTO E NUOVO SUPPORTO EUROPEO

I recenti sviluppi evidenziano una crescente consapevolezza dell'importanza strategica del settore marittimo per l'economia e la sicurezza europea, creando condizioni favorevoli per un ulteriore sviluppo del settore. La costituzione della Struttura di Missione e la pubblicazione del Piano del Mare nel corso del 2023 ne sono chiari esempi. Anche a livello europeo, cresce l'attenzione verso il tema marittimo, come dimostrano le conclu-

sioni adottate dal Consiglio Competitività che esortano la Commissione ad elaborare una nuova strategia a sostegno dell'industria marittima europea, considerata vitale per gli interessi strategici dell'UE nella transizione digitale e verde, affrontando tutte le dimensioni della competitività del settore. È in tale contesto che l'industria navalmeccanica italiana si inserisce come uno dei pilastri fondamentali per lo sviluppo economico del Paese. Emerge, quindi, chiaro il ruolo cruciale della filiera navalmeccanica come motore primario dell'economia del mare e va sottolineato come valorizzarne la competitività significhi garantire la nostra sicurezza, promuovere l'innovazione e preservare la nostra autonomia strategica. Il 2024 ha confermato il ruolo strategico dell'industria navalmeccanica italiana, settore di eccellenza a livello europeo e mondiale. La ripresa economica globale, dopo anni di difficoltà legati alla pandemia e alle tensioni geopolitiche, ha dato nuovo impulso al settore. La crescente domanda di navi da crociera ha spinto i principali cantieri italiani, come Fincantieri, a ricevere commesse per unità di nuova generazione. Queste imbarcazioni si distinguono per le soluzioni tecnologiche all'avanguardia e il basso impatto ambientale. In un contesto globale sempre più competitivo, dove vi è la presenza di competitor come Cina e Corea del Sud, l'Italia e l'Europa continuano a puntare su una leva fondamentale: l'innovazione tecnologica che, in tutte le sue declinazioni, consente

di rafforzare la competitività sui mercati internazionali. Sul fronte militare, poi, anche alla luce degli avvenimenti geopolitici che stiamo vivendo e che hanno certamente ridisegnato gli equilibri dello scacchiere globale, il bisogno di difesa è entrato prepotentemente nel nostro dibattito quotidiano. Alla luce di tale contesto, non può mancare un seppur veloce passaggio sulla recente consegna alla Marina Militare di Nave Trieste, Unità Anfibia Multiruolo, concepita come una Landing Helicopter Dock (LHD). Costruita da Fincantieri nei cantieri di Castellammare di Stabia e Muggiano, è un simbolo della modernità e dell'altissimo livello tecnologico nazionale. Ancora una volta, quindi, l'innovazione tecnologica gioca un ruolo fondamentale, permettendo all'Italia di continuare a distinguersi puntando sulla qualità, sull'innovazione e sulla personalizzazione dei prodotti. Allo stesso tempo, va sottolineato come uno dei temi centrali di quest'anno sia stato l'impegno verso la sostenibilità ambientale. All'adozione da parte dell'Unione Europea di normative per ridurre le emissioni di CO2 e promuovere l'utilizzo di tecnologie verdi, i cantieri italiani hanno risposto con innovazioni significative, puntando su sistemi di propulsione a gas naturale liquefatto (LNG) e idrogeno, batterie ad alta efficienza e tecnologie per il trattamento delle acque reflue. La transizione ecologica ha coinvolto sia la progettazione delle navi che i processi produttivi, ottimizzati grazie alla digitalizzazione che ha visto



una forte accelerazione della sua applicazione nel comparto della navalmeccanica. Tecnologie come il gemello digitale, l'intelligenza artificiale e la robotica avanzata hanno rivoluzionato la progettazione, la navigazione e le operazioni nei cantieri, riducendo costi, tempi e rischi, posizionando l'industria italiana all'avanguardia nel panorama internazionale. Una sfida significativa, infine, che ha caratterizzato il 2024 e che costituirà un tassello fon-

damentale anche per il futuro del settore è il reperimento di manodopera qualificata. I grandi cantieri sono pertanto impegnati, con importanti investimenti, nel promuovere percorsi di formazione, anche in collaborazione con enti di formazione, per sostenere e accelerare lo sviluppo di competenze difficili da reperire. Il rinnovato interesse per il settore rappresenta una grande opportunità per l'Italia, che può certamente consolidare la

propria posizione di leadership globale. L'industria navalmeccanica italiana potrà continuare a rappresentare un fiore all'occhiello dell'economia nazionale e un leader globale dell'ecosistema marittimo. Dal canto suo, Assonave continuerà a dare il proprio contributo anche per promuovere la concertazione tra rappresentanti istituzionali, realtà aziendali e stakeholder a livello nazionale ed europeo perché la strada va percorsa insieme. ■





ELIGROUP[®]
naval service network

REFIT REPAIR MAINTENANCE



SERVICES

- ELECTRICAL & ELECTRONIC SYSTEMS
- INTERNAL COMMUNICATION SYSTEMS
- FUEL OPTIMIZATION SYSTEMS
- SHORE POWER SOLUTIONS
- SECURITY SYSTEMS
- BWT SYSTEMS



CONTACT US



www.eligroup.net



info@eligroup.net



Porto di Napoli



+39 0815634591

*presidente
Rodolfo
Giampieri

“PORTUALITÀ 2024: CRITICITÀ E OPPORTUNITÀ DI UN SETTORE IN EVOLUZIONE”

Il 2024 si chiude con un bilancio complesso per il settore portuale, tra sfide significative e opportunità cruciali per il futuro. I porti, pilastro essenziale per il commercio internazionale, sono al centro di trasformazioni che riguardano non solo infrastrutture e tecnologie, ma anche la sostenibilità, la digitalizzazione e il ruolo strategico del Mediterraneo. Le criticità: sostenibilità, infrastrutture e competenze. Il quadro delle sfide principali del 2024 si concentra su tre aree:

1. Pressione normativa e ambientale
L'Unione Europea, con il Green Deal e le nuove normati-

ve sulla decarbonizzazione, ha imposto standard sempre più severi ai porti. L'obiettivo è ridurre drasticamente le emissioni, attraverso interventi come l'elettrificazione delle banchine, l'adozione di carburanti alternativi e una logistica a basse emissioni. Se da un lato i grandi hub portuali sono riusciti ad avviare piani strutturati per adeguarsi, dall'altro, i porti minori e regionali hanno sofferto per la carenza di risorse, aumentando il divario tra i principali scali del Nord Europa e quelli del Sud.

2. Infrastrutture da migliorare
La ripresa dei flussi commerciali globali ha messo in evidenza la fragilità delle infra-

strutture logistiche italiane. Problemi come la mancanza di connessioni intermodali efficienti e il sovraffollamento dei principali scali rischiano di compromettere la competitività del sistema portuale, soprattutto rispetto ai porti del Nord Europa. Per questo motivo i fondi a disposizione grazie al PNRR e il fondo complementare sono essenziali e devono essere spesi velocemente e bene.

3. Carenza di competenze e valorizzazione del capitale umano
L'innovazione tecnologica, con l'introduzione di automazione, intelligenza artificiale e sistemi digitali avanzati, richie-



de competenze specialistiche sempre più elevate. Tuttavia, molti porti italiani faticano a reperire personale qualificato, mentre importante è investire in formazione continua. Questo rappresenta una criticità ma anche un'opportunità per creare una forza lavoro più preparata e competitiva.

