



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

Dossier Transport Logistic Monaco 2025



Dossier Transport Logistic Monaco 2025

12/06/2025	Il Sole 24 Ore Pagina 20	<i>Marco Morino</i>	7
<hr/>			
09/06/2025	Notiziario Assoporti Focus Atti Parlamentari		9
<hr/>			
09/06/2025	Messaggero Marittimo Tiziana Murgia, trent'anni in un mondo che cambia (in parte)		19
<hr/>			
09/06/2025	Il Secolo XIX Pagina 23	<i>ALBERTO QUARATI</i>	20
<hr/>			
06/06/2025	Ship Mag Porto di Amburgo e One accordo per l'utilizzo dell'energia elettrica da terra		22
<hr/>			
06/06/2025	Primo Magazine Ancona alla fiera Transport Logistic, porta d'Europa verso l'oriente		23
<hr/>			
06/06/2025	Sea Reporter L'AdSP al Transport Logistic di Monaco per la crescita dei traffici commerciali in Sardegna		24
<hr/>			
06/06/2025	Il Nautilus L'AdSP del Mare di Sardegna al Transport Logistic di Monaco per la crescita dei traffici commerciali nella regione		26
<hr/>			
06/06/2025	Adsp del Mare di Sardegna L'AdSP al Transport Logistic di Monaco 2025 per la crescita dei traffici commerciali in Sardegna		28
<hr/>			
06/06/2025	transportonline.com Il porto di Trieste conferma il ruolo chiave nella logistica europea		30
<hr/>			
06/06/2025	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 20	<i>D.I.</i>	31
<hr/>			
06/06/2025	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 20	<i>DANIELE IZZO</i>	32
<hr/>			
06/06/2025	Il Piccolo Pagina 5	<i>D.D.A.</i>	34
<hr/>			
06/06/2025	Il Piccolo Pagina 5	<i>DIEGO D'AMELIO</i>	36
<hr/>			
06/06/2025	SetteSere Qui Pagina 27		38
<hr/>			
06/06/2025	La Sicilia Pagina 8		39
<hr/>			
05/06/2025	iisecoloxix.it Il porto di Trieste riferimento per la Germania, 2.800 treni nel 2025		42
<hr/>			
05/06/2025	The Medi Telegraph Il porto di Trieste riferimento per la Germania, 2.800 treni nel 2025		43
<hr/>			

05/06/2025	The Medi Telegraph	44
Bilancio positivo a Monaco per il sistema logistico veneto		
05/06/2025	Rai News	45
Il porto di Trieste riferimento per la Germania, 2.800 treni nel 2025		
05/06/2025	Ansa.it	46
Porto Trieste riferimento per Germania, 2.800 treni nel 2025		
05/06/2025	Citta della Spezia	47
Adsp al Transport Logistic di Monaco con operatori e spedizionieri: "Presentati asset strategici e istaurati rapporti con potenziali nuovi clienti"		
05/06/2025	Sea Reporter	49
Transport Logistic, il Porto di Trieste si conferma Hub Europeo		
05/06/2025	Il Nautilus	51
TRANSPORT LOGISTIC MONACO DI BAVIERA, PORTO DI TRIESTE SI CONFERMA HUB EUROPEO		
05/06/2025	FerPress	53
Transport Logistic: Porto di Trieste si conferma hub europeo e primo mercato di riferimento per Germania		
05/06/2025	Agenparl	55
CS 5.6.25 TRANSPORT LOGISTIC MONACO DI BAVIERA, PORTO DI TRIESTE SI CONFERMA HUB EUROPEO. GERMANIA PRIMO MERCATO DI RIFERIMENTO: OLTRE 2.800 TRENI PREVISTI NEL 2025. DA MARZO 7 NUOVI TRENI A SETTIMANA PER DUISBURG		
05/06/2025	Il Resto del Carlino Pagina 17	56
Il piano sul porto alla Fiera logistica di Monaco		
05/06/2025	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 45	57
Ancona porta d'oriente a Monaco «Nel 2024 un milione di passeggeri»		
05/06/2025	Messaggero Marittimo	58
Transport Logistic: Trieste si conferma hub europeo per Germania e Centro-Est Europa		
05/06/2025	Messaggero Marittimo	59
Transport Logistic: il porto della Spezia punta su sinergie e innovazione		
05/06/2025	Messaggero Marittimo	60
Transport Logistic, Porti del Tirreno Centrale protagonisti a Monaco		
05/06/2025	Il Secolo XIX Pagina 15	61
Stallo porti, l'avviso del ministero		
05/06/2025	Il Secolo XIX Pagina 17	63
Container, riparte il treno del Nord: Genova-Stoccarda, ma dopo l'estate		
05/06/2025	Corriere Adriatico Pagina 15	64
Il porto dorico come nuovo hub del Mediterraneo		
05/06/2025	The Medi Telegraph	65
Il porto di Genova rilancia il treno merci per Stoccarda		
05/06/2025	Il Secolo XIX Pagina 15	66
Lufthansa, decolla il cargo con Ita Da Fiumicino rotta sul Sud America		
04/06/2025	Shipping Italy	67
"Dovrà restare indipendente": i paletti per la vendita di Interporto Padova illustrati da Greco e Tosetto		
04/06/2025	Ansa.it	69
Porto di Ancona a Fiera di Monaco, porta d'Europa verso oriente		
04/06/2025	Il Nautilus	71
IL PORTO DI ANCONA ALLA FIERA TRANSPORT LOGISTIC, PORTA D'EUROPA VERSO L'ORIENTE		
04/06/2025	Ancona Today	73
Il porto di Ancona, sempre più centrale nei traffici da est a ovest, protagonista alla Fiera della logistica di Monaco		

04/06/2025	vivereancona.it		75
Il porto di Ancona alla Fiera Transport Logistic di Monaco, porta d'Europa verso l'Oriente			
04/06/2025	Ship Mag		77
Volkswagen: nel porto di Venezia il nuovo centro di import-export delle auto			
04/06/2025	Il Nautilus		79
Volkswagen Group Logistics sceglie il Porto di Venezia. Nasce un nuovo hub strategico per l'industria automobilistica europea			
04/06/2025	Corriere Romagna (ed. Ravenna-Imola)	Pagina 10	81
I progetti di Sapir e Tcr a Monaco			
04/06/2025	Il Secolo XIX (ed. La Spezia)	Pagina 11	A. QUA. 82
Contship alza il velo sul Terminal Ravano «Ma lo stallo sulle nomine ci danneggia»			
04/06/2025	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)	Pagina 42	83
Sapir e TCR, trasferta bavarese alla fiera Transport Logistic			
04/06/2025	Il Piccolo	Pagina 8	PIERO TALLANDINI 84
A Monaco la Cabina di regia sulle criticità della logistica			
04/06/2025	Il Sole 24 Ore	Pagina 19	Marco Morino 86
Missione europea per Fs Logistix: nel mirino Francia e porti spagnoli			
04/06/2025	The Medi Telegraph		88
Contship alza il velo sul Terminal Ravano, Gasselín: "Ma lo stallo sulle nomine delle Authority ci danneggia"			
04/06/2025	Messaggero Marittimo		Francesco Filiali 89
Ancona rilancia il corridoio Est-Ovest			
04/06/2025	Messaggero Marittimo		Giulia Sarti 91
Volkswagen sceglie Venezia come hub portuale			
04/06/2025	Messaggero Marittimo		Andrea Puccini 93
Stallo politico sui porti, l'appello del cluster marittimo-portuale			
04/06/2025	Corriere Marittimo		Redazione 94
Il cluster sollecita la nomina dei presidenti di AdSP, da Assoporti l'appello a velocizzare l'iter			
04/06/2025	L'Avvisatore Marittimo	Pagina 6	95
L'Interporto di Padova ora è alla ricerca di un partner per la logistica intermodale			
04/06/2025	Il Sole 24 Ore	Pagina 19	M.Mor. 97
Siemens, prime consegne ad Autobrennero delle nuove locomotive hi-tech			
03/06/2025	Shipping Italy		99
Gasselín preannuncia un'acquisizione e avverte: "Senza presidente a rischio gli investimenti Contship a Spezia"			
03/06/2025	Shipping Italy		101
Horndlein (Volkswagen): "Ecco perchè abbiamo scelto il porto di Marghera"			
03/06/2025	Agenparl		103
(ARC) Logistica: Amirante, a Monaco terza riunione Cabina regia			
03/06/2025	Ravenna24Ore.it		105
Sapir e TCR alla fiera internazionale Transport Logistic di Monaco di Baviera			
03/06/2025	RavennaNotizie.it		106
Sapir e TCR presentano a Monaco i progetti per il futuro del Porto di Ravenna			
03/06/2025	Messaggero Marittimo		107
Al Transport Logistic si festeggia l'Italia			
03/06/2025	Informare		108
I porti italiani partecipano a Monaco all'ultima edizione di Transport Logistic			

03/06/2025	Notiziario Assoporti Focus Atti Parlamentari		109
03/06/2025	L'Arena Pagina 12 La logistica veneta protagonista a Monaco		119
03/06/2025	Il Secolo XIX Pagina 12 «Hapag-Lloyd vuole investire ancora in Italia Spinelli? Ho fiducia in una buona soluzione»		120
03/06/2025	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 16 Infrastrutture, ecco la nuova piattaforma «Mettiamo in rete i dati relativi al traffico»		122
03/06/2025	The Medi Telegraph Automatizzati, hi tech e più lenti: il futuro dei trasporti nel mondo sempre in crisi		124
03/06/2025	The Medi Telegraph Rolf Habben Jansen: "Hapag-Lloyd vuole investire ancora in Italia. Spinelli? Ho fiducia in una buona soluzione"		126
03/06/2025	Il Secolo XIX Pagina 12 Automatizzati, hi tech e più lenti: i trasporti nel mondo sempre in crisi		128
02/06/2025	Messaggero Marittimo Francesco di Sarcina: uno dei pochi presidenti di AdSp	<i>Giulia Sarti</i>	130
02/06/2025	Veneto News Vicepresidente De Berti a Monaco di Baviera: "Veneto hub logistico d'Europa. Al Transport Logistic 2025 il sistema regionale si presenta unito per affrontare le sfide globali"		131
02/06/2025	Italpress.it De Berti "Il Veneto un hub logistico per l'Europa"		132
02/06/2025	Primo Magazine Porto di Ancona: un hub per collegamenti strategici fra est e ovest		133
02/06/2025	TrasportoEuropa Transport logistic 2025 apre la settimana del trasporto e della logistica	<i>Michele Latorre</i>	134
02/06/2025	Messaggero Marittimo A Transport e logistic si festeggia l'Italia	<i>davide</i>	135
02/06/2025	Messaggero Marittimo Assessore Amirante a Monaco: "Il sistema logistico del Friuli lavora insieme"	<i>Giulia Sarti</i>	136
01/06/2025	iirestodelcarlino.it Nuovo Prg pronto a entrare nel vivo. Scaduta la fase delle osservazioni. Le associazioni promettono battaglia		137
01/06/2025	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 64 Nuovo Prg pronto a entrare nel vivo Scaduta la fase delle osservazioni Le associazioni promettono battaglia		138
01/06/2025	Messaggero Veneto Pagina 15 Presidente del Porto Voto in stallo Presidente del Porto Voto in stallo	<i>DIEGO D'AMELIO DIEGO D'AMELIO</i>	140
01/06/2025	Il Piccolo Pagina 6 Presidente del Porto Voto in stallo Presidente del Porto Voto in stallo	<i>DIEGO D'AMELIO DIEGO D'AMELIO</i>	145
31/05/2025	Il Sole 24 Ore Pagina 14 «Interporto Padova, con il partner privato raddoppieranno treni e traffici container»	<i>Marco Morino</i>	150
30/05/2025	La Gazzetta Marittima Ancona si mette in mostra come "ponte" fra Est e Ovest Mediterraneo		152
30/05/2025	Il Nautilus PORTO DI ANCONA: UN HUB PER COLLEGAMENTI STRATEGICI FRA EST E OVEST		153
30/05/2025	Centro Pagina Ancona, il porto come hub per collegamenti strategici fra est e ovest		154

30/05/2025	vivereancona.it	155
Porto di Ancona: un hub per collegamenti strategici fra est e ovest. L'Adsp alla Fiera Transport Logistic di Monaco		
30/05/2025	Messaggero Marittimo	156
Interporto Padova lancia il bando per il partner del nuovo Terminal Intermodale		
28/05/2025	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) Pagina 69	157
Lo scalo romagnolo in vetrina Logistica, crociere e agroalimentare In fiera, da Miami a Monaco		

Porto di Trieste, Berlino primo partner con 2.800 treni

Marco Morino

Il porto di Trieste, primo scalo marittimo nazionale per numero di treni merci in entrata e in uscita dalle banchine (11.147 nel 2024), consolida la vocazione di hub europeo e trova nella Germania il principale punto di riferimento. È il messaggio lanciato qualche giorno fa al Transport Logistic di Monaco di Baviera (Germania), la più importante fiera europea nel settore dei trasporti e della logistica. Intanto, il ministro dei Trasporti, Matteo Salvini, ha nominato Antonio Rosario Gurrieri nuovo commissario per i porti di Trieste e Monfalcone (si veda articolo a fianco). E sempre in Friuli-Venezia Giulia, si sblocca un'opera attesa da tempo dal territorio: la bretella ferroviaria merci di Gorizia. Ma andiamo con ordine. Lo scalo giuliano è il principale snodo logistico dell'Italia verso la Germania e l'Europa centro-orientale. Lo confermano i numeri, i collegamenti ferroviari attivi e la funzione strategica che lo scalo riveste sul piano commerciale ed energetico. Nel 2024, il porto ha movimentato 2.500 treni da e per la Germania, pari al 32% del traffico ferroviario complessivo.

Le principali direttrici riguardano Colonia (quasi mille treni), Monaco (oltre 600) e Duisburg (400). Per il 2025, grazie all'attivazione da marzo di sette nuovi collegamenti settimanali tra il terminal Hhla Plt Italy e Duisburg, si prevede un incremento a circa 2.800 treni complessivi con il mercato tedesco.

Trieste svolge da sempre una funzione strategica anche sul piano energetico: attraverso l'oleodotto transalpino Tal viene rifornito il 100% del fabbisogno petrolifero della Germania meridionale. Nel 2024 sono state movimentate quasi 30 milioni di tonnellate di greggio in direzione dei Länder Baviera e Baden-Württemberg. La fiera ha offerto anche l'occasione per consolidare le relazioni industriali con la Germania, già ben radicate nel tessuto portuale del sistema che ruota attorno allo scalo giuliano. Tra i partner tedeschi attivi nel porto figurano: Hhla di Amburgo, azionista di maggioranza (75%) della piattaforma logistica Hhla Plt Italy coinvolta nello sviluppo del futuro Molo VIII, destinato a trasformare la capacità operativa del porto e rafforzarne l'assetto infrastrutturale e Duisport (15% di Interporto di Trieste), interessata in particolare allo sviluppo della dimensione retroportuale di Trieste.

Da Trieste a Gorizia. Rete ferroviaria italiana (Rfi, società del gruppo Fs) ha affidato la progettazione esecutiva della lunetta di Gorizia a Infrarail (Fs), con l'obiettivo di by-passare la stazione di Gorizia Centrale. L'investimento di Rfi supera i venti milioni di euro. Entra così nel vivo l'intervento che porterà al collegamento diretto della linea ferroviaria Udine-Gorizia-Monfalcone con la Gorizia-Nova Gorica (Slovenia), nell'ottica di potenziamento del traffico merci transfrontaliero. Il progetto definitivo della lunetta prevede la realizzazione di un raccordo a singolo binario lungo quasi un chilometro e



Il Sole 24 Ore

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

mezzo.

L'opera consentirà ai treni merci il collegamento diretto da Trieste o Venezia alla linea per la Slovenia (e viceversa) senza necessità di inversione di marcia nella stazione di Gorizia e quindi di giro della locomotiva. I benefici si possono quantificare nella riduzione dei tempi di percorrenza e soprattutto nel vantaggio di eliminare gli oneri della manovra. A conclusione della progettazione saranno avviati i cantieri delle opere che si prevede di ultimare entro il 2027. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Notiziario Assoport

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

Focus Atti Parlamentari

GAZZETTA UFFICIALE ITALIA Nulla da segnalare EUROPA DECISIONE (UE) 2025/1146 DEL CONSIGLIO del 27 maggio 2025 relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di comitato per il controllo da parte dello Stato di approdo del memorandum d'intesa di Parigi relativo al controllo delle navi da parte dello Stato di approdo nel periodo 2025-2029 Pubblicato nella GU 2025/1146 del 5-06-2025 GOVERNO MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE e TRASPORTI Consiglio Trasporti Ue: MIT, adottato testo che migliora l'assistenza e la trasparenza per i passeggeri Ora al vaglio del trilogio con Parlamento e Commissione Ue 5 giugno Il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sottolinea con soddisfazione l'adozione, avvenuta oggi a Lussemburgo durante il Consiglio Trasporti Ue, di un nuovo testo normativo volto a rafforzare i diritti e la tutela dei passeggeri nell'Unione europea. Il testo adottato rappresenta un'innovazione normativa attesa da vent'anni, dal precedente regolamento del 2004, e introduce significative migliorie per i viaggiatori, garantendo un quadro normativo più chiaro e trasparente. Tra le principali novità, si evidenziano: - maggiore assistenza in caso di ritardo: viene rafforzata l'assistenza dovuta ai passeggeri in caso di ritardi superiori alle due ore. - obblighi di informazione tempestiva: le compagnie aeree avranno maggiori obblighi di informazione tempestiva ai passeggeri in caso di interruzioni del servizio ("disruption"). - tarmac delay: viene introdotta la fattispecie del "tarmac delay", limitando la permanenza a bordo dei passeggeri a non più di tre ore e garantendo l'assistenza obbligatoria durante l'attesa. - sistema digitale per rimborsi e compensazione: le compagnie saranno obbligate ad adottare un sistema digitale e automatico per la richiesta di rimborso. L'importo della compensazione standard passa da 250 a 300 euro, e fino a 500 a seconda della lunghezza del viaggio. - tutela dei passeggeri a mobilità ridotta: il nuovo regolamento garantirà una maggiore tutela per i passeggeri a mobilità ridotta in caso di perdita o danneggiamento degli ausili per la mobilità. - soglia per il diritto al rimborso ed alla compensazione: il compromesso raggiunto offre al vettore un'ora in più (quattro ore in totale) per tentare di riorganizzare il volo prima che scatti il diritto al rimborso e alla compensazione. L'innalzamento di questa soglia mira a tutelare il diritto dei passeggeri ad arrivare a destinazione, arginando la pratica delle cancellazioni dei voli, esplosa con la vecchia normativa. Il testo adottato dal Consiglio Trasporti passa ora al vaglio del trilogio con Parlamento e Commissione. Questo risultato rappresenta un passo fondamentale verso una maggiore tutela e chiarezza per tutti i cittadini europei che viaggiano. Giornata Mondiale dell'Ambiente: il ruolo del MIT per la sostenibilità L'impegno per trasporti e infrastrutture più efficienti 5 giugno In occasione della Giornata Mondiale dell'Ambiente, il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) riafferma il proprio impegno per una mobilità e uno sviluppo infrastrutturale

Notiziario Assoporti

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

sostenibile, efficiente e rispettoso dell'ambiente. Il contributo del MIT alla salvaguardia ambientale si articola lungo tutte le fasi della pianificazione e realizzazione delle opere pubbliche. Attraverso il finanziamento di sistemi di trasporto collettivo, il potenziamento delle reti ferroviarie e l'estensione delle infrastrutture per la mobilità ciclabile e pedonale, il ministero promuove un modello di mobilità sostenibile, accessibile e sicuro. Una visione rafforzata dalla recente normativa del Codice della Strada, che riconosce un ruolo rafforzato alle piste ciclabili, superando la logica delle corsie promiscue in favore di una mobilità urbana più ordinata e inclusiva. Un ruolo chiave è ricoperto anche dagli investimenti per l'efficientamento e il potenziamento del trasporto pubblico locale, che includono la sperimentazione dell'idrogeno nei settori stradale e ferroviario, il finanziamento di veicoli a basse emissioni (bus, filobus, tram) e lo sviluppo delle reti del Trasporto Rapido di Massa, con l'obiettivo di promuovere l'intermodalità e ridurre il traffico inquinante nelle città. Inoltre, il MIT è protagonista dell'attuazione del PNRR, inclusa la nuova Missione 7 (RePowerEU), che punta a rafforzare la resilienza energetica dell'Italia, con soluzioni come il cold ironing (elettrificazione delle banchine nei porti) e la creazione di una leadership nazionale nel settore dei bus elettrici. La sostenibilità infrastrutturale si esprime anche nella gestione della risorsa idrica: grazie al Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza del settore idrico (PNI/ISSI) e agli investimenti del PNRR, il MIT è in prima linea nella realizzazione di acquedotti e sistemi idrici più efficienti, moderni e sicuri. Si tratta di interventi fondamentali per salvaguardare l'ambiente e garantire un uso razionale e duraturo dell'acqua, risorsa primaria di vita. Anche l'edilizia rientra nel perimetro dell'azione ambientale del ministero. Attraverso il programma PINQuA, numerosi interventi sono orientati all'efficientamento energetico degli edifici, in particolare nel settore dell'edilizia residenziale pubblica, contribuendo al miglioramento della qualità dell'abitare e alla riduzione dell'impatto ambientale del patrimonio immobiliare. Una particolare attenzione è rivolta alle grandi opere in corso, come le infrastrutture realizzate per i Giochi Olimpici e Paralimpici Invernali di Milano Cortina 2026, progettate secondo standard di sostenibilità ambientale, con soluzioni all'avanguardia in termini di efficienza energetica, materiali ecocompatibili e integrazione paesaggistica. Infine, in questa giornata simbolica, si rinnova il riconoscimento al lavoro quotidiano della Guardia Costiera, che tutela il patrimonio ambientale marittimo e lacustre del nostro Paese, garantendo sicurezza, vigilanza e salvaguardia degli ecosistemi. Il MIT gioca un ruolo strategico nel promuovere un'Italia più moderna e sostenibile, integrando i principi di tutela ambientale in ogni fase della progettazione, realizzazione e gestione delle opere pubbliche. MIT: Ammiraglio Liardo alla guida della Guardia Costiera Su proposta dei ministri delle Infrastrutture e dei Trasporti e della Difesa 4 giugno - Da settembre Sergio Liardo sarà il nuovo Comandante generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera. La nomina del Comandante generale, che avviene tra gli ufficiali in servizio permanente effettivo del Corpo con il grado di Ammiraglio Ispettore, è formalizzata tramite decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri. Tale atto è proposto dai ministri delle Infrastrutture

Notiziario Assoport

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

e dei Trasporti e della Difesa, sentito il Capo di Stato Maggiore della Difesa. Al Comandante generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera viene conferito il grado di Ammiraglio Ispettore Capo. Egli rimane in carica per almeno due anni e, qualora raggiunto dal limite di età, è richiamato in servizio d'autorità fino al termine del mandato. L'Ammiraglio Liardo raccoglie il testimone dell'Ammiraglio Nicola Carlone, al quale il vicepresidente del Consiglio e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini, ha espresso profondo ringraziamento per lo straordinario impegno e i risultati conseguiti. L'obiettivo del ministro è garantire nuove assunzioni per portare il Corpo al numero di 15.000 unità, rafforzando così i preziosi servizi di monitoraggio, estesi negli ultimi mesi anche ai grandi laghi del Nord.

Ambiente: Salvini al convegno sulla transizione ecologica Focus sulle infrastrutture per un'Italia più moderna e sostenibile

3 giugno - Il vicepresidente del Consiglio e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini è intervenuto questo pomeriggio a Roma, al museo dell'Ara Pacis, al convegno "Il Futuro è ancora Verde? A che punto è la Transizione Ecologica?", promosso da Il Tempo. È stata l'occasione per illustrare le azioni concrete del Governo per la sostenibilità ambientale e per un confronto con le aziende presenti. Intervistato dal direttore Tommaso Cerno sui temi di attualità, dai dati sull'occupazione all'energia nucleare, il ministro ha inoltre sottolineato il ruolo chiave del MIT nello sviluppo di infrastrutture moderne, sicure e sostenibili, come le opere per le Olimpiadi e le Paralimpiadi invernali di Milano Cortina 2026 e il Ponte sullo Stretto di Messina, e negli ingenti investimenti in ferrovie e strade su tutto il territorio nazionale, volti a modernizzare la mobilità italiana.

MINISTERO DELL'INTERNO Nulla da segnalare

MINISTERO DELL'AMBIENTE Giornata mondiale oceani: Pichetto, pressioni crescenti, proteggerli è difendere futuro

Il Ministro: "Italia in prima linea con accordi e progetti concreti". Dal 9 al 13 giugno la Terza Conferenza delle Nazioni Unite sull'Oceano a Nizza

8 giugno - In un momento di pressioni crescenti, dal cambiamento climatico all'inquinamento, fino alla perdita di biodiversità, proteggere gli oceani significa difendere il nostro futuro. La salute del Mediterraneo è strettamente legata a quella degli oceani. E l'Italia è in prima linea, con accordi e progetti concreti per la conservazione e il ripristino degli habitat marini, nel solco degli obiettivi globali condivisi dalle Nazioni Unite. Lo dichiara il Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, Gilberto Pichetto, in occasione della Giornata Mondiale degli Oceani. A partire da domani, e fino al 13 giugno, si terrà a Nizza la Terza Conferenza delle Nazioni Unite sull'Oceano (UNOC-3): un appuntamento cruciale per affrontare le sfide legate alla protezione degli oceani e alla promozione di un'economia blu sostenibile. L'obiettivo è conservare e utilizzare in modo sostenibile gli oceani, i mari e le risorse marine, con il traguardo del 30% di aree marine protette entro il 2030, come previsto dal Quadro Globale per la Biodiversità di Kunming-Montréal. Serve una visione integrata - spiega Pichetto - che unisca tutela ambientale e sviluppo sostenibile, con azioni per proteggere la biodiversità e gli ecosistemi, coinvolgendo sempre di più settori strategici come la pesca, il turismo e il trasporto marittimo. Nel Mediterraneo, l'Italia è attiva con diverse iniziative, tra cui il Progetto MER, l'Accordo Pelagos, la designazione dell'Area

Notiziario Assoport

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

Marina Particolarmente Sensibile (PSSA) e il contenimento delle emissioni del traffico marittimo, in linea con l'obiettivo globale 30by30. MINISTERO DELLA DIFESA Nulla da segnalare AGENZIE E AUTORITA' AGCM Nulla da segnalare ART Nulla da segnalare Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna L'AdSP al Transport Logistic di Monaco 2025 per la crescita dei traffici commerciali in Sardegna 6 Giugno - Un sistema portuale vivace, con volumi di traffico in costante crescita, oltre 600 milioni di euro di investimenti infrastrutturali in corso e tante potenzialità ancora da esprimere sul mercato. Sono i punti di forza con i quali l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna si è presentata all'edizione 2025 della Transport Logistic di Monaco, fiera mondiale dedicata al trasporto merci e alla relativa innovazione digitale in atto. Dal 3 al 5 giugno, all'interno del padiglione della portualità italiana coordinato da Assoport, l'AdSP rappresentata dal Presidente Massimo Deiana e dal Segretario Generale Natale Ditel ha promosso, a livello internazionale, gli scali isolani di competenza vocati al settore, con particolare attenzione al comparto dei contenitori, ma anche all'innovazione green e digitale attualmente in corso con l'avvio dei cantieri per l'elettrificazione delle banchine e i nuovi sistemi di digitalizzazione delle operazioni portuali in fase di sviluppo nel Sardinia Port Community System. Un appuntamento centrale per il proseguo dell'attività promozionale dell'Ente nel campo della logistica, quello di Monaco, in un momento cruciale per il trasporto marittimo, orientato su nuove rotte commerciali e su canali di scambio delle merci che guardano con attenzione al Nord Africa e, di conseguenza, alla posizione favorevole della Sardegna come futuro hub logistico del Mediterraneo. La tre giorni si è rivelata proficua, infatti, per la presentazione, nello scenario internazionale, delle più importanti opere in fase di progettazione e realizzazione. Tra tutte: il terminal ro-ro al Porto canale di Cagliari, le attività in corso per i dragaggi del porto di Olbia ed il relativo completamento del porto industriale; il potenziamento della ricettività dello scalo di Porto Torres con l'Antemurale e la nuova piastra logistica; le progettualità per il comparto rinfuse e di connessione ferro mare nel porto di Oristano Santa Giusta. Non ultimo, il focus, sempre presente nei tavoli di promozione e stimolazione di mercato, sul compendio contenitori del Porto Canale di Cagliari, la cui accelerazione della già graduale ripresa delle attività rimane un obiettivo fondamentale dell'Ente. Elementi, questi, che troveranno ulteriore spinta e linee guida meglio definite nel Documento di Programmazione Strategica di Sistema (DPSS) che approderà a breve in Comitato di Gestione per l'adozione le cui linee portanti sono state anticipate agli interlocutori della fiera. Il Transport Logistic di Monaco è stato un appuntamento fondamentale per la prosecuzione della promozione delle enormi potenzialità degli scali di competenza nel mercato della logistica spiega Massimo Deiana, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna. Rispetto ai precedenti appuntamenti, i porti di sistema si presentano con potenzialità maggiormente consolidate che, stante la grande rivoluzione in atto nel settore del trasporto marittimo, potranno rivelarsi fondamentali per riportare la Sardegna ancora più al centro del mercato del Mediterraneo, con un occhio rivolto all'Africa del Nord e un altro al resto dell'Europa. Aggiudicate le concessioni per i due lotti destinati al diportismo commerciale

Notiziario Assoport

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

ad Arbatax 5 Giugno - La stagione diportistica nello scalo di Arbatax può ufficialmente partire a pieno ritmo e con regole certe per gli operatori del settore del noleggio e del charter nautico. È di oggi la firma del decreto presidenziale con il quale sono stati aggiudicati i due lotti uno nel molo di Levante, l'altro nella ex Darsena cantieristica per la realizzazione e la gestione di due punti d'ormeggio per la sosta di unità da diporto utilizzate a scopi commerciali (locazione e noleggio professionali dinamici). I nuovi titolari, individuati ad esito della procedura pubblica telematica bandita nel mese di marzo e confermati a seguito di verifiche analitiche e accurate sul possesso dei requisiti, sono il Consorzio operatori del diporto di Arbatax Scarl e il Raggruppamento temporaneo di imprese composto da Valemare di Marco Onnis e Marea Srl. Il primo, che ha offerto un canone annuo di importo di circa 17 mila euro, potrà operare nel lotto numero 1, composto da uno specchio acqueo di 7.160 metri quadri, già dotato di un sistema di ormeggio con pontile galleggiante, corpi morti e catenaria realizzato lo scorso anno dall'AdSP per garantire il regolare svolgimento della stagione turistica per le società di noleggio mezzi nautici e un'ulteriore area scoperta di 30 metri quadri. L'RTI, invece, che ha offerto un canone pari a 10 mila euro annui, si insedierà nel secondo lotto della ex Darsena Cantieristica che prevede uno specchio acqueo di 1.405 metri quadri (in questo caso non sono presenti pontili galleggianti, corpi morti e catenaria), più un'area scoperta di altri 30 mq. Sei, in tutto, gli anni previsti per la durata di entrambi i titoli concessori. Oggi possiamo finalmente annunciare il completamento del percorso virtuoso di creazione di spazi idonei ed ordinati per il comparto dei noleggi e dei charter nautici nello scalo di Arbatax dice Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna. E' un traguardo storico che consentirà a tutti gli operatori di portare avanti la propria attività in spazi e tempi certi con regole determinate e, per questo, lavorare al potenziamento dell'offerta, rendendo così ancora più appetibile il porto ogliastrino per un mercato florido e in grande espansione.

Via al cantiere per la demolizione della vecchia sede della Compagnia portuale di Arbatax 4 Giugno - Riqualficazione paesaggistica e maggiore sicurezza per i frequentatori dell'area tra le più suggestive della Sardegna, il piazzale delle Rocce Rosse di Arbatax. Sono i due obiettivi dei lavori, partiti questa mattina, per la demolizione della vecchia sede della Compagnia Portuale, aggiudicati dall'AdSP del Mare di Sardegna, per un importo di circa 120 mila euro, alla ditta Cavam di Tortolì. Un fabbricato abbandonato e pericolante, un tempo adibito ad uffici della locale impresa portuale, a info point e servizi igienici mai entrati in funzione, che costituisce un vero e proprio intralcio all'afflusso nell'area per le migliaia di visitatori e, soprattutto, nella stagione estiva, per il grande pubblico degli eventi artistici di carattere internazionale. Entro la prima metà di luglio, quindi, il tratto compreso tra l'accesso all'area portuale ed il piazzale verrà definitivamente liberato, restituendo così una cartolina suggestiva allo scalo e al monumento paesaggistico. L'intervento avviato oggi è il primo step di un più ampio progetto di rilancio dello scalo ogliastrino. Ai lavori di abbattimento del fabbricato all'ingresso del piazzale delle Rocce Rosse, seguirà la demolizione e rimozione della struttura commerciale che occupa, oramai senza titolo, un'area

Notiziario Assoporti

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

alla radice del Molo di Levante. Nello stesso punto è infatti prevista la realizzazione dell'Edificio polifunzionale dell'area imbarchi, il cui iter di approvazione progettuale si è concluso nei giorni scorsi con il via libera della Conferenza di servizi, vincolato alle due demolizioni in questione. La nuova opera, completamente amovibile e smontabile, si estenderà per circa 350 metri quadri e ospiterà al suo interno i servizi essenziali per i passeggeri in arrivo e partenza (bagni e sala d'attesa), un punto ristoro, biglietteria e relativa agenzia marittima, gli uffici degli ormeggiatori e considerata la vicinanza al porto turistico, attività per il diportismo nautico e per il noleggio imbarcazioni. Con l'avvio dei lavori di demolizione del vecchio fabbricato della Compagnia portuale, procediamo speditamente con la riqualificazione, paesaggistica ed operativa, dello scalo di Arbatax spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna. Un primo passaggio necessario che, come previsto dalle prescrizioni della Conferenza di Servizi, ci consentirà, una volta liberati anche gli spazi alla radice della banchina di Levante, di realizzare una struttura polifunzionale adeguata allo scalo che, negli ultimi anni, sta registrando una crescita costante nei traffici ed un ordinato sviluppo della nautica da diporto. Avviati gli interventi finali previsti dalle prescrizioni del Decreto Via per l'Antemurale di Porto Torres 3 Giugno - Con l'arrivo, a Porto Torres, del pontone della Sales, l'AdSP del Mare di Sardegna parte il completamento dell'ultima delle prescrizioni previste dal Decreto Via per la realizzazione dell'Antemurale di Porto Torres. Sabato scorso, il pontone Luca ha ormeggiato alla banchina Alti Fondali per avviare, in accordo con l'Ente Parco dell'Asinara, l'attività di posizionamento dei dissuasori antistrascico e dei moduli per il ripopolamento della fauna ittica. I primi, una ventina in tutto, realizzati interamente in cemento, verranno posizionati nelle acque del Parco nazionale e in prossimità degli specchi acquei che ospitano le 140 mila talee di posidonia reimpiantate nel 2023. I 75 moduli, sempre in cemento stampato in 3D, saranno, invece, sistemati nell'area del parco marino per ampliare l'habitat naturale delle specie presenti, favorendone così la proliferazione e la salvaguardia. Ultimo passaggio, dunque, della lunga, complessa e, soprattutto, onerosa attività di adempimento a ben 22 prescrizioni previste, con apposito provvedimento del mese di febbraio 2018, dai Ministeri dell'Ambiente e della Cultura a mitigazione dell'impatto dei lavori di realizzazione dell'opera. Iter che si aggiunge alle altrettanto numerose attività di monitoraggio che accompagnano tutte le fasi di realizzazione dell'Antemurale. Contestualmente, dal 12 maggio scorso e fino al 30 di giugno prossimo, è in corso l'opera di bonifica bellica, commissionata alla Subservice Srl, su un'area di 30 mila metri quadri del porto commerciale, preparatoria allo spianamento dei fondali per l'imbasamento dei cassoni. Per quanto riguarda, invece, l'intervento per lo spostamento del fortino militare e della statua della Madonna, propedeutico all'avvio dei lavori di resecazione, per una lunghezza di 80 metri, della banchina Alti fondali, l'AdSP è in attesa dell'ennesima approvazione del progetto da parte della Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio. Solo a conclusione dei suddetti interventi si procederà con la produzione e la posa dei cassoni per l'allungamento della diga. Siamo finalmente giunti all'ultima fase di adempimento alle 22 prescrizioni ministeriali spiega Massimo Deiana, Presidente

Notiziario Assoport

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

dell'AdSP del Mare di Sardegna , una attività tecnicamente complessa, estremamente lunga nelle tempistiche di realizzazione e, aspetto non secondario, onerosa per le nostre casse. Un iter lungo 7 anni, condotto quasi in sordina e, pertanto, non visibile all'esterno, che ha purtroppo attirato accuse tanto gratuite quanto ingenerose nei confronti dell'Ente, che respingiamo decisamente ai mittenti. Entro fine giugno, una volta conclusa la bonifica bellica, si passerà alla fase di lavorazione più pesante del cantiere, con gli spianamenti dei fondali per la posa dei cassoni, la cui produzione verrà avviata non appena ottenuto il via libera definitivo dagli enti di controllo preposti. Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Orientale Nulla da segnalare Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale Nulla da segnalare Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale Transport Logistic di Monaco di Baviera, porto di Trieste si conferma hub europeo 5 giugno - Il porto di Trieste è il principale snodo logistico dell'Italia verso la Germania e l'Europa centro-orientale. Lo confermano i numeri, i collegamenti ferroviari attivi e la funzione strategica che lo scalo riveste sul piano commerciale ed energetico. Transport Logistic, che si chiude oggi a Monaco di Baviera, è la più importante fiera internazionale dedicata ai trasporti, alla logistica e all'intermodalità, con cadenza biennale e una partecipazione che abbraccia l'intero ecosistema globale della supply chain. La presenza dello scalo giuliano, all'interno dello stand collettivo coordinato dalla Regione Friuli Venezia Giulia in collaborazione con la Camera di Commercio della Venezia Giulia Azienda Speciale Aries, ha offerto l'occasione per presentare il sistema integrato che fa di Trieste un caso unico nel panorama nazionale. Nel 2024, il porto ha movimentato 2.500 treni da e per la Germania, pari al 32% del traffico ferroviario complessivo. Le principali direttrici riguardano Colonia (quasi 1.000 treni), Monaco (oltre 600) e Duisburg (400). Per il 2025, grazie all'attivazione da marzo di sette nuovi collegamenti settimanali tra il terminal HHLA PLT Italy e Duisburg, si prevede un incremento a circa 2.800 treni complessivi con il mercato tedesco. Trieste svolge da sempre una funzione strategica anche sul piano energetico: attraverso l'oleodotto transalpino TAL viene rifornito il 100% del fabbisogno petrolifero della Germania meridionale. Nel 2024 sono state movimentate quasi 30 milioni di tonnellate di greggio in direzione dei Länder Baviera e Baden-Württemberg. Lo stand ha accolto una folta rappresentanza del sistema logistico regionale, con la partecipazione congiunta di terminalisti, case di spedizione, operatori ferroviari e interporti. Tra le realtà presenti: Alpe Adria, HHLA PLT Italy, Trieste Marine Terminal, Samer Seaports & Terminals, Samer & Co. Shipping, Trieste Intermodal Maritime Terminal, Seadock, Interporto di Trieste, Associazione degli Spedizionieri del Porto di Trieste ASPT-ASTRA F.V.G., Adria Port, FHP Monfalcone, Francesco Parisi Casa di Spedizioni, Autamarocchi, T.EVA, insieme agli interporti di Gorizia-SDAG, Cervignano e Pordenone. La fiera ha offerto anche l'occasione per consolidare le relazioni industriali con la Germania, già ben radicate nel tessuto portuale del sistema che ruota attorno allo scalo giuliano. Tra i partner tedeschi attivi nel porto figurano HHLA, azionista di maggioranza (75%) di HHLA PLT Italy coinvolta nello sviluppo del futuro Molo VIII, destinato a trasformare la capacità operativa del porto e rafforzarne l'assetto infrastrutturale, e Duisport (15%

Notiziario Assoport

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

di Interporto di Trieste), interessata in particolare allo sviluppo della dimensione retroportuale di Trieste. Il programma dello stand ha incluso anche un evento di networking organizzato dai porti di Trieste e Monfalcone, che ha riunito oltre 350 ospiti tra operatori internazionali, partner logistici e rappresentanti istituzionali. L'Authority giuliana era presente anche all'interno dello stand collettivo organizzato da Assoport unitamente all'Agenzia ICE, dedicato alla promozione del sistema portuale italiano. La nostra presenza alla Transport Logistic non è solo un momento espositivo, ma parte integrante di una strategia che guarda all'Europa come spazio naturale di riferimento. Il sistema TriesteMonfalcone, insieme alla Regione Friuli Venezia Giulia, si muove con visione e continuità per consolidare la nostra posizione nel cuore della logistica europea ha dichiarato Antonio Gurrieri, ai vertici dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale. Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio Taranto accoglie il primo scalo di Costa Crociere della stagione 2025: Costa Fascinosa confermata anche nel 2026. 8 GIUGNO 2025 - Prima domenica a Taranto per Costa Fascinosa, l'elegante nave della flotta di Costa Crociere ispirata ai capolavori del cinema e del teatro che, anche quest'anno, vedrà Taranto come scalo di riferimento della compagnia nel Mediterraneo orientale. La cruise season 2025 segna il terzo anno consecutivo di Costa Crociere nello scalo jonico: fino al prossimo 21 settembre, i 16 approdi di Costa Fascinosa offriranno ai crocieristi la possibilità di scoprire le eccellenze culturali, storiche ed enogastronomiche del territorio tarantino e delle mete limitrofe, nell'ambito di un itinerario che toccherà anche Grecia, Malta e Sicilia. Questa nuova stagione di collaborazione tra l'AdSP del Mar Ionio, la Taranto Cruise Port s.r.l. e Costa Crociere va a consolidare la partnership con la compagnia italiana, che annuncia oggi l'importante conferma del porto jonico anche per la stagione 2026. Tale riconoscimento rappresenta una significativa manifestazione di apprezzamento della qualità dei servizi offerti e della capacità di accoglienza che Taranto ha saputo sviluppare nel tempo, frutto di una sinergia virtuosa maturata tra tutti gli attori coinvolti, a partire dall'AdSP del Mar Ionio e Taranto Cruise Port, passando per i vari stakeholder pubblici e privati della comunità portuale e cittadina. Lo sviluppo del turismo crocieristico a Taranto contribuisce in modo significativo alla diversificazione delle attività dello scalo jonico, favorendo non solo la crescita dei flussi turistici ma anche la nascita di nuove iniziative che coinvolgono l'intera collettività, come nel caso dei percorsi di formazione attivati in città con l'obiettivo di specializzare nuove figure da destinare al comparto crocieristico e nell'ambito dei quali Costa Crociere si è resa protagonista. La conferma della partnership con Costa Crociere è motivo di orgoglio e stimolo a proseguire nel percorso di crescita intrapreso dichiara il Commissario Straordinario dell'AdSP del Mar Ionio, Sergio Prete che si traduce in un dialogo costante con tutti gli attori della filiera crocieristica e in investimenti volti a migliorare infrastrutture e servizi. Insieme a Taranto Cruise Port, proseguiremo il dialogo con Costa Crociere anche con l'obiettivo di sviluppare nuove iniziative di integrazione culturale, sociale ed economica tra porto e città. Rinnoviamo per il terzo anno consecutivo la nostra presenza a Taranto, segnando un nuovo capitolo nella collaborazione con questa destinazione,

Notiziario Assoporti

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

inclusa regolarmente e con grande successo nella nostra offerta sin dal 2023 dichiara Luigi Stefanelli, Vice President World Wide Sales Costa Crociere. Ogni domenica, fino al 21 settembre, Costa Fascinosa sarà in porto con il suo nuovo itinerario nel Mediterraneo orientale. Un itinerario esclusivo che da Taranto si sviluppa lungo splendide destinazioni tra terra e mare. Oltre agli scali ad Argostoli/Cefalonia, Mykonos, Atene, Malta, e Catania con Costa Fascinosa sarà possibile vivere esclusive esperienze nelle destinazioni sul mare come la Baia di Mykonos in notturna tra musica e luce, la sosta nel punto più buio e incontaminato dello stretto di Sicilia da cui gli ospiti potranno ammirare un cielo notturno in tutta la sua intensità, e la serata con degustazioni tipiche offerte con lo sfondo dello skyline dell'Etna.

ha concluso Luigi Stefanelli. Anche per l'estate 2026 abbiamo già confermato la nostra presenza a Taranto, sempre con Costa Fascinosa. Desideriamo esprimere il nostro sincero ringraziamento a tutte le autorità e gli operatori locali per il loro continuo supporto e collaborazione. La loro dedizione e professionalità sono fondamentali per garantire un'esperienza di alta qualità ai nostri ospiti e valorizzare le risorse del territorio. La conferma degli scali di Costa Crociere - ha dichiarato Raffaella Del Prete, General Manager di Taranto Cruise Port - ci rende orgogliosi in quanto testimonia l'apprezzamento per l'accoglienza ed i servizi che Costa ed i propri ospiti ricevono a Taranto. Merito del team di Taranto Cruise Port, che coniuga efficienza operativa ed attenzione alle esigenze dei crocieristi, e del lavoro sinergico con l'Autorità di Sistema Portuale in primi e con i principali player del Porto e del territorio. Per Taranto Cruise Port inoltre è importante incidere positivamente sul territorio anche promuovendo una narrazione di Taranto e della destinazione nel mondo che ne metta in risalto la bellezza dei luoghi, la ricchezza culturale, l'ospitalità e la tradizione enogastronomica contribuendo attivamente al cambiamento in atto.

Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale Hennebique, proseguono le attività di demolizione sul fronte nord 5 giugno - Nell'ambito del progetto di riqualificazione dell'ex silos granario Hennebique, situato nel porto di Genova, sono attualmente in corso le operazioni di demolizione di una porzione della struttura sul lato nord-est dell'edificio. L'intervento fa seguito al completamento delle attività che hanno consentito di riportare alla luce la facciata a mare, coperta da sovrastrutture aggiunte a partire dal 1945 per scopi funzionali ma prive di valore archeologico e paesaggistico. Le demolizioni in corso vengono eseguite con l'ausilio di mezzi meccanici altamente specializzati, tra cui un escavatore dotato di braccio telescopico con un'estensione massima di 45 metri, al fine di garantire massima sicurezza ed efficienza operativa. In parallelo, proseguono le operazioni di bonifica della copertura sul lato nord-ovest, propedeutiche all'avvio delle successive attività di smantellamento. Nel corso della demolizione della facciata a mare sono stati generati circa 3.000 metri cubi di detriti. Per il fronte nord si stima una produzione complessiva di ulteriori 20.000 metri cubi. I materiali verranno trattati in loco e trasformati in aggregati riutilizzabili per opere di riempimento, nell'ambito degli interventi in corso nel bacino portuale, tra cui la realizzazione del nuovo sistema viario di accesso ai terminal del porto di Genova. Anche la componente ferrosa sarà recuperata e destinata al

Notiziario Assoport

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

riuso, contribuendo alla riduzione dell'impatto ambientale complessivo del cantiere. L'approccio adottato, coerente con i principi dell'economia circolare e della sostenibilità ambientale, testimonia l'impegno dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale nella valorizzazione del patrimonio storico e architettonico, con l'obiettivo di restituire alla città un edificio iconico, trasformato in uno spazio aperto, accessibile e integrato con il tessuto urbano e marittimo. In parallelo alle attività di demolizione, la cui conclusione è prevista entro la fine dell'estate, prosegue la redazione del progetto esecutivo, propedeutico all'avvio della fase di ricostruzione e riqualificazione dell'edificio. L'Europa delle industrie guarda a Sud per l'import-export. Così i Ports of Genoa ridisegnano la logistica 4 giugno - What About the Southern Route? Capovolgere il modo tradizionale di concepire i percorsi di import-export dell'Europa centro-meridionale è la proposta che ha guidato il primo evento di mercoledì 4 giugno nello spazio dei Ports of Genoa a Transport Logistic Monaco, la più importante occasione per incontrare operatori logistici da tutto il mondo e confrontarsi sulle tendenze del trasporto globale. La tavola rotonda, promossa in collaborazione con Italcam, ha messo a confronto le opinioni di esperti e importanti protagonisti della logistica europea rispetto alla possibilità di utilizzare la rotta da Sud, attraverso i Ports of Genoa, per servire le regioni situate lungo il Corridoio Reno-Alpi, anche in relazione agli sviluppi dello scenario macroeconomico e geopolitico. L'incontro ha fornito il contesto ideale per approfondire i rapporti già esistenti tra i settori più trainanti dell'economia mitteleuropea e la piattaforma integrata dei Ports of Genoa, raccogliere le aspettative degli operatori logistici svizzeri, tedeschi e austriaci interessati a consolidare l'alleanza con la controparte marittima-portuale e infine per aggiornare una platea altamente qualificata sui progressi delle opere infrastrutturali in corso e sui nuovi servizi offerti dai porti di Genova, Pra', Savona e Vado Ligure e dalla loro grande comunità logistica, presente e partecipe in forze nello stand dei Ports of Genoa. Per approfondimenti clicca qui [Logistica green lungo tutta la filiera](#). Cosa chiede il mercato, le soluzioni dei Ports of Genoa a Transport Logistic 3 giugno - Un modello di trasporto integrato, senza frizioni nei nodi mare-gomma-ferro, un paradigma olistico che faccia correre tutte le tipologie di merce lungo corridoi verdi dove sostenibilità ed efficienza sono la bussola per orientarsi nelle sfide del futuro. Questo l'impulso che viene dalle parole di Stefan Krattiger, Business Development Leader Global Ports, Supply Chain Operations di IKEA Supply AG, che ha condiviso l'esperienza e le esigenze di un'azienda leader globale, nota per il suo forte impegno verso la sostenibilità e già servita dai Ports of Genoa, nel workshop From Green Ports To Green Corridors. Matching market demands and logistics solutions for a sustainable supply chain, il primo di una serie di eventi sul palco dei Ports of Genoa a Transport Logistic Monaco, per ragionare insieme a una platea di operatori internazionali sulle soluzioni offerte dal cluster portuale di Genova, Pra' e Savona-Vado e sulle potenzialità della logistica dal Mediterraneo alle imprese europee. L'intervento del manager di IKEA, al quale è seguito un vivace dibattito con gli operatori logistici presenti allo stand dei Ports of Genoa, ha permesso di approfondire il concetto di green corridors che, come illustrato nella

Notiziario Assoporti

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

presentazione introduttiva di Francesco Barontini partner associato di PTSClas, una delle principali società italiane di consulenza costituisce un cambio di paradigma che vede tutti i nodi della catena logistica coinvolti e impegnati nel ridurre gli impatti ambientali dei sistemi di trasporto della merce. Poiché i corridoi logistici green sono complessi, il loro successo dipende dalla cooperazione di tutti i soggetti coinvolti piuttosto che dall'azione di un singolo. La loro realizzazione è determinata dai fornitori di carburante, operatori logistici e portuali, compagnie di navigazione, imprese produttrici, enti regolatori e investitori, ciascuno dei quali contribuisce alla promozione di modalità di trasporto a zero emissioni. L'AdSP del Mar Ligure Occidentale sta facendo la sua parte con un piano di investimenti che supera i 130 milioni di euro per interventi green quali l'elettrificazione delle banchine, la produzione di energia da fotovoltaico e la creazione di smart grid in ambito portuale, il potenziamento dell'infrastrutture tecnologiche per completare i processi di digitalizzazione. Proseguono le opere per lo sviluppo dell'ultimo miglio ferroviario con l'obiettivo di rendere più performante il trasporto merci su rotaia. Anche il cluster dei Ports of Genoa, come è emerso dal workshop, è ingaggiato nel fornire velocemente soluzioni trasportistiche sostenibili, affidabili e subito disponibili per rispondere alle sollecitazioni dei mercati. L'incontro ha permesso di confrontarsi sulle principali sfide da affrontare: l'allineamento normativo, l'aggiornamento delle infrastrutture, i costi e l'approvvigionamento dei carburanti alternativi, il coordinamento tra gli stakeholder, la standardizzazione e digitalizzazione delle tecnologie, su cui pesa, tra l'altro, l'incertezza del mercato. Fattori questi che possono essere superati solo attraverso la condivisione delle conoscenze e la promozione della collaborazione tra gli stakeholder. Per approfondire, scarica la presentazione introduttiva sul modello green corridors. Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale Terminal del Golfo. Firmato oggi l'atto di sottomissione per consentire l'avvio dei lavori del terzo bacino portuale. 3 giugno - Oggi è stata impressa un'ulteriore accelerazione alla procedura che consentirà al Gruppo Tarros di avviare i lavori di ampliamento del Terminal del Golfo. Stamani è stato infatti firmato dal Commissario Straordinario dell'AdSP, Federica Montaresi e dal Presidente e AD del Gruppo Tarros, Alberto Musso, l'atto di sottomissione che consentirà alla società Terminal del Golfo S.p.A. l'immediata occupazione dello specchio acqueo antistante lo spazio già in concessione, della superficie complessiva di mq 4.352,43, a decorrere dal 01.06.2025, in modo da consentire la realizzazione del molo previsto nella prima fase dei lavori di ampliamento del terminal. L'atto sottoscritto oggi è propedeutico alla successiva stipula di atto formale ed è finalizzato a consentire l'immediata occupazione di beni demaniali, diretta alla realizzazione della prima fase dei lavori sopra indicati. Oggi viviamo un altro momento importante per il futuro del porto della Spezia nella realizzazione del suo Piano Regolatore Portuale. La sinergia tra pubblico e privato, che abbiamo posto alla base di ogni nostra azione, anche in questo caso, ha dato i risultati attesi. Attraverso un dialogo costante e costruttivo tra l'AdSP e Terminal del Golfo, nell'ambito anche del tavolo tecnico permanente che abbiamo istituito, siamo riusciti, insieme, a costruire una progettualità condivisa e un procedimento amministrativo complesso che permetterà

Notiziario Assoport

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

ora al gruppo Tarros di poter avviare le attività necessarie per la realizzazione dei lavori di ampliamento del terminal, che contribuirà a incrementare i volumi del porto spezzino con ricadute in termini economici e ambientali su tutto il territorio, ha dichiarato il Commissario Montaresi. La firma dell'atto di sottomissione rappresenta un momento di grande soddisfazione e un passaggio cruciale per la nostra azienda. È il compimento di un percorso lungo e complesso, che oggi finalmente si concretizza grazie al lavoro congiunto di molte persone. Soprattutto, questo atto segna l'inizio effettivo dei lavori di ampliamento del nostro terminal: un progetto che porterà benefici tangibili, sviluppo e nuove opportunità non solo per noi, ma per l'intera comunità portuale e territoriale del sistema spezzino. Desidero esprimere un sincero ringraziamento al Commissario Straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale, Ing. Federica Montaresi, e a tutto il team che ha collaborato con dedizione e competenza, rendendo possibile questo traguardo, ha detto Alberto Musso. Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale

Nulla da segnalare Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro-settentrionale Tutte le banchine disponibili del porto di Civitavecchia oggi operative 6 giugno 2025 - Il porto di Civitavecchia oggi vede tutte le banchine disponibili operative con 7 mega navi da crociera (tra i 330 ed i 360 mt), 6 unità ro/pax, una porta macchine, una porta container, una nave per le ferroleghie, una nave di cippato alla rinfusa e si stanno movimentando più di 33000 pax tra ro/ro e navi da crociera. Senza dimenticare il marina yachting con diversi mega yacht ormeggiati. Inoltre visto che il porto è oggi "full" si è dovuto ormeggiare il Fantastic sulla banchina 26 che ha dovuto, inoltre, ospitare 800 passeggeri sbarcati a da Genova da una nave MSC in avaria. "Sono molto orgoglioso - sottolinea il Commissario Straordinario dell'AdSP MTCS - di vedere tutte le banchine del porto operative e per questo voglio ringraziare tutti i lavoratori portuali e in particolare tutti i dipendenti dell'Autorità di sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale. Questo è un segnale tangibile di come stia proseguendo la politica di differenziazione dei traffici con l'acquisizione di interessanti segmenti che stanno operando in continuità con gli interventi infrastrutturali previsti dal Pnrr per lo scalo di Civitavecchia. Il lavoro dell'AdSP nel promuovere il porto e nell'agevolare le opportunità di business, insieme a quello fondamentale delle imprese portuali, delle forze dell'ordine, che garantiscono il regolare svolgimento di tutte le operazioni, e di tutto il cluster portuale, consentirà allo scalo di diversificare ed aumentare il volume complessivo di traffico". Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale

Nulla da segnalare Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale

Il porto di Ancona alla fiera Transport logistic, porta d'Europa verso l'Oriente 4 giugno - Il porto di Ancona hub di collegamento del traffico commerciale tra il Mediterraneo orientale e quello occidentale attraverso lo sviluppo del corridoio trasversale. L'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale ha presentato alla Transport Logistic Fair di Monaco, la principale fiera internazionale della logistica, il programma di miglioramento e potenziamento delle infrastrutture dello scalo. Un percorso che si sta realizzando per cogliere le opportunità derivate dall'essere il ponte di collegamento strategico sulla direttrice fra la Turchia e la Spagna, porta d'Oriente fra l'Adriatico centrale e il Tirreno centro-settentrionale

Notiziario Assoportì

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

con il porto di Civitavecchia. Dall'analisi Srm, realizzata sul porto di Ancona per l'Adsp, emerge, infatti, che il 44% del traffico marittimo dalla Turchia, sulla direttrice Igoumenitsa-Ancona, è diretto in Spagna. L'incontro "Porto di Ancona: un hub per collegamenti strategici fra est e ovest", inserito nelle azioni del progetto Waterbridging, finanziato dal programma di cooperazione transnazionale Ipa Adrion 2021-2027 di cui l'Adsp è capofila, è stata un'iniziativa per promuovere lo scalo dorico come terminale delle Autostrade del Mare della Macroregione Adriatico-Ionica a servizio del mercato italiano ed europeo, porto core inserito dalla Ue nel corridoio Scandinavo-Mediterraneo e Baltico-Adriatico delle reti Ten-T. Nello stand Assoportì, Vincenzo Garofalo, Presidente Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, ha presentato i principali progetti di sviluppo delle strutture e delle aree portuali, mentre Alessandro Panaro, Capo Servizio studi di Srm, ha illustrato la recente analisi di mercato realizzata per l'Adsp incrociando i risultati del Rapporto 2024 sull'Economia Marittima di Srm con la ricerca effettuata su 300 società manifatturiere di Marche e Abruzzo. "Il porto di Ancona è al servizio dello sviluppo dell'economia dello scalo e del territorio, player internazionale dei traffici marittimi - ha detto Vincenzo Garofalo, Presidente Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale -. Il programma di investimenti che stiamo portando avanti, che punta su competitività, innovazione, sostenibilità, va in questa direzione, con l'obiettivo di essere uno scalo moderno, partner nella crescita delle regioni del Centro Italia, che vuole creare nuove opportunità per il cluster marittimo anche grazie alle potenzialità del collegamento fra l'Europa orientale e la penisola iberica". Con questo scopo, ha aggiunto Garofalo, "abbiamo voluto approfondire con Srm quali possono essere le possibili strategie da percorrere per essere un scalo dove sviluppare progetti che possano attirare anche investimenti privati per sviluppare un porto per il quale abbiamo appena iniziato il confronto con le istituzioni e gli stakeholder per la definizione del nuovo Piano regolatore portuale". Nocciolo dell'analisi Srm sullo scalo dorico, illustrata da Alessandro Panaro, Capo Servizio Maritime & Energy di Srm, è stato l'approfondimento su un campione di 300 imprese manifatturiere di Marche e Abruzzo, che importano ed esportano merci via mare. Il porto di Ancona risulta snodo strategico sia per le rotte Deep Sea, verso Cina, India, Stati Uniti, sia per quelle Short Sea, verso i Balcani e il Mediterraneo Orientale. Con prospettive di incremento del trade con mercati lontani, come Cina e Stati Uniti. Il 50% del campione intervistato ha indicato Ancona come scalo utilizzato per l'import via container, il 25% per l'utilizzo nell'export. Le stesse percentuali riguardano l'utilizzo dello scalo dorico per le attività Ro-Ro. Un porto che risulta strategico per la connessione fra i Balcani e il Mediterraneo orientale. Il traffico marittimo in arrivo dalla Turchia, attraverso la direttrice della Grecia, è diretto per il 44% verso la Spagna. LO SVILUPPO DEL PORTO DI ANCONA Ancona svolge un ruolo primario in Adriatico per i traffici marittimi. Nel 2024, i passeggeri sono stati più di 927 mila, grazie alle linee di collegamento dei traghetti con Grecia, Croazia, Albania, e Montenegro in estate, più di 100 mila i crocieristi. Il traffico merci è stato di 9,5 milioni di tonnellate. Uno scalo polifunzionale su cui l'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale

Notiziario Assoport

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

sta investendo per valorizzare tutti i settori produttivi presenti. In particolare, la fiera di Monaco è stata l'opportunità per presentare i cantieri in corso e quelli in avvio, con dettaglio delle tempistiche, elemento fondamentale per consentire ai potenziali utenti dello scalo di preparare le loro strategie. Il potenziamento delle banchine 19-21 sarà concluso entro settembre 2025 per realizzare un nuovo terminal traghetti; la costruzione della banchina 27 sta rispettando le tempistiche previste e il cantiere dovrebbe terminare nel 2029. È prossima l'uscita del bando di gara per il dragaggio delle banchine commerciali, i cui lavori dovrebbero essere avviati nei primi mesi del 2026 e concludersi nel medesimo anno. In avvio anche i lavori per l'infrastruttura di cold-ironing per l'elettrificazione delle banchine traghetti del porto. Il futuro del porto di Ancona è stato presentato illustrando le caratteristiche della Penisola, destinata ad accogliere il traffico traghetti RoRo e RoPax, con la conseguente riconfigurazione delle attività nel porto storico di Ancona. Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale SI CONSOLIDA ULTERIORMENTE LA CRESCITA DEL PORTO DI RAVENNA: STIMA POSITIVA PER I PRIMI CINQUE MESI CON 11,1 MILIONI DI TONNELLATE IN AUMENTO DELL'6,6% RISPETTO AL 2024. SEMPRE NEI PRIMI 5 MESI BENE IL SETTORE CONTAINER CON 92.000 TEUS, +5,5% RISPETTO ALL'ANNO PRECEDENTE RIPARTONO LE CROCIERE CON 31.000 PASSEGGERI NEL SOLO MESE DI MAGGIO (DI CUI IL 94% IN HOME PORT) 7 giugno - Il Porto di Ravenna nel primo quadrimestre del 2025 ha movimentato complessivamente 8.761.231 tonnellate, in aumento dell'8,2% (667 mila di tonnellate in più) rispetto allo stesso periodo del 2024. Gli sbarchi sono stati pari a 7.667.576 tonnellate e gli imbarchi pari a 1.093.655 tonnellate (rispettivamente, +8,9% e +3,8% in confronto ai primi 4 mesi del 2024). Il numero di toccate delle navi è stato pari a 844, in aumento del 3,7% (31 toccate in più) rispetto al 2024. Il mese di aprile 2025 ha registrato una movimentazione complessiva di 2.106.129 tonnellate, in aumento del 6,2% (quasi 122 MILA tonnellate in più) rispetto allo stesso mese del 2024. Analizzando le merci per condizionamento, nei primi 4 mesi del 2025 si evince che le merci secche (rinfuse solide, merci varie e unitizzate) - con una movimentazione pari a 7.170.989 tonnellate - sono aumentate del 9,6% (628 mila tonnellate in più) rispetto allo stesso periodo del 2024. Nell'ambito delle stesse, le merci unitizzate in container, con 795.720 tonnellate, sono cresciute dell'11,8% e i prodotti liquidi, con una movimentazione di 1.590.242 tonnellate, sono aumentati del 2,5% rispetto allo stesso periodo del 2024; mentre le merci su rotabili (511.632 tonnellate) sono in calo del 10,4% rispetto al 2024. Il comparto agroalimentare (derrate alimentari e prodotti agricoli), con 1.925.326 tonnellate di merce, ha registrato una forte crescita pari al 33,1% (circa 479 mila tonnellate in più) rispetto allo stesso periodo del 2024. Analizzando l'andamento delle singole merceologie, risulta ottima la movimentazione dei cereali, con 877.390 tonnellate, in rialzo del 155,0% (533 mila tonnellate in più) rispetto al 2024; mentre la movimentazione delle farine, pari a 339.860 tonnellate, è leggermente calata del 2,9% e gli sbarchi dei semi oleosi, con 361.152 tonnellate risultano in diminuzione del 5,3% rispetto al 2024. Gli sbarchi degli oli animali e vegetali, pari a 226.821 tonnellate, sono aumentati rispetto allo stesso periodo del 2024 (+14,2%), con un guadagno di 28 mila tonnellate. I materiali da costruzione hanno

Notiziario Assoport

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

registrato una movimentazione complessiva di 1.455.575 tonnellate, in rialzo dell'8,8% rispetto allo stesso periodo del 2024 (circa 118 mila tonnellate in più) e in particolare, le materie prime per la produzione di ceramiche del distretto di Sassuolo, con 1.297.022 tonnellate movimentate (+8,9%, per quasi 106 mila tonnellate in più). Per quanto riguarda i prodotti metallurgici, sono state movimentate 1.999.589 tonnellate di prodotti metallurgici in crescita del 3,5% rispetto allo stesso periodo del 2024 (oltre 67 mila tonnellate in più). I prodotti petroliferi movimentati sono stati 976.042 tonnellate, quasi 91 mila tonnellate in più rispetto allo stesso periodo del 2024 (+10,3%). Negativi invece, i prodotti chimici (-19,2%), con 327.889 tonnellate. Segno negativo per i concimi, pari a 658.280 tonnellate (-7,4% rispetto al 2024, con 68 mila tonnellate in meno). I contenitori, con 72.177 TEUs, sono incrementati del 9,6% rispetto al 2024 (6.325 TEUs in più). In termini di tonnellate, la merce trasportata nel periodo, pari a 795.720 tonnellate, è cresciuta dell'11,8% rispetto al 2024. Il numero di toccate delle navi portacontainer, pari a 148, è in aumento dello 0,7% rispetto al 2024 (1 toccata in più). In calo il risultato complessivo nel primo quadrimestre per trailer e rotabili, in diminuzione del 13,0% per numero di pezzi movimentati (27.907 pezzi, 4.178 in meno rispetto al 2024) e del 10,4% in termini di merce movimentata (511.632 tonnellate). Andamento negativo anche per i trailer della linea Ravenna Brindisi Catania, dove i pezzi movimentati, pari a 21.229, sono calati del 6,2% rispetto al 2024 (1.409 pezzi in meno). In diminuzione nel primo quadrimestre del 2025 le automotive che hanno movimentato 4.601 pezzi, 3.634 pezzi in meno rispetto allo stesso periodo del 2024. Nel primo quadrimestre del 2025 si sono registrati 10 scali di navi da crociera (come a gennaio-aprile 2024) per un totale di 490 passeggeri (+6,3%). Dai primi dati rilevati sul PCS, per il mese di maggio 2025, si stima una movimentazione complessiva pari a quasi 2,4 milioni di tonnellate, in aumento (+1%) rispetto allo stesso mese dello scorso anno. I dati sono positivi per gli agroalimentari liquidi che dovrebbero aumentare del 24,6%, per i concimi (50,8%), per i prodotti petroliferi (+8,8%), per i materiali da costruzione (+17,2%), per i metallurgici (+2,9%) e per l'impiantistica/project cargo. Mentre dovrebbero avere un risultato negativo gli agroalimentari solidi (-20%), i prodotti chimici liquidi (-26,4%) e quelli solidi (-34,7%). Negativi, nel mese di maggio, i dati relativi sia alla merce in container (-6,8%), sia ai TEUs (-11%). In calo anche il numero di trailer (-2,2%) e la merce su trailer (-11,4%). Positiva la stima del periodo gennaio-maggio 2025 che dovrebbe raggiungere una movimentazione complessiva di oltre 11,1 milioni di tonnellate, in aumento di circa il 6,6% rispetto allo stesso periodo del 2024. Come progressivo, sono in crescita i materiali da costruzione (+10,6%), i metallurgici (+3,4%), gli agroalimentari liquidi dell'12,9% e quelli solidi del 22,4%, i petroliferi (+10%) e i concimi (2,1%). In calo, invece, i prodotti chimici liquidi (-22%) e solidi (-1,4%). Positiva la stima nei primi cinque mesi del 2025 per i container, con 92 mila TEUs (+4,4% rispetto al 2024) e per la merce in container, in aumento dell'6,9% rispetto al 2024. Il numero di trailer per i primi 5 mesi del 2025 si stimano pari a 33.843 pezzi (+17,9%) mentre per la relativa merce su ro-ro, dovrebbe essere in diminuzione del 10,6% rispetto a quella movimentata nello stesso

Notiziario Assoport

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

periodo del 2024. Le crociere nel periodo gennaio-maggio 2025 dovrebbero avere portato a Ravenna 1.838 passeggeri in transito e 28.934 in home port. AL TRANSPORT LOGISTIC DI MONACO IL PORTO DI RAVENNA PARLA DI DIGITALIZZAZIONE DEI SISTEMI DI MOBILITA' GRAZIE AL PROGETTO MERIDIAN 4 giugno - Il porto di Ravenna al Transport Logistic, la fiera in corso a Monaco di Baviera in questi giorni, ha illustrato il proprio ruolo all'interno del progetto europeo Meridian in occasione di un workshop organizzato allo stand dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Orientale. Nel corso dell'incontro i rappresentanti degli altri porti che partecipano al progetto (La Spezia, Livorno e Trieste), unitamente a partner autostradali di Italia, Germania ed Olanda e stakeholders del settore della mobilità, dei trasporti e della logistica, hanno condiviso migliori pratiche, conoscenze ed informazioni di estremo interesse sullo stato delle soluzioni implementate da alcuni partners nell'ambito del progetto. Meridian è un progetto europeo finanziato nell'ambito del programma CEF-Meccanismo per collegare l'Europa, che ha come obiettivo il miglioramento della digitalizzazione dei sistemi di mobilità attraverso l'implementazione di soluzioni ICT lungo i corridoi di trasporto merci. Al centro del workshop, l'approfondimento dei temi strategici del progetto: - capitalizzazione: alcuni partners hanno presentato gli altri progetti europei che con Meridian si scambiano obiettivi e migliori pratiche, nell'ottica di continuità di obiettivi e strategie; - benefici derivanti dalla digitalizzazione alla sostenibilità ambientale, nei processi logistici, attraverso soluzioni più integrate e innovative. L'Autorità Portuale di Ravenna con Meridian mira allo studio ed alla realizzazione di sistemi integrati, completi e multimodali per migliorare la mobilità in ambito portuale e soprattutto l'accessibilità via strada al porto di Ravenna. IL PORTO DI RAVENNA AL TRANSPORT LOGISTIC DI MONACO PER PRESENTARE LE NUOVE OPPORTUNITA' OFFERTE DALLO SCALO EMILIANO ROMAGNOLO 4 giugno - Si è svolto ieri presso lo stand di E.R.I.C. alla fiera Transport Logistic in corso a Monaco di Baviera in questi giorni, il primo dei due eventi di promozione del cluster intermodale della Regione Emilia Romagna (E.R.I.C.). Durante l'incontro il Direttore Operativo dell'Autorità Portuale di Ravenna, Mario Petrosino (nella foto mentre parla), ha presentato ad un folto pubblico di operatori del settore della logistica e dei trasporti, il porto di Ravenna e le nuove opportunità che esso è in grado di offrire grazie ai recenti interventi di potenziamento infrastrutturale dello scalo. Il porto di Ravenna è uno dei nodi intermodali del cluster E.R.I.C., è il solo porto della Regione Emilia Romagna, e a Monaco si è parlato delle sfide e delle prospettive del cluster nel contesto nazionale ed internazionale. Il Transport Logistic è stato anche l'occasione per la presentazione del MANIFESTO STRATEGICO per lo sviluppo dei servizi e delle infrastrutture a supporto del trasporto ferroviario merci 2025 -2035, tema di grande attualità ed interesse non solo per le tante progettualità legate alla sostenibilità che l'Autorità Portuale sta realizzando ma anche per l'importanza che il trasporto su rotaia riveste per per il porto di Ravenna, secondo porto in Italia per numero di treni/anno. Assoport in audizione alla Camera dei Deputati Sottolineate alcune necessita del settore 4 giugno - "In occasione di un momento istituzionale importante come l'audizione alla Camera dei Deputati sul cosiddetto Decreto-legge "Infrastrutture" ASSOPORTI ha voluto sottolineare

Notiziario Assoport

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

alcune necessità urgenti per il settore come la semplificazione amministrativa e la chiarezza di funzioni tra le pubbliche amministrazioni che interagiscono con le AdSP, " ha dichiarato oggi il Presidente di Assoport, Rodolfo Giampieri. "Proprio nella stessa sede abbiamo auspicato con chiarezza che il procedimento di nomina trovi rapida soluzione, attraverso la velocizzazione dei passaggi istituzionali, anche per evitare strumentalizzazioni che possono danneggiare la competitività dei nostri scali. Stiamo attraversando una fase di trasformazione globale senza precedenti e la portualità, parte integrante dell'economia reale, rappresenta un asset di vitale importanza per l'Italia sia da un punto di vista economico che occupazionale. I nostri porti non si sono mai fermati, sempre operativi durante emergenze impreviste e imprevedibili che purtroppo hanno caratterizzato questi ultimi anni, e le AdSP si sono dimostrate e continuano a dimostrarsi organizzazioni forti e capaci di adattarsi a situazioni di ogni tipo. Per questo motivo è doveroso ringraziare tutti i Presidenti e Commissari attualmente in carica, oltre alle strutture tecniche e operative che ci lavorano ogni giorno e che in maniera altamente responsabile garantiscono la piena funzionalità di tutti gli scali portuali," ha concluso Giampieri.

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale
Nulla da segnalare
Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale
Il Gruppo SIAD sceglie Porto Marghera, Venezia, per realizzare il nuovo stabilimento per la produzione di ASU (Impianti di Frazionamento dell'Aria) di grandi dimensioni

5 giugno Il Gruppo SIAD investe 50 milioni per il nuovo stabilimento a Porto Marghera (Venezia) di SIAD Macchine Impianti (SIAD MI), società che guida il settore Engineering del Gruppo. Il nuovo sito, che sarà ultimato nel 2026, è destinato alla produzione di Impianti di Frazionamento dell'Aria (ASU) di grandi dimensioni per i mercati internazionali.

Impatto economico e occupazionale
Questo progetto dichiara Bernardo Sestini, Presidente e Amministratore Delegato del Gruppo SIAD dimostra la nostra fiducia nel sistema economico italiano ed europeo. L'investimento particolarmente importante, di circa 50 milioni di euro, avrà un impatto positivo sul valore aggiunto generato per tutta la filiera. Il nuovo sito, infatti, permetterà a SIAD di giocare un ruolo da protagonista nelle tecnologie legate alla decarbonizzazione. Il nuovo stabilimento necessiterà di lavoratori qualificati, un'opportunità preziosa anche per la crescita e la formazione di nuovi talenti. Il personale, attualmente già impegnato nella costruzione di ASU in provincia di Bergamo, vedrà il coinvolgimento in ulteriori progetti industriali del Gruppo, sempre in area bergamasca. Questo nuovo progetto industriale si aggiunge a tutta una serie di iniziative finalizzate alla crescita dell'area Engineering che ci vedono anche impegnati sia a Bergamo che a livello internazionale con nuovi uffici e nuove unità produttive. Innovazione e sviluppo internazionale
Il nuovo stabilimento aiuterà SIAD Macchine Impianti a cogliere le sfide e le opportunità offerte dagli obiettivi di decarbonizzazione e transizione energetica. Infatti, questo ulteriore passo permetterà al Gruppo SIAD di consolidare la sua posizione nell'ingegneria e costruzione dei grandi impianti di frazionamento dell'aria destinati alla produzione di azoto, ossigeno e argon, oltre agli impianti di media e piccola taglia sviluppati e costruiti già da molti anni. Gli impianti di taglia grande sono infatti chiave nelle tecnologie per l'abbattimento delle emissioni e nei processi

Notiziario Assoporti

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

della hydrogen economy. Il progetto rappresenta un passo significativo nel percorso di crescita e progressiva internazionalizzazione del Gruppo SIAD, che consolida la propria esperienza in un segmento di prodotti di prima classe. La posizione strategica del nuovo stabilimento, collocato all'interno del Porto di Marghera e dotato di banchina con accesso al mare, permetterà a SIAD di essere più competitiva sui mercati internazionali grazie al fatto che sarà possibile caricare gli ASU direttamente su nave, rendendo la gestione logistica più efficiente. Oltre alle aree e ai fabbricati dedicati alla produzione, si prevede una palazzina servizi, parcheggi e viabilità di accesso. Lo sviluppo portuale e logistico continua l'onda positiva per Porto Marghera che attrae innovazione, sviluppo e lavoro: sono più d'uno i motivi di soddisfazione per l'insediamento a Porto Marghera di una eccellenza produttiva così rilevante come SIAD dichiara Fulvio Lino Di Blasio, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale. Innanzitutto, grazie a questo investimento, Venezia si conferma scalo leader a livello nazionale nel trasporto marittimo dei Project Cargo, settore che utilizza il trasporto via mare per il 90% delle sue spedizioni. In secondo luogo, l'investimento di SIAD consentirà di produrre in loco manufatti di grandi dimensioni, limitando così il trasporto via terra con una riduzione considerevole di congestione stradale e inquinamento. Infine, la collaborazione avviata fra AdSP e il settore privato ha consentito di mettere a valore le due specificità di Porto Marghera: gli ampi spazi retroportuali e la vicinanza al mare, fattori che costituiscono un combinato disposto che attrae e continuerà ad attrarre investimenti connessi alla produzione manifatturiera ad alto e altissimo valore aggiunto. Il nostro Ente dimostra, ancora una volta, di aver aperto le porte al mondo della produzione e di lavorare per costruire un porto nuovo che sa accompagnare le imprese a cogliere le opportunità offerte dall'istituzione della Zona Logistica Semplificata provvedendo, in tempi record, a rilasciare le necessarie autorizzazioni per dare il via ai lavori e rendere operativo lo stabilimento. Volkswagen Group Logistics sceglie il Porto di Venezia. Nasce un nuovo hub strategico per l'industria automobilistica europea 4 giugno Il Porto di Venezia rafforza il suo ruolo all'interno delle reti logistiche internazionali e si afferma come nodo intermodale strategico per l'industria automobilistica europea: Volkswagen ha scelto lo scalo lagunare per avviare una nuova e importante attività di movimentazione veicoli che prenderà il via nell'ottobre 2025 con l'arrivo della prima nave al Terminal Vezzani. Questa decisione apre nuovi mercati per Venezia e consolida ulteriormente un settore già in forte crescita negli ultimi anni. Il traffico automobilistico nel Porto di Venezia ha registrato una crescita a doppia cifra nell'ultimo anno, confermando la competitività dello scalo in questo settore. Ora, con l'arrivo di un leader globale del settore, questo trend non solo viene rafforzato ma anche strutturato, gettando le basi per uno sviluppo stabile e di lungo periodo. Il progetto sarà gestito dall'azienda piemontese Vezzani, che ha ottenuto una concessione venticinquennale dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale (AdSP MAS) per l'ex banchina SIRMA e l'area adiacente di Porto Marghera. Il sito, precedentemente inutilizzato, sarà completamente riqualificato con un investimento di oltre 5 milioni di euro e diventerà un vero e proprio hub intermodale dedicato

Notiziario Assoporti

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

al traffico ro-ro (roll-on/roll-off) di veicoli. Un Hub che collega Venezia all'Europa e al Mondo I numeri e le caratteristiche del progetto parlano chiaro: Treni settimanali verso i mercati dell'Europa centrale e orientale; Nuove rotte marittime dall'Estremo Oriente, grazie all'integrazione di Venezia nei flussi logistici internazionali del Gruppo Volkswagen; Riqualficazione di 27 ettari di aree industriali dismesse, collegate a uno snodo ferroviario e riconvertite a funzioni logistiche, con impatti positivi su occupazione ed economia del territorio. Il progetto è stato approvato rapidamente grazie all'inserimento nella Zona Logistica Semplificata (ZLS) e all'utilizzo dello Sportello Unico Amministrativo, confermando l'attrattività di Porto Marghera per investimenti industriali innovativi, sostenibili e ad alto valore aggiunto. Gli Investimenti dell'AdSP per l'intermodalità L'Autorità di sistema Portuale ha sostenuto la crescita del settore automobilistico con investimenti infrastrutturali strategici per oltre 60 milioni di euro, finalizzati a: Aumentare la capacità ferroviaria interna e i collegamenti con la rete ferroviaria nazionale; Ridurre le interferenze tra traffico stradale e ferroviario; Migliorare l'accessibilità logistica alle aree industriali e terminalistiche del porto. Per approfondimenti clicca qui [Autorità Portuale di Gioia Tauro](#) [Nulla da segnalare Autorità Portuale dello Stretto](#) [Nulla da segnalare Autorità Portuale Regionale](#) [Nulla da segnalare UNIONE EUROPEA Parlamento Europeo](#) [Nulla da segnalare Consiglio Europeo](#) [Nulla da segnalare Commissione Trasporti](#) [The next TRAN Committee meeting will take place on 24 June 2025 in Brussels.](#) [4 giugno - Calendar of TRAN Committee meetings 2025 \(PDF - 13 KB\)](#) [Work in progress - TRAN Committee - 20.05.2025 \(PDF - 400 KB\)](#) [TRAN Coordinators \(PDF - 202 KB\)](#) [Composition of the Tourism task force 10th \(PDF - 280 KB\)](#) [TRAN Activity Report 2019-2024 \(PDF - 4 MB\)](#) [4 giugno - Presentation by the European Commission of the CEF-T implementation report](#) [Commissione Ambiente, affari marittimi e pesca](#) [Nulla da segnalare Direzione generale della Migrazione e degli affari interni](#) [Nulla da segnalare Commissione Europea](#) [Nulla da segnalare REGIONI](#) [Nulla da segnalare](#)

Tiziana Murgia, trent'anni in un mondo che cambia (in parte)

MONACO - Continua la nostra serie di interviste a donne impegnate nei settori di nostro riferimento. Questa volta abbiamo scambiato due chiacchiere colloquiali con Tiziana Murgia, manager della comunicazione di Assoport. L'abbiamo incontrata a Monaco, in occasione di Transport logistic dove Tiziana, insieme alle colleghe e colleghi delle AdSp italiane coordinava gli eventi e gli appuntamenti dei giorni di fiera allo stand che ha riunito i porti italiani. Del mondo dei porti Tiziana è ormai una specialista, dal 2009 nell'associazione che mette insieme le Autorità di Sistema portuale, ma prima a Gioia Tauro nel settore degli affari generali. Quasi trent'anni per vedere un mondo che è cambiato, adattandosi alle novità, alla modernizzazione di processi e modalità. Qualcosa però è rimasto ancora indietro. Qui allo stand di Assoport la situazione italiana è rappresentata in modo emblematico: tante sono le donne presenti, provenienti dalle sedi degli enti portuali, più degli uomini viene da dire, ma nessuna di esse ricopre, come ci conferma Tiziana Murgia, ruoli decisionali. "Siamo tante impiegate di livello o di middle management, ma come si sa, nessuna in cariche dirigenziali. Unica eccezione al momento all'apice delle Autorità di Sistema portuali è Federica Montaresi, commissario straordinario a La Spezia." Prima di lei basta meno della metà delle dita di una mano per contare altre presidenti donna: una a Trieste, Marina Monassi, e una sempre a La Spezia, Carla Roncallo. "La speranza è che le cose possano cambiare, Assoport si è impegnata negli anni portando avanti alcune azioni concrete, penso al Patto per la parità di genere, un unicum in Europa". Un primato o una necessità che altrove non serve? "Forse in Italia abbiamo bisogno di mettere per scritto le cose per renderle più vere, ed in effetti dopo 26 anni nel settore mi stupisco ancora della situazione attuale. Per le donne è più difficile e per non essere "da meno" e essere sostituite da un uomo c'è bisogno di più organizzazione, ecco perchè c'è bisogno di cambiare il modo di pensare". Tra di loro, le donne, sanno però fare rete e supportarsi a vicenda per portare a termine insieme i risultati. "Questo stand di Assoport a Monaco ne è esempio, ma ci sono voluti anni di confronto e discussione per arrivarci."



Il Secolo XIX

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

LE TESTIMONIANZE

Mediterraneo, le promesse sono dietro all'orizzonte

Egitto, Algeria, Libia: i volti del Nordafrica Dove c'è la pace, prosperano gli affari

ALBERTO QUARATI

Una delle carte che i porti e le imprese commerciali marittime italiane sanno di potersi giocare nel confronto con l'estero, è sicuramente il rapporto privilegiato con il Nord Africa. Una relazione mercantile antichissima, che nei secoli ha travalicato ogni tipo di confine culturale o religioso, e che nell'Europa senza più certezze geo-politiche diventa ogni giorno più preziosa. Una delle comunità portuali più attive col Nord Africa è quella della Spezia e di Marina di Carrara, basi della Tarros, prima compagnia di navigazione italiana a servire la Libia, e della Dario Perioli, prima agente e poi, ormai da quasi 20 anni, azionista al 49% della Cnan, la flotta dello Stato algerino.

Anche loro erano al Transport Logistic, la più grande fiera europea del settore che si è tenuta la scorsa settimana a Monaco di Baviera. «Dopo la Cina - spiega Hany abd el-Rashid, presidente della Tarros Med Egypt- l'Egitto ha nell'Italia il suo secondo partner commerciale: un Paese da cui importiamo veramente di tutto. Il nostro export si gioca molto sui prodotti freschi: quando ci fu il Covid, l'Egitto ha letteralmente sfamato l'Europa». Il Paese ha in piedi una serie di progetti molto ambiziosi: città di nuova fondazione, una lunghissima deviazione del Nilo per allargare il suo Delta nel deserto nord-occidentale del Paese, in modo da ampliare proprio le sue aree coltivabili. Una rete ferroviaria ad altavelocità-capacità ultramoderna, 16 interporti che serviranno a raccordare l'entroterra con le banchine, dove in ogni grande porto c'è un progetto di espansione. «Vede - aggiunge el-Rashid - il nostro non è un Paese ricco. Non abbia mo il petrolio: la scommessa del governo è quindi quella di diventare un hub di lavorazione e trasbordo delle merci. E quando si vuole crescere, non si può essere soli. Per questo l'Egitto oggi è aperto a investimenti e collaborazioni con partner esteri: non è un caso, per rimanere nel nostro settore, che in tutti i grandi porti in via di espansione, quindi da Damietta a Port Said passando per Sokhna, i progetti sono sempre in collaborazione con grandi investitori del calibro di Hapag Lloyd, Maersk, Dp World». Una scommessa decisiva, con la consapevolezza di lavorare in uno scenario difficile: «Siamo circondati dai conflitti. A Ovest la Libia, a Sud il Sudan, a Nord Israele e gli Houthi lungo il Mar Rosso. In più, la grande paura del possibile conflitto fra Iran e israeliani, nel caso in cui questi ultimi decidessero di attaccare. Ma noi abbiamo l'aspirazione di vivere in pace, e lavorare. Per questo con Tarros stiamo investendo, anche con la compagnia dell'autotrasporto, Carbox: oggi siamo a 50 camion, l'obiettivo è raddoppiare abreve».

Tutto al contrario la Libia: «Un Paese che sulla carta ha tutto: il greggio, un'estensione enorme, pochi abitanti, una meravigliosa area costiera e infrastrutture che portano l'acqua fino a dentro il deserto». Ma che non riesce a trovare pace. Massimiliano Rapanelli, Managing Partner della Inoltra,



Il Secolo XIX

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

casa di spedizione specializzata sulla Libia, era partito per il Paese nel 2012, l'anno dopo l'esecuzione del dittatore Muammar Gheddafi, per cercare di sfruttare l'euforia del momento, trasformata in breve in una cascata di conflitti senza fine. «La mia famiglia produce frantoi, ed è presente in Libia da lunghissimo tempo, da prima scoprissero il petrolio. Per questo quando lasciai l'Italia per stabilirmi là non avevo la percezione di andare in un posto pericoloso, la conoscevo da sempre. Dopo un po' di anni sono tornato in Italia, torno giù mensilmente. La Libia oggi esporta solo greggio e derivati, e importa tutto quello di cui ha bisogno dall'estero, dal latte in polvere in su. Si dice sia divisa in due, Tripolitania da una parte e Cirenaica dall'altra, ma sarebbe più corretto dire che la Libia è divisa in municipalità, e ognuna riesce a garantire la sicurezza delle persone entro un raggio non più grande di qualche chilometro». I porti sono una sorta di area protetta, spiega Rapanelli, perché senza di essi il Paese non potrebbe sopravvivere. «Una pacificazione? Forse solo attraverso libere elezioni, che non so da quanto non si tengono più. Ma il problema è che la maggior parte degli abitanti vive in Tripolitania. La Cirenaica rischierebbe di non essere rappresentata». Così la situazione è in stallo, e le potenzialità del Paese rimangono ferme ad aspettare.

Un Nord Africa eterna promessa? «Avrei potuto darle ragione cinque anni fa - risponde Michele Giromini, Managing Director e Partner della Dario Perioli -. Ma oggi per quanto riguarda l'Algeria possiamo dire che le promesse sono mantenute e in questo momento il quadro politico, le relazioni con l'Italia ci stanno aiutando.

Negli ultimi anni l'export verso l'Algeria dall'Italia, secondo partner commerciale del Paese dopo la Francia, è cresciuto del 20-25%, e nei primi cinque mesi dell'anno l'incremento è stato del 30%. Il Paese, demograficamente in crescita, ambisce a diversificare la propria economia, il Sud si sta aprendo al turismo, mentre il governo ha individuato cinque aree strategiche su cui investire, tra cui porti e infrastrutture». Algeria, Libia, Egitto: con la pace, la ricchezza per l'Italia si nasconde poco oltre l'orizzonte.

Porto di Amburgo e One accordo per l'utilizzo dell'energia elettrica da terra

Lo scalo tedesco entro 2025 vuole dotare tutti i suoi terminal di questa strumentazione Amburgo - L'Autorità portuale di Amburgo e Ocean Network Express hanno stretto un'alleanza firmando un accordo che prevede l'utilizzo dell'energia elettrica da terra nello scalo tedesco per le navi portacontainer della compagnia . L'intesa è avvenuta durante la fiera "Transport Logistic 2025" a Monaco di Baviera, in Germania. Dal maggio 2024, il porto di Amburgo fornisce energia elettrica da terra per le navi da crociera e portacontainer, con l'obiettivo di dotare tutti i terminal container di sistemi di alimentazione da terra entro la fine del 2025 . Le strutture presso Eurogate Container Terminal Hamburg (Cth) e Hhla Container Terminal Tollerort (Ctt) sono già operative, mentre sono in corso le installazioni presso Hhla Container Terminal Burchardkai (Ctb) e Hhla Container Terminal Altenwerder (Cta). Ocean Network Express partecipa attivamente ai test di integrazione che sono in corso ed è la prima compagnia di navigazione ad impegnarsi formalmente nell' acquisto di energia da terra presso i terminal Ctb e Cta.



Ancona alla fiera Transport Logistic, porta d'Europa verso l'oriente

5 giugno 2025 - Il porto di Ancona hub di collegamento del traffico commerciale tra il Mediterraneo orientale e quello occidentale attraverso lo sviluppo del corridoio trasversale. L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centrale ha presentato alla Transport Logistic Fair di Monaco, la principale fiera internazionale della logistica, il programma di miglioramento e potenziamento delle infrastrutture dello scalo. Un percorso che si sta realizzando per cogliere le opportunità derivate dall'essere il ponte di collegamento strategico sulla direttrice fra la Turchia e la Spagna, porta d'Oriente fra l'Adriatico centrale e il Tirreno centro-settentrionale con il porto di Civitavecchia. Dall'analisi Srm, realizzata sul porto di Ancona per l'AdSP, emerge, infatti, che il 44% del traffico marittimo dalla Turchia, sulla direttrice Igoumenitsa-Ancona, è diretto in Spagna. L'incontro "Porto di Ancona: un hub per collegamenti strategici fra est e ovest", inserito nelle azioni del progetto Waterbridging, finanziato dal programma di cooperazione transnazionale Ipa Adrion 2021-2027 di cui l'AdSP è capofila, è stata un'iniziativa per promuovere lo scalo dorico come terminale delle Autostrade del Mare della Macroregione Adriatico-Ionica a servizio del mercato italiano ed europeo, porto core inserito dalla Ue nel corridoio Scandinavo-Mediterraneo e Baltico-Adriatico delle reti Ten-T. Nello stand Assoport, Vincenzo Garofalo, Presidente AdSP Mare Adriatico centrale, ha presentato i principali progetti di sviluppo delle strutture e delle aree portuali, mentre Alessandro Panaro, Capo Servizio studi di Srm, ha illustrato la recente analisi di mercato realizzata per l'AdSP incrociando i risultati del Rapporto 2024 sull'Economia Marittima di Srm con la ricerca effettuata su 300 società manifatturiere di Marche e Abruzzo.



L'AdSP al Transport Logistic di Monaco per la crescita dei traffici commerciali in Sardegna

Un sistema portuale vivace, con volumi di traffico in costante crescita, oltre 600 milioni di euro di investimenti infrastrutturali in corso e tante potenzialità ancora da esprimere sul mercato. Sono i punti di forza con i quali l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna si è presentata all'edizione 2025 della Transport Logistic di Monaco, fiera mondiale dedicata al trasporto merci e alla relativa innovazione digitale in atto. Dal 3 al 5 giugno, all'interno del padiglione della portualità italiana coordinato da Assoporti, l'AdSP - rappresentata dal Presidente Massimo Deiana e dal Segretario Generale Natale Ditel - ha promosso, a livello internazionale, gli scali isolani di competenza vocati al settore, con particolare attenzione al comparto dei contenitori, ma anche all'innovazione green e digitale attualmente in corso con l'avvio dei cantieri per il l'elettrificazione delle banchine e i nuovi sistemi di digitalizzazione delle operazioni portuali in fase di sviluppo nel Sardinia Port Community System. Un appuntamento centrale per il proseguo dell'attività promozionale dell'Ente nel campo della logistica, quello di Monaco, in un momento cruciale per il trasporto marittimo, orientato su nuove rotte commerciali e su canali di scambio delle merci che guardano con attenzione al Nord Africa e, di conseguenza, alla posizione favorevole della Sardegna come futuro hub logistico del Mediterraneo. La tre giorni si è rivelata proficua, infatti, per la presentazione, nello scenario internazionale, delle più importanti opere in fase di progettazione e realizzazione. Tra tutte: il terminal ro-ro al Porto canale di Cagliari, le attività in corso per i dragaggi del porto di Olbia ed il relativo completamento del porto industriale; il potenziamento della ricettività dello scalo di Porto Torres con l'Antemurale e la nuova piastra logistica; le progettualità per il comparto rinfuse e di connessione ferro - mare nel porto di Oristano - Santa Giusta. Non ultimo, il focus, sempre presente nei tavoli di promozione e stimolazione di mercato, sul compendio contenitori del Porto Canale di Cagliari, la cui accelerazione della già graduale ripresa delle attività rimane un obiettivo fondamentale dell'Ente. Elementi, questi, che troveranno ulteriore spinta e linee guida meglio definite nel Documento di Programmazione Strategica di Sistema (DPSS) che approderà a breve in Comitato di Gestione per l'adozione le cui linee portanti sono state anticipate agli interlocutori della fiera. " Il Transport Logistic di Monaco è stato un appuntamento fondamentale per la prosecuzione della promozione delle enormi potenzialità degli scali di competenza nel mercato della logistica - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna - Rispetto ai precedenti appuntamenti, i porti di sistema si presentano con potenzialità maggiormente consolidate che, stante la grande rivoluzione in atto nel settore del trasporto marittimo, potranno rivelarsi fondamentali per riportare la Sardegna ancora più al centro del mercato del Mediterraneo,



Un sistema portuale vivace, con volumi di traffico in costante crescita, oltre 600 milioni di euro di investimenti infrastrutturali in corso e tante potenzialità ancora da esprimere sul mercato. Sono i punti di forza con i quali l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna si è presentata all'edizione 2025 della Transport Logistic di Monaco, fiera mondiale dedicata al trasporto merci e alla relativa innovazione digitale in atto. Dal 3 al 5 giugno, all'interno del padiglione della portualità italiana coordinato da Assoporti, l'AdSP - rappresentata dal Presidente Massimo Deiana e dal Segretario Generale Natale Ditel - ha promosso, a livello internazionale, gli scali isolani di competenza vocati al settore, con particolare attenzione al comparto dei contenitori, ma anche all'innovazione green e digitale attualmente in corso con l'avvio dei cantieri per il l'elettrificazione delle banchine e i nuovi sistemi di digitalizzazione delle operazioni portuali in fase di sviluppo nel Sardinia Port Community System. Un appuntamento centrale per il proseguo dell'attività promozionale dell'Ente nel campo della logistica, quello di Monaco, in un momento cruciale per il trasporto marittimo, orientato su nuove rotte commerciali e su canali di scambio delle merci che guardano con attenzione al Nord Africa e, di conseguenza, alla posizione favorevole della Sardegna come futuro hub logistico del Mediterraneo. La tre giorni si è rivelata proficua, infatti, per la presentazione, nello scenario internazionale, delle più importanti opere in fase di progettazione e realizzazione. Tra tutte: il terminal ro-ro al Porto canale di Cagliari, le attività in corso per i dragaggi del porto di Olbia ed il relativo completamento del porto industriale; il potenziamento della ricettività dello scalo di Porto Torres con l'Antemurale e la nuova piastra logistica; le progettualità per il comparto rinfuse e di connessione ferro - mare nel porto di Oristano - Santa Giusta. Non ultimo, il focus, sempre presente nei tavoli di promozione e stimolazione di mercato, sul compendio contenitori del Porto Canale di Cagliari, la cui accelerazione della già graduale ripresa delle attività rimane un obiettivo fondamentale dell'Ente. Elementi, questi, che troveranno ulteriore spinta e linee guida meglio definite nel Documento di Programmazione Strategica di Sistema (DPSS) che approderà a breve in Comitato di Gestione per l'adozione le cui linee portanti sono state anticipate agli interlocutori della fiera. " Il Transport Logistic di Monaco è stato un appuntamento fondamentale per la prosecuzione della promozione delle enormi potenzialità degli scali di competenza nel mercato della logistica - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna - Rispetto ai precedenti appuntamenti, i porti di sistema si presentano con potenzialità maggiormente consolidate che, stante la grande rivoluzione in atto nel settore del trasporto marittimo, potranno rivelarsi fondamentali per riportare la Sardegna ancora più al centro del mercato del Mediterraneo,

Sea Reporter

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

con un occhio rivolto all'Africa del Nord e un altro al resto dell'Europa".

Il Nautilus

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

L'AdSP del Mare di Sardegna al Transport Logistic di Monaco per la crescita dei traffici commerciali nella regione

Un sistema portuale vivace, con volumi di traffico in costante crescita, oltre 600 milioni di euro di investimenti infrastrutturali in corso e tante potenzialità ancora da esprimere sul mercato. Sono i punti di forza con i quali l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna si è presentata all'edizione 2025 della Transport Logistic di Monaco, fiera mondiale dedicata al trasporto merci e alla relativa innovazione digitale in atto. Dal 3 al 5 giugno, all'interno del padiglione della portualità italiana coordinato da Assoport, l'AdSP - rappresentata dal Presidente Massimo Deiana e dal Segretario Generale Natale Ditel - ha promosso, a livello internazionale, gli scali isolani di competenza vocati al settore, con particolare attenzione al comparto dei contenitori, ma anche all'innovazione green e digitale attualmente in corso con l'avvio dei cantieri per il l'elettrificazione delle banchine e i nuovi sistemi di digitalizzazione delle operazioni portuali in fase di sviluppo nel Sardinia Port Community System.

Un appuntamento centrale per il proseguo dell'attività promozionale dell'Ente nel campo della logistica, quello di Monaco, in un momento cruciale per il trasporto marittimo, orientato su nuove rotte commerciali e su canali di scambio delle merci che guardano con attenzione al Nord Africa e, di conseguenza, alla posizione favorevole della Sardegna come futuro hub logistico del Mediterraneo. La tre giorni si è rivelata proficua, infatti, per la presentazione, nello scenario internazionale, delle più importanti opere in fase di progettazione e realizzazione. Tra tutte: il terminal ro-ro al Porto canale di Cagliari, le attività in corso per i dragaggi del porto di Olbia ed il relativo completamento del porto industriale; il potenziamento della ricettività dello scalo di Porto Torres con l'Antemurale e la nuova piastra logistica; le progettualità per il comparto rinfuse e di connessione ferro - mare nel porto di Oristano - Santa Giusta. Non ultimo, il focus, sempre presente nei tavoli di promozione e stimolazione di mercato, sul compendio contenitori del Porto Canale di Cagliari, la cui accelerazione della già graduale ripresa delle attività rimane un obiettivo fondamentale dell'Ente. Elementi, questi, che troveranno ulteriore spinta e linee guida meglio definite nel Documento di Programmazione Strategica di Sistema (DPSS) che approderà a breve in Comitato di Gestione per l'adozione le cui linee portanti sono state anticipate agli interlocutori della fiera. "Il Transport Logistic di Monaco è stato un appuntamento fondamentale per la prosecuzione della promozione delle enormi potenzialità degli scali di competenza nel mercato della logistica - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna - Rispetto ai precedenti appuntamenti, i porti di sistema si presentano con potenzialità maggiormente consolidate che, stante la grande rivoluzione in atto nel settore del trasporto marittimo, potranno rivelarsi fondamentali per riportare la Sardegna ancora più al centro del mercato del Mediterraneo,



Un sistema portuale vivace, con volumi di traffico in costante crescita, oltre 600 milioni di euro di investimenti infrastrutturali in corso e tante potenzialità ancora da esprimere sul mercato. Sono i punti di forza con i quali l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna si è presentata all'edizione 2025 della Transport Logistic di Monaco, fiera mondiale dedicata al trasporto merci e alla relativa innovazione digitale in atto. Dal 3 al 5 giugno, all'interno del padiglione della portualità italiana coordinato da Assoport, l'AdSP - rappresentata dal Presidente Massimo Deiana e dal Segretario Generale Natale Ditel - ha promosso, a livello internazionale, gli scali isolani di competenza vocati al settore, con particolare attenzione al comparto dei contenitori, ma anche all'innovazione green e digitale attualmente in corso con l'avvio dei cantieri per il l'elettrificazione delle banchine e i nuovi sistemi di digitalizzazione delle operazioni portuali in fase di sviluppo nel Sardinia Port Community System. Un appuntamento centrale per il proseguo dell'attività promozionale dell'Ente nel campo della logistica, quello di Monaco, in un momento cruciale per il trasporto marittimo, orientato su nuove rotte commerciali e su canali di scambio delle merci che guardano con attenzione al Nord Africa e, di conseguenza, alla posizione favorevole della Sardegna come futuro hub logistico del Mediterraneo. La tre giorni si è rivelata proficua, infatti, per la presentazione, nello scenario internazionale, delle più importanti opere in fase di progettazione e realizzazione. Tra tutte: il terminal ro-ro al Porto canale di Cagliari, le attività in corso per i dragaggi del porto di Olbia ed il relativo completamento del porto industriale; il potenziamento della ricettività dello scalo di Porto Torres con l'Antemurale e la nuova piastra logistica; le progettualità per il comparto rinfuse e di connessione ferro - mare nel porto di Oristano - Santa Giusta. Non ultimo, il focus, sempre presente nei tavoli di promozione e stimolazione di mercato, sul compendio

Il Nautilus

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

con un occhio rivolto all'Africa del Nord e un altro al resto dell'Europa".

Adsp del Mare di Sardegna

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

L'AdSP al Transport Logistic di Monaco 2025 per la crescita dei traffici commerciali in Sardegna

Un sistema portuale vivace, con volumi di traffico in costante crescita, oltre 600 milioni di euro di investimenti infrastrutturali in corso e tante potenzialità ancora da esprimere sul mercato. Sono i punti di forza con i quali l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna si è presentata all'edizione 2025 della Transport Logistic di Monaco, fiera mondiale dedicata al trasporto merci e alla relativa innovazione digitale in atto. Dal 3 al 5 giugno, all'interno del padiglione della portualità italiana coordinato da Assoporti, l'AdSP - rappresentata dal Presidente Massimo Deiana e dal Segretario Generale Natale Ditel - ha promosso, a livello internazionale, gli scali isolani di competenza vocati al settore, con particolare attenzione al comparto dei contenitori, ma anche all'innovazione green e digitale attualmente in corso con l'avvio dei cantieri per il l'elettrificazione delle banchine e i nuovi sistemi di digitalizzazione delle operazioni portuali in fase di sviluppo nel Sardinia Port Community System. Un appuntamento centrale per il proseguo dell'attività promozionale dell'Ente nel campo della logistica, quello di Monaco, in un momento cruciale per il trasporto marittimo, orientato su nuove rotte commerciali e su canali di scambio delle merci che guardano con attenzione al Nord Africa e, di conseguenza, alla posizione favorevole della Sardegna come futuro hub logistico del Mediterraneo. La tre giorni si è rivelata proficua, infatti, per la presentazione, nello scenario internazionale, delle più importanti opere in fase di progettazione e realizzazione. Tra tutte: il terminal ro-ro al Porto canale di Cagliari, le attività in corso per i dragaggi del porto di Olbia ed il relativo completamento del porto industriale; il potenziamento della ricettività dello scalo di Porto Torres con l'Antemurale e la nuova piastra logistica; le progettualità per il comparto rinfuse e di connessione ferro - mare nel porto di Oristano - Santa Giusta. Non ultimo, il focus, sempre presente nei tavoli di promozione e stimolazione di mercato, sul compendio contenitori del Porto Canale di Cagliari, la cui accelerazione della già graduale ripresa delle attività rimane un obiettivo fondamentale dell'Ente. Elementi, questi, che troveranno ulteriore spinta e linee guida meglio definite nel Documento di Programmazione Strategica di Sistema (DPSS) che approderà a breve in Comitato di Gestione per l'adozione le cui linee portanti sono state anticipate agli interlocutori della fiera. " Il Transport Logistic di Monaco è stato un appuntamento fondamentale per la prosecuzione della promozione delle enormi potenzialità degli scali di competenza nel mercato della logistica - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna - Rispetto ai precedenti appuntamenti, i porti di sistema si presentano con potenzialità maggiormente consolidate che, stante la grande rivoluzione in atto nel settore del trasporto marittimo, potranno rivelarsi fondamentali per riportare la Sardegna ancora più al centro del mercato del Mediterraneo, con un occhio rivolto all'Africa

Adsp del Mare di Sardegna	
L'AdSP al Transport Logistic di Monaco 2025 per la crescita dei traffici commerciali in Sardegna	
06/06/2025 10:30	
<p>Un sistema portuale vivace, con volumi di traffico in costante crescita, oltre 600 milioni di euro di investimenti infrastrutturali in corso e tante potenzialità ancora da esprimere sul mercato. Sono i punti di forza con i quali l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna si è presentata all'edizione 2025 della Transport Logistic di Monaco, fiera mondiale dedicata al trasporto merci e alla relativa innovazione digitale in atto. Dal 3 al 5 giugno, all'interno del padiglione della portualità italiana coordinato da Assoporti, l'AdSP - rappresentata dal Presidente Massimo Deiana e dal Segretario Generale Natale Ditel - ha promosso, a livello internazionale, gli scali isolani di competenza vocati al settore, con particolare attenzione al comparto dei contenitori, ma anche all'innovazione green e digitale attualmente in corso con l'avvio dei cantieri per il l'elettrificazione delle banchine e i nuovi sistemi di digitalizzazione delle operazioni portuali in fase di sviluppo nel Sardinia Port Community System. Un appuntamento centrale per il proseguo dell'attività promozionale dell'Ente nel campo della logistica, quello di Monaco, in un momento cruciale per il trasporto marittimo, orientato su nuove rotte commerciali e su canali di scambio delle merci che guardano con attenzione al Nord Africa e, di conseguenza, alla posizione favorevole della Sardegna come futuro hub logistico del Mediterraneo. La tre giorni si è rivelata proficua, infatti, per la presentazione, nello scenario internazionale, delle più importanti opere in fase di progettazione e realizzazione. Tra tutte: il terminal ro-ro al Porto canale di Cagliari, le attività in corso per i dragaggi del porto di Olbia ed il relativo completamento del porto industriale; il potenziamento della ricettività dello scalo di Porto Torres con l'Antemurale e la nuova piastra logistica; le progettualità per il comparto rinfuse e di connessione ferro - mare nel porto di Oristano - Santa Giusta. Non ultimo, il focus, sempre presente nei tavoli di promozione e stimolazione di mercato, sul compendio contenitori del Porto Canale di Cagliari, la cui accelerazione della già graduale ripresa delle attività rimane un obiettivo fondamentale dell'Ente. Elementi, questi, che troveranno ulteriore spinta e linee guida meglio definite nel Documento di Programmazione Strategica di Sistema (DPSS) che approderà a breve in Comitato di Gestione per l'adozione le cui linee portanti sono state anticipate agli interlocutori della fiera. " Il Transport Logistic di Monaco è stato un appuntamento fondamentale per la prosecuzione della promozione delle enormi potenzialità degli scali di competenza nel mercato della logistica - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna - Rispetto ai precedenti appuntamenti, i porti di sistema si presentano con potenzialità maggiormente consolidate che, stante la grande rivoluzione in atto nel settore del trasporto marittimo, potranno rivelarsi fondamentali per riportare la Sardegna ancora più al centro del mercato del Mediterraneo, con un occhio rivolto all'Africa</p>	

Adsp del Mare di Sardegna

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

del Nord e un altro al resto dell'Europa".LINK ALL'ARTICOLO ORIGINALE:
<https://www.adspmaredisardegna.it/2025/06/06/ladsp-al-transport-logistic-di-monaco-2025-per-la-crescita-dei-traffici-commerciali-in-sardegna/>.

Il porto di Trieste conferma il ruolo chiave nella logistica europea

Crescita dei collegamenti ferroviari con la Germania, oltre 2.800 treni previsti nel 2025. Monaco di Baviera, 5 giugno 2025 Il porto di Trieste si conferma uno dei principali hub logistici in Europa, con un ruolo cruciale nei collegamenti tra l'Italia e la Germania. Grazie ai suoi numerosi collegamenti ferroviari, Trieste rappresenta uno snodo fondamentale per la supply chain europea, in particolare verso il mercato tedesco, che nel 2024 ha movimentato 2.500 treni da e per lo scalo giuliano. Transport Logistic Monaco 2025: piattaforma globale per la logistica e l'intermodalità La fiera biennale Transport Logistic di Monaco di Baviera, punto di riferimento internazionale per i trasporti e la logistica, ha visto la partecipazione del sistema portuale di Trieste all'interno dello stand coordinato dalla Regione Friuli Venezia Giulia e dalla Camera di Commercio della Venezia Giulia. L'evento ha permesso di presentare l'efficienza e la strategia integrata che rendono il porto di Trieste un esempio nazionale ed europeo di intermodalità e connettività ferroviaria. Crescita dei collegamenti ferroviari con la Germania: oltre 2.800 treni nel 2025 Per il 2025, grazie all'attivazione di sette

nuovi treni settimanali tra il terminal HHLA PLT Italy e Duisburg, si prevede un aumento del traffico ferroviario a circa 2.800 treni complessivi verso il mercato tedesco. Le direttrici principali sono Colonia (quasi 1.000 treni), Monaco (oltre 600) e Duisburg (400), sottolineando l'importanza strategica del porto di Trieste come hub ferroviario europeo. Porto di Trieste: snodo energetico chiave per la Germania meridionale Oltre alla logistica, Trieste svolge un ruolo vitale nell'approvvigionamento energetico: attraverso l'oleodotto TAL, viene fornito il 100% del fabbisogno petrolifero della Baviera e Baden-Württemberg. Nel 2024, quasi 30 milioni di tonnellate di greggio sono state movimentate verso questi Länder, rafforzando ulteriormente l'importanza strategica dello scalo. Collaborazioni industriali e infrastrutturali: il futuro del porto di Trieste La presenza di operatori tedeschi come HHLA (75% di HHLA PLT Italy) e Duisport (15% di Interporto di Trieste) evidenzia le solide partnership internazionali che supportano lo sviluppo infrastrutturale, come il futuro Molo VIII, destinato ad aumentare la capacità operativa del porto. Networking e visione strategica per consolidare Trieste nel cuore della logistica europea L'evento di networking organizzato dai porti di Trieste e Monfalcone, con oltre 350 partecipanti, ha rafforzato la collaborazione tra operatori e istituzioni. Antonio Gurrieri, dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, ha sottolineato la strategia lungimirante del sistema portuale per consolidare il porto di Trieste come fulcro logistico europeo. Contatta l'azienda



Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Dossier Transport Logistic Monaco 2025

terminalisti, spedizionieri e l'ente hanno partecipato a transport logistic

«L'Authority a Monaco per promuovere lo scalo»

La Spezia «Instaurare rapporti con potenziali nuovi clienti per lo sviluppo dei traffici». Senza dimenticare «idee, progettualità e iniziative». A tracciare il bilancio della partecipazione al Transport Logistic 2025 di Monaco di Baviera è Federica Montaresi.

Il commissario straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale ha evidenziato come prendere parte alla fiera, la più importante biennale dedicata al mondo portuale, «ha permesso al sistema della Spezia e di Marina di Carrara di presentare asset strategici e di sviluppo relativi all'integrazione tra scalo e retroporto, intermodalità e digitalizzazione».

Le porte della città tedesca si sono aperte all'Authority, ma non solo. Com'era già accaduto a Rotterdam, si è consolidato il concetto di sinergia tra l'ente e gli operatori. Tarros, Contship, Fhp Holding Portuale, Gruppo Grendi Società Benefit, Dario Perioli e, per la prima volta, Laghezza, hanno affiancato Via del Molo all'interno di uno stand vivo e teatro di eventi. Lo spazio, infatti, è stato frequentato da rappresentanti di consolidate realtà tedesche e da operatori del Nord Africa. Egitto, Libia e Algeria su tutte: aree «sempre più strategiche nello scenario globale dello shipping in cui i porti del Mar Ligure Orientale potranno giocare un ruolo crescente e rilevante», dicono dall'Adsp.

Tra i momenti più importanti della kermesse, l'illustrazione di due progetti europei, cofinanziati da Connecting Europe Facility, Accessmile e Interreg Central Europe. Denominati "Meridian", in entrambi è stata coinvolta l'Autorità Portuale. Che, durante un workshop dedicato, ha presentato gli sviluppi del proprio sistema portuale relativi alle innovazioni nel mondo dell'autotrasporto e del navettamento tra lo scalo della Spezia e il retroporto di Santo Stefano di Magra.

«Non potevamo mancare - ha aggiunto Montaresi -

Essere a Monaco ci ha permesso di presentare, in un contesto internazionale, quanto succede nei nostri porti». Come premesso, di «instaurare rapporti con alcuni potenziali nuovi clienti». E di confermare una formula «vincente». Quella che vede l'Adsp al fianco degli operatori. «L'equazione si conferma strategica in eventi di questo genere, dove è possibile valorizzare le sinergie e l'integrazione tra pubblico e privato» ha concluso il commissario straordinario.

- d.i. Terminalisti, spedizionieri e Authority alla fiera di Monaco di Baviera.

D.I.



Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Dossier Transport Logistic Monaco 2025

L'onorevole Frijia: «Evitare allarmismi». Ma operatori e sindacati sono preoccupati

«Porto, bisogna accelerare sulle nomine Lo stallo è un rischio per tutto il sistema»

DANIELE IZZO

Le reazioni Daniele Izzo / La Spezia L'eco dell'allarme lanciato a Monaco di Baviera dall'amministratore delegato di Contship Matthieu Gasselin è arrivato fino alla Spezia. E se da una parte operatori e sindacati chiedono «un'accelerazione sulla nomina del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale» evidenziando i possibili rischi di uno stallo, dall'altra la deputata di Fratelli d'Italia Maria Grazia Frijia allontana le inquietudini e precisa: «L'iter sta proseguendo con serietà e responsabilità».

La questione relativa al possibile dilatamento dei tempi per le nomine dei presidenti delle Authority è venuta a galla negli ultimi giorni. Da Roma è finita a Monaco di Baviera. Dove, nel corso della fiera Transport Logistic, Gasselin ha definito «inaccettabile e pazzesco» lo stallo. Lo stesso tenore tenuto dall'amministratrice delegata dell'Agenzia Marittima Lardone Giorgia Bucchioni, che fotografa: «Da ottobre non abbiamo un presidente con piene funzioni. Non è possibile bloccare investimenti e opere per questioni politiche. Adesso è necessario procedere». Ma non solo. «Serve farlo velocemente - aggiunge

Salvatore Avena, segretario generale associazioni del porto -. L'immobilismo e le attese sono un grave rischio per il sistema. È ora di accelerare sulle nomine già decise e concentrarsi sulle necessità strategiche del Paese». La linea è condivisa. Anche per Marco Furletti (Uiltrasporti) «è inconcepibile attendere che le forze politiche trovino la quadra per altre realtà» quando alla Spezia è stata individuata - e designata - «una figura espressione del settore e di elevata competenza come Bruno Pisano». E questo a prescindere dall'attività dell'Adsp, che «comunque non si è fermata durante il commissariamento». Alessandro Laghezza, presidente dell'omonima società, va oltre e allarga l'orizzonte: «Le incertezze non aiutano le decisioni imprenditoriali - dice -. Serve una definizione delle nomine e una revisione della legge portuale».

La politica, intanto, prova a rassicurare. Maria Grazia Frijia, che è anche in Commissione trasporti, sottolinea come le attività delle Autorità Portuali proseguano «regolarmente anche in fase commissariale». Pur riconoscendo la questione, l'importante è «evitare letture che rischiano di creare allarmismi - dice -. Non vi è alcuno stallo né la volontà di rallentare i processi. Il governo è impegnato per concludere le nomine nel più breve tempo possibile». Una speranza per tutto il mondo portuale, che chiede di fare presto. «Il tempo è fondamentale» spiega il presidente del Propeller Club dei porti della Spezia e Marina di Carrara Gian Luca Agostinelli. Mentre Antonio Carro (Cisl) mette in guardia dalle ricadute sull'occupazione: «La concorrenza non ci aspetta.

Perciò serve un'accelerazione: perdere investimenti significa rischiare di mettere a repentaglio lavoro



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

e lavoratori.

E noi non lo vogliamo». A chiudere l'appello è Luca Comiti (Cgil): «Questo stallo è negativo. Ha l'effetto di rallentare, o addirittura fermare, processi importanti per la comunità portuale. Nei prossimi mesi arriveranno sfide importanti.

Per il sindacato è fondamentale avere interlocutori nel pieno delle funzioni. La situazione attuale rischia di danneggiare relazioni che, oltre alla difesa dei salari e dei diritti, sono improntate a favorire il corretto e virtuoso sviluppo del sistema».

- L'ingresso del palazzo di Via del Molo dove ha sede l'Autorità Portuale.

l'autorità alla transport logistic di monaco di baviera

In partenza sette nuovi treni tra Trieste e la Germania

D.D.A.

Rafforzare la rete di relazioni col mondo centroeuropeo in una fase di tensioni a livello geopolitico ed economico. Ha avuto questa finalità la presenza alla Transport Logistic di Monaco dell'Autorità portuale di Trieste e Monfalcone, che approfitta dall'appuntamento per annunciare il recente lancio di 7 nuovi treni che collegheranno lo scalo giuliano al terminal di Duisport in Germania. Lo stand ha accolto una folta rappresentanza del sistema logistico regionale: terminalisti, case di spedizione, operatori ferroviari, interporti. Tra le realtà presenti Alpe Adria, Hhla Plt Italy, Trieste Marine Terminal, Samer Seaports & Terminals, Trieste Intermodal Maritime Terminal, Seadock, Interporto Trieste, Associazione spedizionieri Aspt-Astra, Adria Port, Fhp Monfalcone, Francesco Parisi Casa di spedizioni, Autamarocchi, T.Eva, insieme agli interporti di Gorizia, Cervignano e Pordenone.

A fare gli onori di casa il presidente in pectore dell'Adsp Antonio Gurrieri, che sottolinea la «strategia che guarda all'Europa come spazio naturale di riferimento. Il sistema Trieste-Monfalcone insieme al Fvg si muove con continuità per consolidare la nostra posizione nel cuore della logistica europea». La chiusura della fiera di Monaco - la più importante in Europa su trasporti e intermodalità - vede l'Adsp rivendicare i legami col mondo tedesco. In una nota l'Authority sottolinea che lo scalo «nel 2024 ha movimentato 2.500 treni da e per la Germania», pari al 32% del traffico ferroviario complessivo del porto. Le principali direttrici riguardano Colonia (quasi mille treni), Monaco di Baviera (oltre 600) e Duisburg (400). Per il 2025, grazie all'attivazione di 7 nuovi collegamenti settimanali tra il terminal Hhla Plt Italy e Duisburg, si prevede un incremento a circa 2.800 treni complessivi con il mercato tedesco». A ciò si somma il ruolo strategico dell'oleodotto transalpino Tal, che soddisfa il 100% del fabbisogno di greggio di Baviera e Baden-Württemberg, quasi 30 milioni di tonnellate.

La fiera ha offerto l'occasione per consolidare le relazioni industriali con la Germania, già radicate nel tessuto portuale. Tra i partner attivi nel porto l'amburghese Hhla, azionista di maggioranza di Hhla Plt Italy coinvolta nello sviluppo del futuro Molo VIII, e Duisport (15% di Interporto di Trieste), interessata allo sviluppo della dimensione retroportuale di Trieste attraverso il terminal di Cervignano.

Intanto a Trieste si è tenuta la riunione dei coordinatori nazionali dell'Iniziativa centro europea: i rappresentanti dei 17 paesi membri Ince, dall'Europa centro-orientale e balcanica, hanno visitato le infrastrutture del porto nell'ambito di colloqui tesi a «rafforzare la cooperazione regionale» e «mettere in luce il ruolo strategico del porto». Per il segretario Ince Franco Dal Mas lo scalo è «un asset fondamentale per la connettività regionale e l'integrazione dei mercati europei e balcanici. Come



Il Piccolo

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

ha detto il ministro degli Esteri Tajani, Trieste è il ponte dell'Europa verso i Balcani e il suo porto sarà il terminale della Via del cotone, l'India-Middle East-Europe Economic Corridor (Imec)». Per l'ambasciatore serbo Milo Todorovi, presidente di turno Ince, «Trieste è una porta d'accesso all'Europa centrale e orientale. È importante per la Serbia sfruttare il più possibile il porto di Trieste, grazie alla sua vicinanza e ai vantaggi logistici che esso offre». - D.d.a. Lo stand dell'Adsp a Monaco.

Presidenze dei Porti in stallo Roma verso i commissariamenti

Salvini e Rixi cercano una soluzione ponte per evitare che le nomine restino bloccate dalle trattative

DIEGO D'AMELIO

Diego D'Amelio L'ipotesi diventa un piano d'azione vero e proprio: superare lo stallo delle nomine dei presidenti dei porti e designare commissari gli attuali candidati, mettendoli nelle condizioni di guidare le Autorità portuali per le quali sono stati indicati.

Si eviterebbe così di dover aspettare che le commissioni parlamentari escano dal pantano delle contrattazioni politiche, che potrebbero ritardare il voto sui presidenti almeno fino alla metà di luglio e forse anche a dopo l'estate. Al ministero delle Infrastrutture e Trasporti si consolida l'idea di forzare la mano: opzione che non dispiace alla struttura tecnica di via Caracci e pure ai vertici leghisti del Mit, perché il ministro Matteo Salvini e il suo vice Edoardo Rixi lancerebbero così un messaggio chiaro a Fratelli d'Italia, dopo che i meloniani hanno deciso di fermare il percorso in attesa di trattare sugli ultimi scali che scadranno da qui a metà luglio.

Come anticipato dal Piccolo, Rixi aveva già accennato a questa possibilità in incontri riservati con alcuni operatori.

Un messaggio obliquo lo manda pure Donato Liguori, direttore generale del ministero con delega ai porti, che dalla Transport Logistic di Monaco dichiara che «bisogna andare avanti», spiegando che «le Camere stanno svolgendo democraticamente il loro confronto e sarei irrispettoso se mi esprimessi sui tempi. Tuttavia, pensiamo alla situazione degli attuali commissari e presidenti che continuano a lavorare, non solo sapendo di essere arrivati alla fine, ma avendo già il designato alla porta».

Parole pronunciate da un alto funzionario pubblico, a disagio rispetto alla volontà politica di tenere in ostaggio i porti fino a che anche l'ultimo molo si vedrà assegnare nome, cognome e simbolo di partito dalle trattative nel centrodestra.

Il Mit ha davanti a sé due ipotesi. Da una parte la nomina pura e semplice dei presidenti, che possono essere incaricati anche senza il voto consultivo delle commissioni, trascorso un mese dall'intesa fra Governo e Regione. Dall'altra c'è l'opzione più morbida, quella del commissariamento: soft per modo di dire, perché rappresenterebbe comunque un elemento di pressione sulla trattativa in corso tra FdI e Lega. È su questa seconda opzione che si sarebbero attestati Salvini e Rixi, come risulta al Piccolo da fonti ministeriali secondo cui il passo potrebbe essere compiuto a giorni se non a ore. Sempre che un nuovo battibecco in maggioranza non stoppi l'iniziativa cui si sta preparando il Mit. Così diventerebbero commissari i presidenti fin qui sentiti dalle commissioni di Camera e Senato, che hanno però rinviato sine die le votazioni.



Il Piccolo

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

La mossa è stata già compiuta per Francesco Rizzo, nominato commissario a Messina per consentire al precedente commissario, l'ammiraglio Antonio Ranieri, di passare alla guida della Capitaneria del porto di Genova. La lista si allungherebbe ora con Matteo Paroli a Genova (al posto dell'ammiraglio Massimo Seno), Antonio Gurrieri a Trieste (in sostituzione di Vittorio Torbianelli), Francesco Benevolo a Ravenna (al posto di Daniele Rossi), Davide Gariglio a Livorno (al posto di Luciano Gurrieri), Francesco Mastro a Bari (al posto dell'ammiraglio Vincenzo Leone). La scelta riguarderebbe anche Giovanni Gullotti (quello della patente nautica come prova di competenza) che sostituirebbe Sergio Prete a Taranto. Gli interessati entrerebbero da commissari al posto dei commissari attuali e entro qualche mese diventerebbero presidenti, una volta concluso l'iter parlamentare.

- © RIPRODUZIONE RISERVATA Antonio Gurrieri; la Torre del Lloyd, sede dell'Autorità di sistema portuale, e sullo sfondo il Molo Settimo L'ipotesi si avvicina dopo lo stop deciso dalle commissioni. In ballo anche Gurrieri.

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

IMPRESE | Sapir e Tcr alla fi era della logistica di Monaco

Sapir e Terminal Container Ravenna hanno presentato i loro progetti sullo sviluppo del Porto di Ravenna alla fiera Transport Logistic di Monaco di Baviera, evento tra i più importanti del settore. Le delegazioni hanno illustrato davanti a un centinaio di operatori provenienti da vari Paesi europei e mondiali i terminal operativi e i progetti di sviluppo futuro del Gruppo Sapir. Gli interventi dei presidenti Riccardo Sabadini e Giannantonio Mingozzi hanno posto l'accento sulle prospettive di crescita dell'infrastruttura portuale e sul progetto del nuovo terminal. Sabadini, in particolare, ha trattato delle potenzialità del Gruppo in sinergia con le altre realtà dell'Emilia-Romagna presenti.

Imprese | Il bilancio dei costi di Altareno Fruttalago, andamento stabile per succhi e bevande di frutta

Imprese | I numeri positivi per la cooperativa Cava di Fiemme Centro attività vivaisitiche di Tebano, serre «screen houses» e 2.000 varietà di piante

Imprese | Sapir e Tcr alla fiera della logistica di Monaco

Imprese | Il Gruppo della pasta in un progetto di business

Imprese | No all'accloramento delle risorse agricole della Pac con altri programmi Cia per una Politica Agricola dell'Ue indipendente e più forte

Acqua della Cia Romagna

L'Europa guarda ai porti del Sud Augusta, Termini e Cagliari centrali con Gioia Tauro

Il network. Deidda: «Nomine vertici Authority strategiche». Prende quota Lupi a Palermo

Michele GuccionePalermo. Al Transport Logistic di Monaco di Baviera, il più importante evento del settore, conclusosi ieri, protagonisti sono stati anche i porti italiani. Nel dibattito ha colpito molto quel network - proposto lo scorso anno dal nostro giornale al convegno Il mare dentro e poi fatto proprio dal governo nazionale con un progetto strutturato - che prevede di creare una rete del Sud Italia organizzata per intercettare nuovi traffici container provenienti da Asia e Americhe e quelli che si svilupperanno nell'ambito del Piano Mattei per l'Africa, con Gioia Tauro capofila e Augusta, Termini Imerese e Cagliari porti sussidiari. L'offerta consente agli armatori di risparmiare fino a quattro giorni di navigazione necessari a raggiungere gli scali di Genova e Trieste.

«Cagliari, Augusta e Termini sono al centro di un progetto di transhipment - conferma il deputato sardo di Fdi, Salvatore Deidda, presidente della commissione Trasporti della Camera - che permette di allargare e aumentare il traffico marittimo in porti che, ovviamente, non possono e non devono fare concorrenza a quelli più grandi. I singoli porti dovranno essere bravi a non farsi concorrenza fra loro e ad aumentare i propri traffici non sottraendoli ai terminal vicini, ma conquistandone di nuovi che altrimenti non verrebbero in Italia. Nel Mediterraneo i flussi sono in forte crescita e si stanno aprendo nuovi mercati».

Una scommessa che, come ha sottolineato Deidda, richiede capacità e competenza, un tema che si ripropone con forza proprio nel momento della complessa partita delle nomine dei nuovi presidenti delle Autorità portuali scaduti o in scadenza: «Le Autorità portuali - ribadisce Deidda - in questo progetto rivestono un ruolo fondamentale, ma proprio per questo non vogliamo correre. Fra governo e Parlamento stiamo facendo le cose bene».

Il riferimento è alla decisione dello stesso Deidda di chiedere al ministero delle Infrastrutture, retto da Matteo Salvini, di rinviare il parere che le commissioni Trasporti di Camera e Senato devono rendere sulle nomine proposte dal governo: «Non c'è nessun motivo di divisione o polemica - spiega il parlamentare - . Non ho sospeso i lavori. Semplicemente, in ufficio di presidenza, da una parte le opposizioni mi chiedevano di votare dopo le Amministrative di Genova, dall'altra parte Fdi di votare le nomine delle Autorità già scadute o commissariate nel loro insieme, quindi con il quadro completo e con l'accordo già raggiunto fra governo e presidenti di Regione. Nel frattempo si poteva comunque procedere con le audizioni».

Però, complice anche un calendario parlamentare abbastanza impegnativo e tempi dimezzati da giorni di elezioni e referendum, ho chiesto al Mit una proroga dei termini e di potere votare appena le nomine



La Sicilia

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

saranno tutte completate. Su questo nessun gruppo, di maggioranza e di opposizione, ha posto obiezioni».

A conti fatti, da dopo il voto per i ballottaggi delle Amministrative e i referendum, le commissioni Trasporti di Camera e Senato dedicheranno le prossime due settimane alle circa cento audizioni richieste sul decreto Infrastrutture. Quindi, se le altre nomine arriveranno nel frattempo, a fine giugno potranno essere calendarizzate le altre audizioni dei designati per procedere al voto finale. Sui tempi, rispetto a ricostruzioni di stampa che prefigurano uno slittamento fino a settembre, Deidda ci tiene a precisare: «Non intendiamo aspettare fino a luglio, quando scadranno i presidenti di Cagliari e Palermo».

In tutto questo la rete del Sud Italia è già in costruzione: Gioia Tauro sta ampliando le banchine; Augusta col terminal container trasferito lo scorso anno da Catania ha già totalizzato un +21% di traffico nel primo quadrimestre di quest'anno rispetto ai primi quattro mesi del 2024, e gli operatori privati della logistica hanno acquistato due enormi gru per incrementare i movimenti, mentre l'Authority della Sicilia orientale, retta da Francesco Di Sarcina, sta realizzando una nuova struttura a servizio del terminal; e mercoledì prossimo, 11 giugno, l'Authority della Sicilia occidentale presenterà il nuovo terminal container costruito a Termini, che consentirà di trasferire lì anche il traffico che finora ha fatto capo a Palermo.

Quest'ultima realizzazione è la migliore carta che il segretario generale Luca Lupi può mettere sul tavolo nella corsa per prendere il testimone dal suo mentore, il presidente Pasqualino Monti che, dopo avere reso l'Authority sostenibile sotto i profili economico e ambientale, scadrà a luglio. La pedina di Lupi sembrava avere bloccato il puzzle delle nomine in tutta Italia e addirittura fatto saltare il tavolo nazionale nel quale si raggiungono le intese fra governo, partiti e Regioni.

Questo perché la Lega, a partire dal leader Matteo Salvini, sponsorizza per Palermo l'ex eurodeputata Annalisa Tardino, mentre il governatore forzista siciliano, Renato Schifani, fa il tifo per Lupi. La tensione su questa partita rischiava di bloccare l'assenso istituzionale sulla nomina già fatta del meloniano Francesco Ciccio Rizzo all'Authority dello Stretto.

Per sbloccare l'impasse, qualcuno aveva pensato, dati i buoni rapporti tra i due, al tandem Tardino presidente e Lupi segretario generale; ma qualcun altro - proprio perché Lupi è fra i più competenti nel settore e la partita di Gioia Tauro è troppo importante - ha proposto di spostarlo alla guida del porto calabro, sfasciando però a cascata tutte le intese per gli altri porti italiani. Su tutto è calato pure il rischio dei ricorsi che i tanti competenti, fra i 500 che hanno inviato i curricula per la carica di presidente, potrebbero presentare, forti del sapere fare funzionare un porto rispetto a chi non ha alcuna esperienza diretta nel settore.

Nelle ultime ore le quotazioni di Lupi per Palermo sarebbero cresciute.

Fonti del Mit fanno sapere che «Lupi è bravo» e che «finora, laddove la Lega ha potuto dire la propria, il Mit non ha fatto nomine di partito». Probabilmente entro il mese o i primi di luglio sapremo come

La Sicilia

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

andrà a finire.

Il porto di Trieste riferimento per la Germania, 2.800 treni nel 2025

Gurrieri: "L'Europa spazio di riferimento naturale del sistema Trieste-Monfalcone" Genova - Il porto di Trieste è il principale snodo logistico dell'Italia verso la Germania e l'Europa centro-orientale. Lo confermano i numeri, i collegamenti ferroviari attivi e la funzione strategica che lo scalo riveste sul piano commerciale ed energetico. E' la proposta che lo scalo giuliano nello stand collettivo coordinato dalla Regione Fvg con la Cciaa Venezia Giulia - Azienda Speciale Aries, ha presentato alla fiera Transport Logistic di Monaco di Baviera, come sistema integrato che "fa di Trieste un caso unico nel panorama nazionale". La fiera, che chiude oggi, è il più importante appuntamento internazionale su trasporti, logistica e intermodalità, biennale e sull'intero ecosistema globale della supply chain. Nel 2024, il porto ha movimentato 2.500 treni da e per la Germania, pari al 32% del traffico ferroviario complessivo, con principali direttrici Colonia (quasi 1.000 treni), Monaco (oltre 600) e Duisburg (400). Per il 2025, grazie all'attivazione da marzo di 7 nuovi collegamenti settimanali tra il terminal Hhla Plt Italy e Duisburg, si prevede un incremento a circa 2.800 treni complessivi con il mercato tedesco. Trieste svolge da sempre una funzione strategica anche sul piano energetico: attraverso l'oleodotto transalpino Tal viene rifornito l'intero fabbisogno petrolifero della Germania meridionale. Nel 2024 sono stati movimentati quasi 30 milioni di tonnellate di greggio verso i Länder Baviera e Baden-Württemberg. La fiera ha consolidato le relazioni industriali con la Germania, già ben radicate nel tessuto portuale giuliano. Tra i partner tedeschi nel porto figurano Hhla, azionista di maggioranza (75%) di Hhla Plt Italy coinvolta nello sviluppo del futuro Molo VIII, destinato a trasformare la capacità operativa del porto e rafforzarne l'assetto infrastrutturale, e Duisport (15% di Interporto di Trieste), interessata allo sviluppo retroportuale di Trieste. Il programma dello stand ha incluso anche un evento di networking organizzato dai porti di Trieste e Monfalcone, con oltre 350 ospiti tra operatori internazionali, partner logistici e rappresentanti istituzionali. L'Authority giuliana era presente anche all'interno dello stand collettivo organizzato da Assoporti unitamente all'Agenzia Ice, dedicato alla promozione del sistema portuale italiano. "La nostra presenza alla Transport Logistic non è solo un momento espositivo, ma parte integrante di una strategia che guarda all'Europa come spazio naturale di riferimento. Il sistema Trieste-Monfalcone, insieme alla Regione Friuli Venezia Giulia, si muove con visione e continuità per consolidare la nostra posizione nel cuore della logistica europea" ha dichiarato Antonio Gurrieri, attuale segretario generale e presidente in pectore dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico orientale.