Le opportunità: sostenibilità, digitalizzazione e Mediterraneo. Nonostante le sfide, il 2024 lascia intravedere opportunità importanti per il futuro del settore portuale italiano:

1. Un Mediterraneo al centro del commercio globale

Il progressivo spostamento delle rotte commerciali verso Sud, con la crescita dei mercati africani e asiatici, rappresenta una straordinaria opportunità per i porti italiani. Grazie alla posizione geografica strategica, il nostro sistema portuale può diventare il ponte tra Europa, Asia e Africa, consolidando il Mediterraneo come hub centrale del commercio globale.

2. Il lavoro di Assoporti e la cooperazione internazionale. Assoporti ha deciso di rafforzare

la sua presenza attiva nell'E-SPO (European Sea Ports Organisation), e sta svolgendo un ruolo cruciale nel riequilibrare il peso dei porti del Sud Europa rispetto a quelli del Nord. La promozione di politiche infrastrutturali e commerciali a favore dei porti mediterranei punta a rendere l'intero sistema più equo e competitivo. La collaborazione con Bruxelles ha già portato risultati significativi, come l'inserimento di porti italiani nei principali corridoi logistici europei. Tuttavia, occorre ottenere di più.

3. Transizione verde e innovazione tecnologica

Gli investimenti in tecnologie sostenibili e in digitalizzazione non sono solo una necessità, ma una chiave per attrarre nuovi flussi di traffico e investimenti privati. In questo contesto, l'elettrificazione delle banchine, l'adozione di energie rinnovabili e l'automazione dei processi portuali rappresentano interventi strategici per coniugare competitività e rispetto ambientale.

Valorizzare le persone: il motore del futuro

Se le infrastrutture e le tecnologie sono il volto della portualità del futuro, il capitale umano ne rappresenta il cuore pulsante. Il 2024 ha dimostrato che la valorizzazione dei lavoratori portuali è un elemento chiave per il successo del settore. Investire in formazione, migliorare le condizioni lavorative e promuovere il benessere delle risorse umane non è solo un atto etico, ma anche una leva strategica per garantire competitività a lungo termine.

Un futuro sostenibile e competitivo

Il settore portuale italiano, nonostante le difficoltà, si trova in una posizione unica per affrontare le sfide del futuro. Grazie alla combinazione di risorse geografiche, capacità innovative e il supporto di associazioni come Assoporti, i porti italiani possono diventare protagonisti di una nuova stagione di crescita. La chiave sarà puntare su sostenibilità, digitalizzazione e valorizzazione delle persone, trasformando le criticità attuali in opportunità di sviluppo competitivo e duraturo. ■

#Moving Trade Together

Costruiamo insieme il futuro delle imprese di spedizioni internazionali dal 1946

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 33 miliardi l'anno e dando lavoro a circa 60.000 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:



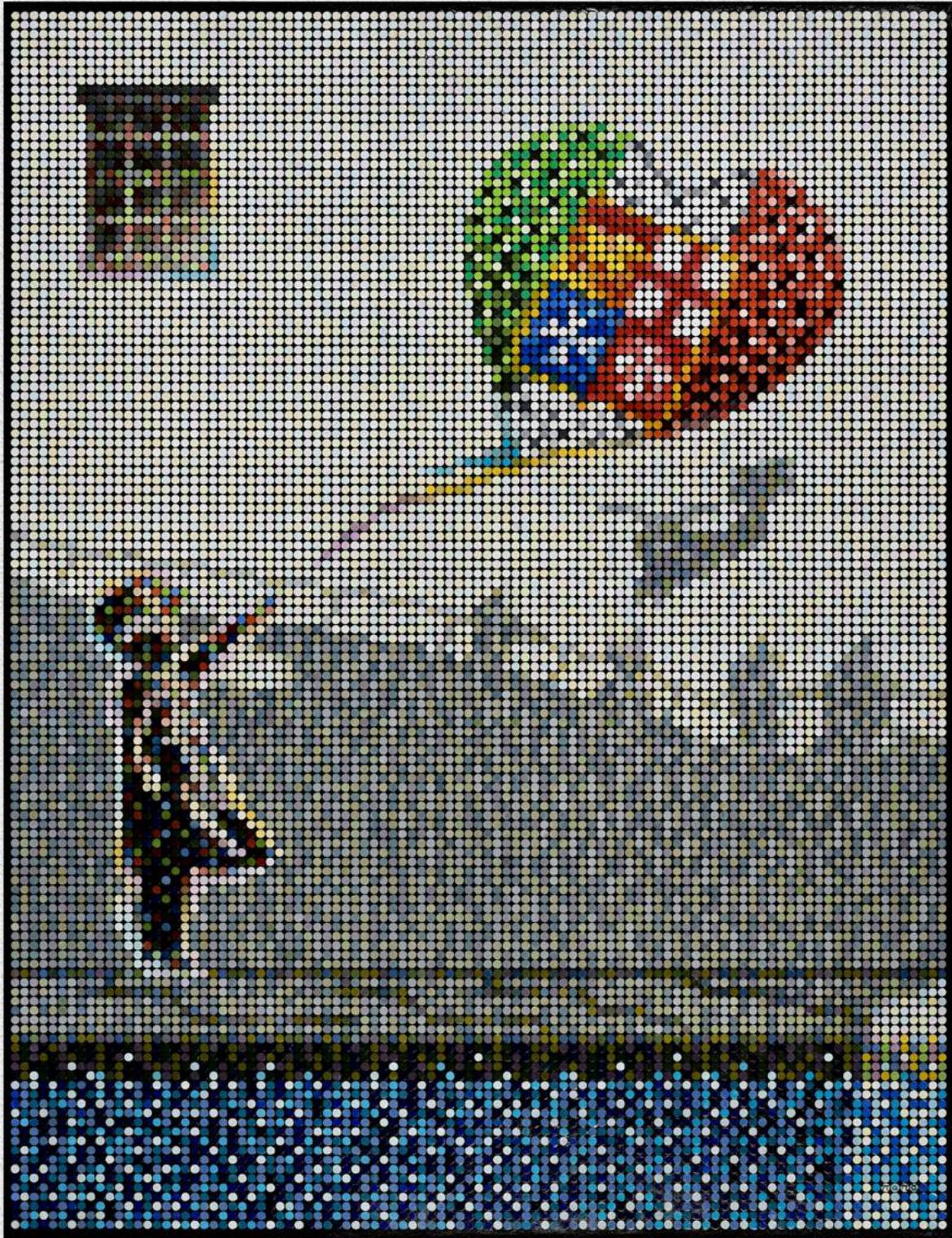
FEDESPEDI aderisce a:



www.fedespedit.it www.linkedin.com/company/fedespedit



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori



LA NAVE NEL FUTURO

*presidente
Carlo
De Ruvo

"FRAGILITÀ LOGISTICA" EUROPEA E NAZIONALE DA PORRE AL CENTRO DELL'AGENDA POLITICA

L'attuale momento storico, caratterizzato da andamenti economici e settoriali stagnanti, richiede una costante attenzione alle decisioni che vengono assunte a livello istituzionale, che a volte cercano di dare risposte alle criticità e altre volte sembrano peggiorarle. Spesso si tratta di interventi mirati, molto specifici, ma che hanno impatti che non vengono sempre valutati in tutte le loro implicazioni.

Da sempre, ma ancor più in questi anni, stiamo però subendo gli effetti di fenomeni sistemici, che hanno cambiato e continuano a cambiare la geografia economica mondiale, con impatti che si propagano in modo diffuso e spesso rilevante in alcuni ambiti politici,

economici, sociali e territoriali. I cambiamenti sulle catene del valore sono ancora lenti e non presentano ancora rilevanti evidenze, ma alcuni fatti stanno già avvenendo e bisogna considerarli, come la maggiore resilienza delle catene di approvvigionamento, la ricalizzazione della produzione, la riduzione delle dipendenze strategiche, il rilancio della politica industriale, la ricerca di nuovi e più sicuri partenariati economici, ma anche maggiori restrizioni commerciali, che possono degenerare verso una vera e propria guerra dei dazi, acuita dai possibili effetti delle recenti elezioni presidenziali negli USA.

È poi emerso un tema rilevante di "fragilità logistica" europea

e nazionale, che va affrontata e posta al centro dell'agenda politica. Il nostro sistema infrastrutturale risente di una ridotta resilienza e richiede importanti programmi di manutenzione straordinaria e rinnovo, in parte già in corso grazie ai finanziamenti dei fondi del PNRR e delle TEN-T e della programmazione europea e nazionale. I lavori però possono avere un impatto negativo nel breve termine, come nel ferroviario, ma vanno sempre visti come investimenti per il futuro, la cui realizzazione deve prevedere anche misure transitorie compensative dei costi sopportati dalle imprese. Ciò premesso, Confetra ha quindi seguito con particolare attenzione una serie di temi ri-



levanti, sui quali si è confrontata con le istituzioni, ottenendo risultati apprezzabili anche a livello europeo, nel confronto con l'Europarlamento e il Consiglio dell'UE.

Concentrandosi sulle questioni nazionali, gli eventi degli ultimi anni sembra stiano cambiando gli attuali equilibri portuali mediterranei, con incrementi sensibili della movimentazione transoceanica nel sistema occidentale e decrementi in quello orientale, in parte compensato da un aumento in quest'area dei traffici RO-RO. Questo riallineamento potrebbe indurre anche ad un cambiamento strutturale rilevante, con implicazioni sulla specializzazione del nostro sistema portuale, da considerare in funzione di riassetto delle catene logistiche del nostro sistema produttivo. Nei confronti di questi potenziali riassetto, il rilancio della competitività della portualità nazionale dovrebbe trovare risponda nella sua più volte annunciata e rinviata riforma, sulla quale Confetra si è espressa da tempo su priorità

di intervento e criticità da sanare puntando, in particolare, a recuperare una rafforzata competenza centrale pubblica, per guidare l'assestamento e lo sviluppo dell'insieme del sistema portuale nazionale.

Grande attenzione è stata dedicata alla recente riforma doganale, che Confetra ha seguito sin dall'inizio, ma la cui attuazione preoccupa molto, per gli effetti del tutto indesiderati sul nostro commercio internazionale e sulle imprese doganali e di spedizione, in particolare per quanto riguarda il nuovo sistema sanzionatorio e la qualificazione dell'IVA come diritto di confine. Confetra auspica che quanto prima vengano adottati dei correttivi già segnalati al MEF, col quale si è instaurato un clima positivo di collaborazione e di dialogo. Il trasporto del cargo aereo è in crescita, ma può svilupparsi ulteriormente, promosso e sostenuto da una chiara regia nazionale attraverso il Piano Nazionale Aeroporti (PNA), in corso di elaborazione ai cui lavori Confetra e le sue associa-

zioni di settore hanno offerto il loro positivo contributo.

Particolarmente caldo è poi il tema delle competenze e relative contribuzioni delle Authority, che va assolutamente chiarito, perché le aziende hanno bisogno di un quadro di riferimento corretto e condivisibile, affrontando anche il tema del controllo sui bilanci di ART e AGCOM.

Confetra sta dedicando grande attenzione anche all'evolversi del cargo ferroviario, che sta vivendo una fase di crisi profonda, che necessita di interventi di sostegno. Il vero nodo resta però quello infrastrutturale: larga parte dell'attuale dotazione va ancora adeguata agli standard europei in tema di tratte e terminal. Resta poi da sviluppare l'integrazione modale con reti stradali, porti, aeroporti, interporti e aree urbane e metropolitane, ancora in larga parte insufficiente, come pure l'integrazione alle TEN-T e la digitalizzazione del trasporto tra reti e operatori.

La forte crescita dell'e-commerce sta, inoltre, contribuendo a modificare le catene logistiche, con rilevanti impatti anche negativi sulle città. In Italia non si è ancora riusciti ad impostare una progettazione razionale ed efficiente del tema e ad adottare linee guida nazionali da attuare nelle diverse aree urbane in modo possibilmente omogeneo, senza saltare il confronto e la consultazione con le rappresentanze di categoria, tema su cui Confetra è da sempre impegnata.

Infine, un accenno ai temi della legalità e della contrattazione, svolti insieme alle altre rappresentanze datoriali con risultati positivi e apprezzabili, con l'introduzione della reverse charge nei contratti d'appalto nella logistica ed il positivo e tempestivo rinnovo del CCNL del comparto.

Da quanto qui sintetizzato, il 2024 è stato un anno intenso di attività; resta ancora tanto da fare, ma Confetra continuerà a svolgere il proprio ruolo fondamentale di rappresentanza, per migliorare e sviluppare la logistica, il trasporto delle merci e le spedizioni e contribuire appieno alla competitività economica del nostro paese. ■



*presidente
Mario
Zanetti

LA ROTTA PER LA COMPETITIVITÀ DELL'INDUSTRIA MARITTIMA NAZIONALE

Il 2024 ha rappresentato un anno cruciale per l'industria marittima italiana, che ha saputo affrontare complessità crescenti, riaffermando il proprio ruolo essenziale nello sviluppo economico e sociale dell'Italia.

Cuore pulsante di un sistema che abbraccia trasporto di merci e passeggeri, cantieristica, estrazioni marine, ricerca e turismo, il settore contribuisce in modo significativo allo sviluppo economico e sociale dell'Economia del Mare nazionale, che rappresenta il 10% del PIL e garantisce quasi un milione di posti di lavoro.

In un contesto geopolitico complesso e instabile, il nostro settore ha riaffermato la sua centralità per la sovranità nazionale, garantendo continuità negli approvvigionamenti e dimostrando come la sicurezza del trasporto marittimo sia fondamentale per la competitività economica e la stabilità

geopolitica dell'Italia.

La transizione energetica rimane al centro dell'agenda dell'armamento nazionale e del Paese. Da tempo come Confitarma ribadiamo che il modo in cui è stato impostato il Green Deal europeo non è adeguato, né per i tempi né per le modalità. Le normative locali - come ETS e FuelEU Maritime - sono disallineate, per approccio ed obiettivi, rispetto a quelle adottate dall'TMO a livello internazionale e generano un aggravio gestionale ed una distorsione del mercato. A problemi globali devono corrispondere soluzioni globali e realistiche.