Gurrieri: "L'Europa spazio di riferimento naturale del sistema Trieste-Monfalcone" Genova - Il porto di Trieste è il principale snodo logistico dell'Italia verso la Germania e l'Europa centro-orientale. Lo confermano i numeri, i collegamenti ferroviari attivi e la funzione strategica che lo scalo riveste sul piano commerciale ed energetico. E' la proposta che lo scalo giuliano nello stand collettivo coordinato dalla Regione Fvg con la Cciaa Venezia Giulia - Azienda Speciale Aries, ha presentato alla fiera Transport Logistic di Monaco di Baviera, come sistema integrato che "fa di Trieste un caso unico nel panorama nazionale". La fiera, che chiude oggi, è il più importante appuntamento internazionale su trasporti, logistica e intermodalità, biennale e sull'intero ecosistema globale della supply chain. Nel 2024, il porto ha movimentato 2.500 treni da e per la Germania, pari al 32% del traffico ferroviario complessivo, con principali direttrici Colonia (quasi 1.000 treni), Monaco (oltre 600) e Duisburg (400). Per il 2025, grazie all'attivazione da marzo di 7 nuovi collegamenti settimanali tra il terminal Hhla Plt Italy e Duisburg, si prevede un incremento a circa 2.800 treni complessivi con il mercato tedesco. Trieste svolge da sempre una funzione strategica anche sul piano energetico: attraverso l'oleodotto transalpino Tal viene rifornito l'intero fabbisogno petrolifero della Germania meridionale. Nel 2024 sono stati movimentati quasi 30 milioni di tonnellate di greggio verso i Länder Baviera e Baden-Württemberg. La fiera ha consolidato le relazioni industriali con la Germania, già ben radicate nel tessuto portuale giuliano. Tra i partner tedeschi nel porto figurano Hhla, azionista di maggioranza (75%) di Hhla Plt Italy coinvolta nello sviluppo del futuro Molo VIII, destinato a trasformare la capacità operativa del porto e rafforzarne l'assetto infrastrutturale, e Duisport (15% di Interporto di Trieste), interessata allo sviluppo retroportuale di Trieste. Il programma dello stand ha incluso anche un evento di

Il porto di Trieste riferimento per la Germania, 2.800 treni nel 2025

Gurrieri: "L'Europa spazio di riferimento naturale del sistema Trieste-Monfalcone" Genova - Il porto di Trieste è il principale snodo logistico dell'Italia verso la Germania e l'Europa centro-orientale. Lo confermano i numeri, i collegamenti ferroviari attivi e la funzione strategica che lo scalo riveste sul piano commerciale ed energetico. E' la proposta che lo scalo giuliano nello stand collettivo coordinato dalla Regione Fvg con la Cciaa Venezia Giulia - Azienda Speciale Aries, ha presentato alla fiera Transport Logistic di Monaco di Baviera, come sistema integrato che "fa di Trieste un caso unico nel panorama nazionale". La fiera, che chiude oggi, è il più importante appuntamento internazionale su trasporti, logistica e intermodalità, biennale e sull'intero ecosistema globale della supply chain. Nel 2024, il porto ha movimentato 2.500 treni da e per la Germania, pari al 32% del traffico ferroviario complessivo, con principali direttrici Colonia (quasi 1.000 treni), Monaco (oltre 600) e Duisburg (400). Per il 2025, grazie all'attivazione da marzo di 7 nuovi collegamenti settimanali tra il terminal Hhla Plt Italy e Duisburg, si prevede un incremento a circa 2.800 treni complessivi con il mercato tedesco. Trieste svolge da sempre una funzione strategica anche sul piano energetico: attraverso l'oleodotto transalpino Tal viene rifornito l'intero fabbisogno petrolifero della Germania meridionale. Nel 2024 sono stati movimentati quasi 30 milioni di tonnellate di greggio verso i Länder Baviera e Baden-Württemberg. La fiera ha consolidato le relazioni industriali con la Germania, già ben radicate nel tessuto portuale giuliano. Tra i partner tedeschi nel porto figurano Hhla, azionista di maggioranza (75%) di Hhla Plt Italy coinvolta nello sviluppo del futuro Molo VIII, destinato a trasformare la capacità operativa del porto e rafforzarne l'assetto infrastrutturale, e Duisport (15% di Interporto di Trieste), interessata allo sviluppo retroportuale di Trieste. Il programma dello stand ha incluso anche un evento di networking organizzato dai porti di Trieste e Monfalcone, con oltre 350 ospiti tra operatori internazionali, partner logistici e rappresentanti istituzionali. L'Authority giuliana era presente anche all'interno dello stand collettivo organizzato da Assoporti unitamente all'Agenzia Ice, dedicato alla promozione del sistema portuale italiano. "La nostra presenza alla Transport Logistic non è solo un momento espositivo, ma parte integrante di una strategia che guarda all'Europa come spazio naturale di riferimento. Il sistema Trieste-Monfalcone, insieme alla Regione Friuli Venezia Giulia, si muove con visione e continuità per consolidare la nostra posizione nel cuore della logistica europea" ha dichiarato Antonio Gurrieri, attuale segretario generale e presidente in pectore dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico orientale.



Gurrieri: "L'Europa spazio di riferimento naturale del sistema Trieste-Monfalcone" Genova - Il porto di Trieste è il principale snodo logistico dell'Italia verso la Germania e l'Europa centro-orientale. Lo confermano i numeri, i collegamenti ferroviari attivi e la funzione strategica che lo scalo riveste sul piano commerciale ed energetico. E' la proposta che lo scalo giuliano nello stand collettivo coordinato dalla Regione Fvg con la Cciaa Venezia Giulia - Azienda Speciale Aries, ha presentato alla fiera Transport Logistic di Monaco di Baviera, come sistema integrato che "fa di Trieste un caso unico nel panorama nazionale". La fiera, che chiude oggi, è il più importante appuntamento internazionale su trasporti, logistica e intermodalità, biennale e sull'intero ecosistema globale della supply chain. Nel 2024, il porto ha movimentato 2.500 treni da e per la Germania, pari al 32% del traffico ferroviario complessivo, con principali direttrici Colonia (quasi 1.000 treni), Monaco (oltre 600) e Duisburg (400). Per il 2025, grazie all'attivazione da marzo di 7 nuovi collegamenti settimanali tra il terminal Hhla Plt Italy e Duisburg, si prevede un incremento a circa 2.800 treni complessivi con il mercato tedesco. Trieste svolge da sempre una funzione strategica anche sul piano energetico: attraverso l'oleodotto transalpino Tal viene rifornito l'intero fabbisogno petrolifero della Germania meridionale. Nel 2024 sono stati movimentati quasi 30 milioni di tonnellate di greggio verso i Länder Baviera e Baden-Württemberg. La fiera ha consolidato le relazioni industriali con la Germania, già ben radicate nel tessuto portuale giuliano. Tra i partner tedeschi nel porto figurano Hhla, azionista di maggioranza (75%) di Hhla Plt Italy coinvolta nello sviluppo del futuro Molo VIII, destinato a trasformare la capacità operativa del porto e rafforzarne l'assetto infrastrutturale, e Duisport (15% di Interporto di Trieste), interessata allo sviluppo retroportuale di Trieste. Il programma dello stand ha incluso anche un evento di

The Medi Telegraph

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

Bilancio positivo a Monaco per il sistema logistico veneto

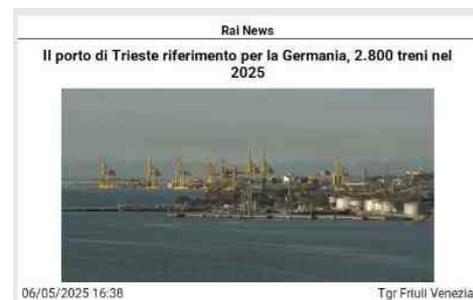
L'assessora De Berti: "28 milioni di tonnellate movimentate nel 2024 da porti, interporti e aeroporti" Genova - Bilancio positivo per la tre giorni al Transport Logistic di Monaco di Baviera, la fiera più importante a livello mondiale dedicata alla logistica e ai trasporti, che ha accolto ben 2.722 espositori provenienti da 73 nazioni e oltre 77.000 visitatori da oltre 130 paesi e regioni su una superficie di 150 mila metri quadrati. Cinque gli eventi andati in scena dal 2 al 4 giugno nello stand del Veneto Logistic System , che ha ospitato, con la Regione del Veneto, gli attori della logistica del territorio: i 4 Interporti di Verona, Padova, Rovigo e Portogruaro, l'Autorità di sistema portuale dell'Alto Adriatico settentrionale con i porti di Venezia e Chioggia, Cav, Infrastrutture Venete, Veneto Strade, Gruppo Save con gli aeroporti di Venezia, Verona e Treviso. "Desidero esprimere un grazie a tutti i gestori dei principali nodi logistici e corridoi stradali, ferroviari e di navigazione interna intervenuti a Monaco" ha commentato la vicepresidente della Regione e assessora alle Infrastrutture e Trasporti, Elisa De Berti . "Nella vetrina più importante del settore a livello internazionale, il Veneto si è presentato come un sistema integrato con i principali attori del Patto per lo Sviluppo del Sistema Logistico Veneto, portando al centro del dibattito numeri che parlano da soli. Nel 2024 i porti di Venezia e Chioggia hanno movimentato 25 milioni di tonnellate di merci all'anno, 600.000 passeggeri, 4.800 treni e 3.000 navi. I 4 interporti di Verona, Padova, Rovigo e Portogruaro hanno gestito complessivamente quasi 24.000 treni all'anno, più di 1 milione di teu e 2,7 milioni tonnellate di merci. Negli aeroporti del Polo Aeroportuale del Nord Est, Venezia, Treviso e Verona, sono stati oltre 18,3 milioni di passeggeri e 100.000 le tonnellate di merci movimentate. Per quanto riguarda, infine, le infrastrutture, si parla di una rete di 1.900 chilometri di strade regionali, 74 chilometri autostradali, 500 chilometri di vie navigabili, 223 dei quali Corridoi Ten-T".



Il porto di Trieste riferimento per la Germania, 2.800 treni nel 2025

Lo scalo giuliano alla fiera Transport Logistic di Monaco di Baviera, il più importante appuntamento internazionale su trasporti, logistica e intermodalità. Il porto di Trieste è il principale snodo logistico dell'Italia verso la Germania e l'Europa centro-orientale. Lo confermano i numeri, i collegamenti ferroviari attivi e la funzione strategica che lo scalo riveste sul piano commerciale ed energetico. È la proposta che lo scalo giuliano nello stand collettivo coordinato dalla Regione Fvg con la Ccisa Venezia Giulia - Azienda Speciale Aries, ha presentato alla fiera Transport Logistic di Monaco di Baviera, come sistema integrato che "fa di Trieste un caso unico nel panorama nazionale". La fiera è il più importante appuntamento internazionale su trasporti, logistica e intermodalità, biennale e sull'intero ecosistema globale della supply chain. Nel 2024, il porto ha movimentato 2.500 treni da e per la Germania, pari al 32% del traffico ferroviario complessivo, con principali direttrici Colonia (quasi 1.000 treni), Monaco (oltre 600) e Duisburg (400). Per il 2025, grazie all'attivazione da marzo di 7 nuovi collegamenti settimanali tra il terminal HHLA PLT Italy e Duisburg, si prevede un incremento a circa 2.800 treni complessivi

con il mercato tedesco. Trieste svolge da sempre una funzione strategica anche sul piano energetico: attraverso l'oleodotto transalpino TAL viene rifornito l'intero fabbisogno petrolifero della Germania meridionale. Nel 2024 sono state movimentate quasi 30 milioni di tonnellate di greggio verso i Länder Baviera e Baden-Württemberg. La fiera ha consolidato le relazioni industriali con la Germania, già ben radicate nel tessuto portuale giuliano. Tra i partner tedeschi nel porto figurano HHLA, azionista di maggioranza (75%) di HHLA PLT Italy coinvolta nello sviluppo del futuro Molo VIII, destinato a trasformare la capacità operativa del porto e rafforzarne l'assetto infrastrutturale, e Duisport (15% di Interporto di Trieste), interessata allo sviluppo retroportuale di Trieste. Il programma dello stand ha incluso anche un evento di networking organizzato dai porti di Trieste e Monfalcone, con oltre 350 ospiti tra operatori internazionali, partner logistici e rappresentanti istituzionali. L'Authority giuliana era presente anche all'interno dello stand collettivo organizzato da Assoporti unitamente all'Agenzia ICE, dedicato alla promozione del sistema portuale italiano. "La nostra presenza alla Transport Logistic non è solo un momento espositivo, ma parte integrante di una strategia che guarda all'Europa come spazio naturale di riferimento. Il sistema Trieste-Monfalcone, insieme alla Regione Friuli Venezia Giulia, si muove con visione e continuità per consolidare la nostra posizione nel cuore della logistica europea" ha dichiarato Antonio Gurrieri, ai vertici dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale.



Lo scalo giuliano alla fiera Transport Logistic di Monaco di Baviera, il più importante appuntamento internazionale su trasporti, logistica e intermodalità. Il porto di Trieste è il principale snodo logistico dell'Italia verso la Germania e l'Europa centro-orientale. Lo confermano i numeri, i collegamenti ferroviari attivi e la funzione strategica che lo scalo riveste sul piano commerciale ed energetico. È la proposta che lo scalo giuliano nello stand collettivo coordinato dalla Regione Fvg con la Ccisa Venezia Giulia - Azienda Speciale Aries, ha presentato alla fiera Transport Logistic di Monaco di Baviera, come sistema integrato che "fa di Trieste un caso unico nel panorama nazionale". La fiera è il più importante appuntamento internazionale su trasporti, logistica e intermodalità, biennale e sull'intero ecosistema globale della supply chain. Nel 2024, il porto ha movimentato 2.500 treni da e per la Germania, pari al 32% del traffico ferroviario complessivo, con principali direttrici Colonia (quasi 1.000 treni), Monaco (oltre 600) e Duisburg (400). Per il 2025, grazie all'attivazione da marzo di 7 nuovi collegamenti settimanali tra il terminal HHLA PLT Italy e Duisburg, si prevede un incremento a circa 2.800 treni complessivi con il mercato tedesco. Trieste svolge da sempre una funzione strategica anche sul piano energetico: attraverso l'oleodotto transalpino TAL viene rifornito l'intero fabbisogno petrolifero della Germania meridionale. Nel 2024 sono state movimentate quasi 30 milioni di tonnellate di greggio verso i Länder Baviera e Baden-Württemberg. La fiera ha consolidato le relazioni industriali con la Germania, già ben radicate nel tessuto portuale giuliano. Tra i partner tedeschi nel porto figurano HHLA, azionista di maggioranza (75%) di HHLA PLT Italy coinvolta nello sviluppo del futuro Molo VIII, destinato a trasformare la capacità operativa del porto e rafforzarne l'assetto infrastrutturale, e Duisport (15% di Interporto di Trieste), interessata allo sviluppo retroportuale di Trieste. Il programma dello stand ha

Porto Trieste riferimento per Germania, 2.800 treni nel 2025

Scalo giuliano alla fiera Transport Logistic di Monaco Nel 2024, il porto di Trieste ha movimentato 2.500 treni da e per la Germania, pari al 32% del traffico ferroviario complessivo, con principali direttrici Colonia (quasi 1.000 treni), Monaco (oltre 600) e Duisburg (400). Per il 2025, grazie all'attivazione da marzo di 7 nuovi collegamenti settimanali tra il terminal HHLA PLT Italy e Duisburg, si prevede un incremento a circa 2.800 treni complessivi con il mercato tedesco. Il porto di Trieste si conferma hub europeo e principale snodo logistico dell'Italia verso la Germania e l'Europa centro-orientale. Si è proposto così lo scalo giuliano alla Transport Logistic di Monaco di Baviera nello stand collettivo coordinato dalla Regione Fvg con la Cciaa Venezia Giulia. La fiera, che chiude oggi, è il più importante appuntamento internazionale su trasporti, logistica e intermodalità, biennale. Trieste svolge da sempre una funzione strategica anche sul piano energetico: attraverso l'oleodotto transalpino TAL viene rifornito l'intero fabbisogno petrolifero della Germania meridionale. Nel 2024 sono state movimentate quasi 30 milioni tonnellate verso i Länder Baviera e Baden-Württemberg. Inoltre, tra i partner tedeschi nel porto figurano HHLA, azionista di maggioranza (75%) di HHLA PLT Italy coinvolta nello sviluppo del futuro Molo VIII, e Duisport (15% di Interporto di Trieste), interessata allo sviluppo retroportuale di Trieste. La presenza a Monaco "è parte integrante di una strategia che guarda all'Europa come spazio naturale di riferimento. Il sistema Trieste-Monfalcone, con la Regione Fvg, si muove con visione per consolidare la nostra posizione nel cuore della logistica europea" dice Antonio Gurrieri ai vertici dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale.



Citta della Spezia

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

Adsp al Transport Logistic di Monaco con operatori e spedizionieri: "Presentati asset strategici e istaurati rapporti con potenziali nuovi clienti"

L'Autorità di sistema portuale del Mar ligure orientale ha partecipato al Transport Logistic 2025 di Monaco di Baviera, la più importante fiera biennale dedicata a logistica, intermodalità, trasporti, digitalizzazione, che si conclude oggi. "Alla manifestazione, si è consolidato il concetto di 'sinergia' tra Autorità di Sistema Portuale e operatori, grazie alla partecipazione di terminalisti dei porti di La Spezia e di Marina di Carrara: Tarros Group, Contship, FHP Holding Portuale, Gruppo Grendi Società Benefit, MDC Terminal - Dario Pericoli Group e, per la prima volta, anche l'operatore doganale Laghezza Customs & Logistics. La Spezia Container Terminal-Gruppo Contship era presente in questa occasione nello spazio di Eurogate", si legge in una nota diffusa dall'Adsp. "In un momento di complessità e dinamiche in continua evoluzione come quelle che il settore vive a livello nazionale e internazionale, queste occasioni rappresentano infatti l'opportunità per mettere in pratica gli effetti positivi che la sinergia e la visione comune di sviluppo del sistema portuale tra ente pubblico e operatori può portare - osservano ancora da Via del Molo - . Gli operatori del cluster portuale, infatti, oltre a incontrare partner e

potenziali nuovi clienti, hanno anche la possibilità di accrescere la conoscenza reciproca che è alla base di sinergie e modelli di collaborazione da cui trarre beneficio per creare valore aggiunto a lungo termine". Lo spazio dell'Adsp del Mar ligure orientale "è stato frequentato in questi giorni non solo dai rappresentanti di consolidate realtà tedesche, ma anche da operatori del nord Africa: Egitto, Libia e Algeria in primis, aree sempre più strategiche nello scenario globale dello shipping in cui i porti di La Spezia e Marina di Carrara potranno giocare un ruolo sempre più rilevante", comunicano ancora dall'Autorità di sistema. Nell'ambito degli eventi svoltisi presso lo stand, sono inoltre stati illustrati due progetti europei in cui è coinvolta l'Adsp, ovvero il progetto Meridian, cofinanziato con fondi Connecting Europe Facility, e Accessmile, cofinanziato con fondi Interreg Central Europe. Nello specifico, si è svolto il Meridian Multimodal Workshop, "in cui l'Adsp ha presentato gli sviluppi del proprio Port Community System relativo ai nuovi sviluppi dedicati all'autotrasporto ed al navettamento tra il porto della Spezia e il retroporto di Santo Stefano Magra", informano da Via del Molo. "Transport Logistic a Monaco rappresenta per noi la fiera per eccellenza a cui il nostro sistema portuale non può mancare - ha dichiarato il commissario straordinario dell'Adsp, Federica Montaresi -. Essere qui ci ha permesso in questi giorni di presentare, in un contesto internazionale, tutti i nostri asset strategici di sviluppo relativi a intermodalità, integrazione porto e retroporto e digitalizzazione che stiamo attuando come AdSP. Ci ha consentito, altresì, di istaurare, grazie alla presenza degli operatori portuali, rapporti con potenziali nuovi clienti per lo sviluppo dei traffici ma anche per nuove progettualità



L'Autorità di sistema portuale del Mar ligure orientale ha partecipato al Transport Logistic 2025 di Monaco di Baviera, la più importante fiera biennale dedicata a logistica, intermodalità, trasporti, digitalizzazione, che si conclude oggi. "Alla manifestazione, si è consolidato il concetto di 'sinergia' tra Autorità di Sistema Portuale e operatori, grazie alla partecipazione di terminalisti dei porti di La Spezia e di Marina di Carrara: Tarros Group, Contship, FHP Holding Portuale, Gruppo Grendi Società Benefit, MDC Terminal - Dario Pericoli Group e, per la prima volta, anche l'operatore doganale Laghezza Customs & Logistics. La Spezia Container Terminal-Gruppo Contship era presente in questa occasione nello spazio di Eurogate", si legge in una nota diffusa dall'Adsp. "In un momento di complessità e dinamiche in continua evoluzione come quelle che il settore vive a livello nazionale e internazionale, queste occasioni rappresentano infatti l'opportunità per mettere in pratica gli effetti positivi che la sinergia e la visione comune di sviluppo del sistema portuale tra ente pubblico e operatori può portare - osservano ancora da Via del Molo - . Gli operatori del cluster portuale, infatti, oltre a incontrare partner e potenziali nuovi clienti, hanno anche la possibilità di accrescere la conoscenza reciproca che è alla base di sinergie e modelli di collaborazione da cui trarre beneficio per creare valore aggiunto a lungo termine". Lo spazio dell'Adsp del Mar ligure orientale "è stato frequentato in questi giorni non solo dai rappresentanti di consolidate realtà tedesche, ma anche da operatori del nord Africa: Egitto, Libia e Algeria in primis, aree sempre più strategiche nello scenario globale dello shipping in cui i porti di La Spezia e Marina di Carrara potranno giocare un ruolo sempre più rilevante", comunicano ancora dall'Autorità di sistema. Nell'ambito degli eventi svoltisi presso lo stand, sono inoltre stati illustrati due progetti europei in cui è coinvolta l'Adsp, ovvero il progetto Meridian, cofinanziato con fondi Connecting Europe Facility, e Accessmile, cofinanziato con fondi Interreg Central Europe. Nello specifico, si è svolto il Meridian Multimodal Workshop, "in cui l'Adsp ha presentato gli sviluppi del proprio Port Community System relativo ai nuovi sviluppi dedicati all'autotrasporto ed al navettamento tra il porto della Spezia e il retroporto di Santo Stefano Magra", informano da Via del Molo. "Transport Logistic a Monaco rappresenta per noi la fiera per eccellenza a cui il nostro sistema portuale non può mancare - ha dichiarato il commissario straordinario dell'Adsp, Federica Montaresi -. Essere qui ci ha permesso in questi giorni di presentare, in un contesto internazionale, tutti i nostri asset strategici di sviluppo relativi a intermodalità, integrazione porto e retroporto e digitalizzazione che stiamo attuando come AdSP. Ci ha consentito, altresì, di istaurare, grazie alla presenza degli operatori portuali, rapporti con potenziali nuovi clienti per lo sviluppo dei traffici ma anche per nuove progettualità

Citta della Spezia

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

e iniziative. La formula vincente AdSP più operatori, a cui si sono aggiunti in questa occasione anche gli spedizionieri, rappresentati dal Gruppo Laghezza, si conferma essere strategica in eventi come questo, che ha il potere di valorizzare le sinergie e l'integrazione tra pubblico e privato".

Transport Logistic, il Porto di Trieste si conferma Hub Europeo

Monaco di Baviera - Il porto di Trieste è il principale snodo logistico dell'Italia verso la Germania e l'Europa centro-orientale. Lo confermano i numeri, i collegamenti ferroviari attivi e la funzione strategica che lo scalo riveste sul piano commerciale ed energetico. Transport Logistic, che si chiude oggi a Monaco di Baviera, è la più importante fiera internazionale dedicata ai trasporti, alla logistica e all'intermodalità, con cadenza biennale e una partecipazione che abbraccia l'intero ecosistema globale della supply chain. La presenza dello scalo giuliano, all'interno dello stand collettivo coordinato dalla Regione Friuli Venezia Giulia in collaborazione con la Camera di Commercio della Venezia Giulia - Azienda Speciale Aries, ha offerto l'occasione per presentare il sistema integrato che fa di Trieste un caso unico nel panorama nazionale. Nel 2024, il porto ha movimentato 2.500 treni da e per la Germania, pari al 32% del traffico ferroviario complessivo. Le principali direttrici riguardano Colonia (quasi 1.000 treni), Monaco (oltre 600) e Duisburg (400). Per il 2025, grazie all'attivazione da marzo di sette nuovi collegamenti settimanali tra il terminal HHLA PLT Italy e Duisburg, si prevede un incremento a circa 2.800 treni complessivi con il mercato tedesco. Trieste svolge da sempre una funzione strategica anche sul piano energetico: attraverso l'oleodotto transalpino TAL viene rifornito il 100% del fabbisogno petrolifero della Germania meridionale. Nel 2024 sono state movimentate quasi 30 milioni di tonnellate di greggio in direzione dei Länder Baviera e Baden-Württemberg. Lo stand ha accolto una folta rappresentanza del sistema logistico regionale, con la partecipazione congiunta di terminalisti, case di spedizione, operatori ferroviari e interporti. Tra le realtà presenti: Alpe Adria, HHLA PLT Italy, Trieste Marine Terminal, Samer Seaports & Terminals, Samer & Co. Shipping, Trieste Intermodal Maritime Terminal, Seadock, Interporto di Trieste, Associazione degli Spedizionieri del Porto di Trieste ASPT-ASTRA F.V.G., Adria Port, FHP Monfalcone, Francesco Parisi Casa di Spedizioni, Autamarocchi, T.EVA, insieme agli interporti di Gorizia-SDAG, Cervignano e Pordenone. La fiera ha offerto anche l'occasione per consolidare le relazioni industriali con la Germania, già ben radicate nel tessuto portuale del sistema che ruota attorno allo scalo giuliano. Tra i partner tedeschi attivi nel porto figurano HHLA, azionista di maggioranza (75%) di HHLA PLT Italy coinvolta nello sviluppo del futuro Molo VIII, destinato a trasformare la capacità operativa del porto e rafforzarne l'assetto infrastrutturale, e Duisport (15% di Interporto di Trieste), interessata in particolare allo sviluppo della dimensione retroportuale di Trieste. Il programma dello stand ha incluso anche un evento di networking organizzato dai porti di Trieste e Monfalcone, che ha riunito oltre 350 ospiti tra operatori internazionali, partner logistici e rappresentanti istituzionali. L'Authority giuliana era presente anche all'interno dello stand collettivo organizzato da Assoport



Monaco di Baviera - Il porto di Trieste è il principale snodo logistico dell'Italia verso la Germania e l'Europa centro-orientale. Lo confermano i numeri, i collegamenti ferroviari attivi e la funzione strategica che lo scalo riveste sul piano commerciale ed energetico. Transport Logistic, che si chiude oggi a Monaco di Baviera, è la più importante fiera internazionale dedicata ai trasporti, alla logistica e all'intermodalità, con cadenza biennale e una partecipazione che abbraccia l'intero ecosistema globale della supply chain. La presenza dello scalo giuliano, all'interno dello stand collettivo coordinato dalla Regione Friuli Venezia Giulia in collaborazione con la Camera di Commercio della Venezia Giulia - Azienda Speciale Aries, ha offerto l'occasione per presentare il sistema integrato che fa di Trieste un caso unico nel panorama nazionale. Nel 2024, il porto ha movimentato 2.500 treni da e per la Germania, pari al 32% del traffico ferroviario complessivo. Le principali direttrici riguardano Colonia (quasi 1.000 treni), Monaco (oltre 600) e Duisburg (400). Per il 2025, grazie all'attivazione da marzo di sette nuovi collegamenti settimanali tra il terminal HHLA PLT Italy e Duisburg, si prevede un incremento a circa 2.800 treni complessivi con il mercato tedesco. Trieste svolge da sempre una funzione strategica anche sul piano energetico: attraverso l'oleodotto transalpino TAL viene rifornito il 100% del fabbisogno petrolifero della Germania meridionale. Nel 2024 sono state movimentate quasi 30 milioni di tonnellate di greggio in direzione dei Länder Baviera e Baden-Württemberg. Lo stand ha accolto una folta rappresentanza del sistema logistico regionale, con la partecipazione congiunta di terminalisti, case di spedizione, operatori ferroviari e interporti. Tra le realtà presenti: Alpe Adria, HHLA PLT Italy, Trieste Marine Terminal, Samer Seaports & Terminals, Samer & Co. Shipping, Trieste Intermodal Maritime Terminal, Seadock, Interporto di Trieste, Associazione degli Spedizionieri del Porto di Trieste ASPT-ASTRA F.V.G., Adria Port, FHP Monfalcone, Francesco Parisi Casa di Spedizioni.

Sea Reporter

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

unitamente all'Agenzia ICE, dedicato alla promozione del sistema portuale italiano. " La nostra presenza alla Transport Logistic non è solo un momento espositivo, ma parte integrante di una strategia che guarda all'Europa come spazio naturale di riferimento. Il sistema Trieste-Monfalcone, insieme alla Regione Friuli Venezia Giulia, si muove con visione e continuità per consolidare la nostra posizione nel cuore della logistica europea " ha dichiarato Antonio Gurrieri, ai vertici dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale.

Il Nautilus

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

TRANSPORT LOGISTIC MONACO DI BAVIERA, PORTO DI TRIESTE SI CONFERMA HUB EUROPEO

Monaco di Baviera - Il porto di Trieste è il principale snodo logistico dell'Italia verso la Germania e l'Europa centro-orientale. Lo confermano i numeri, i collegamenti ferroviari attivi e la funzione strategica che lo scalo riveste sul piano commerciale ed energetico. Transport Logistic, che si chiude oggi a Monaco di Baviera, è la più importante fiera internazionale dedicata ai trasporti, alla logistica e all'intermodalità, con cadenza biennale e una partecipazione che abbraccia l'intero ecosistema globale della supply chain. La presenza dello scalo giuliano, all'interno dello stand collettivo coordinato dalla Regione Friuli Venezia Giulia in collaborazione con la Camera di Commercio della Venezia Giulia - Azienda Speciale Aries, ha offerto l'occasione per presentare il sistema integrato che fa di Trieste un caso unico nel panorama nazionale. Nel 2024, il porto ha movimentato 2.500 treni da e per la Germania, pari al 32% del traffico ferroviario complessivo. Le principali direttrici riguardano Colonia (quasi 1.000 treni), Monaco (oltre 600) e Duisburg (400). Per il 2025, grazie all'attivazione da marzo di sette nuovi collegamenti settimanali tra il terminal HHLA PLT Italy e Duisburg, si prevede un incremento a circa 2.800 treni complessivi con il mercato tedesco. Trieste svolge da sempre una funzione strategica anche sul piano energetico: attraverso l'oleodotto transalpino TAL viene rifornito il 100% del fabbisogno petrolifero della Germania meridionale. Nel 2024 sono state movimentate quasi 30 milioni di tonnellate di greggio in direzione dei Länder Baviera e Baden-Württemberg. Lo stand ha accolto una folta rappresentanza del sistema logistico regionale, con la partecipazione congiunta di terminalisti, case di spedizione, operatori ferroviari e interporti. Tra le realtà presenti: Alpe Adria, HHLA PLT Italy, Trieste Marine Terminal, Samer Seaports & Terminals, Samer & Co. Shipping, Trieste Intermodal Maritime Terminal, Seadock, Interporto di Trieste, Associazione degli Spedizionieri del Porto di Trieste ASPT-ASTRA F.V.G., Adria Port, FHP Monfalcone, Francesco Parisi Casa di Spedizioni, Autamarocchi, T.EVA, insieme agli interporti di Gorizia-SDAG, Cervignano e Pordenone. La fiera ha offerto anche l'occasione per consolidare le relazioni industriali con la Germania, già ben radicate nel tessuto portuale del sistema che ruota attorno allo scalo giuliano. Tra i partner tedeschi attivi nel porto figurano HHLA, azionista di maggioranza (75%) di HHLA PLT Italy coinvolta nello sviluppo del futuro Molo VIII, destinato a trasformare la capacità operativa del porto e rafforzarne l'assetto infrastrutturale, e Duisport (15% di Interporto di Trieste), interessata in particolare allo sviluppo della dimensione retroportuale di Trieste. Il programma dello stand ha incluso anche un evento di networking organizzato dai porti di Trieste e Monfalcone, che ha riunito oltre 350 ospiti tra operatori internazionali, partner logistici e rappresentanti istituzionali. L'Authority giuliana era presente anche all'interno dello stand collettivo organizzato da Assoport



Monaco di Baviera - Il porto di Trieste è il principale snodo logistico dell'Italia verso la Germania e l'Europa centro-orientale. Lo confermano i numeri, i collegamenti ferroviari attivi e la funzione strategica che lo scalo riveste sul piano commerciale ed energetico. Transport Logistic, che si chiude oggi a Monaco di Baviera, è la più importante fiera internazionale dedicata ai trasporti, alla logistica e all'intermodalità, con cadenza biennale e una partecipazione che abbraccia l'intero ecosistema globale della supply chain. La presenza dello scalo giuliano, all'interno dello stand collettivo coordinato dalla Regione Friuli Venezia Giulia in collaborazione con la Camera di Commercio della Venezia Giulia - Azienda Speciale Aries, ha offerto l'occasione per presentare il sistema integrato che fa di Trieste un caso unico nel panorama nazionale. Nel 2024, il porto ha movimentato 2.500 treni da e per la Germania, pari al 32% del traffico ferroviario complessivo. Le principali direttrici riguardano Colonia (quasi 1.000 treni), Monaco (oltre 600) e Duisburg (400). Per il 2025, grazie all'attivazione da marzo di sette nuovi collegamenti settimanali tra il terminal HHLA PLT Italy e Duisburg, si prevede un incremento a circa 2.800 treni complessivi con il mercato tedesco. Trieste svolge da sempre una funzione strategica anche sul piano energetico: attraverso l'oleodotto transalpino TAL viene rifornito il 100% del fabbisogno petrolifero della Germania meridionale. Nel 2024 sono state movimentate quasi 30 milioni di tonnellate di greggio in direzione dei Länder Baviera e Baden-Württemberg. Lo stand ha accolto una folta rappresentanza del sistema logistico regionale, con la partecipazione congiunta di terminalisti, case di spedizione, operatori ferroviari e interporti. Tra le realtà presenti: Alpe Adria, HHLA PLT Italy, Trieste Marine Terminal, Samer Seaports & Terminals, Samer & Co. Shipping, Trieste Intermodal Maritime Terminal, Seadock, Interporto di Trieste, Associazione degli Spedizionieri del Porto di Trieste ASPT-ASTRA F.V.G., Adria Port, FHP Monfalcone, Francesco Parisi Casa di Spedizioni, Autamarocchi, T.EVA, insieme agli interporti di Gorizia-SDAG, Cervignano e Pordenone. La fiera ha offerto anche l'occasione per consolidare le relazioni industriali con la Germania, già ben radicate nel tessuto portuale del sistema che ruota attorno allo scalo giuliano. Tra i partner tedeschi attivi nel porto figurano HHLA, azionista di maggioranza (75%) di HHLA PLT Italy coinvolta nello sviluppo del futuro Molo VIII, destinato a trasformare la capacità operativa del porto e rafforzarne l'assetto infrastrutturale, e Duisport (15% di Interporto di Trieste), interessata in particolare allo sviluppo della dimensione retroportuale di Trieste. Il programma dello stand ha incluso anche un evento di networking organizzato dai porti di Trieste e Monfalcone, che ha riunito oltre 350 ospiti tra operatori internazionali, partner logistici e rappresentanti istituzionali. L'Authority giuliana era presente anche all'interno dello stand collettivo organizzato da Assoport

Il Nautilus

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

unitamente all'Agenzia ICE, dedicato alla promozione del sistema portuale italiano. "La nostra presenza alla Transport Logistic non è solo un momento espositivo, ma parte integrante di una strategia che guarda all'Europa come spazio naturale di riferimento. Il sistema Trieste-Monfalcone, insieme alla Regione Friuli Venezia Giulia, si muove con visione e continuità per consolidare la nostra posizione nel cuore della logistica europea" ha dichiarato Antonio Gurrieri, ai vertici dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale.

Transport Logistic: Porto di Trieste si conferma hub europeo e primo mercato di riferimento per Germania

(FERPRESS) Trieste, 5 GIU Il porto di Trieste è il principale snodo logistico dell'Italia verso la Germania e l'Europa centro-orientale. Lo confermano i numeri, i collegamenti ferroviari attivi e la funzione strategica che lo scalo riveste sul piano commerciale ed energetico. Transport Logistic, che si chiude oggi a Monaco di Baviera, è la più importante fiera internazionale dedicata ai trasporti, alla logistica e all'intermodalità, con cadenza biennale e una partecipazione che abbraccia l'intero ecosistema globale della supply chain. La presenza dello scalo giuliano, all'interno dello stand collettivo coordinato dalla Regione Friuli Venezia Giulia in collaborazione con la Camera di Commercio della Venezia Giulia Azienda Speciale Aries, ha offerto l'occasione per presentare il sistema integrato che fa di Trieste un caso unico nel panorama nazionale. Nel 2024, il porto ha movimentato 2.500 treni da e per la Germania, pari al 32% del traffico ferroviario complessivo. Le principali direttrici riguardano Colonia (quasi 1.000 treni), Monaco (oltre 600) e Duisburg (400). Per il 2025, grazie all'attivazione da marzo di sette nuovi collegamenti settimanali tra il terminal HHLA PLT Italy e Duisburg, si prevede un incremento

a circa 2.800 treni complessivi con il mercato tedesco. Trieste svolge da sempre una funzione strategica anche sul piano energetico: attraverso l'oleodotto transalpino TAL viene rifornito il 100% del fabbisogno petrolifero della Germania meridionale. Nel 2024 sono state movimentate quasi 30 milioni di tonnellate di greggio in direzione dei Länder Baviera e Baden-Württemberg. Lo stand ha accolto una folta rappresentanza del sistema logistico regionale, con la partecipazione congiunta di terminalisti, case di spedizione, operatori ferroviari e interporti. Tra le realtà presenti: Alpe Adria, HHLA PLT Italy, Trieste Marine Terminal, Samer Seaports & Terminals, Samer & Co. Shipping, Trieste Intermodal Maritime Terminal, Seadock, Interporto di Trieste, Associazione degli Spedizionieri del Porto di Trieste ASPT-ASTRA F.V.G., Adria Port, FHP Monfalcone, Francesco Parisi Casa di Spedizioni, Autamarocchi, T.EVA, insieme agli interporti di Gorizia-SDAG, Cervignano e Pordenone. La fiera ha offerto anche l'occasione per consolidare le relazioni industriali con la Germania, già ben radicate nel tessuto portuale del sistema che ruota attorno allo scalo giuliano. Tra i partner tedeschi attivi nel porto figurano HHLA, azionista di maggioranza (75%) di HHLA PLT Italy coinvolta nello sviluppo del futuro Molo VIII, destinato a trasformare la capacità operativa del porto e rafforzarne l'assetto infrastrutturale, e Duisport (15% di Interporto di Trieste), interessata in particolare allo sviluppo della dimensione retroportuale di Trieste. Il programma dello stand ha incluso anche un evento di networking organizzato dai porti di Trieste e Monfalcone, che ha riunito oltre 350 ospiti tra operatori internazionali, partner logistici e rappresentanti istituzionali. L'Authority giuliana era presente anche all'interno dello stand collettivo organizzato da Assoport



FerPress

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

unitamente all'Agenzia ICE, dedicato alla promozione del sistema portuale italiano. La nostra presenza alla Transport Logistic non è solo un momento espositivo, ma parte integrante di una strategia che guarda all'Europa come spazio naturale di riferimento. Il sistema TriesteMonfalcone, insieme alla Regione Friuli Venezia Giulia, si muove con visione e continuità per consolidare la nostra posizione nel cuore della logistica europea ha dichiarato Antonio Gurrieri, ai vertici dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale.

CS 5.6.25 TRANSPORT LOGISTIC MONACO DI BAVIERA, PORTO DI TRIESTE SI CONFERMA HUB EUROPEO. GERMANIA PRIMO MERCATO DI RIFERIMENTO: OLTRE 2.800 TRENI PREVISTI NEL 2025. DA MARZO 7 NUOVI TRENI A SETTIMANA PER DUISBURG

(AGENPARL) - Thu 05 June 2025 COMUNICATO STAMPA TRANSPORT LOGISTIC MONACO DI BAVIERA, PORTO DI TRIESTE SI CONFERMA HUB EUROPEO GERMANIA PRIMO MERCATO DI RIFERIMENTO: OLTRE 2.800 TRENI NEL 2025 DA MARZO 7 NUOVI TRENI A SETTIMANA PER DUISBURG Monaco di Baviera, 5 giugno 2025 - Il porto di Trieste è il principale snodo logistico dell'Italia verso la Germania e l'Europa centro-orientale. Lo confermano i numeri, i collegamenti ferroviari attivi e la funzione strategica che lo scalo riveste sul piano commerciale ed energetico. Transport Logistic, che si chiude oggi a Monaco di Baviera, è la più importante fiera internazionale dedicata ai trasporti, alla logistica e all'intermodalità, con cadenza biennale e una partecipazione che abbraccia l'intero ecosistema globale della supply chain. La presenza dello scalo giuliano, all'interno dello stand collettivo coordinato dalla Regione Friuli Venezia Giulia in collaborazione con la Camera di Commercio della Venezia Giulia - Azienda Speciale Aries, ha offerto l'occasione per presentare il sistema integrato che fa di Trieste un caso unico nel panorama nazionale. Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito utilizza Akismet per ridurre lo spam. Scopri come vengono elaborati i dati derivati dai commenti.



Agenparl

CS 5.6.25 TRANSPORT LOGISTIC MONACO DI BAVIERA, PORTO DI TRIESTE SI CONFERMA HUB EUROPEO. GERMANIA PRIMO MERCATO DI RIFERIMENTO: OLTRE 2.800 TRENI PREVISTI NEL 2025. DA MARZO 7 NUOVI TRENI A SETTIMANA PER DUISBURG

06/05/2025 11:26

(AGENPARL) - Thu 05 June 2025 COMUNICATO STAMPA TRANSPORT LOGISTIC MONACO DI BAVIERA, PORTO DI TRIESTE SI CONFERMA HUB EUROPEO GERMANIA PRIMO MERCATO DI RIFERIMENTO: OLTRE 2.800 TRENI NEL 2025 DA MARZO 7 NUOVI TRENI A SETTIMANA PER DUISBURG Monaco di Baviera, 5 giugno 2025 - Il porto di Trieste è il principale snodo logistico dell'Italia verso la Germania e l'Europa centro-orientale. Lo confermano i numeri, i collegamenti ferroviari attivi e la funzione strategica che lo scalo riveste sul piano commerciale ed energetico. Transport Logistic, che si chiude oggi a Monaco di Baviera, è la più importante fiera internazionale dedicata ai trasporti, alla logistica e all'intermodalità, con cadenza biennale e una partecipazione che abbraccia l'intero ecosistema globale della supply chain. La presenza dello scalo giuliano, all'interno dello stand collettivo coordinato dalla Regione Friuli Venezia Giulia in collaborazione con la Camera di Commercio della Venezia Giulia - Azienda Speciale Aries, ha offerto l'occasione per presentare il sistema integrato che fa di Trieste un caso unico nel panorama nazionale. Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito utilizza Akismet per ridurre lo spam. Scopri come vengono elaborati i dati derivati dai commenti.

Il Resto del Carlino

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

ANCONA

Il piano sul porto alla Fiera logistica di Monaco

«Il porto di Ancona hub di collegamento del traffico commerciale tra il Mediterraneo orientale e quello occidentale attraverso lo sviluppo del corridoio trasversale». L'Autorità di sistema portuale (Adsp) del mare Adriatico centrale ha presentato alla Transport Logistic Fair di Monaco, la principale fiera internazionale della logistica, il programma di miglioramento e potenziamento delle infrastrutture dello scalo. Un «percorso che si sta realizzando - sottolinea l'Authority - per cogliere le opportunità derivate dall'essere il ponte di collegamento strategico sulla direttrice fra la Turchia e la Spagna».



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

Alla fiera della logistica i lavori per le banchine e le strategie

Ancona porta d'oriente a Monaco «Nel 2024 un milione di passeggeri»

Lo scalo di Ancona porta d'Europa verso l'oriente e hub di collegamento del traffico commerciale nel Mediterraneo. L'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale ha presentato alla Transport Logistic Fair di Monaco, la principale fiera internazionale della logistica, il programma di miglioramento e potenziamento delle infrastrutture del porto dorico. La kermesse tedesca è stata l'occasione per l'AP e il suo presidente, Vincenzo Garofalo, per fare chiarezza sulle strategie di sviluppo dell'immediato futuro. Il potenziamento delle banchine 19-21 sarà concluso entro settembre 2025 per realizzare un nuovo terminal traghetti; la costruzione della banchina 27 sta rispettando le tempistiche previste e il cantiere dovrebbe terminare nel 2029. È prossima l'uscita del bando di gara per il dragaggio delle banchine commerciali, i cui lavori dovrebbero essere avviati nei primi mesi del 2026 e concludersi nel medesimo anno. In avvio anche i lavori per l'infrastruttura di cold-ironing per l'elettificazione delle banchine traghetti del porto. Il futuro del porto di Ancona è stato presentato illustrando le caratteristiche della Penisola, destinate ad

accogliere il traffico traghetti Ro-Ro e Ro-Pax, con la conseguente riconfigurazione delle attività nel porto storico di Ancona: «Ancona svolge un ruolo primario in Adriatico per i traffici marittimi _ si legge in una nota diffusa dalla Port Authority _

Nel 2024, i passeggeri sono stati più di 927 mila, grazie alle linee di collegamento dei traghetti con Grecia, Croazia, Albania, e Montenegro in estate, più di 100 mila i crocieristi. Il traffico merci è stato di 9,5 milioni di tonnellate. Uno scalo polifunzionale su cui l'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale sta investendo per valorizzare tutti i settori produttivi presenti».



Transport Logistic: Trieste si conferma hub europeo per Germania e Centro-Est Europa

MONACO DI BAVIERA Il Porto di Trieste rafforza la sua centralità nella logistica europea e si conferma primo hub italiano verso la Germania e i Paesi dell'Europa centro-orientale. A testimoniarlo sono i dati presentati in occasione di Transport Logistic, la più importante fiera internazionale dedicata al settore, che si è conclusa a Monaco di Baviera. Nel 2024 dallo scalo giuliano sono partiti e arrivati 2.500 treni diretti in Germania, pari al 32% dell'intero traffico ferroviario del porto. Le principali destinazioni: Colonia (quasi 1.000 treni), Monaco (oltre 600) e Duisburg (400). Il 2025 vedrà un ulteriore balzo in avanti grazie all'attivazione, dallo scorso marzo, di sette nuovi collegamenti settimanali tra il terminal HHLA PLT Italy e Duisburg, con una previsione di 2.800 treni annui sul solo asse tedesco. Trieste, però, è molto più di un nodo ferroviario. È anche un'infrastruttura energetica di primaria importanza per l'Europa. Attraverso l'oleodotto TAL, lo scalo rifornisce il 100% del fabbisogno petrolifero della Germania meridionale. Nel 2024 sono stati movimentati quasi 30 milioni di tonnellate di greggio verso i Länder di Baviera e Baden-Württemberg. La partecipazione del porto alla fiera è avvenuta all'interno dello stand collettivo coordinato dalla Regione Friuli Venezia Giulia, in sinergia con la Camera di Commercio Venezia Giulia Aries. Insieme all'Autorità di Sistema Portuale, era presente una folta rappresentanza dell'ecosistema logistico regionale, tra cui operatori ferroviari, spedizionieri, interporti e terminalisti. Oltre a HHLA PLT Italy, figurano Alpe Adria, Trieste Marine Terminal, Samer & Co. Shipping, FHP Monfalcone, Interporto di Trieste, e molti altri protagonisti del sistema. La presenza tedesca nel porto giuliano è tutt'altro che marginale: HHLA (75%) guida lo sviluppo di HHLA PLT Italy e del futuro Molo VIII, destinato a potenziare significativamente le capacità operative dello scalo, mentre Duisport, con una quota del 15% in Interporto di Trieste, è coinvolta nello sviluppo della componente retroportuale. Durante la fiera si è svolto anche un importante evento di networking organizzato dai porti di Trieste e Monfalcone, che ha richiamato oltre 350 operatori internazionali, stakeholder logistici e rappresentanti istituzionali. La nostra partecipazione a Transport Logistic ha dichiarato Antonio Gurrieri, già segretario generale dell'AdSp e attualmente proposto dal MIT come prossimo presidente non è solo un momento espositivo, ma parte di una strategia di lungo periodo. Il sistema TriesteMonfalcone guarda all'Europa come proprio spazio naturale di sviluppo, e lo fa con visione e continuità, rafforzando anno dopo anno la nostra posizione nel cuore della logistica continentale.