Come ha recentemente affermato il Presidente del Consiglio Meloni a Baku, in questo momento non c'è una sola alternativa ai fossili. Ciò nonostante, noi armatori siamo costretti a pagare una "carbon tax" per un comportamento non virtuoso che non possiamo evitare, cioè quello di bruciare i combustibili fossili per consentire al 90% delle merci del mondo di arrivare nelle nostre case, approvvigionarci di energia, di prodotti alimentari, sanitari, emettendo, peraltro, solo il 2% delle emissioni globali nell'atmosfera. È una situazione "kafkiana" che va affrontata con urgenza.

Nonostante le difficoltà, l'armamento nazionale è però impegnato nella transizione ecologica e non solo a parole: lo dimostrano i fatti e i risultati raggiunti finora che ci pongono all'avanguardia in questo processo.

Per rispondere a questa e alle altre sfide del nostro tempo, Confitarma ha tracciato una rotta con dieci obiettivi strategici e indifferibili, contenente le azioni concrete per accrescere il contributo dello shipping alla creazione di valore del Paese.

La sostenibilità è un pilastro chiave: i porti italiani dovranno evolversi in hub di sostenibilità,

capaci di accogliere navi innovative e operazioni a basso impatto ambientale. Il Cold Ironing è in tal senso un'opportunità per accelerare l'elettrificazione delle banchine e migliorare l'impronta ecologica del sistema portuale. Fondamentali sono a nostro avviso le Autostrade del Mare, che rappresentano una soluzione virtuosa per ridurre il traffico su gomma e abbattere le emissioni. Un altro nodo critico è la semplificazione normativa. Il Registro Internazionale e il Tonnage Tax System sono cruciali per la competitività, ma non basta. Servono sburocrazizzazione e digitalizzazione per consentire alla nostra bandiera di sostenere la competizione internazionale. La revisione dell'ordinamento di settore è essenziale, a partire dal codice della navigazione e dal regime amministrativo della nave.

Al centro di tutto c'è l'uomo, vero motore del settore. Il rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro ha introdotto innovazioni su welfare e inclusione, migliorando le condizioni di lavoro e rendendo il settore più attrattivo per le giovani generazioni. Percorsi formativi come gli ITS Academy e il Master Executive in Shipping Management di Confitarma e Formare stanno formando una nuova generazione di professionisti pronti a guidare il cambiamento.

Infine, la digitalizzazione, che sarà il filo conduttore dello sviluppo futuro. Tecnologie avanzate e intelligenza artificiale possono migliorare l'efficienza dei processi, favorendo un modello operativo più integrato e sostenibile.

Questo è il nostro impegno: unire tradizione, innovazione e sostenibilità per costruire un futuro in cui la nave continui a essere un cuore pulsante al servizio dello sviluppo economico e sociale dell'Italia. ■





UNITRAMP
SHIPBROKERS



Fully Dedicated to Shipbroking since 1969



UNITRAMP SRL SHIPBROKERS

Via San Carlo, 26 - 80133, Naples, Italy

sandp@unitramp.it - chartering@unitramp.it

Tel : +39 081 5529952

www.unitramp.it

*presidente
Paolo
Pessina

IL BOOM RICOSTRUZIONE AVRÀ CONSEGUENZE DIRETTE SUI TRAFFICI MARITTIMI

Facile, sin troppo facile, purtroppo parlare del passato che è ancora presente nei conflitti in atto in Ucraina e in Medio Oriente e in un quadro geopolitico di totale incertezza. Molto più complesso parlare del futuro. Di cosa ad esempio la nostra categoria, ma direi, l'intero mondo portuale e marittimo italiano può attendersi.

Spesso si è parlato impropriamente di sfide; oggi invece si può affermare che l'intero cluster marittimo e portuale si trova ad affrontare una sfida globale che forse non ha precedenti.

Non mi riferisco alla transizione energetica che purtroppo ha fatto perdere di vista la realtà dei fatti inseguendo chimere e utopie (e non solo nel settore marittimo). Mi riferisco in particolare al livello di flessibilità di cui tutte le nostre aziende dovranno dare prova per affrontare cambiamenti che probabilmente saranno repentini negli equilibri mondiali dei traffici marittimi e in particolar modo nel Mediterraneo: nessuno può prevedere i tempi di una pacificazione anche parziale nelle due principali aree di guerra; ma

non è azzardato prevedere per queste due aree un boom della ricostruzione che avrà conseguenze dirette sui traffici marittimi.

Ma si tratta solo di un esempio dei cambiamenti repentini che dovremo, sul campo e con tempestività, essere capaci di cogliere e portare a nostro vantaggio. Avendo il supporto di Istituzioni che sono chiamate a non perdere più tempo, a scegliere rapidamente i presidenti dei porti e mettere a punto quella riforma portuale di cui si discute da troppo tempo senza risultati concreti. ■



Logistica a impatto positivo



GRUPPO

GRENDI

1828

IL TUO
DOOR TO DOOR

Per noi la logistica non è una mera questione di dimensioni ma cura dei dettagli e personalizzazione dei servizi. Progettiamo soluzioni integrate *door to door* per le esigenze specifiche dei nostri partner commerciali.

Da quasi due secoli, siamo un Gruppo Italiano impegnato a innovare il settore della logistica. Un lungo percorso che ci ha insegnato ad imparare costantemente dai nostri clienti. Noi sappiamo cosa faremo da Grandi. E voi cosa farete da Grandi?

EFFICIENZA E SPECIALIZZAZIONE PER OGNI SERVIZIO

SARDEGNA
CENTRO / SUD
E SICILIA



*presidente
Mario
Mattioli

SVILUPPO E TUTELA AMBIENTALE PER NON PERDERE QUEL "MARE DI OPPORTUNITÀ"

In uno scenario geopolitico estremamente articolato e complesso, anche per il settore marittimo-portuale il 2024 è stato un anno caratterizzato

da sfide e opportunità in un contesto globale in rapida evoluzione.

La Federazione del Mare, che rappresenta il cluster maritti-

mo italiano, ha proseguito la sua attività volta a divulgare il ruolo del mondo marittimo come fattore di sviluppo del Paese promuovendo un dialogo costruttivo tra istituzioni, imprese e società civile. Grazie a una profonda revisione del suo Statuto, la Federazione del mare è in grado di dare maggiore concretezza a un'idea moderna della blue economy, che, interpretando le esigenze del cluster marittimo raccoglie le sfide in questo momento molto complesso e di grande instabilità.

Senza dimenticare che proprio nel 2024 la Federazione compie 30 anni dalla sua costituzione, e che il percorso iniziato nel 1994 si è andato via via rafforzato con strategie e progettualità per il mare sempre più forti al servizio del territorio, per rispondere meglio alle esigenze del settore e del Paese.

In quest'ottica, la Federazione del Mare affronta le numerose sfide del momento poste da transizione ecologica, digitalizzazione, sicurezza, difesa del mare, formazione per conseguire, attraverso la Blue Economy, l'obiettivo di una crescita economica rispettosa dell'ambiente di tutto il Paese, puntando su innovazione e condivisione di conoscenze. Sviluppo e tutela ambientale sono le due facce di una stessa medaglia per non perdere quel "mare di opportunità" che può portare al nostro cluster e al Paese evidenti benefici.

Guardando al 2024 che sta finendo direi che in cima alle principali criticità permane la difficile situazione del settore a fronteggiare le pressioni derivanti dalla necessità di ridurre le emissioni di CO₂ e rispettare gli obiettivi europei ed internazionali per il 2030 e il 2050. Infatti, non è anco-



ra stata trovata una soluzione relativa all'adozione di combustibili alternativi, come il GNL e l'idrogeno verde, a causa di costi elevati e carenza di infrastrutture adeguate nei principali porti italiani.