Transport Logistic: il porto della Spezia punta su sinergie e innovazione

MONACO DI BAVIERA L'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Orientale ha rinnovato anche quest'anno la sua presenza alla Transport Logistic di Monaco di Baviera, la più importante fiera internazionale dedicata a logistica, intermodalità e digitalizzazione. Una partecipazione che ha ribadito la strategia vincente dell'ente guidato dal Commissario Straordinario Federica Montaresi : presentarsi in squadra con gli operatori portuali per valorizzare investimenti, progetti e integrazione tra porto e retroporto. Abbiamo riproposto la formula AdSP + operatori ha sottolineato Montaresi che si conferma strategica per rafforzare il nostro posizionamento nei contesti internazionali e per promuovere sinergie tra pubblico e privato, pilastro fondamentale per creare valore aggiunto nel lungo periodo. Le Socie 100.000,00 interamente versati Accanto all'AdSp, hanno partecipato numerose realtà dei porti di La Spezia e Marina di Carrara: Tarros Group, Contship, FHP Holding Portuale, Gruppo Grendi Società Benefit, MDC Terminal Dario Perioli Group, oltre allo spedizioniere Laghezza Customs & Logistics, presente per la prima volta a Monaco. La Spezia Container Terminal Gruppo Contship ha invece preso parte all'evento all'interno dello spazio espositivo di Eurogate. In un momento di forte trasformazione per la logistica globale, la fiera ha rappresentato un'opportunità concreta per consolidare relazioni industriali e sviluppare nuove collaborazioni, non solo con operatori europei ma anche con interlocutori provenienti da aree strategiche del Nord Africa Egitto, Libia e Algeria dove i porti liguri potrebbero rafforzare il proprio ruolo nello scacchiere mediterraneo. Lo stand dell'AdSp ha anche ospitato un importante momento di confronto tecnico con la presentazione di due progetti europei: MERIDIAN, cofinanziato dal programma Connecting Europe Facility, e ACCESSMILE, sostenuto dal programma Interreg Central Europe. Particolare attenzione è stata riservata al MERIDIAN Multimodal Workshop, in cui sono stati illustrati gli sviluppi del Port Community System, con un focus sull'integrazione dei flussi tra il porto di La Spezia e il retroporto di Santo Stefano Magra, soprattutto per quanto riguarda l'autotrasporto e le navette ferroviarie. Essere presenti a Monaco ha aggiunto Montaresi ci ha consentito di illustrare a un pubblico internazionale i nostri asset strategici legati all'intermodalità, alla digitalizzazione e al sistema porto-retroporto, ma anche di avviare nuovi contatti commerciali e progettuali. La presenza congiunta di AdSP e operatori, a cui si sono aggiunti quest'anno anche gli spedizionieri, dimostra quanto l'integrazione tra pubblico e privato sia oggi la chiave per affrontare le sfide del mercato. Una visione condivisa che conferma La Spezia e Marina di Carrara come nodi dinamici di un sistema portuale sempre più integrato, innovativo e proiettato verso lo scenario internazionale.



Transport Logistic, Porti del Tirreno Centrale protagonisti a Monaco

MONACO DI BAVIERA L'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Centrale ha rappresentato con forza i porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia alla Transport Logistic 2025 di Monaco di Baviera, uno dei principali eventi internazionali dedicati alla logistica, ai trasporti e alla mobilità integrata. Presenti all'interno del padiglione Italia, insieme ad Assoport, i porti campani hanno portato in Europa la testimonianza di un territorio in rapida trasformazione e crescita. I traffici dei porti campani stanno aumentando, valorizzando sempre di più il ruolo del sistema portuale nel Mediterraneo, ha dichiarato Andrea Annunziata, commissario straordinario dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale. Per questo partecipiamo a eventi internazionali come Monaco: sono occasioni essenziali per promuovere la nostra offerta logistica e dialogare con tutti gli attori della supply chain globale. Secondo Annunziata, la presenza a Monaco testimonia la credibilità internazionale che i porti del Sud Italia stanno conquistando grazie a un mix di investimenti infrastrutturali, riforme strutturali e nuove politiche industriali. Stiamo percorrendo una strada possibile ha aggiunto anche grazie al piano di riforme del MIT, che ha avuto il merito di mettere in rete tutti i soggetti del settore logistico, pubblici e privati, intorno a un obiettivo comune: ottimizzare tempi, risorse e risultati. Un ruolo centrale lo ha giocato il Pnrr, con infrastrutture già realizzate e in parte consegnate in anticipo sui tempi previsti. Questo ci consente di presentarci agli appuntamenti globali con progetti concreti, ha spiegato il commissario, sottolineando anche l'effetto positivo della ZES Unica. Oggi gli imprenditori che in passato avevano spostato altrove i propri investimenti stanno tornando: la semplificazione burocratica e la presenza di una filiera logistica solida rendono il Sud una piattaforma competitiva per l'industria. Anche la digitalizzazione e l'allineamento agli obiettivi europei in termini di sostenibilità ambientale e innovazione sono stati evidenziati come fattori chiave del cambiamento in corso. Sfide che sembravano lontane o complesse come la digitalizzazione o l'interconnessione tra i porti oggi sono realtà operative, ha concluso Annunziata. Il modello Napoli, inserito nella più ampia strategia del Sud e del sistema Paese, è oggi uno degli asset su cui l'Italia può contare per consolidare la propria centralità logistica nel Mediterraneo. La partecipazione alla Transport Logistic 2025 ha rappresentato quindi non solo una vetrina, ma anche un banco di prova per la nuova identità competitiva dei porti del Tirreno Centrale, pronti a raccogliere la sfida del commercio globale con strumenti concreti, una governance rinnovata e una visione condivisa.



Il Secolo XIX

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

Il direttore Liguori: «Commissari e presidenti in scadenza lavorano nell'indeterminatezza: ora bisogna andare avanti»

Stallo porti, l'avviso del ministero

IL CASO Alberto Quarati INVIATO A MONACO DI BAVIERA «Bisogna andare avanti».

All'incontro organizzato da Assoporti al Transport Logistic di Monaco il direttore generale Porti e intermodalità del ministero dei Trasporti, Donato Liguori, lo dice dopo una lunga serie di premesse, ma il messaggio alle Camere alla fine è recapitato. Bisogna andare avanti e, parrebbe sottinteso, superare le tensioni politiche interne soprattutto alla maggioranza (vedi articolo a fianco) per chiudere una volta per tutte la partita sulle nomine dei presidenti dei porti. La situazione è scivolosa, perché trattandosi di un conflitto tra forze di governo, il ministero non può nemmeno esercitare il diritto che gli spetterebbe, e cioè - passato un mese dalle designazioni - nominare i presidenti scavalcando il passaggio al Parlamento che, va ricordato, ha un potere unicamente consultivo.

L'assist a Liguori viene servito tra l'altro da Massimo Deiana, presidente dei porti sardi in scadenza il 17 luglio come Pasqualino Monti a Palermo («il mio mandato ha l'attesa di vita di uno yogurt...») e che sarebbe in manovra per sostenere la candidatura del segretario generale Natale Diten, opposto a Federica Montaresi, nome guardato con favore dalla Regione a guida Cinque Stelle.

«Ho un grande senso delle regole democratiche - dice Liguori -. Oggi il sistema di elezione dei presidenti dei porti ha necessità che una serie di soggetti abbiano parte nel percorso di nomina. Questo percorso può provocare ritardi, detto tra virgolette, in procedure che paiono semplici, ma che a volte non lo sono».

Il dirigente ricorda i pazienti incontri del viceministro ai Trasporti, Edoardo Rixi, nei vari porti italiani, proprio per produrre i nomi migliori.

«Le Camere adesso stanno svolgendo democraticamente il loro confronto, sarei irrispettoso se mi esprimessi sui tempi. Tuttavia, pensiamo alla situazione degli attuali commissari e presidenti (su 16 enti, 12 sono scaduti e due scadono il mese prossimo ndr) che continuano a lavorare non solo sapendo di essere arrivati alla fine, ma avendo già il designato alla porta». Ecco perché «bisogna andare avanti».

Per rispetto di chi nell'indeterminatezza non mette comunque i remi in barca e continua a lavorare: «Sono questi i veri anticorpi dello Stato» è la valutazione di Liguori, che fa riferimento alle ultime decisioni importanti prese dai commissari liguri, Massimo Seno per Genova-Savona (che ha firmato l'atto per l'ingresso di 100 nuovi camalli nella Compagnia unica, favorendone il turnover) e Montaresi per La Spezia-Carrara (con la firma dell'atto di sottomissione per l'ampliamento del Terminal del Golfo). Il segnale del ministero arriva dopo l'appello degli imprenditori portuali e insieme all'avviso della



Il Secolo XIX

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

Filt Cgil: «Siamo pronti a mobilitare l'intero settore - dicono infatti dal sindacato - se continuerà questo indirizzo dove può prevalere la distribuzione degli incarichi, non tenendo in considerazione le competenze dei futuri presidenti».

Adesso la tempesta perfetta pare davvero alle porte.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il Secolo XIX

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

Lo studio presentato al Monaco: con il Terzo valico costi di trasporto abbattuti di un terzo **Container, riparte il treno del Nord: Genova-Stoccarda, ma dopo l'estate**

IL CASO Alberto Quarati INVIATO A MONACO DI BAVIERA | Il porto di Genova rilancia il servizio via treno con Stoccarda, che sarà effettuato con una diramazione da Domodossola dell'attuale linea merci tra Pra' e Basilea. Il servizio partirà dopo l'estate, una volta conclusi i diversi cantieri programmati in agosto dalla Rete ferroviaria italiana.

Ad annunciarlo alla fiera Transport Logistic di Monaco è Curzio Boaretto, direttore generale e operativo per l'Italia della Cargo Beamer, gruppo ferroviario e logistico tedesco che gestisce tra le altre cose il terminal alla base del Sempione, in occasione dell'incontro organizzato a Monaco dall'Autorità di sistema portuale di Genova e Savona. «Si tratta di un trasbordo effettuato a Domodossola dai treni che da Pra' sono diretti a Basilea - spiega il manager -. Lì saranno caricati sul nostro treno che li porterà al terminal di Stoccarda. Dovremmo partire con sei-otto pezzi alla settimana: è un progetto che abbiamo iniziato già un anno mezzo fa, che poi abbiamo dovuto rallentare per via dei lavori sulle infrastrutture. Adesso siamo pronti a ripartire.

Allo stesso incontro Enrico Pastori, partner della società di consulenza Trt, ha presentato una quantificazione dei costi a container in importazione dal porto di Genova verso l'Europa Centrale, facendo la differenza tra oggi (a infrastrutture ancora in costruzione) e un domani quando le opere saranno finite. In tutti i casi, come è ovvio, il grande nodo è il Terzo valico e la ferrovia sino a Milano, lungo la quale non possono correre i treni da 750 metri, quelli che rendono il trasporto su ferro realmente competitivo. Ma verso il Nord, ci sono altri importanti interventi che devono ancora essere effettuati: sicché se oggi tra Genova e Basilea via San Gottardo occorrono 333 dollari a teu, col Terzo Valico completato e il terzo binario tra Gubiasco Bellinzona il costo può scendere a 230 dollari (-31%), portando il costo del trasporto da Shanghai a Basilea del container (via Suez e ai noli marittimi attuali) sotto i 1.000 dollari, contro gli oltre 1.200 necessari per il passaggio dai porti del Nord Europa. Costa 333 dollari a teu anche il trasporto Genova-Basilea via Novara-Sempione, che diventerebbero 230 con la possibilità di portare i treni da 750 metri da Genova a Domodossola e con il completamento del terzo binario nel Tunnel del Lötschberg e portando anche in questo caso il costo complessivo del trasporto da Shanghai sotto i 1.000 dollari. Genova-Stoccarda oggi costa 426 dollari: ma con treni da 750 metri da Genova a Oleggio, il terzo binario Gubiasco-Bellinzona, il raddoppio della ferrovia Basilea-Offenburg e il secondo binario a Rastatt, il prezzo scenderebbe a 285 dollari (-33%), portando intorno ai 1.100 dollari il trasporto complessivo da Shanghai.



IL CONVEGNO ANCONA

Il porto dorico come nuovo hub del Mediterraneo

Il porto di Ancona hub di collegamento del traffico commerciale tra il Mediterraneo orientale e quello occidentale attraverso lo sviluppo del corridoio trasversale. L'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale ha presentato alla Transport Logistic Fair di Monaco, la principale fiera internazionale della logistica, il programma di miglioramento e potenziamento delle infrastrutture dello scalo.

«Il porto di Ancona è al servizio dello sviluppo dell'economia dello scalo e del territorio, player internazionale dei traffici marittimi - ha detto Vincenzo Garofalo, Presidente dell'Authority -. Il programma di investimenti che stiamo portando avanti, che punta su competitività, innovazione, sostenibilità, va in questa direzione, con l'obiettivo di essere uno scalo moderno, partner nella crescita delle regioni del Centro Italia».



Il porto di Genova rilancia il treno merci per Stoccarda

Genova-Stoccarda oggi costa 426 dollari: ma con treni da 750 metri da Genova a Oleggio, il terzo binario Gubiasco-Bellinzona, il raddoppio della ferrovia Basilea-Offenburg e il secondo binario a Rastatt, il prezzo scenderebbe a 285 dollari Monaco - Il porto di Genova rilancia il servizio via treno con Stoccarda, che sarà effettuato con una diramazione da Domodossola dell'attuale linea merci tra Pra' e Basilea. Il servizio partirà dopo l'estate, una volta conclusi i diversi cantieri programmati in agosto dalla Rete ferroviaria italiana. Ad annunciarlo alla fiera Transport Logistic di Monaco è Curzio Boaretto, direttore generale e operativo per l'Italia della Cargo Beamer, gruppo ferroviario e logistico tedesco che gestisce tra le altre cose il terminal alla base del Sempione, in occasione dell'incontro organizzato a Monaco dall'Autorità di sistema portuale di Genova e Savona. «Si tratta di un trasbordo effettuato a Domodossola dai treni che da Pra' sono diretti a Basilea - spiega il manager -. Lì saranno caricati sul nostro treno che li porterà al terminal di Stoccarda. Dovremmo partire con sei-otto pezzi alla settimana: è un progetto che abbiamo iniziato già un anno mezzo fa, che poi abbiamo dovuto rallentare per via dei lavori sulle infrastrutture. Adesso siamo pronti a ripartire. Allo stesso incontro Enrico Pastori, partner della società di consulenza Trt, ha presentato una quantificazione dei costi a container in importazione dal porto di Genova verso l'Europa Centrale, facendo la differenza tra oggi (a infrastrutture ancora in costruzione) e un domani quando le opere saranno finite. In tutti i casi, come è ovvio, il grande nodo è il Terzo valico e la ferrovia sino a Milano, lungo la quale non possono correre i treni da 750 metri, quelli che rendono il trasporto su ferro realmente competitivo. Ma verso il Nord, ci sono altri importanti interventi che devono ancora essere effettuati: sicché se oggi tra Genova e Basilea via San Gottardo occorrono 333 dollari a teu, col Terzo Valico completato e il terzo binario tra Gubiasco Bellinzona il costo può scendere a 230 dollari (-31%), portando il costo del trasporto da Shanghai a Basilea del container (via Suez e ai noli marittimi attuali) sotto i 1.000 dollari, contro gli oltre 1.200 necessari per il passaggio dai porti del Nord Europa. Costa 333 dollari a teu anche il trasporto Genova-Basilea via Novara-Sempione, che diventerebbero 230 con la possibilità di portare i treni da 750 metri da Genova a Domodossola e con il completamento del terzo binario nel Tunnel del Lötschberg e portando anche in questo caso il costo complessivo del trasporto da Shanghai sotto i 1.000 dollari. Genova-Stoccarda oggi costa 426 dollari: ma con treni da 750 metri da Genova a Oleggio, il terzo binario Gubiasco-Bellinzona, il raddoppio della ferrovia Basilea-Offenburg e il secondo binario a Rastatt, il prezzo scenderebbe a 285 dollari (-33%), portando intorno ai 1.100 dollari il trasporto complessivo da Shanghai.



Genova-Stoccarda oggi costa 426 dollari: ma con treni da 750 metri da Genova a Oleggio, il terzo binario Gubiasco-Bellinzona, il raddoppio della ferrovia Basilea-Offenburg e il secondo binario a Rastatt, il prezzo scenderebbe a 285 dollari Monaco - Il porto di Genova rilancia il servizio via treno con Stoccarda, che sarà effettuato con una diramazione da Domodossola dell'attuale linea merci tra Pra' e Basilea. Il servizio partirà dopo l'estate, una volta conclusi i diversi cantieri programmati in agosto dalla Rete ferroviaria italiana. Ad annunciarlo alla fiera Transport Logistic di Monaco è Curzio Boaretto, direttore generale e operativo per l'Italia della Cargo Beamer, gruppo ferroviario e logistico tedesco che gestisce tra le altre cose il terminal alla base del Sempione, in occasione dell'incontro organizzato a Monaco dall'Autorità di sistema portuale di Genova e Savona. «Si tratta di un trasbordo effettuato a Domodossola dai treni che da Pra' sono diretti a Basilea - spiega il manager -. Lì saranno caricati sul nostro treno che li porterà al terminal di Stoccarda. Dovremmo partire con sei-otto pezzi alla settimana: è un progetto che abbiamo iniziato già un anno mezzo fa, che poi abbiamo dovuto rallentare per via dei lavori sulle infrastrutture. Adesso siamo pronti a ripartire. Allo stesso incontro Enrico Pastori, partner della società di consulenza Trt, ha presentato una quantificazione dei costi a container in importazione dal porto di Genova verso l'Europa Centrale, facendo la differenza tra oggi (a infrastrutture ancora in costruzione) e un domani quando le opere saranno finite. In tutti i casi, come è ovvio, il grande nodo è il Terzo valico e la ferrovia sino a Milano, lungo la quale non possono correre i treni da 750 metri, quelli che rendono il trasporto su ferro realmente competitivo. Ma verso il Nord, ci sono altri importanti interventi che devono ancora essere effettuati: sicché se oggi tra Genova e Basilea via San Gottardo occorrono 333 dollari a teu, col Terzo Valico completato e il terzo binario tra Gubiasco Bellinzona il costo può scendere a 230 dollari (-31%), portando il costo

Il Secolo XIX

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

La compagnia aerea tedesca, che controlla quella italiana, aumenterà la capacità del 20%

Lufthansa, decolla il cargo con Ita Da Fiumicino rotta sul Sud America

A. QUA. MONACO DI BAVIERA Cargo aereo sempre più protagonista di Transport Logistic di Monaco di Baviera, la maggiore fiera europea del settore. E quest'anno, col passaggio di Ita Airways sotto la Lufthansa, i riflettori sono puntati sull'Italia. Il vettore tedesco ha infatti recentemente annunciato che commercializzerà e gestirà la capacità cargo di Ita, estendendo così la sua rete e dando all'aeroporto di Roma un ruolo centrale.

In occasione della fiera di Monaco, sono state quindi rese note le date dei primi voli Ita Cargo targati Lufthansa, a partire da 116 giugno con partenze da San Paolo, Rio de Janeiro e Buenos Aires per Roma. «Questo - spiega Ashwin Bhat, amministratore delegato della Lufthansa Cargo - consentirà collegamenti merci da e per l'Europa più flessibili, rafforzando la nostra capacità di supportare il commercio globale attraverso una maggiore portata e tempi di transito più brevi». Previa approvazione delle autorità competenti, Lufthansa Cargo assumerà gradualmente la commercializzazione dell'intera rete cargo continentale e intercontinentale della Ita Airways. Questa cooperazione aumenterà la capacità globale del vettore cargo tedesco di quasi il 20%, il che corrisponde a un'espansione teorica della sua flotta di tre aerei cargo.

CARGO COMMUNITY «Abbiamo visto la capacità della Lufthansa di rilanciare i vettori aerei senza snaturarne l'identità. Penso ad esempio al caso della Swiss Air Lines: credo che anche in questo caso e nel segmento cargo il gruppo tedesco seguirà la stessa filosofia» commenta Alessandro Albertini, presidente dell'Anama, l'associazione italiana degli spedizionieri aerei, che martedì ha lanciato uno studio sulla misurazione delle performance delle comunità aeroportuali, da cui l'Italia ne esce positivamente: «Nel nostro Paese abbiamo una Carta dei Servizi spiega Albertini - che è determinata da un ente governativo, e questo è un caso unico in Europa, dove sono invece i singoli stakeholders a darsi il regolamento.

Si tratta sicuramente di un valore aggiunto al sistema Italia, che però dovremmo riuscire a vendere un po' meglio rispetto a quanto stiamo facendo adesso. Tra l'altro è veramente il frutto di un lavoro di anni con l'Enac, per fare un documento che veramente comprendesse tutto il ciclo del trasporto, visto che sei anni fa le misurazioni si concludevano in due pagine che tenevano conto del solo ciclo della merce all'interno dell'aeroporto. Oggi invece, su nostra pressione, viene considerato anche tutto il perimetro della logistica esterna a queste strutture» rendendo questo settore il meglio monitorato - e quindi trasparente - d'Europa.

® RIPRODUZIONE RISERVATA.



Shipping Italy

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

"Dovrà restare indipendente": i paletti per la vendita di Interporto Padova illustrati da Greco e Tosetto

Economia Monaco (Germania) - "Non mettiamo a gara un gioiello, lo vogliamo internazionalizzare". In questa frase pronunciata dal direttore generale Roberto Tosetto è racchiuso il senso dell'operazione che vede Interporto Padova scorporare l'attività terminalistica (dal resto del business relativo all'immobiliare logistico) per trovare un nuovo azionista interessato a rilevarne il 70% al fine di sviluppare ulteriormente [] di Nicola Capuzzo Monaco (Germania) - "Non mettiamo a gara un gioiello, lo vogliamo internazionalizzare". In questa frase pronunciata dal direttore generale Roberto Tosetto è racchiuso il senso dell'operazione che vede Interporto Padova

scorporare l'attività terminalistica (dal resto del business relativo all'immobiliare logistico) per trovare un nuovo azionista interessato a rilevarne il 70% al fine di sviluppare ulteriormente il traffico ferroviario. La procedura volta ad attrarre manifestazioni d'interesse è stata già avviata ma il presidente Luciano Greco, durante la fiera Transport Logistic di Monaco, ha convocato gli operatori (fra i presenti c'erano Cma Cgm, FuoriMuro - Metrocargo, Rail Traction Company, Logtainer ma anche altri si sono già fatti avanti fra cui Contship Italia) per

illustrare i dettagli del disciplinare di gara che è stato elaborato. "Fino a fine giugno gli operatori potranno accreditarsi ed entrare nella data room, mentre ci sarà tempo fino a settembre per formulare i progetti da presentare" ha spiegato Greco. Tecnicamente verrà creata da Interporto Padova una newco alla quale saranno conferite le attività terminalistiche e di cui il 70% verrà appunto messo sul mercato. Il prezzo base è di 60 milioni di euro con possibilità di rialzi; il criterio di base per l'aggiudicazione è quello dell'offerta economicamente più vantaggiosa ma "in realtà - ha sottolineato sempre il presidente - l'offerta economica vale solo il 20% della valutazione complessiva. Il 40% riguarda la relazione tecnica e quindi fattori come la credibilità dei soggetti interessati, il network internazionale che possono vantare, la capacità attuale di fare treni merci su Padova e quella futura di portare nuove relazioni". Esiste (ed è vista di buon occhio) la possibilità di partecipare in cordata con altre aziende. Un parametro evidenziato, perché ritenuto particolarmente importante dall'attuale venditore, è "l'indipendenza" da grandi gruppi integrati e da modelli che tendono a restringere il mercato "perché - sottolineano i vertici della società - Interporto Padova deve rimanere un'infrastruttura aperta a vari operatori". Una precisazione che sembra rivolta soprattutto ai grandi global carrier marittimi che spesso preferiscono gestire inland terminal dedicati esclusivamente ai propri traffici. Un altro fattore premiante sarà chiaramente "la solidità economico-finanziaria dei soggetti in gara". A proposito dei tempi della gara, Interporto Padova tragauarda come conclusione dell'iter e formalizzazione dell'affare l'inizio estate del 2026 ma da contratto mantiene prudentemente la possibilità di non andare oltre al 31 dicembre del prossimo anno. Questo perché chi vende è una società



06/04/2025 22:32 Nicola Capuzzo
Economia Monaco (Germania) - "Non mettiamo a gara un gioiello, lo vogliamo internazionalizzare". In questa frase pronunciata dal direttore generale Roberto Tosetto è racchiuso il senso dell'operazione che vede Interporto Padova scorporare l'attività terminalistica (dal resto del business relativo all'immobiliare logistico) per trovare un nuovo azionista interessato a rilevarne il 70% al fine di sviluppare ulteriormente [...] di Nicola Capuzzo Monaco (Germania) - "Non mettiamo a gara un gioiello, lo vogliamo internazionalizzare". In questa frase pronunciata dal direttore generale Roberto Tosetto è racchiuso il senso dell'operazione che vede Interporto Padova scorporare l'attività terminalistica (dal resto del business relativo all'immobiliare logistico) per trovare un nuovo azionista interessato a rilevarne il 70% al fine di sviluppare ulteriormente il traffico ferroviario. La procedura volta ad attrarre manifestazioni d'interesse è stata già avviata ma il presidente Luciano Greco, durante la fiera Transport Logistic di Monaco, ha convocato gli operatori (fra i presenti c'erano Cma Cgm, FuoriMuro - Metrocargo, Rail Traction Company, Logtainer ma anche altri si sono già fatti avanti fra cui Contship Italia) per illustrare i dettagli del disciplinare di gara che è stato elaborato. "Fino a fine giugno gli operatori potranno accreditarsi ed entrare nella data room, mentre ci sarà tempo fino a settembre per formulare i progetti da presentare" ha spiegato Greco. Tecnicamente verrà creata da Interporto Padova una newco alla quale saranno conferite le attività terminalistiche e di cui il 70% verrà appunto messo sul mercato. Il prezzo base è di 60 milioni di euro con possibilità di rialzi; il criterio di base per l'aggiudicazione è quello dell'offerta economicamente più vantaggiosa ma "in realtà - ha sottolineato sempre il presidente - l'offerta economica vale solo il 20% della valutazione complessiva. Il 40% riguarda la relazione tecnica e quindi fattori come la credibilità dei soggetti interessati, il network internazionale che possono

Shipping Italy

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

che ha al suo interno come azionisti soci pubblici come Comune, Provincia e Camera di commercio che hanno tempi e procedure da rispettare per arrivare a deliberare l'operazione. Lo statuto della newco garantirà a Interporto Padova, azionista di minoranza al 30%, alcuni diritti particolari sull'asset come ad esempio il diritto di veto sulla trasformazione del terminal in qualcosa di funzionalmente diverso. L'obiettivo operativo dichiarato è quello di salire con questa vendita dai circa 8mila treni/anno effettuati nel 2024 ai 15mila treni/anno che le attuali disponibilità di tracce ferroviarie consentirebbero di accogliere, con un occhio rivolto in particolare alle relazioni verso il resto d'Europa visto che oggi i convogli che arrivano e partono da Padova hanno come origine o destinazione soprattutto gli scali marittimi italiani (di Genova, Spezia, Livorno e Trieste in particolare). L'80% del traffico merci che transita per l'interporto di Padova è oggi riconducibile a intermodalità ferroviaria e il resto a trasporto su strada. "Vogliamo continuare a investire ma a essere anche parte di un network di livello internazionale" è la conclusione di Tosetto, che ricorda come Interporto Padova abbia attualmente una patrimonializzazione superiore ai 400 milioni di euro (grazie in particolare agli asset immobiliari costruiti negli anni e che oggi si estendono su 300mila mq di superfici) e un debito di circa 30 milioni (in diminuzione). ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI.

Porto di Ancona a Fiera di Monaco, porta d'Europa verso oriente

Strategico per rotte Cina, India, Usa e Mediterraneo Orientale "Il porto di Ancona hub di collegamento del traffico commerciale tra il Mediterraneo orientale e quello occidentale attraverso lo sviluppo del corridoio trasversale". L'Autorità di sistema portuale (Adsp) del mare Adriatico centrale ha presentato alla Transport Logistic Fair di Monaco, la principale fiera internazionale della logistica, il programma di miglioramento e potenziamento delle infrastrutture dello scalo. Un "percorso che si sta realizzando - sottolinea l'Authority - per cogliere le opportunità derivate dall'essere il ponte di collegamento strategico sulla direttrice fra la Turchia e la Spagna, porta d'Oriente fra l'Adriatico centrale e il Tirreno centro-settentrionale con il porto di Civitavecchia". Dall'analisi Srm, realizzata sul porto di Ancona per l'Adsp, emerge, infatti, che il 44% del traffico marittimo dalla Turchia, sulla direttrice Igoumenitsa-Ancona, è diretto in Spagna. L'incontro "Porto di Ancona: un hub per collegamenti strategici fra est e ovest", inserito nelle azioni del progetto Waterbridging, finanziato dal programma di cooperazione transnazionale Ipa Adrion 2021-2027 di cui l'Adsp è capofila, è stata un'iniziativa per promuovere lo scalo dorico come terminale

delle Autostrade del Mare della Macroregione Adriatico-Ionica a servizio del mercato italiano ed europeo, porto core inserito dalla Ue nel corridoio Scandinavo-Mediterraneo e Baltico-Adriatico delle reti Ten-T. Nello stand Assoport, Vincenzo Garofalo, Presidente Adsp del mare Adriatico centrale, ha presentato i principali progetti di sviluppo delle strutture e delle aree portuali; Alessandro Panaro, Capo Servizio studi di Srm, ha illustrato la recente analisi di mercato realizzata per l'Adsp incrociando i risultati del Rapporto 2024 sull'Economia Marittima di Srm con la ricerca su 300 società manifatturiere di Marche e Abruzzo. Dall'analisi Srm sullo scalo dorico, illustrata da Panaro, il porto di Ancona risulta snodo strategico sia per le rotte Deep Sea, verso Cina, India, Stati Uniti, sia per quelle Short Sea, verso i Balcani e il Mediterraneo Orientale. Con prospettive di incremento del trade con mercati lontani, come Cina e Stati Uniti. Il 50% del campione intervistato ha indicato Ancona come scalo utilizzato per l'import via container, il 25% per l'utilizzo nell'export. Stesse percentuali riguardano l'uso dello scalo dorico per le attività Ro-Ro. Un porto dunque strategico per connettere i Balcani e il Mediterraneo orientale. Il traffico marittimo in arrivo dalla Turchia, attraverso la direttrice della Grecia, è diretto per il 44% verso la Spagna. "Il porto di Ancona è al servizio dello sviluppo dell'economia dello scalo e del territorio, player internazionale dei traffici marittimi - ha detto Garofalo, Presidente Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale -. Il programma di investimenti che stiamo portando avanti, che punta su competitività, innovazione, sostenibilità,



Strategico per rotte Cina, India, Usa e Mediterraneo Orientale "Il porto di Ancona hub di collegamento del traffico commerciale tra il Mediterraneo orientale e quello occidentale attraverso lo sviluppo del corridoio trasversale". L'Autorità di sistema portuale (Adsp) del mare Adriatico centrale ha presentato alla Transport Logistic Fair di Monaco, la principale fiera internazionale della logistica, il programma di miglioramento e potenziamento delle infrastrutture dello scalo. Un "percorso che si sta realizzando - sottolinea l'Authority - per cogliere le opportunità derivate dall'essere il ponte di collegamento strategico sulla direttrice fra la Turchia e la Spagna, porta d'Oriente fra l'Adriatico centrale e il Tirreno centro-settentrionale con il porto di Civitavecchia". Dall'analisi Srm, realizzata sul porto di Ancona per l'Adsp, emerge, infatti, che il 44% del traffico marittimo dalla Turchia, sulla direttrice Igoumenitsa-Ancona, è diretto in Spagna. L'incontro "Porto di Ancona: un hub per collegamenti strategici fra est e ovest", inserito nelle azioni del progetto Waterbridging, finanziato dal programma di cooperazione transnazionale Ipa Adrion 2021-2027 di cui l'Adsp è capofila, è stata un'iniziativa per promuovere lo scalo dorico come terminale delle Autostrade del Mare della Macroregione Adriatico-Ionica a servizio del mercato italiano ed europeo, porto core inserito dalla Ue nel corridoio Scandinavo-Mediterraneo e Baltico-Adriatico delle reti Ten-T. Nello stand Assoport, Vincenzo Garofalo, Presidente Adsp del mare Adriatico centrale, ha presentato i principali progetti di sviluppo delle strutture e delle aree portuali; Alessandro Panaro, Capo Servizio studi di Srm, ha illustrato la recente analisi di mercato realizzata per l'Adsp incrociando i risultati del Rapporto 2024 sull'Economia Marittima di Srm con la ricerca su 300 società manifatturiere di

va in questa direzione, con l'obiettivo di essere uno scalo moderno, partner nella crescita delle regioni del Centro Italia, che vuole creare nuove opportunità per il cluster marittimo anche grazie alle potenzialità del collegamento fra l'Europa orientale e la penisola iberica". Con questo scopo, ha aggiunto, "abbiamo voluto approfondire con Srm quali possono essere le possibili strategie da percorrere per essere un scalo dove sviluppare progetti che possano attirare anche investimenti privati per sviluppare un porto per il quale abbiamo appena iniziato il confronto con le istituzioni e gli stakeholder per la definizione del nuovo Piano regolatore portuale".

Il Nautilus

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

IL PORTO DI ANCONA ALLA FIERA TRANSPORT LOGISTIC, PORTA D'EUROPA VERSO L'ORIENTE

L'Autorità di sistema portuale ha presentato il programma di potenziamento dello scalo nella più importante esposizione internazionale della logistica, opportunità di sviluppo dei traffici marittimi fra il Mediterraneo orientale e occidentale grazie al corridoio trasversale - Il porto di Ancona hub di collegamento del traffico commerciale tra il Mediterraneo orientale e quello occidentale attraverso lo sviluppo del corridoio trasversale. L'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale ha presentato alla Transport Logistic Fair di Monaco, la principale fiera internazionale della logistica, il programma di miglioramento e potenziamento delle infrastrutture dello scalo. Un percorso che si sta realizzando per cogliere le opportunità derivate dall'essere il ponte di collegamento strategico sulla direttrice fra la Turchia e la Spagna, porta d'Oriente fra l'Adriatico centrale e il Tirreno centro-settentrionale con il porto di Civitavecchia. Dall'analisi Srm, realizzata sul porto di Ancona per l'Adsp, emerge, infatti, che il 44% del traffico marittimo dalla Turchia, sulla direttrice Igoumenitsa-Ancona, è diretto in Spagna. L'incontro "Porto di Ancona: un hub per collegamenti strategici fra est e ovest", inserito nelle azioni del progetto Waterbridging, finanziato dal programma di cooperazione transnazionale Ipa Adrion 2021-2027 di cui l'Adsp è capofila, è stata un'iniziativa per promuovere lo scalo dorico come terminale delle Autostrade del Mare della Macroregione Adriatico-Ionica a servizio del mercato italiano ed europeo, porto core inserito dalla Ue nel corridoio Scandinavo-Mediterraneo e Baltico-Adriatico delle reti Ten-T. Nello stand Assoport, Vincenzo Garofalo, Presidente Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, ha presentato i principali progetti di sviluppo delle strutture e delle aree portuali, mentre Alessandro Panaro, Capo Servizio studi di Srm, ha illustrato la recente analisi di mercato realizzata per l'Adsp incrociando i risultati del Rapporto 2024 sull'Economia Marittima di Srm con la ricerca effettuata su 300 società manifatturiere di Marche e Abruzzo. "Il porto di Ancona è al servizio dello sviluppo dell'economia dello scalo e del territorio, player internazionale dei traffici marittimi - ha detto Vincenzo Garofalo, Presidente Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale -. Il programma di investimenti che stiamo portando avanti, che punta su competitività, innovazione, sostenibilità, va in questa direzione, con l'obiettivo di essere uno scalo moderno, partner nella crescita delle regioni del Centro Italia, che vuole creare nuove opportunità per il cluster marittimo anche grazie alle potenzialità del collegamento fra l'Europa orientale e la penisola iberica". Con questo scopo, ha aggiunto Garofalo, "abbiamo voluto approfondire con Srm quali possono essere le possibili strategie da percorrere per essere un scalo dove sviluppare progetti che possano attirare anche investimenti privati per sviluppare un porto per il quale abbiamo appena iniziato il confronto con le istituzioni e gli stakeholder



L'Autorità di sistema portuale ha presentato il programma di potenziamento dello scalo nella più importante esposizione internazionale della logistica, opportunità di sviluppo dei traffici marittimi fra il Mediterraneo orientale e occidentale grazie al corridoio trasversale - Il porto di Ancona hub di collegamento del traffico commerciale tra il Mediterraneo orientale e quello occidentale attraverso lo sviluppo del corridoio trasversale. L'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale ha presentato alla Transport Logistic Fair di Monaco, la principale fiera internazionale della logistica, il programma di miglioramento e potenziamento delle infrastrutture dello scalo. Un percorso che si sta realizzando per cogliere le opportunità derivate dall'essere il ponte di collegamento strategico sulla direttrice fra la Turchia e la Spagna, porta d'Oriente fra l'Adriatico centrale e il Tirreno centro-settentrionale con il porto di Civitavecchia. Dall'analisi Srm, realizzata sul porto di Ancona per l'Adsp, emerge, infatti, che il 44% del traffico marittimo dalla Turchia, sulla direttrice Igoumenitsa-Ancona, è diretto in Spagna. L'incontro "Porto di Ancona: un hub per collegamenti strategici fra est e ovest", inserito nelle azioni del progetto Waterbridging, finanziato dal programma di cooperazione transnazionale Ipa Adrion 2021-2027 di cui l'Adsp è capofila, è stata un'iniziativa per promuovere lo scalo dorico come terminale delle Autostrade del Mare della Macroregione Adriatico-Ionica a servizio del mercato italiano ed europeo, porto core inserito dalla Ue nel corridoio Scandinavo-Mediterraneo e Baltico-Adriatico delle reti Ten-T. Nello stand Assoport, Vincenzo Garofalo, Presidente Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, ha presentato i principali progetti di sviluppo delle strutture e delle aree portuali, mentre Alessandro Panaro, Capo Servizio studi di Srm, ha illustrato la recente analisi di mercato realizzata per l'Adsp incrociando i risultati del Rapporto 2024 sull'Economia Marittima di Srm con la ricerca effettuata su 300 società manifatturiere di Marche e Abruzzo. "Il porto di Ancona è al servizio dello sviluppo dell'economia dello scalo e del territorio, player internazionale dei traffici

Il Nautilus

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

per la definizione del nuovo Piano regolatore portuale". Nociolo dell'analisi Srm sullo scalo dorico, illustrata da Alessandro Panaro, Capo Servizio Maritime & Energy di Srm, è stato l'approfondimento su un campione di 300 imprese manifatturiere di Marche e Abruzzo, che importano ed esportano merci via mare. Il porto di Ancona risulta snodo strategico sia per le rotte Deep Sea, verso Cina, India, Stati Uniti, sia per quelle Short Sea, verso i Balcani e il Mediterraneo Orientale. Con prospettive di incremento del trade con mercati lontani, come Cina e Stati Uniti. Il 50% del campione intervistato ha indicato Ancona come scalo utilizzato per l'import via container, il 25% per l'utilizzo nell'export. Le stesse percentuali riguardano l'utilizzo dello scalo dorico per le attività Ro-Ro. Un porto che risulta strategico per la connessione fra i Balcani e il Mediterraneo orientale. Il traffico marittimo in arrivo dalla Turchia, attraverso la direttrice della Grecia, è diretto per il 44% verso la Spagna. **LO SVILUPPO DEL PORTO DI ANCONA** Ancona svolge un ruolo primario in Adriatico per i traffici marittimi. Nel 2024, i passeggeri sono stati più di 927 mila, grazie alle linee di collegamento dei traghetti con Grecia, Croazia, Albania, e Montenegro in estate, più di 100 mila i crocieristi. Il traffico merci è stato di 9,5 milioni di tonnellate. Uno scalo polifunzionale su cui l'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale sta investendo per valorizzare tutti i settori produttivi presenti. In particolare, la fiera di Monaco è stata l'opportunità per presentare i cantieri in corso e quelli in avvio, con dettaglio delle tempistiche, elemento fondamentale per consentire ai potenziali utenti dello scalo di preparare le loro strategie. Il potenziamento delle banchine 19-21 sarà concluso entro settembre 2025 per realizzare un nuovo terminal traghetti; la costruzione della banchina 27 sta rispettando le tempistiche previste e il cantiere dovrebbe terminare nel 2029. È prossima l'uscita del bando di gara per il dragaggio delle banchine commerciali, i cui lavori dovrebbero essere avviati nei primi mesi del 2026 e concludersi nel medesimo anno. In avvio anche i lavori per l'infrastruttura di cold-ironing per l'elettrificazione delle banchine traghetti del porto. Il futuro del porto di Ancona è stato presentato illustrando le caratteristiche della Penisola, destinata ad accogliere il traffico traghetti Ro-Ro e Ro-Pax, con la conseguente riconfigurazione delle attività nel porto storico di Ancona.

Ancona Today

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

Il porto di Ancona, sempre più centrale nei traffici da est a ovest, protagonista alla Fiera della logistica di Monaco

ANCONA - Il porto di Ancona hub di collegamento del traffico commerciale tra il Mediterraneo orientale e quello occidentale, attraverso lo sviluppo del corridoio trasversale. L'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale ha presentato alla Transport logistic fair di Monaco, la principale fiera internazionale della logistica, il programma di miglioramento e potenziamento delle infrastrutture dello scalo. Un percorso che si sta realizzando per cogliere le opportunità derivate dall'essere il ponte di collegamento strategico sulla direttrice fra la Turchia e la Spagna, porta d'Oriente fra l'Adriatico centrale e il Tirreno centro-settentrionale con il porto di Civitavecchia. Dall'analisi Srm, realizzata sul porto di Ancona per l'Adsp, emerge infatti che il 44% del traffico marittimo dalla Turchia, sulla direttrice Igoumenitsa-Ancona, è diretto in Spagna. L'incontro "Porto di Ancona: un hub per collegamenti strategici fra est e ovest", inserito nelle azioni del progetto Waterbridging, finanziato dal programma di cooperazione transnazionale Ipa Adrion 2021-2027 di cui l'Adsp è capofila, è stata un'iniziativa per promuovere lo scalo dorico come terminale delle autostrade del mare della Macroregione adriatico-ionica a servizio del mercato italiano ed europeo, porto core inserito dalla Ue nel corridoio Scandinavo-Mediterraneo e Baltico-Adriatico delle reti Ten-T. Nello stand Assoport, Vincenzo Garofalo, presidente dell'Adsp del mare Adriatico centrale, ha presentato i principali progetti di sviluppo delle strutture e delle aree portuali, mentre Alessandro Panaro, caposervizio studi di Srm, ha illustrato la recente analisi di mercato realizzata per l'Adsp, incrociando i risultati del rapporto 2024 sull'economia marittima di Srm, con la ricerca effettuata su 300 società manifatturiere di Marche e Abruzzo. "Il porto di Ancona - ha detto Garofalo - è al servizio dello sviluppo dell'economia dello scalo e del territorio, player internazionale dei traffici marittimi. Il programma di investimenti che stiamo portando avanti, che punta su competitività, innovazione e sostenibilità, va in questa direzione, con l'obiettivo di essere uno scalo moderno, partner nella crescita delle regioni del centro Italia che vuole creare nuove opportunità per il cluster marittimo anche grazie alle potenzialità del collegamento fra l'Europa orientale e la penisola iberica». Garofalo ha poi aggiunto: «Abbiamo voluto approfondire con Srm quali possono essere le possibili strategie da percorrere per essere un scalo dove sviluppare progetti che possono attirare anche investimenti privati per sviluppare un porto per il quale abbiamo appena iniziato il confronto con le istituzioni e gli stakeholder per la definizione del nuovo Piano regolatore portuale». Nocciolo dell'analisi Srm sullo scalo dorico, illustrata dal già citato Panaro, è stato l'approfondimento su un campione di 300 imprese manifatturiere di Marche e Abruzzo che importano ed esportano merci via mare. Il porto di Ancona risulta snodo strategico sia per le rotte Deep Sea, verso Cina, India, Stati



ANCONA - Il porto di Ancona hub di collegamento del traffico commerciale tra il Mediterraneo orientale e quello occidentale, attraverso lo sviluppo del corridoio trasversale. L'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale ha presentato alla Transport logistic fair di Monaco, la principale fiera internazionale della logistica, il programma di miglioramento e potenziamento delle infrastrutture dello scalo. Un percorso che si sta realizzando per cogliere le opportunità derivate dall'essere il ponte di collegamento strategico sulla direttrice fra la Turchia e la Spagna, porta d'Oriente fra l'Adriatico centrale e il Tirreno centro-settentrionale con il porto di Civitavecchia. Dall'analisi Srm, realizzata sul porto di Ancona per l'Adsp, emerge infatti che il 44% del traffico marittimo dalla Turchia, sulla direttrice Igoumenitsa-Ancona, è diretto in Spagna. L'incontro "Porto di Ancona: un hub per collegamenti strategici fra est e ovest", inserito nelle azioni del progetto Waterbridging, finanziato dal programma di cooperazione transnazionale Ipa Adrion 2021-2027 di cui l'Adsp è capofila, è stata un'iniziativa per promuovere lo scalo dorico come terminale delle autostrade del mare della Macroregione adriatico-ionica a servizio del mercato italiano ed europeo, porto core inserito dalla Ue nel corridoio Scandinavo-Mediterraneo e Baltico-Adriatico delle reti Ten-T. Nello stand Assoport, Vincenzo Garofalo, presidente dell'Adsp del mare Adriatico centrale, ha presentato i principali progetti di sviluppo delle strutture e delle aree portuali, mentre Alessandro Panaro, caposervizio studi di Srm, ha illustrato la recente analisi di mercato realizzata per l'Adsp, incrociando i risultati del rapporto 2024 sull'economia marittima di Srm, con la ricerca effettuata su 300 società manifatturiere di Marche e Abruzzo. "Il porto di Ancona - ha detto Garofalo - è al servizio dello sviluppo dell'economia dello scalo e del territorio, player internazionale dei traffici marittimi. Il programma di investimenti che stiamo portando avanti, che punta su competitività, innovazione e sostenibilità, va in questa direzione, con l'obiettivo di essere uno scalo moderno, partner nella crescita delle regioni del centro Italia che vuole creare nuove opportunità per il cluster marittimo anche grazie alle potenzialità del collegamento fra l'Europa orientale e la penisola iberica». Garofalo ha poi aggiunto: «Abbiamo voluto approfondire con Srm quali possono essere le possibili strategie da percorrere per essere un scalo dove sviluppare progetti che possono attirare anche investimenti privati per sviluppare un porto per il quale abbiamo appena iniziato il confronto con le istituzioni e gli stakeholder per la definizione del nuovo Piano regolatore portuale». Nocciolo dell'analisi Srm sullo scalo dorico, illustrata dal già citato Panaro, è stato l'approfondimento su un campione di 300

Ancona Today

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

Uniti, sia per quelle Short Sea, verso i Balcani e il Mediterraneo Orientale. Con prospettive di incremento del commercio con mercati lontani, come Cina e Stati Uniti. Il 50% del campione intervistato ha indicato Ancona come scalo utilizzato per l'importazione via container, il 25% per l'utilizzo nell'export. Le stesse percentuali riguardano l'utilizzo dello scalo dorico per le attività Ro-Ro. Un porto che risulta strategico per la connessione fra i Balcani e il Mediterraneo orientale. Il traffico marittimo in arrivo dalla Turchia, attraverso la direttrice della Grecia, è diretto per il 44% verso la Spagna. Ancona svolge un ruolo primario nell'Adriatico per i traffici marittimi. Nel 2024, i passeggeri sono stati più di 927mila, grazie alle linee di collegamento dei traghetti con Grecia, Croazia, Albania, e Montenegro in estate, più di 100mila i crocieristi. Il traffico merci è stato di 9,5milioni di tonnellate. Uno scalo polifunzionale su cui l'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale sta investendo per valorizzare tutti i settori produttivi presenti. In particolare, la fiera di Monaco, è stata l'opportunità per presentare i cantieri in corso e quelli in avvio, con dettaglio delle tempistiche, elemento fondamentale per consentire ai potenziali utenti dello scalo di preparare le loro strategie. Il potenziamento delle banchine 19-21 sarà concluso entro settembre 2025 per realizzare un nuovo terminal traghetti. La costruzione della banchina 27 sta rispettando le tempistiche previste e il cantiere dovrebbe terminare nel 2029. È prossima l'uscita del bando di gara per il dragaggio delle banchine commerciali, i cui lavori dovrebbero essere avviati nei primi mesi del 2026 e concludersi nel medesimo anno. In avvio anche i lavori per l'infrastruttura di cold-ironing per l'elettrificazione delle banchine traghetti del porto. Il futuro del porto di Ancona è stato presentato illustrando le caratteristiche della Penisola, destinate ad accogliere il traffico traghetti Ro-Ro e Ro-Pax, con la conseguente riconfigurazione delle attività nel porto storico di Ancona.

Il porto di Ancona alla Fiera Transport Logistic di Monaco, porta d'Europa verso l'Oriente

Il porto di Ancona hub di collegamento del traffico commerciale tra il Mediterraneo orientale e quello occidentale attraverso lo sviluppo del corridoio trasversale. L'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale ha presentato alla Transport Logistic Fair di Monaco, la principale fiera internazionale della logistica, il programma di miglioramento e potenziamento delle infrastrutture dello scalo. Un percorso che si sta realizzando per cogliere le opportunità derivate dall'essere il ponte di collegamento strategico sulla direttrice fra la Turchia e la Spagna, porta d'Oriente fra l'Adriatico centrale e il Tirreno centro-settentrionale con il porto di Civitavecchia. Dall'analisi Srm, realizzata sul porto di Ancona per l'Adsp, emerge, infatti, che il 44% del traffico marittimo dalla Turchia, sulla direttrice Igoumenitsa-Ancona, è diretto in Spagna. L'incontro "Porto di Ancona: un hub per collegamenti strategici fra est e ovest", inserito nelle azioni del progetto Waterbridging, finanziato dal programma di cooperazione transnazionale Ipa Adrion 2021-2027 di cui l'Adsp è capofila, è stata un'iniziativa per promuovere lo scalo dorico come terminale delle Autostrade del Mare della Macroregione Adriatico-Ionica a servizio del mercato italiano ed europeo, porto core inserito dalla Ue nel corridoio Scandinavo-Mediterraneo e Baltico-Adriatico delle reti Ten-T. Nello stand Assoport, Vincenzo Garofalo, Presidente Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, ha presentato i principali progetti di sviluppo delle strutture e delle aree portuali, mentre Alessandro Panaro, Capo Servizio studi di Srm, ha illustrato la recente analisi di mercato realizzata per l'Adsp incrociando i risultati del Rapporto 2024 sull'Economia Marittima di Srm con la ricerca effettuata su 300 società manifatturiere di Marche e Abruzzo. "Il porto di Ancona è al servizio dello sviluppo dell'economia dello scalo e del territorio, player internazionale dei traffici marittimi - ha detto Vincenzo Garofalo, Presidente Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale -. Il programma di investimenti che stiamo portando avanti, che punta su competitività, innovazione, sostenibilità, va in questa direzione, con l'obiettivo di essere uno scalo moderno, partner nella crescita delle regioni del Centro Italia, che vuole creare nuove opportunità per il cluster marittimo anche grazie alle potenzialità del collegamento fra l'Europa orientale e la penisola iberica". Con questo scopo, ha aggiunto Garofalo, "abbiamo voluto approfondire con Srm quali possono essere le possibili strategie da percorrere per essere un scalo dove sviluppare progetti che possano attirare anche investimenti privati per sviluppare un porto per il quale abbiamo appena iniziato il confronto con le istituzioni e gli stakeholder per la definizione del nuovo Piano regolatore portuale". Nocciolo dell'analisi Srm sullo scalo dorico, illustrata da Alessandro Panaro, Capo Servizio Maritime & Energy di Srm, è stato l'approfondimento su un campione di 300 imprese manifatturiere di Marche e Abruzzo, che importano ed



Il porto di Ancona hub di collegamento del traffico commerciale tra il Mediterraneo orientale e quello occidentale attraverso lo sviluppo del corridoio trasversale. L'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale ha presentato alla Transport Logistic Fair di Monaco, la principale fiera internazionale della logistica, il programma di miglioramento e potenziamento delle infrastrutture dello scalo. Un percorso che si sta realizzando per cogliere le opportunità derivate dall'essere il ponte di collegamento strategico sulla direttrice fra la Turchia e la Spagna, porta d'Oriente fra l'Adriatico centrale e il Tirreno centro-settentrionale con il porto di Civitavecchia. Dall'analisi Srm, realizzata sul porto di Ancona per l'Adsp, emerge, infatti, che il 44% del traffico marittimo dalla Turchia, sulla direttrice Igoumenitsa-Ancona, è diretto in Spagna. L'incontro "Porto di Ancona: un hub per collegamenti strategici fra est e ovest", inserito nelle azioni del progetto Waterbridging, finanziato dal programma di cooperazione transnazionale Ipa Adrion 2021-2027 di cui l'Adsp è capofila, è stata un'iniziativa per promuovere lo scalo dorico come terminale delle Autostrade del Mare della Macroregione Adriatico-Ionica a servizio del mercato italiano ed europeo, porto core inserito dalla Ue nel corridoio Scandinavo-Mediterraneo e Baltico-Adriatico delle reti Ten-T. Nello stand Assoport, Vincenzo Garofalo, Presidente Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, ha presentato i principali progetti di sviluppo delle strutture e delle aree portuali, mentre Alessandro Panaro, Capo Servizio studi di Srm, ha illustrato la recente analisi di mercato realizzata per l'Adsp incrociando i risultati del Rapporto 2024 sull'Economia Marittima di Srm con la ricerca effettuata su 300 società manifatturiere di Marche e Abruzzo. "Il porto di Ancona è al servizio dello sviluppo dell'economia dello scalo e del territorio, player internazionale dei traffici marittimi - ha detto Vincenzo Garofalo, Presidente Autorità di sistema portuale del mare

esportano merci via mare. Il porto di Ancona risulta snodo strategico sia per le rotte Deep Sea, verso Cina, India, Stati Uniti, sia per quelle Short Sea, verso i Balcani e il Mediterraneo Orientale. Con prospettive di incremento del trade con mercati lontani, come Cina e Stati Uniti. Il 50% del campione intervistato ha indicato Ancona come scalo utilizzato per l'import via container, il 25% per l'utilizzo nell'export. Le stesse percentuali riguardano l'utilizzo dello scalo dorico per le attività Ro-Ro. Un porto che risulta strategico per la connessione fra i Balcani e il Mediterraneo orientale. Il traffico marittimo in arrivo dalla Turchia, attraverso la direttrice della Grecia, è diretto per il 44% verso la Spagna. **LO SVILUPPO DEL PORTO DI ANCONA** Ancona svolge un ruolo primario in Adriatico per i traffici marittimi. Nel 2024, i passeggeri sono stati più di 927 mila, grazie alle linee di collegamento dei traghetti con Grecia, Croazia, Albania, e Montenegro in estate, più di 100 mila i crocieristi. Il traffico merci è stato di 9,5 milioni di tonnellate. Uno scalo polifunzionale su cui l'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale sta investendo per valorizzare tutti i settori produttivi presenti. In particolare, la fiera di Monaco è stata l'opportunità per presentare i cantieri in corso e quelli in avvio, con dettaglio delle tempistiche, elemento fondamentale per consentire ai potenziali utenti dello scalo di preparare le loro strategie. Il potenziamento delle banchine 19-21 sarà concluso entro settembre 2025 per realizzare un nuovo terminal traghetti; la costruzione della banchina 27 sta rispettando le tempistiche previste e il cantiere dovrebbe terminare nel 2029. È prossima l'uscita del bando di gara per il dragaggio delle banchine commerciali, i cui lavori dovrebbero essere avviati nei primi mesi del 2026 e concludersi nel medesimo anno. In avvio anche i lavori per l'infrastruttura di cold-ironing per l'elettrificazione delle banchine traghetti del porto. Il futuro del porto di Ancona è stato presentato illustrando le caratteristiche della Penisola, destinata ad accogliere il traffico traghetti Ro-Ro e Ro-Pax, con la conseguente riconfigurazione delle attività nel porto storico di Ancona. Questo è un comunicato stampa pubblicato il 04-06-2025 alle 15:47 sul giornale del 05 giugno 2025 0 letture
Commenti.

Volkswagen: nel porto di Venezia il nuovo centro di import-export delle auto

A ottobre 2026 la prima nave al terminal Vezzani di Porto Marghera. L'annuncio alla fiera Transport Logistic di Monaco Monaco - Svolta strategica per lo scalo veneziano: il gruppo Volkswagen ha scelto il porto di Venezia per attivare, dall'autunno 2025, un nuovo centro di import-export per la movimentazione di veicoli. Il progetto, annunciato in occasione della fiera Transport Logistic di Monaco, prevede l'arrivo della prima nave al Terminal Vezzani di Porto Marghera nel mese di ottobre dell'anno prossimo. Con questa operazione, Venezia si candida a diventare un nodo fondamentale nella catena logistica del settore automotive, grazie alla sinergia fra trasporto ferroviario e marittimo. Il traffico di auto nel porto lagunare ha già registrato una crescita a doppia cifra nell'ultimo anno, e l'arrivo di un operatore di portata globale come Volkswagen conferma la solidità del trend. Il centro logistico sarà gestito da Vezzani, azienda piemontese che ha ottenuto una concessione venticinquennale dall'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale. L'area individuata comprende la ex banchina Sirma e la zona retrostante: 27 ettari complessivi che saranno completamente riconvertiti con un investimento di oltre 5 milioni di euro. Il sito, finora in stato di abbandono, diventerà uno snodo dedicato al traffico ro-ro dei veicoli. Il progetto prevede l'attivazione di collegamenti ferroviari settimanali diretti verso i principali mercati dell'Europa centrale e orientale. Sul versante marittimo, invece, verranno attivate nuove rotte con il Far East, grazie all'inserimento di Venezia nelle direttrici globali del gruppo Volkswagen. L'iniziativa ha potuto contare sulla semplificazione amministrativa garantita dalla Zona Logistica Semplificata (ZLS) e dall'utilizzo dello Sportello Unico Amministrativo, che hanno accelerato l'iter autorizzativo. Il progetto si inserisce nel più ampio piano di potenziamento dell'intermodalità portuale promosso dall'Adsp, che ha già investito oltre 60 milioni di euro in infrastrutture strategiche a Porto Marghera. Tra le opere in corso: un nuovo ponte ferroviario sul Canale Industriale Ovest, l'ampliamento di via dell'Elettricità e l'adeguamento dello svincolo di via della Chimica. Particolare attenzione è stata riservata alla stazione di Venezia Marghera Scalo, che una volta ampliata sarà in grado di gestire fino a 40 treni al giorno. Il potenziamento mira a ridurre le interferenze tra i flussi stradali e ferroviari e a migliorare l'accessibilità delle aree industriali e terminalistiche. Parallelamente, procede anche lo sviluppo della nuova piattaforma logistica per i flussi agroalimentari e containerizzati, supportata da una rete ferroviaria interna lunga oltre 65 chilometri. "La scelta del porto di Venezia - ha spiegato Peter Hörndlein, responsabile della logistica veicoli del gruppo Volkswagen - risponde a più obiettivi: aumentare la flessibilità e la resilienza della nostra rete logistica e, allo stesso tempo, ridurre costi ed emissioni di CO." Soddisfatto il presidente dell'Autorità portuale Fulvio Lino Di Blasio: "Questa operazione conferma



06/04/2025 15:14

A ottobre 2026 la prima nave al terminal Vezzani di Porto Marghera. L'annuncio alla fiera Transport Logistic di Monaco Monaco - Svolta strategica per lo scalo veneziano: il gruppo Volkswagen ha scelto il porto di Venezia per attivare, dall'autunno 2025, un nuovo centro di import-export per la movimentazione di veicoli. Il progetto, annunciato in occasione della fiera Transport Logistic di Monaco, prevede l'arrivo della prima nave al Terminal Vezzani di Porto Marghera nel mese di ottobre dell'anno prossimo. Con questa operazione, Venezia si candida a diventare un nodo fondamentale nella catena logistica del settore automotive, grazie alla sinergia fra trasporto ferroviario e marittimo. Il traffico di auto nel porto lagunare ha già registrato una crescita a doppia cifra nell'ultimo anno, e l'arrivo di un operatore di portata globale come Volkswagen conferma la solidità del trend. Il centro logistico sarà gestito da Vezzani, azienda piemontese che ha ottenuto una concessione venticinquennale dall'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale. L'area individuata comprende la ex banchina Sirma e la zona retrostante: 27 ettari complessivi che saranno completamente riconvertiti con un investimento di oltre 5 milioni di euro. Il sito, finora in stato di abbandono, diventerà uno snodo dedicato al traffico ro-ro dei veicoli. Il progetto prevede l'attivazione di collegamenti ferroviari settimanali diretti verso i principali mercati dell'Europa centrale e orientale. Sul versante marittimo, invece, verranno attivate nuove rotte con il Far East, grazie all'inserimento di Venezia nelle direttrici globali del gruppo Volkswagen. L'iniziativa ha potuto contare sulla semplificazione amministrativa garantita dalla Zona Logistica Semplificata (ZLS) e dall'utilizzo dello Sportello Unico Amministrativo, che hanno accelerato l'iter autorizzativo. Il progetto si inserisce nel più ampio piano di potenziamento dell'intermodalità portuale promosso dall'Adsp, che ha già investito oltre 60 milioni di euro in infrastrutture strategiche a Porto

Ship Mag

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

la capacità del nostro porto di attrarre investimenti strategici. Venezia si sta affermando come destinazione privilegiata per l'automotive e la logistica globale. Ma dobbiamo continuare a lavorare per individuare nuovi spazi e rispondere a una domanda in forte crescita, investendo su intermodalità, sostenibilità e attrattività regionale". Nella foto, da sinistra: Timo Susser, Tobias Unger, Silvio Bortoluzzi, Fulvio Lino Di Blasio, Peter Horndlein, Salvo Pappalardo, Alessandro Marino.

Il Nautilus

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

Volkswagen Group Logistics sceglie il Porto di Venezia. Nasce un nuovo hub strategico per l'industria automobilistica europea

Foto da Transport Logistic Monaco: da sin Timo Susser, Tobias Unger, Silvio Bortoluzzi, Fulvio Lino Di Blasio, Peter Horndlein, Salvo Pappalardo, Alessandro Marino. L'azienda automobilistica tedesca avvia un centro di intermediazione per veicoli nuovi a Porto Marghera. Inizia una nuova era di crescita per lo scalo veneziano: treni regolari in arrivo dall'Europa centrale e orientale, nuove rotte marittime dall'Estremo Oriente e riqualificazione industriale di aree dismesse. Prima nave in arrivo nell'ottobre 2025. Monaco - Il Porto di Venezia rafforza il suo ruolo all'interno delle reti logistiche internazionali e si afferma come nodo intermodale strategico per l'industria automobilistica europea: Volkswagen ha scelto lo scalo lagunare per avviare una nuova e importante attività di movimentazione veicoli che prenderà il via nell'ottobre 2025 con l'arrivo della prima nave al Terminal Vezzani. Questa decisione apre nuovi mercati per Venezia e consolida ulteriormente un settore già in forte crescita negli ultimi anni. Il traffico automobilistico nel Porto di Venezia ha registrato una crescita a doppia cifra nell'ultimo anno, confermando la competitività dello scalo in questo settore. Ora, con l'arrivo di un leader globale del settore, questo trend non solo viene rafforzato ma anche strutturato, gettando le basi per uno sviluppo stabile e di lungo periodo. Il progetto sarà gestito dall'azienda piemontese Vezzani, che ha ottenuto una concessione venticinquennale dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale (AdSP MAS) per l'ex banchina SIRMA e l'area adiacente di Porto Marghera. Il sito, precedentemente inutilizzato, sarà completamente riqualificato con un investimento di oltre 5 milioni di euro e diventerà un vero e proprio hub intermodale dedicato al traffico ro-ro (roll-on/roll-off) di veicoli. Un Hub che collega Venezia all'Europa e al Mondo. I numeri e le caratteristiche del progetto parlano chiaro: -Treni settimanali verso i mercati dell'Europa centrale e orientale; -Nuove rotte marittime dall'Estremo Oriente, grazie all'integrazione di Venezia nei flussi logistici internazionali del Gruppo Volkswagen; -Riqualificazione di 27 ettari di aree industriali dismesse, collegate a uno snodo ferroviario e riconvertite a funzioni logistiche, con impatti positivi su occupazione ed economia del territorio. Il progetto è stato approvato rapidamente grazie all'inserimento nella Zona Logistica Semplificata (ZLS) e all'utilizzo dello Sportello Unico Amministrativo, confermando l'attrattiva di Porto Marghera per investimenti industriali innovativi, sostenibili e ad alto valore aggiunto. Gli Investimenti dell'AdSP per l'intermodalità. L'Autorità di sistema Portuale ha sostenuto la crescita del settore automobilistico con investimenti infrastrutturali strategici per oltre 60 milioni di euro, finalizzati a: -Aumentare la capacità ferroviaria interna e i collegamenti con la rete ferroviaria nazionale; -Ridurre le interferenze tra traffico stradale e ferroviario; -Migliorare l'accessibilità logistica



06/04/2025 10:56

Foto da Transport Logistic Monaco: da sin Timo Susser, Tobias Unger, Silvio Bortoluzzi, Fulvio Lino Di Blasio, Peter Horndlein, Salvo Pappalardo, Alessandro Marino. L'azienda automobilistica tedesca avvia un centro di intermediazione per veicoli nuovi a Porto Marghera. Inizia una nuova era di crescita per lo scalo veneziano: treni regolari in arrivo dall'Europa centrale e orientale, nuove rotte marittime dall'Estremo Oriente e riqualificazione industriale di aree dismesse. Prima nave in arrivo nell'ottobre 2025. Monaco - Il Porto di Venezia rafforza il suo ruolo all'interno delle reti logistiche internazionali e si afferma come nodo intermodale strategico per l'industria automobilistica europea: Volkswagen ha scelto lo scalo lagunare per avviare una nuova e importante attività di movimentazione veicoli che prenderà il via nell'ottobre 2025 con l'arrivo della prima nave al Terminal Vezzani. Questa decisione apre nuovi mercati per Venezia e consolida ulteriormente un settore già in forte crescita negli ultimi anni. Il traffico automobilistico nel Porto di Venezia ha registrato una crescita a doppia cifra nell'ultimo anno, confermando la competitività dello scalo in questo settore. Ora, con l'arrivo di un leader globale del settore, questo trend non solo viene rafforzato ma anche strutturato, gettando le basi per uno sviluppo stabile e di lungo periodo. Il progetto sarà gestito dall'azienda piemontese Vezzani, che ha ottenuto una concessione venticinquennale dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale (AdSP MAS) per l'ex banchina SIRMA e l'area adiacente di Porto Marghera. Il sito, precedentemente inutilizzato, sarà completamente riqualificato con un investimento di oltre 5 milioni di euro e diventerà un vero e proprio hub intermodale dedicato al traffico ro-ro (roll-on/roll-off) di veicoli. Un Hub che collega Venezia all'Europa e al Mondo. I numeri e le caratteristiche del progetto parlano chiaro: -Treni settimanali verso i mercati dell'Europa centrale e orientale; -Nuove rotte marittime dall'Estremo Oriente, grazie all'integrazione di Venezia nei flussi logistici internazionali del Gruppo Volkswagen; -Riqualificazione di 27 ettari di aree industriali dismesse, collegate a uno snodo ferroviario e riconvertite a funzioni logistiche, con impatti positivi su occupazione ed economia del territorio. Il progetto è stato approvato rapidamente grazie all'inserimento nella Zona Logistica Semplificata (ZLS) e all'utilizzo dello Sportello Unico Amministrativo, confermando l'attrattiva di Porto Marghera per investimenti industriali innovativi, sostenibili e ad alto valore aggiunto. Gli Investimenti dell'AdSP per l'intermodalità. L'Autorità di sistema Portuale ha sostenuto la crescita del settore automobilistico con investimenti infrastrutturali strategici per oltre 60 milioni di euro, finalizzati a: -Aumentare la capacità ferroviaria interna e i collegamenti con la rete ferroviaria nazionale; -Ridurre le interferenze tra traffico stradale e ferroviario; -Migliorare l'accessibilità logistica

Il Nautilus

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

alle aree industriali e terminalistiche del porto. I progetti in corso includono: -Un nuovo ponte ferroviario sul Canale Industriale Ovest; -L'ampliamento di Via dell'Elettricità; -L'adeguamento dello svincolo di Via della Chimica e l'espansione della stazione di Venezia Marghera Scalo, che sarà in grado di gestire fino a 40 treni al giorno, rendendo lo scalo un punto di riferimento per l'intermodalità nell'Alto Adriatico. Parallelamente, è in fase avanzata lo sviluppo della nuova piattaforma logistica di Porto Marghera, infrastruttura chiave per la gestione dei flussi agroalimentari e containerizzati, collegata a oltre 65 km di rete ferroviaria interna. "La scelta del porto di Venezia soddisfa le nostre ambizioni in vari modi. Non è solo un passo in avanti importante per rendere più flessibile e resiliente la logistica dei veicoli del Gruppo Volkswagen, ma anche una leva decisiva per ridurre contemporaneamente costi ed emissioni di CO2", ha dichiarato Peter Hörndlein, Responsabile della Logistica Veicoli di Volkswagen Group Logistics. "La decisione di Volkswagen è l'ennesima dimostrazione della nostra capacità di attrarre investimenti strategici. Il Porto di Venezia sta diventando una destinazione privilegiata per operatori globali della logistica e dell'automotive", ha affermato Fulvio Lino Di Blasio, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale (AdSP MAS). "Non si tratta solo di nuovi flussi di traffico, ma di una piattaforma di sviluppo che ci collega stabilmente ai mercati dell'Estremo Oriente e dell'Europa centrale e orientale, rafforzando il nostro posizionamento internazionale. Questo progetto evidenzia l'urgenza di rispondere alla crescente domanda di spazi all'interno del porto per attività logistiche. È fondamentale individuare nuove aree per sostenere la crescita di un settore che è diventato un pilastro strutturale per il nostro porto e per tutto il territorio. L'AdSP continua a investire in intermodalità, sostenibilità e attrattività regionale (anche grazie alla ZLS) per offrire risposte concrete alle esigenze degli operatori e generare valore per l'intero sistema Veneto".

Corriere Romagna (ed. Ravenna-Imola)

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

I progetti di Sapir e Tcr a Monaco

RAVENNA Sapir e Terminal Container Ravenna hanno presentato i loro progetti di sviluppo del porto di Ravenna alla fiera Transport Logistic di Monaco, tra i principali appuntamenti internazionali del settore. Davanti a circa cento operatori europei e mondiali, i presidenti Riccardo Sabadini e Giannantonio Mingozzi hanno illustrato i piani di crescita del gruppo e del sistema logistico emiliano-romagnolo.

Sabadini ha sottolineato il ruolo delle sinergie tra le realtà regionali per un sistema innovativo e competitivo. Mingozzi ha dichiarato che «il nuovo terminal, di 250mila metri quadrati, avrà una banchina di un chilometro e servizi completamente digitalizzati. Vogliamo crescere nei numeri, ma anche valorizzare un'area storica come quella del Trattaroli, con 12 ettari per l'automotive e un nuovo impianto ferroviario».



Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Dossier Transport Logistic Monaco 2025

La Spezia, parla Gasselini, ad del gruppo: «La gara per la banchina? Quando avremo i dragaggi»
Contship alza il velo sul Terminal Ravano «Ma lo stallo sulle nomine ci danneggia»

A. QUA.

il caso Monaco di Baviera «Qui presentiamo il progetto del Terminal Ravano alla Spezia: come sta andando... o non sta andando». Non fa giri di parole Matthieu Gasselini, amministratore delegato di Contship. Il gruppo logistico la prossima settimana annuncerà un'acquisizione (si parla di una società genovese attiva nell'intermodale), mentre ieri al Transport Logistic ha illustrato il primo rendering del primo consistente step del piano di ampliamento delle strutture spezzine. «Poi - aggiunge il manager - l'idea sarebbe anche quella di parlare di Esg, intelligenza artificiale, automazione. Per dare l'idea che non stiamo facendo solo porti. Il Terminal Ravano per esempio sarà a controllo remoto.

Agli inizi ci sarà personale sulle gru, che però hanno il preset per essere controllate da remoto. Lo saranno invece da subito le gru di piazzale. Siamo alla fine della gara, dobbiamo scegliere chi le costruirà. Il terminal - prosegue Gasselini - sarà pronto a metà 2027: c'è la gara per fare la prima parte della banchina, che però è ferma al Tar. È vero che in attesa del Consiglio di Stato c'è la sospensiva, ma non possiamo assegnare i lavori finché non abbiamo il dragaggio, su questo abbiamo un punto di discussione con l'Autorità portuale. Sono tutte fasi sincrone, non posso assegnare le gru se prima non ho prima assegnato le infrastrutture. E su questo, lo stallo sulle nomine dei porti non aiuta: è veramente inaccettabile, pazzesco. L'Adsp ha il commissario straordinario, che può fare ma fino a un certo punto. Non è un presidente nel pieno dei suoi poteri. Genova e La Spezia hanno le nomine approvate da ministro, presidente della Regione, tutti. Non nominarli - conclude Gasselini - è tenere i porti in ostaggio, e questo poi lo paga il Paese, con ritardi negli investimenti, nei volumi. I nostri politici stanno facendo un danno altissimo alla portualità nonostante l'impegno e la forza messi dal viceministro Edoardo Rixi».

- A. Qua.



Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

Sapir e TCR, trasferta bavarese alla fiera Transport Logistic

A Monaco hanno presentato i loro progetti sullo sviluppo del Porto di Ravenna Gli interventi dei presidenti Riccardo Sabadini e Giannantonio Mingozzi

Sapir e Terminal Container Ravenna hanno presentato ieri mattina i loro progetti sullo sviluppo del Porto di Ravenna alla fiera Transport Logistic di Monaco di Baviera, evento tra i più importanti del settore.

Le delegazioni hanno illustrato davanti a un centinaio di operatori provenienti da vari Paesi europei e mondiali i terminal operativi e i progetti di sviluppo futuro del Gruppo Sapir.

Gli interventi dei presidenti Riccardo Sabadini e Giannantonio Mingozzi hanno posto l'accento sulle prospettive di crescita dell'infrastruttura portuale e sul progetto del nuovo terminal. Sabadini, in particolare, ha trattato delle potenzialità del Gruppo in sinergia con le altre realtà dell'Emilia-Romagna presenti, che possono contribuire, in modo innovativo, ad un nuovo sistema logistico.

Mingozzi poi ha ricordato: «Il nuovo terminal, di 250mila metri quadrati, si avvrà della banchina di 1 chilometro e una piena digitalizzazione dei servizi. Il nostro obiettivo è crescere nei numeri, ma soprattutto utilizzare al meglio un'area storica così preziosa come il terminal Trattaroli, con un nuovo impianto ferroviario e 12 ettari di area destinata all'automotive». Presenti a Monaco anche il direttore di TCR Giovanni Gommellini, il Responsabile Commerciale Battolini, il Responsabile Marketing Dell'Ovo.

La delegazione di Sapir, invece, è completata dai responsabili commerciali Serrau, Pompignoli e Barbara Gelosi. Inoltre, sono presenti Ringoli per ARS Altmann, Petrosino per Autorità Portuale, per ITI presenti Bardi, Anna Giarandoni e Daniela Mignani.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



il confronto in baviera

A Monaco la Cabina di regia sulle criticità della logistica

Ieri la riunione dell'organo consultivo nell'ambito della fiera Transport Logistic Amirante: «Regione parte attiva per agevolare l'accesso dei tir al porto di Trieste»

PIERO TALLANDINI

Piero Tallandini La Regione sarà «parte attiva» per contribuire, di concerto con Authority portuale e operatori del settore, a superare le criticità per l'accesso degli autotrasportatori al porto di Trieste. Lo ha assicurato ieri l'assessore alle Infrastrutture e al Territorio Cristina Amirante nel corso della Cabina di regia della logistica, che si è tenuta a Monaco di Baviera nell'ambito di Transport Logistic, la fiera biennale a cui partecipano i principali operatori mondiali della logistica e dei trasporti.

Amirante si è detta certa che la riflessione sviluppata nella riunione della Cabina di regia «consentirà di attivare in tempi rapidi gli strumenti normativi e finanziari necessari a garantire la migliore gestione dei flussi in entrata e in uscita, conseguenti all'incremento dei traffici». Numerosi i temi affrontati dall'organo consultivo, che dà voce a enti e associazioni che concorrono all'operatività della piattaforma logistica regionale. Tra questi, l'entrata in funzione della Zona logistica semplificata, che comprende i porti di Trieste, Monfalcone, San Giorgio di Nogaro e l'area di retroporto per un totale di 26 Comuni: l'attivazione della Zls è ora subordinata alla comunicazione dei nominativi per il Comitato di indirizzo. Tra gli altri temi la convergenza, all'unanimità, sul disegno di legge regionale per la disciplina urbanistica degli insediamenti logistici che individua cinque ambiti territoriali idonei e gli iter autorizzativi.

Si è parlato anche della chiusura della superstrada slovena H4, prevista per 100 giorni tra agosto e novembre e per ulteriori 120 giorni nel 2026, che richiederà un intervento normativo della Regione per adottare misure di mitigazione dell'impatto sul traffico.

Ad arricchire lo stand del sistema logistico regionale è giunta ieri una delegazione di una trentina di studenti dei corsi di laurea in Economia, ambiente e sviluppo, Ingegneria civile, Economia e gestione aziendale, Strategia, consulenza e logistica aziendale dell'Università di Trieste, guidata dalla rettrice in pectore Donata Vianelli. «Una decisione lungimirante quella dell'ateneo - ha commentato Amirante - anche alla luce delle opportunità offerte, in termini di sbocchi occupazionali ad alto tasso di specializzazione, dal nostro sistema portuale, dagli interporti e dalle aziende». Nel pomeriggio l'assessore ha partecipato alla cerimonia di consegna da parte di Siemens della prima di sei locomotive elettriche "Vectron Ms" commissionate da Rtc (Rail Traction Company) e InRail. «Una notizia importante per il Friuli Venezia Giulia - ha rimarcato Amirante -. Parliamo della consegna nelle mani di due importanti realtà attive sul territorio regionale di motrici di ultima generazione, in grado di rafforzare l'interoperabilità



Il Piccolo

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

ferroviaria e superare le barriere infrastrutturali tra i Paesi europei».

Al Transport Logistic, che nella scorsa edizione ha attirato 75 mila visitatori da 135 Paesi, la Regione ha allestito uno spazio espositivo in collaborazione con l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale, PromoTurismoFvg e l'azienda in house della Camera di commercio della Venezia Giulia, Aries. All'inaugurazione dello stand, oltre ad Amirante, era presente il segretario generale della Camera di commercio Venezia Giulia, Pierluigi Medeot che ha annunciato per l'autunno un incontro internazionale dedicato alla logistica che si terrà a Trieste: date e location ancora da ufficializzare. «Il sistema camerale della Venezia Giulia - ha affermato Medeot -, già impegnato nella redazione del Libro bianco sulle priorità infrastrutturali e promotore dello studio che ha dato origine al percorso verso la ZIs, in coordinamento coi vari referenti della logistica come Regione e Authority, organizzerà in autunno un incontro internazionale su futuro del comparto, nuove rotte, geografia degli scambi e via del Cotone».

- © RIPRODUZIONE RISERVATA

Missione europea per Fs Logistix: nel mirino Francia e porti spagnoli

Marco Morino

Non si tratta di un semplice cambio di nome. La decisione di identificare tutte le attività logistiche del gruppo con il logo Fs Logistix, contrassegnato dai colori blu notte e giallo, conferma che l'ambizione di Ferrovie dello Stato è diventare un campione della logistica non solo in Italia ma soprattutto in Europa. Offrendo al mercato un marchio facilmente riconoscibile in tutti i Paesi europei. Un operatore capace di accompagnare il cliente nelle varie fasi del trasporto, dal primo all'ultimo miglio, sfruttando l'intermodalità ferro-mare-gomma.

Lo dice Sabrina De Filippis, amministratore delegato di Fs Logistix (ex Mercitalia). De Filippis parla con Il Sole 24 Ore da Monaco di Baviera, Germania, dove è in corso il Transport Logistic, la più prestigiosa fiera d'Europa del trasporto merci e della logistica. Spiega l'ad: «L'Europa è destinata a diventare sempre di più il nostro mercato di riferimento.

Già oggi Fs Logistix, attraverso la compagnia tedesca Tx Logistik e la polacca Exploris acquisita nel corso del 2024, è il secondo operatore logistico in Germania, coprendo tutti i traffici del Paese: da nord a sud e da est a ovest.

Però il nostro piano industriale 2025-2029, con oltre 2,1 miliardi di investimenti programmati, ci spinge a cercare ulteriori opportunità di sviluppo».

Ed ecco che, all'orizzonte, spuntano Spagna e Francia. Continua De Filippis: «Guardiamo con particolare interesse ai porti della Spagna, che stanno tutti registrando un notevole incremento dei volumi di merci movimentate. Poiché tra gli obiettivi strategici di Fs Logistix c'è la crescita dell'intermodalità mare-ferro-gomma, la Spagna ci offre l'occasione di intercettare questi flussi, per poi dirigerli anche fuori dai confini iberici, per esempio in direzione della Francia». Ma come potrebbe avvenire questo radicamento sui nuovi mercati europei?

Risponde De Filippis: «Ci sono due opzioni: M&A, cioè attraverso operazioni di fusioni o acquisizioni; oppure stringendo delle partnership con altri operatori. Al momento è prematuro indicare quale delle due soluzioni sia da preferire. Si valuterà di volta in volta».

L'intermodalità esige una gestione efficiente e tecnologicamente all'avanguardia dei terminal intermodali, dove materialmente avviene il trasferimento della merce, per esempio, dalla strada alla ferrovia e viceversa. Fs ne gestisce 21, tra Italia ed Europa. Spiega De Filippis: «Nei nostri terminal e grazie al contributo della tedesca Tx Logistik stiamo introducendo un innovativo sistema di movimentazione (Nik), che consente di caricare rapidamente e facilmente su rotaia i rimorchi non gruabili».

Qualche giorno fa, in occasione della presentazione del nuovo logo, è stata annunciata al mercato la



Il Sole 24 Ore

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

creazione della nuova piattaforma digitale integrata per il trasporto merci end to end (punto a punto) fslogistix.com. Continua l'ad: «Questa piattaforma è importante perché, con un solo click, permette al cliente di scoprire tutta l'offerta logistica del nostro gruppo. Una infrastruttura digitale innovativa, un'interfaccia unica dove sono integrate le otto società che compongono il business logistico del gruppo Fs».

Nel 2024, il trasporto merci del gruppo Fs ha chiuso ancora una volta in perdita, con un risultato netto negativo pari a 124 milioni, in peggioramento di 34 milioni rispetto al 2023. Ma le prospettive sono per un riequilibrio dei conti. Afferma De Filippis: «Attraverso operazioni di efficientamento, valorizzazione degli asset e sinergie di gruppo, prevediamo di arrivare al break even, il punto di pareggio, entro il 2027 per poi puntare all'utile negli anni successivi». In effetti, il piano strategico 2025-2029 della logistica Fs stima ricavi in crescita con un tasso annuo di circa l'8%, che saliranno a 2 miliardi di euro nel 2029. Il miglioramento dei conti sarà favorito anche dalla crescita della logistica in Europa nei prossimi cinque anni: +4% al 2029, ma con un +9% che riguarda il traffico intermodale.

E nello stesso arco di tempo, Fs Logistix vedrà un significativo rinnovo della flotta con mezzi più moderni e diversificati, per rispondere al meglio alle esigenze del mercato.

In particolare, entreranno a far parte della flotta 110 locomotive elettriche per la trazione, 25 locomotive da manovra sia ibride sia con carburanti alternativi, oltre 2mila carri di ultima generazione.

A questi si aggiungono 42 camion, 5 gru mobili e 8 gru a portale e la nuova nave ibrida per il traghettamento sullo stretto di Messina. Asset fondamentali per alimentare sinergie e offrire soluzioni innovative e integrate.

Infine, il mercato nazionale, oggi in forte difficoltà per le numerose interruzioni di linea causate dai cantieri del Pnrr. Dice De Filippis: «Dopo la conclusione dei lavori, l'infrastruttura ferroviaria nazionale offrirà una maggiore capacità ed efficienza alle imprese del trasporto ferroviario delle merci. Un salto di qualità che dovrebbe consentire l'aumento della quota di mercato del cargo ferroviario in Italia, oggi bloccata al 12% contro una media europea del 17 per cento. Le parole d'ordine in questa fase di transizione sono due: essere resilienti e investire per farci trovare pronti all'appuntamento con lo sviluppo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

The Medi Telegraph

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

Contship alza il velo sul Terminal Ravano, Gasselín: "Ma lo stallo sulle nomine delle Authority ci danneggia"

L'ad del gruppo parla del porto della Spezia: "La gara per la banchina? Quando avremo i dragaggi" Monaco di Baviera - «Qui presentiamo il progetto del Terminal Ravano alla Spezia: come sta andando... o non sta andando». Non fa giri di parole Matthieu Gasselín, amministratore delegato di Contship. Il gruppo logistico la prossima settimana annuncerà un'acquisizione (si parla di una società genovese attiva nell'intermodale), mentre ieri al Transport Logistic ha illustrato il primo rendering del primo consistente step del piano di ampliamento delle strutture spezzine. «Poi - aggiunge il manager - l'idea sarebbe anche quella di parlare di Esg, intelligenza artificiale, automazione. Per dare l'idea che non stiamo facendo solo porti. Il Terminal Ravano per esempio sarà a controllo remoto. Agli inizi ci sarà personale sulle gru, che però hanno il preset per essere controllate da remoto. Lo saranno invece da subito le gru di piazzale. Siamo alla fine della gara, dobbiamo scegliere chi le costruirà. Il terminal - prosegue Gasselín - sarà pronto a metà 2027: c'è la gara per fare la prima parte della banchina, che però è ferma al Tar. È vero che in attesa del Consiglio di Stato c'è la sospensiva, ma non possiamo assegnare i lavori finché non abbiamo il dragaggio, su questo abbiamo un punto di discussione con l'Autorità portuale. Sono tutte fasi sincrone, non posso assegnare le gru se prima non ho assegnato le infrastrutture. E su questo, lo stallo sulle nomine dei porti non aiuta: è veramente inaccettabile, pazzesco. L'Adsp ha il commissario straordinario, che può fare ma fino a un certo punto. Non è un presidente nel pieno dei suoi poteri. Genova e La Spezia hanno le nomine approvate da ministro, presidente della Regione, tutti. Non nominarli - conclude Gasselín - è tenere i porti in ostaggio, e questo poi lo paga il Paese, con ritardi negli investimenti, nei volumi. I nostri politici stanno facendo un danno altissimo alla portualità nonostante l'impegno e la forza messi dal viceministro Edoardo Rixi».



L'ad del gruppo parla del porto della Spezia: "La gara per la banchina? Quando avremo i dragaggi" Monaco di Baviera - «Qui presentiamo il progetto del Terminal Ravano alla Spezia: come sta andando... o non sta andando». Non fa giri di parole Matthieu Gasselín, amministratore delegato di Contship. Il gruppo logistico la prossima settimana annuncerà un'acquisizione (si parla di una società genovese attiva nell'intermodale), mentre ieri al Transport Logistic ha illustrato il primo rendering del primo consistente step del piano di ampliamento delle strutture spezzine. «Poi - aggiunge il manager - l'idea sarebbe anche quella di parlare di Esg, intelligenza artificiale, automazione. Per dare l'idea che non stiamo facendo solo porti. Il Terminal Ravano per esempio sarà a controllo remoto. Agli inizi ci sarà personale sulle gru, che però hanno il preset per essere controllate da remoto. Lo saranno invece da subito le gru di piazzale. Siamo alla fine della gara, dobbiamo scegliere chi le costruirà. Il terminal - prosegue Gasselín - sarà pronto a metà 2027: c'è la gara per fare la prima parte della banchina, che però è ferma al Tar. È vero che in attesa del Consiglio di Stato c'è la sospensiva, ma non possiamo assegnare i lavori finché non abbiamo il dragaggio, su questo abbiamo un punto di discussione con l'Autorità portuale. Sono tutte fasi sincrone, non posso assegnare le gru se prima non ho assegnato le infrastrutture. E su questo, lo stallo sulle nomine dei porti non aiuta: è veramente inaccettabile, pazzesco. L'Adsp ha il commissario straordinario, che può fare ma fino a un certo punto. Non è un presidente nel pieno dei suoi poteri. Genova e La Spezia hanno le nomine approvate da ministro, presidente della Regione, tutti. Non nominarli - conclude Gasselín - è tenere i porti in ostaggio, e questo poi lo paga il Paese, con ritardi negli investimenti, nei volumi. I nostri politici stanno facendo un danno altissimo alla portualità nonostante l'impegno e la forza messi dal viceministro Edoardo Rixi».

Ancona rilancia il corridoio Est-Ovest

Francesco Filiali

MONACO DI BAVIERA Alla Transport Logistic Fair 2025, l'AdSp del Mare Adriatico Centrale illustra il programma di investimenti infrastrutturali. Focus sulla rotta turco-iberica e sulla funzione di cerniera tra i corridoi TEN-T europei. Il porto di Ancona si candida a diventare crocevia strategico del traffico marittimo euromediterraneo, ponte naturale tra Mediterraneo orientale e occidentale. È quanto emerso alla Transport Logistic di Monaco, la più rilevante fiera internazionale del settore logistico, dove l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale ha presentato le proprie direttrici di sviluppo infrastrutturale e intermodale. Al centro della strategia, l'integrazione del porto dorico nei corridoi TEN-T in particolare lo Scandinavo-Mediterraneo e il Baltico-Adriatico e il rafforzamento della rotta trasversale tra Turchia, Grecia e Spagna. Secondo un'analisi curata da SRM per l'AdSP, il 44% del traffico marittimo proveniente dalla Turchia sulla direttrice Igoumenitsa-Ancona è destinato proprio alla penisola iberica, segno di un'evidente centralità logistica dello scalo marchigiano in questa tratta emergente. ancona Investimenti e programmazione: il porto che cambia volto

Nello stand Assoport, il presidente dell'AdSp Vincenzo Garofalo ha illustrato i principali cantieri in corso e in avvio, ponendo l'accento su competitività, sostenibilità ambientale e capacità attrattiva di capitali privati. Tra gli interventi in evidenza: Banchine 19-21: potenziamento per nuovo terminal traghetti, conclusione prevista a settembre 2025. Banchina 27: in fase di realizzazione, consegna attesa entro il 2029. Dragaggio banchine commerciali: gara in uscita, lavori da avviare nel primo trimestre 2026. Cold ironing: prossima l'attivazione del sistema di elettrificazione delle banchine traghetti. Non meno rilevante la riconfigurazione logistica della Penisola, destinata ad accogliere il traffico Ro-Ro e Ro-Pax, con conseguente riorganizzazione del porto storico. Porto core europeo e mercato produttivo locale L'iniziativa Porto di Ancona: un hub per collegamenti strategici fra est e ovest, promossa nell'ambito del progetto Waterbridging (programma IPA Adrion 2021-2027, di cui l'AdSp è capofila), ha permesso di evidenziare la valenza del porto non solo come snodo internazionale, ma anche come infrastruttura di servizio per le economie regionali. Lo studio SRM, illustrato da Alessandro Panaro, responsabile Maritime & Energy, ha coinvolto 300 imprese manifatturiere tra Marche e Abruzzo: il 50% utilizza Ancona per import container, il 25% per l'export. Analoga incidenza per il traffico Ro-Ro, confermando lo scalo come porta marittima primaria anche per i flussi industriali a corto raggio verso Balcani e Levante. ancona Garofalo: Un porto moderno al servizio del territorio e del Mediterraneo «Il porto di Ancona è un'infrastruttura al servizio dello sviluppo economico del territorio e dell'Italia centrale ha dichiarato Garofalo. Con investimenti mirati su innovazione e sostenibilità, vogliamo attrarre anche capitali privati e costruire, assieme agli stakeholder,



Messaggero Marittimo

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

il nuovo Piano Regolatore Portuale». Nel 2024, lo scalo ha movimentato 9,5 milioni di tonnellate di merci, accolto oltre 927.000 passeggeri dei traghetti e più di 100.000 crocieristi. Numeri che confermano il ruolo polifunzionale del porto dorico, oggi in forte evoluzione per cogliere appieno le opportunità della nuova geografia logistica euro-mediterranea.