Un altro aspetto da evidenziare sono le criticità della nostra portualità ove problemi infrastrutturali e inefficienze nei collegamenti ferroviari e stradali continuano a mettere sotto pressione l'intera filiera logistica, con notevoli costi a carico della collettività. Infatti, la capacità concorrenziale del comparto marittimo italiano è fortemente limitata da un sistema logistico nazionale poco efficiente,

Nel corso dell'anno sono emerse opportunità derivanti dall'adozione di tecnologie digitali che migliorano l'efficienza operativa del settore riducendo tempi e costi. Peraltro, c'è ancora molto da fare specialmente per essere in grado di fronteggiare insidie sempre più frequenti provenienti dall'interconnessione digitale. È infatti molto preoccupante il ritardo nel settore della digitalizzazione e soprattutto nella sicurezza dei nostri sistemi logistici.

Il 2024 ha rafforzato la collaborazione tra i diversi attori

del sistema marittimo, dalla logistica alla pesca dando vita ad una sinergia che ha favorito una visione integrata delle politiche marittime. In questo contesto la Federazione del Mare ha in parte contribuito a favorire l'integrazione a livello nazionale ed europeo, suggellando alleanze e partecipando a progetti europei su temi di grande attualità come il WIN-BIG project che mira a promuovere la consapevolezza dell'importanza del ruolo femminile per lo sviluppo del settore marittimo.

Ci tengo a dire che dire che molte associazioni del settore marittimo si stanno attivando già da tempo e che la Federazione del Mare oltre ad aver firmato di recente un protocollo d'intesa con Wista Italy, ha costituito un Comitato ad hoc proprio per affrontare il tema dell'inclusione e della parità di genere nella visione più ampia dei fattori ESG.

Guardando al 2025, il settore si prepara ad affrontare ulteriori sfide e opportunità, tenendo conto che i due fattori che influiscono su qualsiasi attività sono la decarbonizzazione e la semplificazione. Per quanto riguarda il primo aspetto vi sono ancora molte difficoltà per poter rendere green il settore ma-

rittimo, non per cattiva volontà degli operatori ma perché mancano le concrete condizioni per poter utilizzare combustibili alternativi. Purtroppo, il comparto si deve confrontare anche con la percezione errata da parte dell'opinione pubblica che crede che sia possibile decarbonizzare già oggi e che le imprese non lo fanno solo perché costa troppo.

In secondo luogo, è importante semplificare per ridare competitività al Paese e ai suoi porti e ridurre gap logistico di 70/80 miliardi anno: un valore pari a quello di 2 Leggi Finanziarie. Per questo sarà essenziale accelerare la modernizzazione dei porti, rendendoli non solo più sostenibili, ma anche più interconnessi con il sistema logistico nazionale ed europeo. Anche perché la crescente competizione con i porti del Nord Europa richiede politiche mirate a valorizzare il Mediterraneo come centro nevralgico per il traffico internazionale.

Last but not least, la capacità di adattarsi rapidamente a shock geopolitici o economici rimarrà sempre una priorità fondamentale. Investire in soluzioni innovative e diversificare le fonti di approvvigionamento sarà fondamentale. ■

 *d'Amico*

Across
the World

www.damicoship.com



Merry Christmas

seaworldmanagement.com

*presidente
Luigi
Merlo

DIGITALIZZAZIONE È LA SFIDA DA PORTARE AVANTI

Il 2024 è stato per il nostro settore e anche per la nostra Federazione un anno ricco di stimoli, di sfide, ma anche di soddisfazioni. La platea degli associati fa oggi di Federlogistica uno degli interlocutori primari delle Istituzioni, nazionali e territoriali, per un confronto a 360 gradi su cambiamenti, innovazione e problematiche che ormai sono all'ordine del giorno. Siamo riusciti a costruire una comunità diversificata entro la quale siamo oggi in grado di agevolare il dialogo fra le varie anime, talora in conflitto, che esistono nel nostro comparto.

La chiave di lettura per raggiungere questo risultato e per costruire le basi per un futuro logistico del nostro Paese, facendone comprendere l'importanza ai decisori pubblici, ma anche alle imprese industriali e quelle del comparto marittimo, è una sola "digitalizzazione. Questa la partita che abbiamo giocato, cercando collaborazioni e spunti nel comparto dell'high tech e quindi delle tecnologie avanzate. Questa la sfida che intendiamo portare avanti affrontando con decisione due tematiche che, se sfruttate a dovere, possono schiudere la porta su opportu-

nità tanto estese quanto inespresse. E le sfide per il 2025 passano attraverso un'attenzione alla cyber security e un interesse concreto alle potenzialità dell'intelligenza artificiale applicata ai cicli logistici. Le esperienze dell'e-commerce ci stanno dimostrando quotidianamente con quale rapidità le regole di ingaggio possono cambiare in un settore che risulterà determinante per l'efficienza del sistema Paese. E non casualmente Federlogistica ha deciso di incentrare proprio sull'intelligenza artificiale la sua assemblea del 21 gennaio prossimo. ■





Spediporto



Spediservices

FUTURE GREEN CONNECTION

spediporto.com

*presidente
Alessandro
Pitto

CONTRAZIONE DEL COMMERCIO INTERNAZIONALE E SFIDE CHE RICHIEDONO RISPOSTE CONCRETE

Il 2024 è stato un anno complesso per il sistema logistico e portuale italiano, segnato da una contrazione del commercio internazionale e da una serie di

sfide che richiedono risposte concrete. È emersa con forza la necessità di intervenire su questioni strutturali e normative per rilanciare la competitività

del nostro Paese.

Guardando ai dati consolidati: nel primo semestre del 2024, l'export italiano ha registrato un calo dell'1,8%, mentre le importazioni si sono contratte dell'8,2%. In particolare, si è osservata una riduzione significativa delle esportazioni verso alcuni partner strategici: Austria (-12,2%), Svizzera (-18,6%) e, soprattutto, Cina (-26,5%). Questa tendenza negativa riflette la contrazione della domanda nei mercati di riferimento, con ripercussioni inevitabili sui traffici portuali, che hanno segnato un calo dello 0,6% nel volume di container movimentati. Nonostante la crescita globale del traffico container, che ha superato i 180 milioni di TEU con un incremento superiore al 5%, i porti italiani non sono riusciti a cogliere appieno questa opportunità. Al contrario, porti del Mediterraneo come Barcellona (+24,2%) e Tanger Med (+18%) hanno evidenziato performance ben più dinamiche. In questo scenario, la nostra priorità resta la semplificazione normativa: un quadro regolatorio più semplice e armonizzato può rappresentare una leva fondamentale per attrarre nuovi traffici nei nostri porti e rafforzarne il ruolo centrale nel commercio internazionale. Due dossier tra tutti che riguardano da vicino il mondo dello shipping e della portualità:

- L'attesa riforma della Legge 84/94: la normativa che regola il sistema portuale necessita di un aggiornamento che eviti sovrapposizioni di competenze tra le Autorità di Sistema Portuale e altri enti regolatori,



valorizzando al contempo il contributo di visione degli operatori.