Volkswagen sceglie Venezia come hub portuale

Giulia Sarti

MONACO Volkswagen ha scelto: Venezia sarà il nuovo hub portuale in Italia per i veicoli del gruppo. Una decisione accolta con soddisfazione dal presidente del porto Fulvio Lino di Blasio e presentata in occasione del Transport logistic a Monaco. Dopo il Patto per lo sviluppo del Sistema Logistico Veneto del 2022, continua il percorso per rendere il sistema un unico insieme efficiente e innovativo, per guardare sempre più al futuro e giocare da protagonisti tra i player globali della logistica e dove il ruolo dei nostri porti è e sarà sempre più cruciale sottolinea. Andare avanti come sistema logistico unico rappresentato da tutti gli operatori ha permesso di avere la stessa mission che poi ha portato ai primi risultati, con una pianificazione allargata che ha coinvolto tutta la regione. Il nuovo terminal auto I vantaggi per la società di un nuovo terminal portuale a Porto Marghera saranno i tempi di consegna ridotti verso alcuni stabilimenti propri, soprattutto quelli del sud della Germania e per i viaggi verso l'Estremo oriente. Riduzione dei costi e delle emissioni sono anche i punti messi in evidenza durante la presentazione a Transport logistic da Peter Hörndlein, responsabile della logistica dei veicoli di Volkswagen, sfruttando anche la linea ferroviaria. Per permettere l'operazione l'AdSp del mar Adriatico settentrionale ha concesso alla piemontese Vezzani per i prossimi 25 anni alcune aree destinate al nuovo traffico, mentre la prima nave è attesa ad Ottobre. Si tratta dell'area ex SIRMA, la darsena terminale del Canale Industriale Sud, che comprende l'accosto SIRMA e la fascia demaniale retrostante. L'area sarà destinata alle operazioni portuali di imbarco e sbarco di veicoli rotabili, tra cui autovetture nuove o usate, nonché veicoli commerciali, industriali e agricoli. Saranno incluse anche le attività di movimentazione, deposito, magazzinaggio, distribuzione, gestione terminalistica e logistica intermodale, per un totale di circa 10 mila posti auto. La scelta di Volkswagen riposizionare tutto il traffico logistico europeo è giunta dopo un bando per identificare un operatore terminalistico e uno per identificare soggetti e collegamenti navali arrivando così al terminal del Canale Sud con un collegamento ferroviario con treni da 750 metri e un piazzale molto ampio che soddisfaceva i requisiti del gruppo. La componente ferroviaria -è convinto il presidente dell'AdSp- è senz'altro quella che più interessa. Qui in Germania -continua- nel cuore dell'Europa produttiva e logistica, presentiamo un risultato concreto. Negli ultimi due anni, abbiamo lavorato anche per migliorare l'attrattiva del porto di Venezia per operazioni portuali e logistiche e oggi se ne vedono i frutti. La ZIs che funziona ad essere determinanti nella scelta di Volkswagen sono state le agevolazioni della ZIs di Venezia e del Rodigino, e i tempi ridotti nella parte autorizzativa che ha piacevolmente sorpreso i tedeschi. La ZIs non è una qualcosa che dipende solo e soltanto dalle risorse dedicate al credito di imposta -mette in evidenza Di Blasio- ma è anche un



Messaggero Marittimo

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

lavoro su quello che gli operatori chiedono, ovvero certezza delle procedure e dei tempi. Il porto di Venezia - aggiunge - ha una grande voglia e una grande prospettiva di crescita nel proprio DNA portuale logistico. I traffici a Venezia Il traffico automobilistico nel porto di Venezia ha registrato una crescita a doppia cifra nell'ultimo anno, confermando la competitività dello scalo in questo settore. Ora, con l'arrivo di un leader globale, questo trend non solo viene rafforzato ma anche strutturato, gettando le basi per uno sviluppo stabile e di lungo periodo. I numeri e le caratteristiche del progetto parlano chiaro: Treni settimanali verso i mercati dell'Europa centrale e orientale Nuove rotte marittime dall'Estremo Oriente, grazie all'integrazione di Venezia nei flussi logistici internazionali del Gruppo Volkswagen Riqualficazione di 27 ettari di aree industriali dismesse, collegate a uno snodo ferroviario e riconvertite a funzioni logistiche, con impatti positivi su occupazione ed economia del territorio L'Autorità di Sistema portuale ha sostenuto la crescita del settore automobilistico con investimenti infrastrutturali strategici per oltre 60 milioni di euro, finalizzati a: Aumentare la capacità ferroviaria interna e i collegamenti con la rete ferroviaria nazionale Ridurre le interferenze tra traffico stradale e ferroviario Migliorare l'accessibilità logistica alle aree industriali e terminalistiche del porto I progetti in corso includono: Un nuovo ponte ferroviario sul Canale Industriale Ovest L'ampliamento di Via dell'Elettricità L'adeguamento dello svincolo di Via della Chimica e l'espansione della stazione di Venezia Marghera Scalo, che sarà in grado di gestire fino a 40 treni al giorno, rendendo lo scalo un punto di riferimento per l'intermodalità nell'Alto Adriatico Parallelamente, è in fase avanzata lo sviluppo della nuova piattaforma logistica di Porto Marghera, infrastruttura chiave per la gestione dei flussi agroalimentari e containerizzati, collegata a oltre 65 km di rete ferroviaria interna.

Stallo politico sui porti, l'appello del cluster marittimo-portuale

Andrea Puccini

MONACO DI BAVIERA L'attesa per la nomina dei nuovi presidenti delle Autorità di sistema portuale italiane si è trasformata in frustrazione e allarme, non solo tra le associazioni di categoria ma anche tra gli operatori. Anche quelli internazionali, presenti alla fiera Transport Logistic in corso a Monaco, il più importante evento europeo per il comparto. nel frattempo infatti, ben sette associazioni rappresentative del cluster Alis, Ancip, Assiterminal, Assologistica, Confitarma, Federagenti e Uniport hanno diffuso una nota congiunta, lanciando un appello forte e chiaro al governo: Serve una rapida formalizzazione delle nomine dei presidenti delle Autorità di sistema portuale. Le associazioni sottolineano come il blocco (si dice dovuto al braccio di ferro squisitamente politico tra le forze che compongono la maggioranza) stia penalizzando la capacità operativa degli scali nazionali, in una fase cruciale per la realizzazione di opere infrastrutturali e per la gestione delle sfide di mercato. In alcuni casi i candidati sono già stati addirittura approvati dalle Regioni e auditi dalle commissioni parlamentari, ma il via libera definitivo tarda ad arrivare. La portualità italiana ha bisogno di Autorità pienamente

operative si legge nel comunicato capaci di agire con slancio e visione sistemica. Ma finché l'impasse non sarà superata, il sistema rischia di restare privo di guida proprio nei momenti in cui servirebbe maggiore determinazione. A questo, si aggiungono anche ulteriori segnali di difficoltà intasati negli ultimi giorni dall'azione del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, portata avanti attraverso il viceministro Edoardo Rixi. Anche l'ultimo intervento in ordine cronologico e tutt'altro che atteso da parte dell'ART sulle concessioni portuali, si va a sommare a una situazione di crescente insofferenza da parte degli operatori del settore, con qualcuno di questi che si sarebbe atteso anche l'approvazione di una norma interpretativa sui piani regolatori, poi stralciata' all'ultimo secondo dall'ultimo Decreto Infrastrutture. Si affianca Debora Serracchiani che testualmente chiede che finisca il tiro alla fune nel centrodestra. Purtroppo, si legge nel testo, non basta sperare ma si deve chiedere che finisca al più presto il tiro alla fune nel centrodestra, che ha bloccato nomine già acquisite da territori e categorie. Non è genericamente al Parlamento che si deve rivolgere il presidente Fedriga ma al Mit e alle forze di maggioranza che stanno litigando sui posti. Noi continuiamo a essere a disposizione per agevolare la nomina definitiva dei nuovi presidenti, come abbiamo dimostrato ad esempio con il porto di Trieste che aspetta di ripartire. La nota di Serracchiani prende il via agli auspici del presidente del Friuli Venezia Giulia Massimiliano Fedriga affinché la nomina del nuovo presidente dell'Autorità del Sistema portuale del mare Adriatico orientale sia fatta prima possibile.



Il cluster sollecita la nomina dei presidenti di AdSP, da Assoportì l'appello a velocizzare l'iter

Redazione

ROMA Un appello congiunto delle associazioni del cluster marittimoportuale in cui si sollecita il governo e i gruppi parlamentari per l'assoluta urgenza di addivenire, nel più breve tempo possibile, al perfezionamento degli atti di nomina dei nuovi presidenti delle Autorità di Sistema portuale. L'appello è stato lanciato dal cluster a Monaco, nell'ambito del Transport logistic, la più importante fiera internazionale del settore della logistica ed è stato ufficializzato in una nota congiunta a firma di: ALIS Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile, ANCIP, ASSITERMINAL Associazione Italiana Port&Terminal Operators, ASSOLOGISTICA, CONFITARMA, FEDERAGENTI Federazione Nazionale degli Agenti Raccomandatori Marittimi e Mediatori Marittimi, UNIPORT. La portualità italiana necessita di Autorità di Sistema nella pienezza delle loro funzioni, in grado di portare a compimento le opere infrastrutturali in fase di realizzazione, di gestire le complessità di mercato e di relazioni di ciascun porto in un'ottica di sistema e di poter operare per quanto propria competenza con rinnovata capacità propulsiva e di raccordo. ASSOPORTI in tale occasione ha voluto

sottolineare alcune necessità urgenti per il settore come la semplificazione amministrativa e la chiarezza di funzioni tra le pubbliche amministrazioni che interagiscono con le AdSP,. Proprio nella stessa sede ha dichiarato il presidente di Assoportì abbiamo auspicato con chiarezza che il procedimento di nomina trovi rapida soluzione, attraverso la velocizzazione dei passaggi istituzionali, anche per evitare strumentalizzazioni che possono danneggiare la competitività dei nostri scali. Stiamo attraversando una fase di trasformazione globale senza precedenti e la portualità, parte integrante dell'economia reale, rappresenta un asset di vitale importanza per l'Italia sia da un punto di vista economico che occupazionale. I nostri porti non si sono mai fermati, sempre operativi durante emergenze impreviste e imprevedibili che purtroppo hanno caratterizzato questi ultimi anni, e le AdSP si sono dimostrate e continuano a dimostrarsi organizzazioni forti e capaci di adattarsi a situazioni di ogni tipo. Per questo motivo è doveroso ringraziare tutti i Presidenti e Commissari attualmente in carica, oltre alle strutture tecniche e operative che ci lavorano ogni giorno e che in maniera altamente responsabile garantiscono la piena funzionalità di tutti gli scali portuali, ha concluso Giampieri.



IL PROGETTO

L'Interporto di Padova ora è alla ricerca di un partner per la logistica intermodale

Bando aperto fino alla fine di settembre Obiettivo la creazione di una nuova società

Padova. Il consiglio di amministrazione di Interporto Padova ha approvato il testo del bando di gara internazionale per la selezione di un partner logistico con il quale sviluppare le attività del terminal intermodale. Il bando è già stato pubblicato sul sito della società e stabilisce che il termine ultimo per l'invio delle offerte sia il 30 settembre 2025. Il bando prevede la creazione di una nuova società, che assumerà la denominazione di Intermodal Terminal Padova srl, alla quale sarà conferito l'asset terminalistico di Interporto Padova con tutte le sue attività. La ripartizione delle quote prevede che Interporto Padova manterrà una partecipazione importante pari al 30%, nella nuova società e nello statuto sono stabilite importanti clausole di garanzia, quali ad esempio l'impossibilità di cambiare la destinazione intermodale dell'area senza l'assenso di Interporto Padova, indipendentemente dalla quote possedute nella newco. Interporto Padova avrà un proprio rappresentante nel Cda e il presidente del collegio sindacale della nuova società. Il valore a base di gara, pari al 70% del valore della nuova società, è fissato in 60 milioni di euro. La procedura di selezione avverrà con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, cioè valuterà con parametri oggettivi non solo l'offerta economica, ma soprattutto il progetto industriale presentato dall'offerente. La conclusione dell'operazione e la definitiva aggiudicazione della gara sarà subordinata al via libera degli organi collegiali dei soci pubblici di Interporto Padova.

«Esattamente come avevamo previsto nel nostro cronoprogramma, abbiamo approvato oggi in consiglio di amministrazione il bando di gara per la selezione del partner con il quale far crescere le attività del nostro terminal intermodale - dice il presidente di Interporto Padova Luciano Greco - Non è una vendita di immobili, ma l'avvio di un progetto industriale che prevede grazie all'apporto delle competenze e delle relazioni commerciali del soggetto che sarà nostro partner, di sviluppare più traffici». L'obiettivo, aggiunge, «è aumentare il numero dei treni che fanno capo al nostro terminal che oggi sono circa 8000 fino a oltre 15.000 l'anno, con un aumento dei volumi dei Teu (ndr, unità di misura delle unità di carico intermodali) dai 411.000 dello scorso anno a circa 700.000. Una crescita che è possibile con le infrastrutture attuali, grazie anche alla digitalizzazione e all'automazione del terminal che abbiamo realizzato. Da un punto di vista della governance, Interporto avrà delle garanzie sulla coerenza delle attività che saranno sviluppate in futuro e potrà mantenere l'ultima parola sulle scelte strategiche, come anche indicato dai soci pubblici di riferimento Naturalmente i dipendenti oggi impiegati nel terminal avranno assicurato il loro posto nella nuova società con serie prospettive di crescita». «Questa settimana siamo al Transport Logistic di Monaco, la più importante fiera di settore d'Europa, con un nostro stand e presenteremo, con un evento ad hoc, il nostro progetto e il bando appena pubblicato ai più importanti



L'Avvisatore Marittimo

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

operatori internazionali. Abbiamo già registrato un grande interesse per la nostra iniziativa», conclude.

Siemens, prime consegne ad Autobrennero delle nuove locomotive hi-tech

M.Mor.

In attesa del completamento del tunnel ferroviario di base tra Fortezza (Italia) e Innsbruck (Austria), il trasferimento delle merci dalla strada alla rotaia lungo l'asse alpino del Brennero passa dal potenziamento delle flotte delle compagnie cargo.

È il messaggio lanciato ieri in Germania, al Transport Logistic di Monaco di Baviera. Siemens Mobility ha consegnato la prima locomotiva Vectron Ms (versione multisistema) a Rail Traction Company (Rtc), impresa ferroviaria del gruppo Autobrennero, la società che gestisce l'autostrada A22 Modena-Brennero.

Il gruppo Autobrennero è attivo anche nel trasporto ferroviario delle merci lungo il corridoio centrale europeo tra Italia, Austria e Germania.

Al gruppo fanno capo tre compagnie cargo: Rct, InRail (impresa acquisita nel 2021) e la tedesca Lokomotion.

Grazie alle omologazioni per la circolazione in numerosi Paesi europei, la locomotiva Vectron Ms consentirà a Rtc di gestire il trasporto ferroviario transfrontaliero in modo ancora più efficiente e sostenibile. La fornitura comprende due contratti separati per un totale di sei locomotive: quattro unità Vectron Ms saranno consegnate a Rtc e due a InRail, rafforzando così il ruolo di entrambe le società quali imprese di riferimento nel trasporto merci in Italia e in Europa. Il valore complessivo della commessa è stimato (a prezzi di mercato) in circa 30 milioni di euro. La manutenzione delle locomotive sarà eseguita presso i centri di Verona e Udine, che fanno parte del network dei depositi per la manutenzione di Siemens Mobility dislocati nelle aree più strategiche per il trasporto merci, tra cui il polo di Novara. Dice Martin Ausserdorfer, Ceo di Rtc e presidente di InRail: «La possibilità di operare con la stessa locomotiva in più paesi è un passo fondamentale verso l'integrazione del sistema ferroviario europeo. Il nostro impegno è particolarmente incentrato sullo sviluppo del traffico ferroviario attraverso i corridoi Mediterraneo (Est-Ovest dell'Europa) e Scan-Med (Scandinavia-Mediterraneo), con la galleria di base del Brennero quale hub strategico per la mobilità sostenibile del futuro». Aggiunge Guido Porta, ceo di InRail: «Queste locomotive simboleggiano il nostro impegno per il trasferimento del trasporto merci dalla strada alla ferrovia».

Le locomotive ordinate raggiungono una velocità massima di 160 km/h. A oggi, Siemens Mobility ha venduto oltre 2.700 locomotive della famiglia Vectron a 104 diversi clienti. Le locomotive basate sulla piattaforma Vectron sono state abilitate all'esercizio in 20 Paesi europei. Infine, si ricorda che InRail è l'unica impresa ferroviaria privata italiana dotata di certificato di sicurezza per operare, oltre che in Italia,



Il Sole 24 Ore

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

in Slovenia e Croazia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Shipping Italy

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

Gasselini preannuncia un'acquisizione e avverte: "Senza presidente a rischio gli investimenti Contship a Spezia"

Porti La controllata di Eurokai in Italia ha presentato la manifestazione d'interesse per Interporto di Padova e guarda anche all'inland terminal di Pordenone di Nicola Capuzzo Monaco (Germania) - "Siamo ostaggio della politica e questa è una follia totale per chi vuole investire". "Abbiamo 350 milioni di euro d'investimenti in programma, non possiamo ordinare le gru, non possiamo fare niente". Matthieu Gasselini, amministratore delegato di Contship Italia, non usa giri di parole per esprimere il proprio sconforto e tutta la costernazione per le notizie che arrivano a proposito del braccio di ferro fra le forze di governo, Lega e Fratelli d'Italia, che tengono in sospeso l'iter di nomina di diversi presidenti di Autorità di sistema portuale già individuati e indicati. Il riferimento di Gasselini è nel caso specifico a Bruno Pisano e alla port authority di Spezia, scalo dove Contship sta per avviare i lavori di ampliamento del La Spezia Container Terminal (joint venture con Msc al 40%), ma le stesse considerazioni provengono da vari imprenditori e gruppi italiani presenti alla fiera Transport Logistic di Monaco. A SHIPPING ITALY il numero uno di Contship Italia ha affidato il proprio sfogo. I risultati del gruppo nel 2024

sono apparsi molto positivi sia in termini operativi che finanziari, il 2025 come è iniziato? "Il 2025 è iniziato bene perché, nonostante il fatto che abbiamo dovuto chiudere un lato del Molo Fornelli per sette settimane, siamo sopra l'anno scorso come volumi di container movimentati. Il 2024 aveva visto un inizio d'anno un po' strano, quindi è difficile fare un paragone, però i risultati sono buoni." L'ampliamento del La Spezia Container Terminal può finalmente prendere avvio? "Noi siamo pronti a continuare a investire ma abbiamo il problema del ricorso al Tar per la realizzazione dei lavori e sui dragaggi; sono due cose separate ma fra loro complementari perché hanno la stessa finalità." Queste criticità di quanto pensate che possano spostare avanti i tempi del progetto? "Il ricorso al Tar ci porterà al 18 luglio e anche sui dragaggi secondo me arriviamo allo stesso periodo. Poi tutto dipende dai presidenti di Adsp, di cosa succederà con le nomine, perché lì abbiamo un problema grosso a livello nazionale secondo me. Io non capisco perché non vengono nominati, siamo ostaggio della politica e questa è una follia totale per chi vuole investire." Talvolta in passato le imprese sono state criticate per non aver investito ma quando vogliono investire non si trovano nelle condizioni di poterlo fare "Abbiamo i nomi dei presidenti di Spezia e Carrara, di Genova, Vado e Savona; sono stati proposti e accettati, non c'è altro da fare e non vengono nominati perché aspettiamo che decidano quello di Palermo. Noi abbiamo 350 milioni di affari, di investimenti, e non possiamo ordinare le nuove gru di banchina, non possiamo fare niente." Il monito per la classe politica è 'State fermando gli investimenti'? "Non pensavo onestamente potesse accadere questo e non so di chi sia la responsabilità. Il viceministro



Porti La controllata di Eurokai in Italia ha presentato la manifestazione d'interesse per Interporto di Padova e guarda anche all'inland terminal di Pordenone di Nicola Capuzzo Monaco (Germania) - "Siamo ostaggio della politica e questa è una follia totale per chi vuole investire". "Abbiamo 350 milioni di euro d'investimenti in programma, non possiamo ordinare le gru, non possiamo fare niente". Matthieu Gasselini, amministratore delegato di Contship Italia, non usa giri di parole per esprimere il proprio sconforto e tutta la costernazione per le notizie che arrivano a proposito del braccio di ferro fra le forze di governo, Lega e Fratelli d'Italia, che tengono in sospeso l'iter di nomina di diversi presidenti di Autorità di sistema portuale già individuati e indicati. Il riferimento di Gasselini è nel caso specifico a Bruno Pisano e alla port authority di Spezia, scalo dove Contship sta per avviare i lavori di ampliamento del La Spezia Container Terminal (joint venture con Msc al 40%), ma le stesse considerazioni provengono da vari imprenditori e gruppi italiani presenti alla fiera Transport Logistic di Monaco. A SHIPPING ITALY il numero uno di Contship Italia ha affidato il proprio sfogo. I risultati del gruppo nel 2024 sono apparsi molto positivi sia in termini operativi che finanziari, il 2025 come è iniziato? "Il 2025 è iniziato bene perché, nonostante il fatto che abbiamo dovuto chiudere un lato del Molo Fornelli per sette settimane, siamo sopra l'anno scorso come volumi di container movimentati. Il 2024 aveva visto un inizio d'anno un po' strano, quindi è difficile fare un paragone, però i risultati sono buoni." L'ampliamento del La Spezia Container Terminal può finalmente prendere avvio? "Noi siamo pronti a continuare a investire ma abbiamo il problema del ricorso al Tar per la realizzazione dei lavori e sui dragaggi; sono due cose separate ma fra loro complementari perché hanno la stessa finalità." Queste criticità di quanto pensate che possano spostare avanti i tempi del progetto? "Il ricorso al Tar ci porterà al 18 luglio e anche sui

Shipping Italy

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

Edoardo Rixi ha spinto tanto, quindi non è lui, lui vuole che si arrivi alle nomine dei presidenti. Per tornare al progetto di ampliamento di Lsct posso affermare che noi facciamo tutto quello che ci è possibile realizzare fino a un certo punto; abbiamo comprato le ralle, stiamo andando sullo sviluppo della parte di ingegneria della fase 2, la gara sulle nuove gru la stiamo portando avanti, ma se dopo un mese o due la situazione rimane la stessa a un certo punto rischia di fermarsi tutto e questo è quello che non ci possiamo permettere. Perché se un progetto si ferma vuol dire che noi fermiamo le banche e per riavviare tutta la macchina del progetto ci vuole un anno." Peraltro le incertezze locali dettate dalla politica si inseriscono in un contesto internazionale già di per sé complicato da varie incertezze geopolitiche "Spero che a luglio sia tornato normale. Che abbiamo dei presidenti nominati, che procedano i dragaggi e che l'Italia sia a posto." Sul fronte terrestre in che direzione state puntando? "Il 2024 è stato il quarto anno consecutivo di crescita per il nostro ramo di business terrestre, ora abbiamo presentato la manifestazione di interesse sull'interporto di Padova, ho visto che anche l'interporto di Pordenone è in gara e lo stiamo valutando. Poi comprenderemo delle aziende." È possibile saperne di più? "Bisogna attendere la prossima settimana. Comunque saranno volte a rinforzare in maniera complementare la nostra catena di servizi, la filiera; è un passo molto importante per Sogemar." Il rinnovo delle alleanze armatoriali è un passaggio ormai già digerito anche sul fronte portuale? Stanno arrivando navi mediamente più grandi in termini di capacità e dimensioni? "Sì, anche l'alleanza Gemini funziona. Le navi sono più grandi ma dobbiamo limitarci perché possiamo accoglierle solo al molo Fornelli Est. Adesso a Spezia abbiamo tre servizi che impiegano solo navi da 400 metri di lunghezza, e altri vorrebbero arrivare ma non possiamo riceverne altre. Questa è una cosa che i politici purtroppo non vedono; noi abbiamo bisogno del nuovo molo Ravano per accogliere più navi di grandi dimensioni e invece assistiamo e dobbiamo ascoltare dei 'no' sulle nomine attese dei presidenti. È follia totale." ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI.

Shipping Italy

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

Horndlein (Volkswagen): "Ecco perchè abbiamo scelto il porto di Marghera"

Porti Infrastrutture ferroviarie e stradali, ZIs e accessibilità nautica per le car carrier sono i fattori che hanno convinto la casa tedesca a puntare anche su un porto del Mediterraneo per l'import-export di veicoli finiti di Nicola Capuzzo Monaco (Germania) - La fiera Transport Logistic in corso questa settimana a Monaco di Baviera è stata il palcoscenico scelto da Regione Veneto, Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico settentrionale e Volkswagen per presentare il nuovo terminal in laguna dedicato alle auto della casa automobilistica tedesca. Peter Horndlein, Direttore logistica veicoli nuovi di Volkswagen, a SHIPPING ITALY ha spiegato in dettaglio le ragioni di questa scelta d'investimento, sottolineando in primis che fondamentalmente Marghera consente alla casa automobilistica "un'importante possibilità di bilanciare il network distributivo in maniera più sostenibile e aumentando la flessibilità. Oggi tutti spediscono dai porti del Mare del Nord mentre noi avremo la possibilità di spedire sia dal Mare del Nord che dal Mediterraneo, un bacino che è anche più resiliente di fronte a eventuali criticità nel network". Oltre a ciò, prosegue Horndlein, "se si guarda ai nostri impianti di produzione nel sud della Germania, nella Repubblica Ceca o in Slovacchia, sicuramente le distanze e i tempi di consegna a Venezia sono più brevi. Ciò significa meno tempi di trasporto, meno costi, meno emissioni. Quindi - ha aggiunto - per noi questa operazione ha senso da almeno un paio di punti di vista e questa è stata la ragione per cui abbiamo detto: Va bene, andiamo avanti con questo progetto e attiviamo il porto di Venezia insieme alle autorità e alla società che ha concretamente investito nel terminal". Ovvero la società Vezzani del Gruppo Gavioli che ha già ottenuto dalla port authority veneta una concessione sulle aree ex Sirma di Marghera per realizzare un terminal automotive lungo il canale sud con banchina pubblica. L'Adsp recentemente aveva annunciato il via libera a un titolo concessorio della durata di 25 anni, con un accosto navi lungo circa 295 metri e con profondità del fondale di circa 10 metri. Ma perché Volkswagen ha scelto proprio Marghera? "Per diverse ragioni che s'intrecciano" ha specificato Peter Horndlein: "Perché era un sito industriale e ha i necessari prerequisiti in termini di collegamenti ferroviari, così come c'è l'accessibilità stradale. Poi perché è un'area portuale disponibile esclusivamente per noi con 10.000 posti auto e l'autorità portuale ci ha dato un grande supporto per la costruzione di un nuovo ormeggio. In pratica non abbiamo praticamente alcuna restrizione per quanto riguarda l'accessibilità del porto e l'area è dunque adatta alle grandi navi che trasportano le nostre auto. Potremo portare le car carrier da 230 metri di lunghezza". In questo ridisegno logistico il treno giocherà un ruolo di primissimo piano. "Quando possibile - ha aggiunto il direttore di Volkswagen - ci piace uscire dai nostri impianti di produzione con la ferrovia e se possiamo formare un intero treno in uno dei nostri



Porti Infrastrutture ferroviarie e stradali, ZIs e accessibilità nautica per le car carrier sono i fattori che hanno convinto la casa tedesca a puntare anche su un porto del Mediterraneo per l'import-export di veicoli finiti di Nicola Capuzzo Monaco (Germania) - La fiera Transport Logistic in corso questa settimana a Monaco di Baviera è stata il palcoscenico scelto da Regione Veneto, Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico settentrionale e Volkswagen per presentare il nuovo terminal in laguna dedicato alle auto della casa automobilistica tedesca. Peter Horndlein, Direttore logistica veicoli nuovi di Volkswagen, a SHIPPING ITALY ha spiegato in dettaglio le ragioni di questa scelta d'investimento, sottolineando in primis che fondamentalmente Marghera consente alla casa automobilistica "un'importante possibilità di bilanciare il network distributivo in maniera più sostenibile e aumentando la flessibilità. Oggi tutti spediscono dai porti del Mare del Nord mentre noi avremo la possibilità di spedire sia dal Mare del Nord che dal Mediterraneo, un bacino che è anche più resiliente di fronte a eventuali criticità nel network". Oltre a ciò, prosegue Horndlein, "se si guarda ai nostri impianti di produzione nel sud della Germania, nella Repubblica Ceca o in Slovacchia, sicuramente le distanze e i tempi di consegna a Venezia sono più brevi. Ciò significa meno tempi di trasporto, meno costi, meno emissioni. Quindi - ha aggiunto - per noi questa operazione ha senso da almeno un paio di punti di vista e questa è stata la ragione per cui abbiamo detto: Va bene, andiamo avanti con questo progetto e attiviamo il porto di Venezia insieme alle autorità e alla società che ha concretamente investito nel terminal". Ovvero la società Vezzani del Gruppo Gavioli che ha già ottenuto dalla port authority veneta una concessione sulle aree ex Sirma di Marghera per realizzare un terminal automotive lungo il canale sud con banchina pubblica. L'Adsp recentemente aveva annunciato il via libera a un titolo

Shipping Italy

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

siti e arrivare direttamente all'area portuale di Venezia questo è il modo più efficiente e più sostenibile per portare le auto al porto". Nel lungo termine i flussi potranno anche essere bilanciati in entrata e in uscita perché il traffico inizialmente sarà in esportazione, "soprattutto verso l'Asia", poi "in un secondo momento verso la Turchia". Ma in un successivo step futuro penseranno anche alle importazioni, "perché - è stato spiegato - riceviamo anche alcuni veicoli finiti dalla produzione in Turchia e, al momento, seppure sia un volume ancora ridotto, anche dalla Cina. Quindi, importazioni ed esportazioni bilanciate sono teoricamente possibili". A proposito dei volumi attesi Horndlein fa sapere che inizieranno a ottobre con un primo step e poi aumenteranno gradualmente: "Fondamentalmente vorremmo gestire al principio un volume di cinque per arrivare poi a regime a dieci treni completi a settimana; ovvero si parla di circa 180 vetture per ogni treno". A margine della presentazione al Transport Logistic grande soddisfazione è stata espressa anche dal presidente della port authority veneta, Fulvio Lino Di Blasio. "Volkswagen - ha dichiarato - è stata una scommessa vinta perché loro stavano cercando un hub nel nord Adriatico che rispondesse ad alcune esigenze ma avevano in effetti molte preoccupazioni sulla effettiva capacità della pubblica amministrazione portuale italiana di dare delle risposte nei tempi necessari e con una certezza anche rispetto a procedure che riguardano una serie di enti che si devono esprimere per le autorizzazioni. Il fatto che siano ricaduti proprio all'interno della fase di start up della zona logistica semplificata ha consentito di ridurre i tempi o di un terzo o di metà e questo ha dato una spinta importante anche su temi legati alla navigazione, alle simulazioni che sono state fatte anche con la Capitaneria di porto e da cui sono arrivate risposte concrete".

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI.

Agenparl

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

(ARC) Logistica: Amirante, a Monaco terza riunione Cabina regia

(AGENPARL) - Tue 03 June 2025 Ospite allo stand del Fvg una nutrita delegazione di studenti dell'Ateneo triestino Monaco, 3 giu - "La Regione intende farsi parte attiva per contribuire, di concerto con l'Autorit? di sistema portuale e con gli operatori di settore, a superare le criticit? emerse in materia di accesso degli autotrasportatori al porto di Trieste: sono certa, infatti, che la riflessione sviluppatasi oggi in Cabina di regia della logistica consentir? di attivare in tempi rapidi gli strumenti normativi e finanziari necessari a garantire la migliore gestione dei flussi in entrata e in uscita, conseguenti soprattutto all'incremento dei traffici". Lo ha dichiarato l'assessore regionale alle Infrastrutture e territorio Cristina Amirante nel corso della Cabina di regia della logistica, tenutasi nel pomeriggio di oggi a Monaco di Baviera, nel contesto di Transport Logistic. Numerosi i temi sui quali l'organo consultivo, istituito nel dicembre 2024 al fine di dare voce agli enti e alle associazioni che a vario titolo, concorrono all'operativit? della piattaforma logistica regionale, ? stato chiamato ad affrontare. Tra questi, l'entrata in funzione della Zona logistica semplificata, subordinata alla comunicazione dei nominativi per il Comitato di indirizzo da parte dei soggetti indicati nel Dpcm del 6 maggio 2025; la convergenza, all'unanimit?, sul disegno di legge regionale per la disciplina urbanistica degli insediamenti logistici, che individua cinque ambiti territorialmente idonei e che disciplina gli iter autorizzativi attraverso l'introduzione di una soglia di interesse regionale per gli insediamenti di estensione pari o superiore ai tre ettari; la chiusura della superstrada slovena H4, prevista per 100 giorni tra agosto e novembre di quest'anno e per ulteriori 120 giorni nel 2026, che richieder? un intervento normativo della Regione per adottare misure di mitigazione dell'impatto sul traffico merci e su quello passeggeri. In mattinata, l'assessore Amirante ha inoltre incontrato una delegazione dell'Unione interporti riuniti, guidata dal segretario generale Gianfranco de Angelis, per fare il punto della situazione su Elodie (European Logistic Organized Data Interchange Environment): un progetto, nato nel luglio 2022 e finanziato attraverso fondi PNRR e ministeriali, il cui fine si rivolge al datasharing e all'interoperabilit? dei nodi infrastrutturali su scala nazionale. Ad arricchire lo stand del sistema logistico regionale ? giunta oggi una delegazione di una trentina di studenti dei corsi di laurea magistrale in Economia, ambiente e sviluppo, Ingegneria civile, Economia e gestione aziendale e Strategia, consulenza e logistica aziendale dell'Universit? di Trieste, guidata dalla neo-rettrice in pectore Donata Vianelli. "Una decisione lungimirante, quella assunta dall'Ateneo triestino - ha commentato Amirante - anche alla luce delle opportunit? offerte, in termini di sbocchi occupazionali ad alto tasso di



(ARC) Logistica: Amirante, a Monaco terza riunione Cabina regia

06/03/2025 18:57

(AGENPARL) - Tue 03 June 2025 Ospite allo stand del Fvg una nutrita delegazione di studenti dell'Ateneo triestino Monaco, 3 giu - "La Regione intende farsi parte attiva per contribuire, di concerto con l'Autorit? di sistema portuale e con gli operatori di settore, a superare le criticit? emerse in materia di accesso degli autotrasportatori al porto di Trieste: sono certa, infatti, che la riflessione sviluppatasi oggi in Cabina di regia della logistica consentir? di attivare in tempi rapidi gli strumenti normativi e finanziari necessari a garantire la migliore gestione dei flussi in entrata e in uscita, conseguenti soprattutto all'incremento dei traffici". Lo ha dichiarato l'assessore regionale alle Infrastrutture e territorio Cristina Amirante nel corso della Cabina di regia della logistica, tenutasi nel pomeriggio di oggi a Monaco di Baviera, nel contesto di Transport Logistic. Numerosi i temi sui quali l'organo consultivo, istituito nel dicembre 2024 al fine di dare voce agli enti e alle associazioni che a vario titolo, concorrono all'operativit? della piattaforma logistica regionale, ? stato chiamato ad affrontare. Tra questi, l'entrata in funzione della Zona logistica semplificata, subordinata alla comunicazione dei nominativi per il Comitato di indirizzo da parte dei soggetti indicati nel Dpcm del 6 maggio 2025; la convergenza, all'unanimit?, sul disegno di legge regionale per la disciplina urbanistica degli insediamenti logistici, che individua cinque ambiti territorialmente idonei e che disciplina gli iter autorizzativi attraverso l'introduzione di una soglia di interesse regionale per gli insediamenti di estensione pari o superiore ai tre ettari; la chiusura della superstrada slovena H4, prevista per 100 giorni tra agosto e novembre di quest'anno e per ulteriori 120 giorni nel 2026, che richieder? un intervento normativo della Regione per adottare misure di mitigazione dell'impatto sul traffico merci e su quello passeggeri. In mattinata, l'assessore Amirante ha inoltre incontrato una delegazione dell'Unione interporti riuniti, guidata dal segretario generale Gianfranco de Angelis, per fare il punto della situazione su Elodie (European Logistic Organized Data Interchange Environment): un progetto, nato nel luglio 2022 e finanziato attraverso fondi PNRR e ministeriali, il cui fine si rivolge al datasharing e all'interoperabilit? dei nodi infrastrutturali su scala nazionale. Ad arricchire lo stand del sistema logistico regionale ? giunta oggi una delegazione di una trentina di studenti dei corsi di laurea magistrale in Economia, ambiente e sviluppo, Ingegneria civile, Economia e gestione aziendale e Strategia, consulenza e logistica aziendale dell'Universit? di Trieste, guidata dalla neo-rettrice in pectore Donata Vianelli. "Una decisione lungimirante, quella assunta dall'Ateneo triestino - ha commentato Amirante - anche alla luce delle opportunit? offerte, in termini di sbocchi occupazionali ad alto tasso di specializzazione, dal nostro

Agenparl

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

specializzazione, dal nostro sistema portuale, dagli interporti e dalle aziende insediate sul territorio". Nel pomeriggio, l'assessore ha infine partecipato alla cerimonia di consegna da parte di Siemens della prima delle sei locomotive elettriche "Vectron MS" commissionate da RTC (Rail Traction Company) e InRail. "Una notizia importante per il Friuli Venezia Giulia - ha rimarcato Amirante - poiché consegna nelle mani di due importanti realtà attive sul territorio regionale motrici di ultima generazione, in grado di rafforzare l'interoperabilità ferroviaria e di superare le barriere infrastrutturali tra i Paesi europei". ARC/DFD/gg 031852 GIU 25 Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito utilizza Akismet per ridurre lo spam. Scopri come vengono elaborati i dati derivati dai commenti.

Sapir e TCR alla fiera internazionale Transport Logistic di Monaco di Baviera

Focus sul nuovo terminal, digitalizzazione dei servizi e sinergie con il sistema logistico emiliano-romagnolo Sapir e Terminal Container Ravenna hanno presentato questa mattina i loro progetti sullo sviluppo del Porto di Ravenna alla fiera Transport Logistic di Monaco di Baviera, evento tra i più importanti del settore. Le delegazioni hanno illustrato davanti a un centinaio di operatori provenienti da vari Paesi europei e mondiali i terminal operativi e i progetti di sviluppo futuro del Gruppo Sapir. Gli interventi dei presidenti Riccardo Sabadini e Giannantonio Mingozzi hanno posto l'accento sulle prospettive di crescita dell'infrastruttura portuale e sul progetto del nuovo terminal. Sabadini, in particolare, ha trattato delle potenzialità del Gruppo in sinergia con le altre realtà dell'Emilia-Romagna presenti, che possono contribuire, in modo innovativo, ad un nuovo sistema logistico. Mingozzi poi ha ricordato: «Il nuovo terminal, di 250mila metri quadrati, si avvarrà della banchina di 1 chilometro e una piena digitalizzazione dei servizi. Il nostro obiettivo è crescere nei numeri, ma soprattutto utilizzare al meglio un'area storica così preziosa come il terminal Trattaroli, con un nuovo impianto ferroviario e 12 ettari di area destinata all'automotive». Presenti a Monaco anche il direttore di TCR Giovanni Gommellini, il Responsabile Commerciale Battolini, il Responsabile Marketing Dell'Ovo. La delegazione di Sapir, invece, è completata dai responsabili commerciali Serrau, Pompignoli e Barbara Gelosi. Inoltre, sono presenti Ringoli per ARS Altmann, Petrosino per Autorità Portuale, per ITI presenti Bardi, Anna Giarandoni e Daniela Mignani.



Sapir e TCR presentano a Monaco i progetti per il futuro del Porto di Ravenna

Sapir e Terminal Container Ravenna (TCR) hanno illustrato nella mattina di oggi, martedì 3 giugno, le prospettive di sviluppo del Porto di Ravenna nell'ambito della fiera internazionale Transport Logistic di Monaco di Baviera, uno degli appuntamenti più rilevanti per il settore della logistica e dei trasporti a livello globale. Davanti a un pubblico composto da circa un centinaio di operatori provenienti da diversi Paesi europei e non solo, le delegazioni delle due realtà ravennate hanno presentato i terminal attualmente operativi e i principali progetti in corso, focalizzati sull'espansione e l'ammodernamento dell'infrastruttura portuale. Nel corso dell'incontro, i presidenti di Sapir e TCR, Riccardo Sabadini e Giannantonio Mingozi, hanno illustrato le strategie del Gruppo. Sabadini ha sottolineato in particolare "le potenzialità di sviluppo offerte dal sistema portuale ravennate, anche in sinergia con le altre realtà emiliano-romagnole presenti in fiera", evidenziando la possibilità di costruire un nuovo assetto logistico innovativo e integrato. Mingozi ha posto l'accento sul progetto del nuovo terminal da 250mila metri quadrati: "Disporrà di una banchina lunga un chilometro e punterà su una piena digitalizzazione dei servizi. L'obiettivo è crescere nei numeri, ma anche valorizzare al meglio un'area storica e strategica come il terminal Trattaroli, che sarà dotato di un nuovo impianto ferroviario e di 12 ettari destinati all'automotive". A rappresentare TCR erano presenti anche il direttore Giovanni Gommellini, il responsabile commerciale Battolini e il responsabile marketing Dell'Ovo. Per Sapir, la delegazione era composta anche dai responsabili commerciali Serrau, Pompignoli e Barbara Gelosi. Hanno partecipato inoltre Ringoli per ARS Altmann, Petrosino per l'Autorità Portuale, e per ITL Bardi, Anna Giaroni e Daniela Mignani.



Sapir e Terminal Container Ravenna (TCR) hanno illustrato nella mattina di oggi, martedì 3 giugno, le prospettive di sviluppo del Porto di Ravenna nell'ambito della fiera internazionale Transport Logistic di Monaco di Baviera, uno degli appuntamenti più rilevanti per il settore della logistica e dei trasporti a livello globale. Davanti a un pubblico composto da circa un centinaio di operatori provenienti da diversi Paesi europei e non solo, le delegazioni delle due realtà ravennate hanno presentato i terminal attualmente operativi e i principali progetti in corso, focalizzati sull'espansione e l'ammodernamento dell'infrastruttura portuale. Nel corso dell'incontro, i presidenti di Sapir e TCR, Riccardo Sabadini e Giannantonio Mingozi, hanno illustrato le strategie del Gruppo. Sabadini ha sottolineato in particolare "le potenzialità di sviluppo offerte dal sistema portuale ravennate, anche in sinergia con le altre realtà emiliano-romagnole presenti in fiera", evidenziando la possibilità di costruire un nuovo assetto logistico innovativo e integrato. Mingozi ha posto l'accento sul progetto del nuovo terminal da 250mila metri quadrati: "Disporrà di una banchina lunga un chilometro e punterà su una piena digitalizzazione dei servizi. L'obiettivo è crescere nei numeri, ma anche valorizzare al meglio un'area storica e strategica come il terminal Trattaroli, che sarà dotato di un nuovo impianto ferroviario e di 12 ettari destinati all'automotive". A rappresentare TCR erano presenti anche il direttore Giovanni Gommellini, il responsabile commerciale Battolini e il responsabile marketing Dell'Ovo. Per Sapir, la delegazione era composta anche dai responsabili commerciali Serrau, Pompignoli e Barbara Gelosi. Hanno partecipato inoltre Ringoli per ARS Altmann,

Al Transport Logistic si festeggia l'Italia

MONACO L'inizio di Transport logistic, oggi a Monaco di Baviera, riunisce in terra tedesca tanti italiani dei settori rappresentati alla più importante fiera a livello internazionale. E allo stand di Assoporti, non ci si dimentica che oggi è il 2 Giugno, Festa della Repubblica. E allora via, dopo il taglio del nastro, con i rappresentanti dei porti italiani e l'Agenzia ICE, a una versione alternativa dell'inno di Mameli. Qui è riunita la portualità italiana sotto lo slogan comune One country, all the logistics che ancora una volta in collaborazione con ICE si mette in vetrina per presentare il proprio valore. Un settore, quello portuale, che attende un nuovo capitolo, con il rinnovo delle presidenze di quasi la totalità delle Autorità di Sistema portuali. Tiziana Murgia, manager della comunicazione dell'associazione dei porti italiani lo ribadisce: solo insieme si può guardare avanti e crescere. La fiera di Monaco quest'anno riunisce, come ogni due anni, i settori delle merci, della logistica e della mobilità e non potevano mancare i porti italiani, vere connessioni tra Italia e mondo. Gli stand sono veri e propri capolavori di design, che testimoniano l'importanza data da chi ha deciso di partecipare, alla presenza al Transport logistic. Presenze da tutto il mondo con la ricerca di nuove connessioni, mercati e sinergie per crescere e sviluppare i propri traffici, ma anche le proprie competenze, con ampio spazio dato alla formazione. I porti italiani -ha commentato il presidente di Assoporti, Rodolfo Giampieri- hanno un ruolo di primo piano per la logistica moderna del nostro Paese. La conferma del ruolo dei porti è data dalle numerose attività svolte nel padiglione del sistema portuale italiano unitamente agli uffici per l'attrazione degli investimenti e l'internazionalizzazione di ICE, e dalle visite istituzionali importanti che caratterizzano questi giorni di intenso lavoro. Il momento che stiamo vivendo è molto particolare. Rassicurante che presidenti e commissari delle AdSp continuino a lavorare con decisione anche nella strategia di promuovere le attività del sistema portuale nei contesti internazionali, che diventano sempre più importanti, perchè il Marchio ITALIA sia sempre più riconosciuto.



Informare

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

I porti italiani partecipano a Monaco all'ultima edizione di Transport Logistic

Anche quest'anno tutti i porti italiani si presentano all'ultima edizione di Transport Logistic, la fiera biennale dedicata ai trasporti e alla logistica che si è aperta ieri a Monaco di Baviera, all'interno del Padiglione Italia che è stato realizzato dall'Associazione dei Porti Italiani (Assoporti) unitamente ad Agenzia ICE al fine di sviluppare una sinergia istituzionale finalizzata ad attrarre nuovi investimenti negli scali portuali italiani. «I porti italiani - ha sottolineato il presidente di Assoporti, Rodolfo Giampieri, in occasione dell'inaugurazione del padiglione istituzionale italiano - hanno un ruolo di primo piano per la logistica moderna del nostro Paese. La conferma del ruolo dei porti è data dalle numerose attività svolte nel padiglione del sistema portuale italiano unitamente agli uffici per l'attrazione degli investimenti e l'internazionalizzazione di ICE, e dalle visite istituzionali importanti che caratterizzano questi giorni di intenso lavoro. Il momento che stiamo vivendo è molto particolare. Rassicurante che presidenti e commissari delle AdSP continuano a lavorare con decisione anche nella strategia di promuovere le attività del sistema portuale nei contesti internazionali, che diventano sempre più importanti, perché il Marchio Italia sia sempre più riconosciuto».



Notiziario Assoporti

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

Focus Atti Parlamentari

GOVERNO MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE e TRASPORTI

Ponte sullo Stretto: seconda tappa del tour anti-mafia Il ministro Salvini in visita alla Prefettura di Messina 30 maggio - Si è svolta a Messina la seconda tappa del tour anti-mafia in vista dei lavori per il Ponte sullo Stretto.

Un incontro tra il vicepresidente del Consiglio e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini e i rappresentanti delle istituzioni e le autorità.