- Carta dei Servizi Merci: riteniamo utile introdurre uno strumento che stabilisca standard di qualità e indicatori di performance vincolanti per gli operatori della filiera, migliorando la trasparenza e l'efficienza del sistema. In questo senso ci fa particolarmente piacere essere stati tra le rappresentanze di categoria convocate dall'Autorità di Sistema Portuale a cui fa capo il primo porto container nazionale, Genova, per costruire insieme all'AdSP un tavolo di dialogo sulle priorità per lo sviluppo degli hub portuali, digitalizzazione dei processi e snellimento delle procedure innanzitutto.

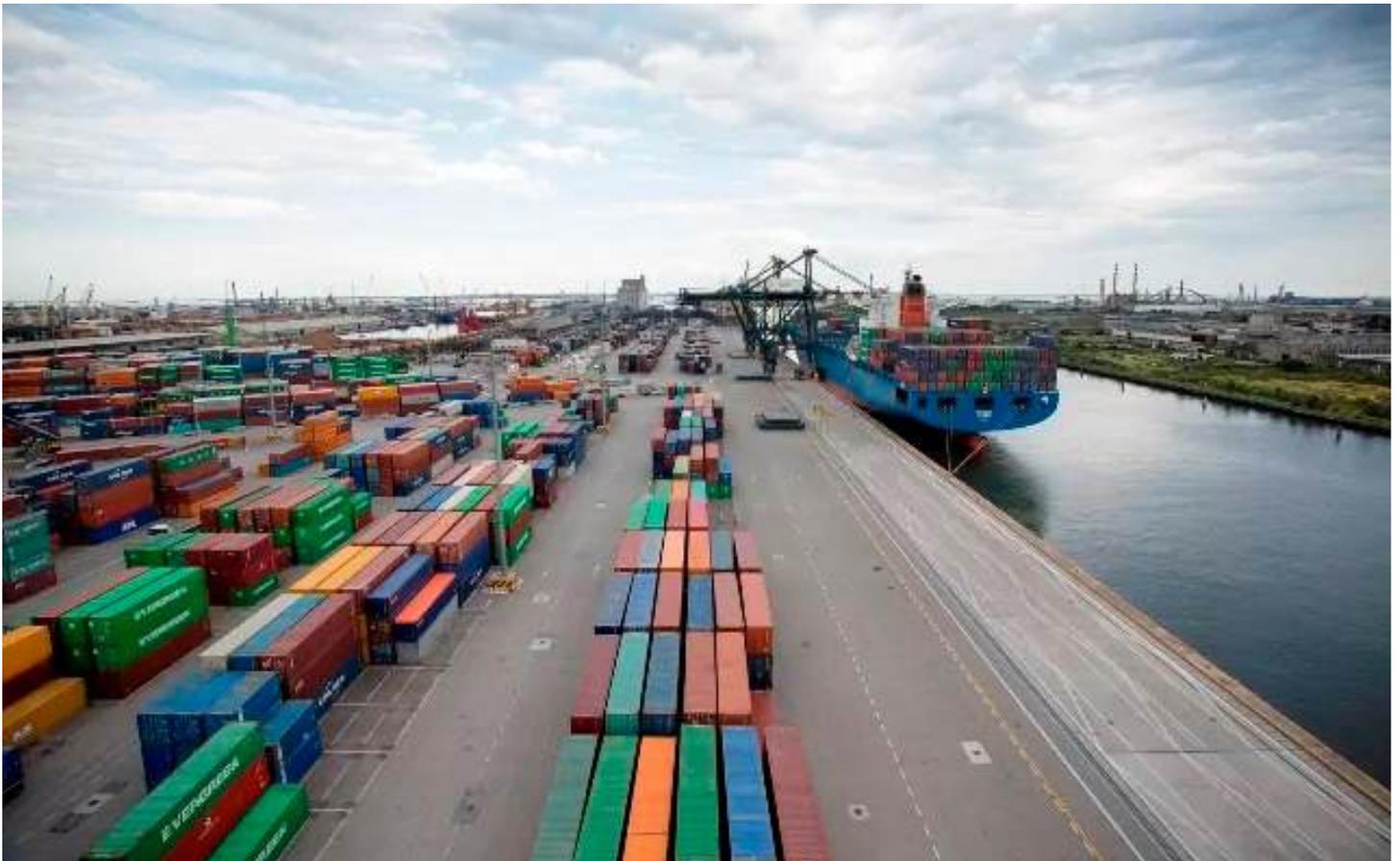
La semplificazione normativa è per Fedespedi, infatti, la priorità assoluta: avere un sistema normativo e regolatorio chiaro, semplice, efficace e calato nell'operatività consente a tutti gli attori della filiera di operare in un contesto più dinamico, più competitivo che fa bene al nostro import-export. È con questo spirito che nel 2024 ci

siamo spesi sul contributo ad ART e sulla recente riforma doganale come disciplinata dal Decreto Legislativo n.141/2024. In estrema sintesi, con riferimento al contributo ad ART, Fedespedi ha criticato aspramente l'inclusione delle imprese di spedizioni tra le aziende tenute al versamento del contributo e, per questo, ha avviato una serie di iniziative a livello nazionale ed europeo volte a ottenere l'esclusione dalla contribuzione in un quadro di riordino normativo che definisca con maggior chiarezza l'ambito di competenza dell'Authority e che favorisca la semplificazione di eventuali adempimenti a cui devono conformarsi gli operatori del settore.

Allo stesso modo, la riforma doganale ha segnato, invece, il lavoro del secondo semestre dell'anno e ha visto la Federazione impegnata con Confetra nel veicolare alcuni correttivi necessari alla normativa perché possa essere davvero uno strumento di semplificazione del quadro normativo e di tutela dei traffici commerciali senza penalizzare l'operatività delle aziende e la competitività nazionale del settore.

Su questo esprimiamo grande

apprezzamento per il dialogo con l'Agenzia delle Dogane che è intervenuta con circolari di chiarimento del perimetro della normativa e con il Ministero dell'Economia e delle Finanze che sta lavorando in continuità con la strada aperta dall'Agenzia per revisionare la disciplina sotto i profili critici segnalati dalle rappresentanze di categoria. Si tratta, in particolare, di alcune modifiche che dovrebbero incidere sull'innalzamento della soglia di diritti evasi che fanno scattare il reato di contrabbando e sulla valorizzazione dell'istituto del ravvedimento operoso che consente agli operatori di correggere eventuali errori compiuti in buona fede. Al di là della tecnicità delle questioni nel merito, mi preme sottolineare che anche su questo dossier si sta confermando un metodo di lavoro fondato sul dialogo tra rappresentanze associative e Istituzioni, su collaborazione tra pubblica amministrazione e imprese che noi crediamo sia lo strumento imprescindibile per avere un quadro normativo che sia sempre di più rispondente alle esigenze del settore e che stimoli innovazione, competitività e crescita a beneficio del sistema Paese. ■





anima blu

Pietro Mondello. Un'altra azione concreta per il futuro dello Stretto.



carontetourist.it

PIETRO MONDELLO
Nata per lo Stretto



HYBRID



GRUPPO CARONTE & TOURIST

*presidente
Pasquale
Legora De Feo

UN ANNO IMPEGNATIVO E DIFFICILE MA CON RISULTATI PUR IN ASSENZA DELLA POLITICA

Un anno impegnativo e difficile, con risultati anche importanti, pur in assenza di un efficace contributo da parte della politica. È questa in estrema sintesi un'efficace rappresentazione del 2024 dal punto di vista dei terminalisti e delle imprese portuali aderenti a UNIPORT (e non solo, ritengo), della nostra Associazione (ma credo anche di altre) e del segmento marittimo-portuale del sistema di logistica più in generale. Un anno impegnativo e difficile perché, se già il 2023 si era chiu-

so con un conflitto (quello russo-ucraino) in corso nel cuore dell'Europa e l'avvio della crisi israelo-palestinese che si allargava condizionando l'intera area del Mar Rosso, l'anno che si sta chiudendo ora non ha registrato evoluzioni positive e non lascia intravedere una soluzione a breve termine di quelle criticità. Anzi, la crisi israelo-palestinese, al netto del coinvolgimento di altri Stati e degli ultimi eventi che hanno riguardato la Siria (le cui evoluzioni hanno delle incognite ancora da sciogliere), si è consolidata al punto

da aver modificato il flusso dei traffici: in primo luogo e in misura prevalente, i traffici dei container dall'estremo Oriente all'Europa, deviati in misura più che prevalente sulla rotta del Capo di Buona Speranza, un'area di mare "difficile nell'inverno australe, come dimostrano episodi verificatisi proprio nel corso del 2024. Peraltro non sono stati indenni da contraccolpi neanche altre tipologie di traffici: da quello del gas a quello cisterniero e, ovviamente, alla crocieristica che prima della crisi era chiaro si anda-



va consolidando in quell'area. La meritevole attività di protezione delle navi portata avanti dalla Marina Militare italiana e dalle altre forze navali europee nelle aree marittime del Mar Rosso e in quelle vicine non ha potuto evitare le importanti e considerevoli conseguenze sull'intera catena logistica prodotta dalla deviazione dei traffici già citati: gli impatti immediati (e di breve periodo) sulla programmazione degli accosti delle navi e connessi prolungamenti dei tempi di attesa in rada per molte di queste; l'allungamento delle rotte e conseguentemente dei tempi di viaggio, dei consumi di carburanti e delle emissioni legate a quei consumi; la lievitazione dei costi di gestione delle navi; il rialzo dei premi assicurativi per quelle navi che hanno continuato a battere la rotta del Mar Rosso e il passag-



gio tramite lo Stretto di Suez. Dall'angolo di visuale del terminalismo e delle imprese portuali, l'impatto più rilevante di una criticità geopolitica qual è quella che ha caratterizzato per tutto il 2024 il Mar Rosso, è la trasformazione dell'area del Mare Mediterraneo da zona di transito delle rotte oriente-occidente (anzitutto Europa, ma anche nord America atlantico) e viceversa, a "mare chiuso"/destinazione finale, con conseguente perdita di arrivi, in particolare sul lato orientale del bacino, delle grandi portcontainers "mother" che hanno concentrato i loro scali nei porti più vicini a Gibilterra. Pur in questo complesso scenario geopolitico su scala mondiale, i risultati delle imprese terminalistiche che UNIPORT associa, con le ovvie differenze tra i versanti marittimi di cui si è detto, complessivamente hanno tenuto e, anzi, alcune hanno migliorato le performance quantitative addirittura (e penso anzitutto al grande terminal container del porto di Gioia Tauro) consolidando la posizione di primato nazionale. Mi piace pensare che questo è il frutto degli investimenti fatti, in un periodo pur così difficile, dall'impresa nell'ammmodernamento dell'equipment. Così come guardo con attenzione ed evidenzio al decisore politico e agli organi di governo della portualità tutti, come una maggiore capacità di tenuta hanno dimostrato quei terminal del versante adriatico meglio attrezzati dal punto di vista dei collegamenti ferroviari, palese dimostrazione che la tenuta e la capacità competitiva dipendono anche dal collegamento del porto e dei terminal alla rete intermodale e, aggiungo, con un servizio di gestione portorete efficiente ed economico. Altro risultato importante che ha caratterizzato il 2024 è il rinnovo del CCNL dei lavoratori dei porti. Risultato raggiunto con insolito ritardo rispetto alla scadenza ritengo a causa delle richieste che, se potevano avere una spiegazione alla luce dell'inflazione del periodo precedente, non consideravano quanto quell'inflazione aveva inciso anche sui costi delle imprese. Conseguentemente un rinnovo onerosissimo per la parte datoriale

che si è concluso con riconoscimenti economici importanti ed elementi (la valorizzazione del welfare e della copertura sanitaria integrativa, l'attenzione alla sicurezza) che testimoniano profili di modernità che auspichiamo di valorizzare in futuro anche per le parti normative del contratto medesimo. Tutto ciò, come detto in premessa, nel sostanziale silenzio del decisore politico che, più volte (e mi riferisco proprio al confronto per il rinnovo del contratto di lavoro) ha richiamato la parte datoriale al senso di responsabilità, che interpretiamo per quel che ci riguarda anzitutto come attenzione agli equilibri e alle capacità competitive delle imprese (ovvero alla tutela dei posti di lavoro e della ricchezza del Paese). Restano ancora senza risposte le richieste che non solo UNIPORT, ma tutte le rappresentanze delle imprese, talvolta anche unitamente a quelle dei lavoratori, hanno avanzato da più di un anno: dall'attivazione del fondo per l'incentivo al pensionamento, all'inserimento di (solo) alcune figure professionali del lavoro portuale tra le attività usuranti, fino all'applicazione delle modalità di aggiornamento dei canoni di concessione demaniale conforme con le indicazioni direttive date dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, piuttosto che a temi/problemi quali l'ETS, la realizzazione e (ormai soprattutto) la definizione di modelli di gestione del cosiddetto cold ironing. In positivo, abbiamo accolto l'approccio costantemente dialogante del Ministero del Mare e auspichiamo che questo spirito contagi positivamente il Ministero di riferimento e le AdSP nei territori al fine di individuare soluzioni e regole del "sistema-Paese" e non diverse tra un sistema portuale (o peggio tra un porto) e l'altro. Tanto si è parlato (ma poco si è visto in termini di proposta concreta) di riforma della normativa fondamentale in tema di porti. Vogliamo quindi concludere con l'auspicio che, se questo è un obiettivo del Governo, il percorso e i risultati attesi siano il frutto di un confronto anche con le imprese che investono e gestiscono l'operatività, per creare un sistema con omogeneo e coerente con le regole di mercato. ■



GRIMALDI GROUP

IL **FUTURO**
è **CO₂** *Oggi*



**INNOVAZIONE
ECOSOSTENIBILITÀ
CAPACITÀ DI TRASPORTO**
a Zero Emission in Port®

www.grimaldi.napoli.it

*presidente
Costanza
Musso

IL SETTORE MARITTIMO HA BISOGNO DI UNA PRESENZA FEMMINILE MAGGIORE

Il 2024 è stato per Wista Italy l'anno del trentesimo compleanno mentre Wista International di candeline ne ha spente cinquanta. Due cifre tonde che hanno segnato traguardi e al contempo nuovi obiettivi.

A settembre Wista Italy ha pubblicato il libro "Donne sul ponte di Comando. Trent'anni di storia e di storie delle professioniste dello shipping" edito da Mursia, un'occasione per fare il punto sulla presenza femminile del cluster marittimo e ripercorrere le storie delle socie che attualmente sono più di cento.

Un racconto corale presentato in undici porti italiani e al Monaco Yacht Show, il 26 settembre giornata mondiale del mare per IMO. Un flash-mob letterario, in cui le socie Wista si sono alternate nel racconto dell'associazione, di come sia cresciuta in trent'anni cercando di supportare il settore e le donne che ne fanno parte.

Oltre 100 relatori tra cui Presidenti e Segretari di Autorità di Sistema Portuale, Comandanti di Capitaneria di Porto e un pub-

blico di oltre 500 persone. La rassegna stampa ha visto ben 80 uscite; insomma un'importante partecipazione nel mondo marittimo.

In ottobre si è svolta l'AGM di Wista International a Cipro, esempio tangibile di cosa significhi appartenere ad una rete presente in 62 paesi con oltre 5.100 socie. Un network di donne a tutte le latitudini, pronte a mettersi a disposizione una dell'altra e supportarsi nella navigazione di un mondo tanto affascinante quanto complesso.

Il vero compleanno di Wista Italy, però, è stato il 28 novembre giorno nel quale, nel 1994, cinque pioniere, Marisa Vignolo, Fulvia Linari, Monica Verga, Paola Cammilli e Letizia D'Anna, firmarono l'atto costitutivo dell'associazione.

Trent'anni, nove presidenti, tutte ancora attive che hanno partecipato alla stesura del libro, e un'associazione che, pur rinnovandosi, resta fedele alla sua missione: aiutare le donne ad entrare e farsi strada nel cluster marittimo portando competen-

ze, soft skill, grinta e diversità.

Abbiamo aperto i festeggiamenti con un convegno dal titolo "Umanità e innovazione: navigare verso il futuro" in cui cinque esperti del settore ci hanno parlato delle sfide del futuro partendo dall'intelligenza artificiale e dalle sue applicazioni e di come le competenze femminili siano importanti in questa particolare fase di sviluppo tecnologico.

Trent'anni anche per la Federazione del Mare ed il 5 dicembre 2024, a Genova, le due associazioni hanno firmato un protocollo d'intesa con cui hanno definito una serie di obiettivi comuni per la crescita del cluster e della presenza femminile. Le associazioni aderenti alla Federazione del Mare si sono anche impegnate a partecipare con le proprie aziende al survey internazionale IMO-WISTA 2024 sulla presenza delle donne nel settore marittimo.

I numeri restano, infatti, e nonostante gli sforzi, la nota dolente. I dati pubblicati da Assoporti riferiscono che nel 2022 nel cluster portuale le donne rappresentavano solo l'6,3%.



Diversa, invece, la situazione all'interno delle AdSP dove le donne nel 2023 erano il 46% arrivando alle 700 unità. Un numero interessante anche nelle posizioni apicali dove troviamo il 47% di figure femminili come quadri e il 31% di donne tra i dirigenti.

Le donne mancano però ancora completamente nella governance delle autorità: su 16

Autorità di Sistema non vi è neanche una donna presidente; solo Federica Montaresi è commissario alla Spezia-Marina di Carrara e Antonella Scardino segretario generale a Venezia. Nelle 32 cariche la presenza femminile è, quindi, al 6%.

Quello che onestamente l'associazione auspica e si aspetta per il 2025 è che questo gap venga, almeno in parte, colmato con le

prossime imminenti nomine. Il settore marittimo ha bisogno di una presenza femminile maggiore per poter usufruire dei meccanismi virtuosi che la diversità di genere ha già portato in molti altri settori. È infatti ormai provato che la diversità porta crescita e inclusività oltre che aumentare il bacino di professionalità in un ambito in cui si fa fatica a reperirne. ■



CALENDARIO EVENTI 2025

LE DATE INDICATE POTREBBERO SUBIRE VARIAZIONI

7 MARZO

FORUM ANNUALE DI
AIR CARGO ITALY

11 APRILE

FORUM DI
SUPER YACHT 24

9 MAGGIO⁵

BUSINESS MEETING DI SHIPPING ITALY
TRAGHETTI E RO-RO

30 AGOSTO

#3 SHIPPING ITALY
TENNIS TOURNAMENT

24 OTTOBRE

BUSINESS MEETING DI SHIPPING ITALY
BREAK BULK ITALY

21 NOVEMBRE

BUSINESS MEETING DI SHIPPING ITALY
CONTAINER ITALY

IN CALO NEL 2023 L'INCIDENZA DEI TRASPORTI SU IMPORT ED EXPORT ITALIANI



> **CLICCA E LEGGI L'ARTICOLO**



I VETTORI MARITTIMI ITALIANI RECUPERANO QUOTE DI MERCATO (10,6%) NELL'IMPORT ED EXPORT



> **CLICCA E LEGGI L'ARTICOLO**



LA FRANZIA (CMA CGM) SI FA LARGO (15,2%) NEI TRASPORTI CONTAINER DA E PER L'ITALIA



> **CLICCA E LEGGI L'ARTICOLO**



I RO-RO SI PRENDONO LA SCENA DEI TRAFFICI PORTUALI ITALIANI: +56% IN 10 ANNI

Le performance del Ro-Ro in Italia



Negli ultimi 10 anni in Italia il traffico Ro-Ro è aumentato del 56% rispetto al traffico complessivo del 3%.

Nel corso dell'ultimo decennio il peso del Ro-Ro è passato dal 10% al 15,2% del traffico complessivo.

> **CLICCA E LEGGI L'ARTICOLO**



LA FLOTTA ITALIANA IN CADUTA LIBERA: -15,8% IN PORTATA LORDA SECONDO UNCTAD



> CLICCA E LEGGI L'ARTICOLO



BANCA MONDIALE ANCORA SEVERA CON I PORTI CONTAINER ITALIANI



> CLICCA E LEGGI L'ARTICOLO



PUBBLICATA DA FEDESPEDI LA NUOVA ANALISI SUI BILANCI DEI TERMINAL CONTAINER ITALIANI



> CLICCA E LEGGI L'ARTICOLO



I NUMERI DELLA FLOTTA ITALIANA: CALANO LE UNITÀ BATTENTI IL TRICOLORE MA L'ARMAMENTO NAZIONALE CRESCE NEL RANKING MONDIALE

FIG.16: FLOTTA MERCANTILE ITALIANA

Navi di 100 gt e oltre

	31/12/2022		31/12/2021
	N.	GT	N.
NAVI DA CARICO LIQUIDO	182	2.597.762	173
Petroliere	70	1.625.665	71
Gasiere	15	256.642	11
Chimichiere OIL-CHEM	62	681.767	52
Altre cisteme	35	33.688	39
NAVI DA CARICO SECCO	147	5.578.889	144
Carico Generale	35	101.952	33
Portacontaineri	11	367.234	14
Portarinfuse	14	856.303	7
Traghetti	87	4.243.400	90
NAVI MISTE E DA PASSEGGERI	441	5.260.282	431
Crociera	25	2.122.882	21
Aliscafi, Catamarani e unità veloci	111	32.202	109
Traghetti (Ferries)	201	2.481.167	194
Altre navi trasporto passeggeri	104	24.031	107
NAVI PER SERVIZI AUSILIARI	485	283.806	488
Rimorchiatori e navi appoggio	365	191.599	380
Altri tipi di navi	100	92.207	101
TOTALE	1.255	13.720.739	1.237

Fonte: elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd

> CLICCA E LEGGI L'ARTICOLO



SHIPPING ITALY

IL QUOTIDIANO ON-LINE DEL TRASPORTO MARITTIMO IN ITALIA



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

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

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

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

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