All'ordine del giorno la prevenzione e il contrasto di infiltrazioni mafiose in vista della realizzazione dell'opera di collegamento stabile tra la Calabria e la Sicilia. Successivamente il Ministro ha incontrato gli enti e le realtà associative del territorio, per parlare delle iniziative di comune interesse, in vista dell'imminente avvio dei lavori del Ponte sullo Stretto di Messina.

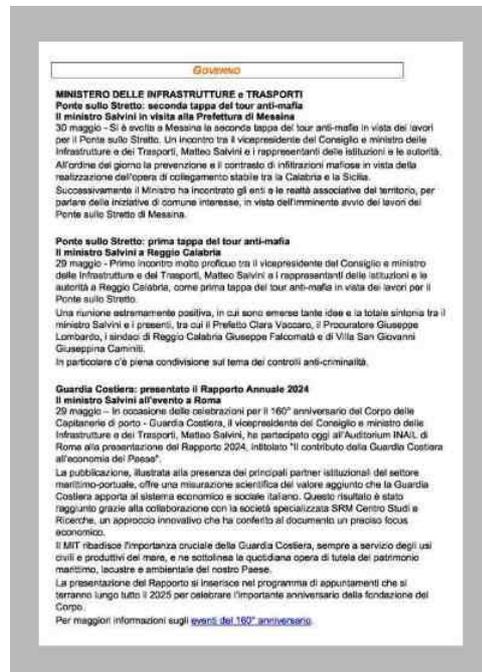
Ponte sullo Stretto: prima tappa del tour anti-mafia Il ministro Salvini a Reggio Calabria 29 maggio - Primo incontro molto proficuo tra il vicepresidente del Consiglio e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini e i rappresentanti delle istituzioni e le autorità a Reggio Calabria, come prima tappa del tour anti-mafia in vista dei lavori per il Ponte sullo Stretto.

Una riunione estremamente positiva, in cui sono emerse tante idee e la totale sintonia tra il ministro Salvini e i presenti, tra cui il Prefetto Clara Vaccaro, il Procuratore Giuseppe Lombardo, i sindaci di Reggio Calabria Giuseppe Falcomatà e di Villa San Giovanni Giuseppina Caminiti. In particolare c'è piena condivisione sul tema dei controlli anti-criminalità.

Guardia Costiera: presentato il Rapporto Annuale 2024 Il ministro Salvini all'evento a Roma 29 maggio - In occasione delle celebrazioni per il 160° anniversario del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera, il vicepresidente del Consiglio e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, ha partecipato oggi all'Auditorium INAIL di Roma alla presentazione del Rapporto 2024, intitolato "Il contributo della Guardia Costiera all'economia del Paese".

La pubblicazione, illustrata alla presenza dei principali partner istituzionali del settore marittimo-portuale, offre una misurazione scientifica del valore aggiunto che la Guardia Costiera apporta al sistema economico e sociale italiano. Questo risultato è stato raggiunto grazie alla collaborazione con la società specializzata SRM Centro Studi e Ricerche, un approccio innovativo che ha conferito al documento un preciso focus economico. Il MIT ribadisce l'importanza cruciale della Guardia Costiera, sempre a servizio degli usi civili e produttivi del mare, e ne sottolinea la quotidiana opera di tutela del patrimonio marittimo, lacustre e ambientale del nostro Paese. La presentazione del Rapporto si inserisce nel programma di appuntamenti che si terranno lungo tutto il 2025 per celebrare l'importante anniversario della fondazione del Corpo. Per maggiori informazioni sugli eventi del 160° anniversario. [Link al Rapporto Annuale 2024.](#)

Porti: pubblicate le Linee guida per rifornimento GNL e Bio GNL Primi in UE a stabilire disciplina comune per



Notiziario Assoporti

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

il sistema portuale italiano 28 maggio Decarbonizzazione, sicurezza per il rifornimento nei porti italiani: il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha pubblicato le Linee guida per la disciplina del bunkeraggio Ship to Ship di gas naturale liquefatto (GNL) e Bio GNL nei porti italiani. Il testo fornisce i criteri generali che devono essere adottati dalle Autorità marittime locali per la stesura del regolamento portuale locale finalizzato al rifornimento in porto delle navi a GNL, applicabili alle operazioni di rifornimento di GNL e Bio GNL: si tratta della prima volta in Europa che vengono fissate regole comuni che interessano tutti i porti nazionali per quanto attiene le procedure di rifornimento da nave a nave. L'obiettivo è quello di garantire un elevato standard di sicurezza per le operazioni di bunkeraggio Ship to Ship, oltre a consentire alle Capitanerie di porto l'adozione di una disciplina razionale ed omogenea per lo svolgimento di tale attività in un contesto, come l'attuale, dove il gas naturale rappresenta una delle soluzioni per diversificare l'utilizzo del combustibile tradizionale, al fine di ridurre le emissioni di anidride carbonica (CO₂) e di ossido di azoto (NO_x), oltre ad azzerare le emissioni di particolato (PM) e di sostanze acidificanti. La redazione delle Linee guida è stata realizzata dal MIT con il supporto del Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto, del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco e delle Associazioni di categoria. Le Linee guida integrano la Circolare Serie VII n.16 del 19 luglio 2002. Per visualizzare le Linee guida clicca qui 27 maggio - Linee guida per la disciplina del bunkeraggio Ship to Ship di GNL e bio GNL nei porti italiani MINISTERO DELL'INTERNO Nulla da segnalare MINISTERO DELL'AMBIENTE Nulla da segnalare MINISTERO DELLA DIFESA Nulla da segnalare AGENZIE E AUTORITA' AGCM Nulla da segnalare ART Nulla da segnalare Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna Nulla da segnalare Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Orientale Grande partecipazione all'evento Sustainable and innovative actions in seaports organizzato nell'ambito della giornata EMD in my Country 29 maggio - Si è svolto con grande successo, nella giornata del 27 maggio, l'evento Sustainable and innovative actions in seaports nell'ambito della giornata EMD in my Country. L'evento organizzato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale presso la sede di Augusta a seguito delle iniziative promosse dalla Commissione Europea per celebrare la Giornata Marittima Europea (European Maritime Day). L'evento ha visto la partecipazione di studenti, istituzioni, operatori del settore marittimo e associazioni del territorio, con l'obiettivo di promuovere la cultura del mare e sensibilizzare i cittadini sull'importanza dell'economia blu sostenibile. La giornata è stata scandita da momenti divulgativi, con interventi tenuti da relatori esperti nel settore dell'economia circolare e della transizione energetica e visite guidate alle infrastrutture portuali e all'impianto di decarbonizzazione di Limenet. Particolare attenzione è stata dedicata ai temi della sostenibilità ambientale, della digitalizzazione portuale e del ruolo strategico che Augusta riveste nel sistema portuale e logistico del Mediterraneo. Eventi come questo rafforzano il legame tra il porto e la comunità locale e rappresentano un'occasione preziosa per raccontare l'evoluzione dei porti del Sistema della Sicilia Orientale verso un modello sempre più sostenibile, innovativo e integrato nel territorio. Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale

Notiziario Assoport

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

Nulla da segnalare Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale Nulla da segnalare Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio Monitoraggio Ambientale Integrato dell'area portuale di Taranto: firmato un accordo tra AdSP, Capitaneria di Porto e Arpa Puglia 30 MAGGIO - L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio Porto di Taranto ha sottoscritto un importante protocollo di intesa con la Capitaneria di Porto di Taranto ed ARPA Puglia, avviando una collaborazione strategica nell'ambito del servizio "Monitoraggio ambientale integrato dell'area portuale di Taranto". Con tale accordo, l'AdSP consentirà, per finalità di pubblico interesse, l'accesso ad ARPA Puglia e Capitaneria di Porto alla piattaforma digitale del servizio di monitoraggio, con l'obiettivo di permettere ai due Enti un migliore controllo della qualità dell'ambiente. I dati real time forniti dal sistema di monitoraggio consentono di collazionare, storicizzare e analizzare una serie di informazioni che rappresentano un patrimonio di conoscenze fondamentali, in particolar modo per Arpa e Capitaneria che, per propria funzione istituzionale, controllano e/o certificano costantemente le condizioni dell'ecosistema. L'iniziativa avviata con il Protocollo rafforza ulteriormente l'impegno dell'AdSP verso la tutela ambientale, consolidando il ruolo dell'Ente in materia di sviluppo sostenibile a supporto della comunità portuale e cittadina, anche al fine di prevenire gli impatti derivanti dalle evoluzioni infrastrutturali del porto e dalle attività ad esso connesse, che puntano ad agevolare il trasporto sostenibile e la transizione energetica dello scalo. Il servizio Monitoraggio ambientale integrato dell'area portuale di Taranto - affidato al Raggruppamento Temporaneo di Imprese Ambiente S.p.A. C.I.S.A. S.p.A. T&A Tecnologia & Ambiente s.r.l. Studio Effemme s.r.l. e avviato nel dicembre 2023 - è l'unico a livello nazionale per estensione e numero di matrici coinvolte. Il sistema prevede, infatti, il controllo sistematico e continuativo di un ampio set di parametri ambientali relativi a tutte le matrici di interesse: acqua di mare, acqua di falda, sedimenti marini, organismi filtratori, flora e fauna, bentos, aria, rumore e suolo. Il monitoraggio rappresenta un'importante innovazione rispetto al passato, poiché, per il controllo ambientale, costante, multi-temporale e indipendente dalle singole fasi dei progetti infrastrutturali, si avvale di una rete di stazioni e punti di misura distribuiti nell'area portuale, con l'obiettivo di fornire un quadro esaustivo e aggiornato dello stato di qualità dell'ambiente (si rimanda al video illustrativo: https://www.youtube.com/watch?v=9_pkTHjMgiE&t=3s per maggiori dettagli). La collaborazione tra ARPA Puglia e Capitaneria di Porto rappresenta un modello virtuoso di sinergia interistituzionale, a beneficio dell'intera collettività e dell'ambiente. Taranto verso un porto sempre più green: concessa a Vestas la piattaforma logistica per 9 anni 28 MAGGIO - L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio Porto di Taranto ha concluso quest'oggi l'iter istruttorio di rilascio della concessione demaniale ex art. 36 del Codice della Navigazione marittima a favore della società Vestas Blades Italia Srl, sottoscritta presso la sede dell'Ente dal Commissario Straordinario, Sergio Prete e dal General Manager di Vestas Blades, Jonathan Hernø. La concessione, della durata di 9 anni, afferisce al compendio demaniale marittimo denominato Piattaforma Logistica Domenico Daraio che si appresta a divenire un'infrastruttura strategica per la gestione e l'assemblaggio di componenti eolici,

Notiziario Assoport

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

segnando un passo decisivo nel percorso di sviluppo strategico e sostenibile del Porto di Taranto. L'utilizzo della Piattaforma Logistica rappresenta per Vestas un tassello fondamentale a supporto della nuova linea di produzione delle pale eoliche destinate alla super turbina V236 da 15 MW, con pale lunghe ben 115,5 metri. La concessione consentirà alla Società di gestire in modo efficiente la logistica di questi componenti, integrando il trasporto marittimo con quello ferroviario e le attività di assemblaggio rafforzando, così, il ruolo strategico del porto di Taranto come hub intermodale a servizio delle energie rinnovabili. Come annunciato nel novembre scorso a valle del parere favorevole del Comitato di Gestione alla domanda di rilascio concessione demaniale presentata da Vestas l'iniziativa era risultata in linea con gli obiettivi strategici dell'Ente e del Porto di Taranto (per approfondire, si rimanda alla news del 5/11/2024: [link](#)). La concessione prevede, tra l'altro, investimenti rilevanti e l'impegno, da parte di Vestas, di attingere dalla Taranto Port Workers Agency per l'integrazione delle risorse umane, generando nuove opportunità occupazionali e contribuendo allo sviluppo economico del territorio. La scelta di Vestas è stata, infatti, motivata dalla coerenza del progetto societario con gli obiettivi strategici del porto e, in particolare, quelli legati alla sostenibilità sociale, ambientale ed economica. L'integrazione della logistica eolica nel porto di Taranto contribuirà a consolidare il virtuoso modello di sviluppo sostenibile promosso dall'Ente nell'ultimo triennio, che ambisce a coniugare crescita economica e tutela ambientale, a beneficio della comunità locale e dell'intero ecosistema portuale, con l'obiettivo di rendere Taranto un polo Mediterraneo delle energie rinnovabili. L'atteso decreto del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica rafforzerà ulteriormente il ruolo del Porto di Taranto nell'ambito della logistica integrata, contribuendo ad accrescere l'interesse da parte di investitori interessati a sviluppare progetti legati all'eolico offshore e, in generale, alle energie rinnovabili aprendo nuove prospettive di sviluppo ed espansione del settore nello scalo jonico.

Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale Cosa avvicina i chicchi di caffè e una turbina? Una risposta c'è e la trovi allo stand dei Ports of Genoa a Transport Logistic 30 maggio - Qualunque sia il tipo di merce da trasportare, dai chicchi di caffè a gigantesche componenti meccaniche, fino a milioni di container; qualunque sia il paese di provenienza, i porti di Genova e Savona-Vado sono pronti a operarla garantendo il rapido arrivo a destinazione. Attraverso il Mediterraneo, snodo nevralgico delle rotte globali e porta d'ingresso meridionale ai distretti produttivi dell'Europa centrale. Con la missione di "capovolgere" da sud a nord il modo di concepire i percorsi di import-export per l'Europa grazie a nuovi servizi intermodali, infrastrutture potenziate e green corridors, i Ports of Genoa sono al Transport Logistic di Monaco dal 2 al 5 giugno, nella Hall B2 Stand 321/422. Quest'anno Transport Logistic, il più importante evento internazionale dedicato alla logistica, mobilità, IT e gestione delle catene di approvvigionamento, torna a Monaco di Baviera dal 2 al 5 giugno occupando i 150.000 metri quadrati di superficie espositiva del prestigioso centro fieristico Messe München, dove più di 2.500 espositori provenienti da oltre 70 paesi potranno confrontarsi sugli ultimi sviluppi del settore, le nuove tecnologie e tendenze che stanno plasmando

Notiziario Assoport

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

una industria vitale per l'economia mondiale. Tutti gli aspetti della complessa e articolata industria della movimentazione dei beni, dall'origine al consumo, sono rappresentati e un intero padiglione è rivolto al settore ferroviario, uno degli assi strategici, insieme alla digitalizzazione, per realizzare i green corridors, reti di trasporto intermodale con al centro la sostenibilità e l'efficienza dei flussi. In questo contesto, i Ports of Genoa insieme alla propria shipping community hanno i requisiti per emergere offrendo prodotti logistici integrati, soluzioni green lungo tutta la catena e servizi specialistici per ogni esigenza trasportistica. Multibusiness, intermodale e green. I punti di forza dei Ports of Genoa I porti di Genova, Pra', Savona e Vado Ligure sono il maggiore sistema portuale italiano per volume di traffico (64,5 milioni di tonnellate di merce e 2,8 milioni di TEU movimentati nel 2024) e varietà di servizi. Lungo i 27 km di banchine operano 35 terminal privati gestiti da grandi player internazionali che possono movimentare ogni tipo di merce: container, Ro-Ro, perishable, pharma, project cargo, offrendo servizi specializzati di alta affidabilità, ritagliati sulle esigenze del mercato. Grazie ai fondali profondi e all'equipment di banchine e piazzali, i terminal accolgono regolarmente anche le grandi Ultra Large Container Carriers (oltre 20000 TEU) e sono utilizzati da tutte le maggiori compagnie di navigazione che offrono connessioni marittime regolari con oltre 450 porti in tutto il mondo. I Ports of Genova stanno lavorando per rafforzare il proprio posizionamento nei principali mercati europei grazie allo sviluppo di servizi intermodali potenziati dagli importanti interventi infrastrutturali, del valore di oltre 3 miliardi di euro, realizzati dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale per migliorare l'accessibilità marittima e terrestre avvalendosi anche delle nuove tecnologie digitali per velocizzare le operazioni di carico e scarico delle merci e il tracciamento automatico dei flussi. Sul fronte dell'ultimo miglio ferroviario, da aprile di quest'anno è operativo il nuovo parco ferroviario Bettolo-Rugna nel porto di Genova Sampierdarena. Dotato di 9 binari, 2 gru a portale A-RMG e un carrello traslatore per lo spostamento automatizzato delle locomotive, la moderna infrastruttura è ora in grado di gestire fino a venti coppie di treni al giorno, raddoppiando di fatto la capacità logistica dell'area e offrendo la possibilità di operare su più categorie merceologiche, dai container alle rinfuse liquide, instradandole sulla rete nazionale, a sua volta oggetto di un ingente intervento di potenziamento sull'asse Genova Milano (Terzo Valico), cruciale per servire i distretti produttivi del Nord Italia. L'entrata in servizio entro il 2027 di questa nuova linea ferroviaria ad alta velocità e alta capacità insieme ai progetti Alp-Transit, prossimi al completamento, miglioreranno ulteriormente la produttività dei treni (lunghezza fino a 750 metri, peso fino a 2.000 tonnellate) riducendo i costi del trasporto ferroviario di oltre il 30% e dando un forte impulso alla competitività dei Ports of Genoa per i mercati della Germania meridionale e della Svizzera serviti dal corridoio europeo Mare del Nord - Reno - Mediterraneo. Anche nei porti di Genova Pra' e Savona-Vado Ligure sono in corso una serie di interventi di infrastrutturazione fisica e tecnologica per potenziare i parchi ferroviari e le linee di abduzione dalle banchine ai corridoi trasportistici transeuropei. Alle opere si aggiungono le politiche promosse dall'AdSP per favorire una

Notiziario Assoport

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

maggiore cooperazione operativa tra i terminal portuali, le agenzie della rete ferroviaria pubblica, gli operatori MTO e gli autotrasportatori portando a un significativo aumento (oltre 200 a settimana) dei treni merci containerizzati in partenza dai porti del sistema del Mar Ligure Occidentale e diretti alle regioni industriali del Nord Italia (Piemonte, Lombardia, Emilia-Romagna e Veneto) e ai mercati del Sud Europa. Sul fronte internazionale i Porti di Genova stanno consolidando il servizio container con frequenza trisettimanale del terminal di Genova Prà da/per Basilea Frekendorf al quale si aggiungerà a partire da settembre 2025 un nuovo collegamento trisettimanale da/per Stoccarda Kornwestheim. Già oggi dai porti di Genova e Savona-Vado Ligure si possono raggiungere tutte le maggiori destinazioni del Nord Italia, con servizi ferroviari diretti (mediamente con treni da 500 m/1.000 t), e del Sud Europa, attraverso i numerosi centri intermodali dell'hinterland. Attualmente sono attivi circa 100 servizi settimanali A/R dagli scali del sistema del Mar Ligure Occidentale. Una volta completati i lavori di potenziamento sul segmento meridionale del corridoio Mare del Nord - Reno - Mediterraneo, sarà possibile realizzare treni da 740 m e 2.000 t di capacità direttamente dai porti verso tutte le destinazioni europee. La sinergia tra grandi opere pubbliche, politiche di incentivazione dell'intermodalità e investimenti privati permetterà di rendere sempre più attrattivo il trasporto su rotaia delle merci provenienti dal mare, spostando il volume dei traffici dalla strada alla ferrovia, la soluzione logistica più green, in grado di ridurre le emissioni di CO fino al 40% contribuendo alla decarbonizzazione delle attività logistico-portuali.

3 (buoni) motivi per visitare lo stand dei Port of Genoa Al Transport Logistic di Monaco di Baviera, dal 2 al 5 giugno lo spazio dei Ports of Genoa (Hall B2, Stand 321/422) è animato dalla presenza degli operatori della shipping community, da workshop, convegni e occasioni di networking. Ecco almeno tre buoni motivi per viverlo. Incontri per prepararsi al futuro Da martedì 3 giugno prende il via la rassegna di eventi che quest'anno esplora le potenzialità attuali e i prossimi sviluppi dei servizi intermodali offerti dalla piattaforma logistica dei Ports of Genoa, alla luce della crescente rilevanza strategica del Mediterraneo in un contesto geopolitico in continua evoluzione e sempre più sfidante per la capacità adattiva delle rotte commerciali. Fa da perno la condivisione di soluzioni innovative per l'ecologia dei trasporti. Per maggiori approfondimenti clicca qui [Avviati i lavori di bonifica all'interno dell'ex sede dell'Autorità Portuale 30 maggio](#) - Sono in pieno svolgimento, dallo scorso 12 maggio, le operazioni di strip out - ovvero di svuotamento di tutti i materiali e delle strutture danneggiate dell'edificio sede dell'Autorità di Sistema, colpito da un incendio nell'ottobre del 2018 , con l'obiettivo di ricondurre a nudo la struttura portante in vista delle successive fasi di demolizione e quindi di successivo recupero. Durante le prime due settimane di attività, sono già state rimosse e smaltite oltre 25 tonnellate di residui combustibili, tra ferro e cartongesso. L'operazione, svolta seguendo tutte le misure di sicurezza ambientale, prevede anche l'insacchettamento del materiale rimosso, dapprima stoccato in cantiere e pronto per il conferimento in discarica. Le operazioni hanno già portato allo svuotamento del primo piano e di una porzione del secondo. Tutti i materiali, secondo la normativa,

Notiziario Assoport

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

vengono conferiti presso un centro di recupero autorizzato. Le attività di strip out proseguiranno nel corso dell'estate, con la conclusione dei lavori prevista entro la prima decade di settembre. Parallelamente, l'Ente sta predisponendo gli atti per la gara di progettazione, propedeutici all'avvio dei lavori di ricostruzione dell'edificio dove troveranno sede gli uffici territoriali dell'ADSP e che potrà essere destinato anche ai servizi tecnico-nautici. Comitato di Gestione. Ok ingresso 100 nuovi soci CULMV. Allungamento concessione GEAM 30 maggio - Comitato di Gestione, deliberato l'ingresso di 100 nuovi soci speciali CULMV e allungamento dei titoli concessori a GEAM Spa fino al 28 luglio. Il Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, nella giornata odierna, ha adottato con voto unanime la delibera, già valutata positivamente nel corso di precedenti sedute, che prevede l'inserimento graduale di 100 nuovi soci speciali nell'organico della CULMV Paride Batini del porto di Genova, dando così seguito al parere favorevole espresso dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Si tratta di risorse che avranno una età compresa tra 18 e massimo 28 anni e che andranno a popolare l'organico operativo del lavoro temporaneo nel porto di Genova. Le scadenze prevedono un primo ingresso a far data dal prossimo giugno (45 unità) a cui seguirà una seconda fase dal 30 settembre (30 unità) e un'ultima tranche (25 unità) dal 31 marzo 2026, a seguito delle verifiche circa l'effettivo sviluppo della domanda di lavoro e la corrispondente uscita di 25 lavoratori. Il provvedimento, adottato per fare fronte alle crescenti necessità di lavoro flessibile manifestate dagli operatori, riequilibra un organico nel quale ad oggi non sono presenti addetti sotto i 30 anni e, viceversa, si riscontrano molteplici casi di inidoneità allo svolgimento delle operazioni portuali. In questo modo si conferma un percorso virtuoso, ormai risalente alla fine del 2020, nel quale AdSP, CULMV e terminal operator hanno contribuito a consolidare l'organizzazione del lavoro in porto in un clima di costante collaborazione. Una forza lavoro più articolata per classi di età, oltre ad incidere positivamente sui livelli di sicurezza delle operazioni portuali, permetterà di garantire una più adeguata risposta ad alcuni fenomeni alla base dell'istruttoria condotta da AdSP: il gigantismo navale, la concentrazione, i picchi di traffico. Nel contesto delle trasformazioni in atto e delle connesse esigenze di una crescente flessibilità e specializzazione, si collocano le istanze di CULMV ed Operatori per una revisione degli organici e la positiva risposta di AdSP con l'avallo del MIT. Sono molto soddisfatto del risultato ottenuto e ringrazio i membri del Comitato di Gestione, della Commissione Consultiva nonché gli uffici dell'Ente per l'impegno profuso esprimendo, al contempo, il mio ringraziamento alla comunità portuale che ha contribuito all'ottenimento del risultato ha dichiarato l'Ammiraglio Massimo Seno, Commissario straordinario dell'Autorità di sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale. Il lavoro delle imprese coinvolte nel ciclo operativo, ha aggiunto, rappresenta uno dei valori alla base della ricchezza prodotta dagli scali del Sistema, costantemente monitorato dalle strutture di AdSP, sia nell'ambito dell'istruttoria per il Piano Organico Porto, sia attraverso puntuali ricognizioni e indagini di mercato. Nel corso della riunione il board ha espresso parere favorevole al rilascio dei titoli concessori temporanei in capo a GEAM spa fino al prossimo 28 luglio garantendo continuità al

Notiziario Assoport

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

servizio di interesse generale al fine di dare attuazione alle integrazioni di valutazione richieste dal TAR Liguria rispetto all'aggiudicazione della gara del servizio di raccolta rifiuti nei bacini portuali genovesi. Il tribunale amministrativo regionale ha, allo stato, sospeso l'assegnazione alla Progitec srl per taluni approfondimenti ulteriori sull'aggiudicatario.

Unità cinofile in azione al Porto di Genova: concluse le prime prove sperimentali 30 maggio - Si sono concluse, con successo, le due giornate di sperimentazione delle unità cinofile anti-esplosivi al Porto di Genova, presso i varchi portuali. L'iniziativa, inserita in un percorso di valutazione preliminare sui controlli dei veicoli e delle persone in ingresso, rappresenta un primo passo verso la possibile adozione di procedure che prevedano l'utilizzo di cani addestrati per i controlli di security. I test si sono svolti martedì 27 e mercoledì 28 maggio presso i varchi Passi Nuovo e Ponte dei Mille. Durante le prove sono state utilizzate sostanze inerti che simulano la presenza di esplosivi, in quantità non pericolose, per addestrare i cani a individuare potenziali minacce. Protagonisti dell'operazione sono James e Bond, due labrador di due anni e mezzo provenienti dalla Sicilia e usualmente impiegati in alcuni altri porti italiani, entrambi condotti da Giuseppe. I cani, altamente specializzati, segnalano la presenza di sostanze sospette semplicemente sedendosi di fronte all'area interessata. Questa iniziativa si inserisce in un piano più ampio di innovazione dei sistemi di controllo. Tra settembre e ottobre, infatti, prenderà presumibilmente il via una nuova fase sperimentale dedicata all'impiego di droni sottomarini.

Spiagge libere Savona attrezzate con bagni chimici dal 1 giugno 29 maggio - Le spiagge libere da Albissola Marina a Vado Ligure, di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale, anche quest'anno saranno attrezzate con nuovi bagni chimici a servizio dei bagnanti dal 1° giugno al 15 settembre 2025. Inizia la stagione balneare e si rinnova l'impegno che l'Autorità di Sistema Portuale porta avanti da oltre dieci anni per mantenere fruibili e accessibili a tutti le spiagge libere lungo il litorale savonese da Albissola Marina a Vado Ligure che comprende gli ampi lidi più apprezzati e frequentati del Priamar, delle Fornaci e Zinola. Dal 1 di giugno al 15 settembre 2025, i bagnanti avranno a disposizione negli orari diurni complessivamente 36 bagni chimici, di cui 6 adatti a persone con disabilità, accessibili senza barriere architettoniche. Il servizio, affidato all'impresa Tailorsan per 70 mila euro, comprende oltre all'installazione e manutenzione delle cabine bagno mobili, la loro pulizia quotidiana, l'igienizzazione e sanificazione intensiva nei weekend e nei giorni festivi a più alta frequentazione per assicurare che le toilette siano sempre confortevoli e provviste di tutti i materiali igienici, come sapone e carta igienica. La gestione sostenibile del litorale è al centro delle iniziative di tutela e valorizzazione del demanio marittimo promosse dall'AdSP del Mar Ligure Occidentale che insieme all'impegno degli altri enti pubblici territoriali ha permesso di mantenere nel tempo il prestigioso vessillo della Bandiera Blu, assegnata nel 2025 alla Vecchia Darsena di Savona, prova dell'elevata qualità ambientale del litorale savonese.

IA e tecnologie robotiche per la transizione digitale dei Ports of Genoa 28 maggio - L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale e l'Università degli Studi di Genova hanno sottoscritto una Convenzione Quadro dando avvio

Notiziario Assoport

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

alla collaborazione strategica nell'ambito del progetto RAISE Robotics and AI for Socio-economic Empowerment, l'ecosistema dell'innovazione finanziato dal PNRR con l'obiettivo di accelerare la transizione tecnologica e digitale delle operazioni portuali migliorandone l'efficienza e la sostenibilità nel tempo. I dati raccolti dai sistemi tecnologici permettono un costante monitoraggio, anche di carattere ambientale, e l'elaborazione di modelli previsionali flessibili e adattivi ai diversi scenari futuri della catena di approvvigionamento. Il protocollo di intesa consolida un legame già attivo tra l'AdSP e l'Università di Genova, e si inserisce nel più ampio processo di redazione dei nuovi Piani Regolatori Portuali di Genova e Savona-Vado che, fin dalla prima fase istruttoria avviata a fine 2022, ha identificato l'innovazione tecnologica quale uno dei principali temi che caratterizzeranno lo sviluppo delle attività portuali nel medio e lungo termine. Il progetto RAISE, articolato secondo il modello Hub&Spoke, vede UniGe come nodo di riferimento per l'innovazione, sostenibilità e digitalizzazione nei porti di Genova, Savona e Vado Ligure attraverso lo Spoke 4 Smart and Sustainable Ports, che coinvolge cinque dipartimenti dell'Ateneo (DIME, DIBRIS, DICCA, DIEC, DITEN) e numerosi partner pubblici e privati, tra cui CNR e IIT (co-proponenti di RAISE), ENEA, INFN e aziende leader del settore come Fincantieri Nextech, Cetena, Leonardo, Engineering, Circle e Aitek. Grazie alla convenzione, AdSP e UniGe collaboreranno alla sperimentazione di tecnologie robotiche e soluzioni di intelligenza artificiale applicate alle operazioni portuali, alla gestione del traffico merci e passeggeri, e al monitoraggio ambientale. I risultati saranno integrati nella progettazione delle nuove infrastrutture portuali, anche attraverso la realizzazione di living lab e scenari pilota operativi nei porti di Genova e Savona. Gli studi, le ricerche e la sperimentazione sul campo di soluzioni tecnologiche in ambiente portuale condotti nell'ambito del progetto RAISE forniscono un contributo significativo alla redazione dei nuovi Piani Regolatori Portuali, integrando visioni di lungo termine allineate alle sfide della competitività e della sostenibilità, favorendo un'interazione concreta tra ricerca, innovazione e pianificazione strategica. Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale L'ADSP lancia il progetto di una Comunità Energetica Rinnovabile del porto della Spezia. Presentate oggi agli operatori tutte le opportunità. 26 maggio - I lavori sono stati aperti dal Commissario Straordinario dell'AdSP, Federica Montaresi. All'incontro con tutti gli operatori potenzialmente interessati, e alla presenza di Capitaneria di Porto e Agenzia delle Dogane, è intervenuta anche l'On. Maria Grazia Fria, vicesindaco della Spezia. A Federico Filesi Responsabile Settore Servizi di Interesse Economico Generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale il compito di illustrare ai partecipanti all'incontro tutte le opportunità offerte dal progetto che, con le caratteristiche di sostenibilità e di inclusione, può rappresentare un ulteriore elemento strategico a disposizione dell'AdSP per creare un modello sostenibile, inclusivo, solidale e auto generativo. Le performance ambientali portuali, insomma, possono rappresentare un ulteriore fattore di competitività nel panorama dei traffici internazionali. Il porto della Spezia può giocare un ruolo importante, integrando l'iniziativa e l'opportunità della CER nella propria politica ambientale volta ad armonizzare e valorizzare il rapporto tra porto e città, nell'ottica di uno sviluppo

Notiziario Assoporti

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

innovativo e sostenibile di tutte le attività svolte all'interno dello scalo, ha detto il Commissario Straordinario, Federica Montaresi. Vorremmo estendere questo progetto, oltre che al Comune della Spezia, anche al Comune di Santo Stefano di Magra, sede del retroporto, strategico per le attività del nostro porto. La CER si basa sul concetto di comunità così come il porto stesso è una comunità, e funziona solo se si costruisce una sinergia forte con gli operatori proprio come stiamo facendo in tutte le nostre iniziative e progettualità. La CER si basa sul concetto di produttore e consumatore di energia. Gli utenti portuali pubblici e privati, che hanno i requisiti base previsti, potranno aderire alla CER portuale anche come semplici consumatori usufruendo dei benefici previsti dalla legge, qualora siano anche dei produttori di energia, ad esempio mediante la realizzazione di un impianto fotovoltaico, gli saranno riconosciuti ulteriori incentivi grazie al fatto di essere appunto socio della comunità energetica portuale. Stefano Monticelli, CEO di E2.0 S.r.l. e Partner di Leganet S.r.l. ha concluso i lavori illustrando nei dettagli il funzionamento e l'organizzazione della CER portuale. L'AdSP che ha già elaborato un modello di CER per il porto della Spezia, procederà ora a raccogliere le adesioni degli operatori e altri soggetti interessati per la costituzione della comunità energetica rinnovabile. Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale Nulla da segnalare Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro-settentrionale Pino Musolino riconfermato ad unanimità Presidente MEDports Il Commissario Straordinario dell'AdSP MTCS Pino Musolino ha partecipato, in qualità di Presidente di MEDports, all'Assemblea Generale Annuale e al Forum che si sono tenuti a Tangeri. I lavori hanno visto svolgersi numerose sessioni e panel dedicati alla logistica intelligente, alle energie rinnovabili e alla sicurezza marittima, a conferma del dinamismo dell'associazione e del suo impegno per valorizzare il Mediterraneo come crocevia di cooperazione e progresso. L'assemblea ha riconfermato Pino Musolino come presidente di MEDports all'unanimità per i prossimi due anni, riconoscendo il lavoro svolto nel far crescere l'Associazione nel numero degli associati - oggi 33 tra porti e organizzazioni portuali presenti nell'area del Mediterraneo - e il suo impegno per la promozione della portualità mediterranea su tutte le sponde del Mare Nostrum. La decisione, votata da tutti i membri dell'associazione, riflette la fiducia nel lavoro svolto finora e nella leadership capace di guidare MEDPorts verso obiettivi sempre più ambiziosi. "Sono onorato della riconferma e grato per la fiducia che i membri di MEDPorts continuano a riporre in me - ha dichiarato Musolino. Tangeri non è oggi solo la sede di questo importante forum, ma rappresenta un esempio tangibile di come, con una visione chiara e la capacità di realizzarla, i porti possano diventare motori di sviluppo economico, centri di innovazione e ricerca e luoghi di integrazione regionale". Tanger Med, con la sua crescita straordinaria e la capacità di anticipare le tendenze globali, è un faro per tutto il Mediterraneo. È su questa visione che intendiamo continuare a costruire il futuro della nostra associazione". Nel prossimo biennio - conclude il Commissario Straordinario dell'AdSP MTCS Pino Musolino- si rafforzerà il mio impegno a far crescere maggiormente l'Associazione nel numero di membri. Sarà inoltre fondamentale affrontare uniti le sfide globali, dalla decarbonizzazione alla trasformazione digitale, senza dimenticare

Notiziario Assoport

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

la ritrovata centralità del Mediterraneo come ponte tra continenti oggi messa a dura prova dalle tensioni geopolitiche, lavorando per rendere MEDPorts una piattaforma sempre più efficace, in grado di tradurre le strategie in azioni concrete a beneficio di tutti i membri e dei territori che rappresentano". MEDPorts, fondata nel 2018, promuove la cooperazione tra i porti mediterranei per rafforzare la competitività, l'innovazione e la resilienza del settore, in un'ottica di dialogo euro-africano. Durante il primo mandato di Musolino, l'associazione ha ampliato la sua rete, avviato progetti chiave sulla transizione ecologica e digitale, e consolidato il ruolo dei porti come hub di connettività e crescita inclusiva.

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale Nulla da segnalare

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale Porto di Ancona: un hub per collegamenti strategici fra est e ovest 31 maggio - Il porto di Ancona sta implementando in questi anni un numero considerevole di progetti per migliorare le sue strutture e ampliare le aree portuali. L'obiettivo dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale è garantire una maggiore competitività del porto come gateway per l'Italia centrale e ponte tra il Mediterraneo orientale e quello occidentale. Alla Fiera Transport Logistic di Monaco di Baviera, nello stand Assoport, nell'incontro "Porto di Ancona: un hub per collegamenti strategici fra est e ovest", l'Adsp presenterà il 4 giugno, alle 12, i principali progetti infrastrutturali dello scalo insieme ai risultati dell'analisi di mercato recentemente condotta con Srm, nell'ambito del progetto europeo Waterbridging. Interverranno Vincenzo Garofalo, Presidente Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, e Alessandro Panaro, Capo Servizio Maritime & Energy di Srm.

Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale Un nuovo progetto europeo per il futuro del porto di Ravenna. A Málaga il meeting del progetto MOVEO: Intelligent Framework for Inclusive and Seamless Transport Infrastructure and Mobility Services 30 maggio - Il 27 e 28 maggio ha avuto luogo, presso la sede di CEMOSA (società di ingegneria civile), a Málaga, il kick-off meeting del progetto MOVEO Intelligent Framework for Inclusive and Seamless Transport Infrastructure and Mobility Services Si tratta di un progetto finanziato da fondi europei nell'ambito del programma Horizon Europe, il più vasto programma europeo per l'innovazione e la ricerca. Ed è proprio di innovazione che si parla con questo progetto con una partnership vasta e composta da esperti che mira a realizzare un framework intelligente e scalabile che permetterà di superare le attuali sfide del trasporto, con un focus particolare sulla digitalizzazione, l'inclusività e la sostenibilità. Il Porto di Ravenna, insieme ad un consorzio composto da ben 16 partner provenienti da 9 Paesi, è tra i protagonisti di questa iniziativa. L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale, infatti, si impegna per la sperimentazione di una azione pilota sul tracciamento del traffico veicolare e ferroviario all'interno dell'area portuale e alla gestione delle emergenze di tipo strutturale/operativo relative al ponte mobile. E', quindi, prevista l'installazione di sensori e l'utilizzo del Digital Twin per la rappresentazione dei dati acquisiti dal campo a fini di eseguire simulazioni e di supportare le decisioni. L'adozione di gemelli digitali e altre tecnologie all'avanguardia consentirà di sviluppare soluzioni sempre più efficienti, in grado di rispondere alle

Notiziario Assoporti

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

sfide di un mondo in continua evoluzione, dove la sostenibilità e l'inclusività sono priorità assolute. Il progetto MOVEO, che durerà 42 mesi, rappresenta quindi un passo fondamentale per un futuro più smart e connesso, dove i porti, come quello di Ravenna, sono sempre più al centro di un sistema di mobilità integrata, digitale e sostenibile. Con il supporto di partner prestigiosi e l'esperienza dell'Autorità di Sistema Portuale di Ravenna, il progetto MOVEO è destinato a trasformare il volto dei trasporti e delle infrastrutture in Europa, contribuendo alla realizzazione di una rete di mobilità più intelligente, inclusiva e a zero emissioni.

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale PORTO DI BARI: 39 MILIONI DI EURO PER LA REALIZZAZIONE DEL MOLO SAN CATALDO, A BARI. L'ADSPMAM PUBBLICA IL BANDO DI GARA PER L'AFFIDAMENTO DEI SERVIZI TECNICI ATTINENTI ALL'INGEGNERIA E ALL'ARCHITETTURA RELATIVI ALLA PROGETTAZIONE ESECUTIVA ED ESECUZIONE DEI LAVORI DI POTENZIAMENTO DELLE INFRASTRUTTURE ASSERVITE ALLA SEDE LOGISTICA DEL CORPO DELLE CAPITANERIE DI PORTO REALIZZAZIONE DI NUOVE BANCHINE IN AMPLIAMENTO DEL MOLO SAN CATALDO. L'OPERA SARÀ AVVIATA ENTRO LA FINE DEL 2025.

30 maggio - L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSPMAM), nei giorni scorsi, ha pubblicato il bando di gara d'appalto integrato per l'affidamento dei servizi tecnici attinenti all'ingegneria e all'architettura relativi alla progettazione esecutiva ed esecuzione dei lavori di potenziamento delle infrastrutture asservite alla sede logistica del Corpo delle Capitanerie di Porto Realizzazione di nuove banchine in ampliamento del Molo San Cataldo, nel porto di Bari. Il progetto prevede la costruzione di nuove opere di banchinamento che si estenderanno su una superficie complessiva di circa 33.000 mq, quale ampliamento del Molo San Cataldo, dove già sono presenti le infrastrutture al servizio della Guardia Costiera. L'imponente progetto è stato realizzato dall'Autorità di Sistema con lo scopo di riqualificare funzionalmente un ambito portuale attualmente sottoutilizzato, con il duplice obiettivo di potenziare le infrastrutture asservite alla sede logistica di Bari del Corpo delle Capitanerie di Porto e, contemporaneamente, realizzare un bacino da destinare alla nautica da diporto, un settore in forte espansione che solo nell'ultimo anno ha registrato, secondo Confindustria Nautica, una crescita a doppia cifra nella domanda di posti barca, in particolare per yacht dai 12 ai 24 metri e oltre. Sul Molo San Cataldo verranno realizzati tre nuovi punti di ormeggio, per la lunghezza di circa 400 metri; mentre, le superfici restanti saranno destinate sia alla Guardia Costiera e sia all'approdo turistico. Il quadro economico dell'intervento trova copertura finanziaria per 36 milioni di euro da parte del Comando generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, nell'ambito dei fondi di investimento ricadenti nella missione ordine pubblico e sicurezza (per il raggiungimento degli obiettivi di miglioramento dell'efficacia e dell'efficienza delle attività di controllo e sicurezza), e per i restanti 3 milioni nei fondi propri dell'AdSPMAM. L'opera è stata concepita con una visione integrata e sostenibile: non solo migliorerà significativamente la capacità operativa della Guardia Costiera, garantendo infrastrutture moderne, ecocompatibili e funzionali, ma darà anche un impulso decisivo al comparto della nautica da diporto degli yacht di grandi dimensioni, un settore in costante crescita che necessita di ormeggi sicuri, fondali adeguati e servizi evoluti-

Notiziario Assoport

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

commenta il commissario straordinario dell'AdSPMAM, Amm. Vincenzo Leone. Gli Uffici dell'Ente hanno lavorato con la consueta determinazione e competenza per strutturare un bando così complesso e articolato di un progetto avviato nel 2019 dal presidente Ugo Patroni Griffi che ha anticipato quanto poi previsto dal regolamento europeo relativamente all'utilizzo dual use, civile e militare, delle infrastrutture portuali. Stiamo avviando- conclude l'Ammiraglio un intervento strategico, in grado di coniugare efficacia logistica, sostenibilità ambientale e potenziale valorizzazione turistica dell'intero scalo portuale. Nello specifico, il progetto riguarda la realizzazione di banchine e piazzali al servizio della Guardia Costiera, collegati alla radice del Molo San Cataldo, in adiacenza e ampliamento delle aree già occupate dallo stesso Corpo dello Stato. L'opera, inoltre, prevede un intervento di approfondimento dei fondali, fino alla quota di -7,00 metri rispetto al livello del mare, per un quantitativo complessivo di materiale dragato di 88.410 m3. La presentazione delle offerte deve avvenire entro e non oltre le ore 12.00 del 18 luglio 2025; l'apertura delle offerte avverrà il 21 luglio alle ore 11.00. Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale Porto di Venezia, al via consultazione di mercato per sviluppo traffico yachting 29 maggio Lo sviluppo del comparto yachting nel porto veneziano è uno degli obiettivi strategici dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale per dare pieno valore alle pregiate aree di demanio marittimo-portuale situati nel centro storico di Venezia. Per questo, in concomitanza con l'apertura del Salone Nautico di Venezia cui l'Ente partecipa attivamente l'Authority ha pubblicato una consultazione di mercato destinata agli operatori del settore yachting preliminare alla nuova indizione di una procedura aperta per l'affidamento della concessione demaniale marittima per l'occupazione e l'uso di specchi acquei e delle opere connesse in Riva San Biagio, Punta della Dogana, Zattere pontile demaniale Ex Adriatica e Pontile dei Marani, già oggetto del bando pubblicato lo scorso novembre e andato deserto, così da individuare il miglior bilanciamento fra l'offerta portuale e la domanda del mercato. Crediamo nello sviluppo dei traffici legati allo yachting a Venezia dichiara Fulvio Lino Di Blasio, presidente AdSPMAS e nel valore aggiunto che tale settore può rappresentare per la comunità portuale e per la città. Una valorizzazione che può e deve ripartire dall'ascolto e dalla condivisione con il territorio, con gli attori locali e soprattutto con gli operatori, nazionali e internazionali. A tal riguardo, la consultazione che abbiamo appena pubblicato- preparatoria e preliminare alla pubblicazione di un nuovo bando, dopo che la precedente procedura è andata deserta è finalizzata ad ottenere dal mercato informazioni di natura tecnicocommerciale e operative tali da permetterci sia di completare la conoscenza del mercato di riferimento, sia di raccogliere dagli operatori che lo popolano, eventualmente interessati al bando, osservazioni, soluzioni innovative e richieste in linea con le finalità dell'Ente. In questo senso, la presenza dei maggiori operatori del settore al Salone Nautico potrebbe rappresentare una grande opportunità. Possono prendere parte alla consultazione, senza impegno rispetto alla successiva fase procedurale, i soggetti operanti nel settore dello yachting. Gli interessati dovranno trasmettere domanda di partecipazione alla consultazione seguendo quanto indicato su <https://trasparenza.port.venice>.

Notiziario Assoport

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

it. L'Autorità di Sistema Portuale sostiene Alfabeto Marco Polo: un progetto per i bambini ricoverati negli ospedali della ULSS 3 27 maggio L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale ha partecipato oggi alla presentazione ufficiale del progetto Alfabeto Marco Polo, tenutasi nella suggestiva cornice della Sala dell'Albergo della Scuola Grande di San Marco, presso l'Ospedale Civile Santi Giovanni e Paolo. L'iniziativa, destinata ai piccoli pazienti degli ospedali di Venezia, Mestre, Dolo/Mirano e Chioggia, è un libro illustrato pensato per offrire supporto emotivo e stimoli creativi durante la degenza. L'opera, realizzata in 2.000 copie dall'Associazione Venezia Pesce di Pace con il sostegno di numerosi partner, si presenta come un viaggio colorato tra parole, immagini e suoni, e si distingue per l'alto valore educativo e inclusivo. All'evento ha preso parte anche il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Fulvio Lino Di Blasio, che ha sottolineato come iniziative come questa dimostrano quanto sia importante creare sinergie tra il territorio, le istituzioni e il mondo della cultura per generare valore sociale concreto e come l'adesione al progetto riflette l'impegno dell'Autorità nel sostenere percorsi di inclusione e solidarietà. Tra i presenti anche Edgardo Contato, Direttore Generale ULSS 3 Serenissima; Giovanni Alliata di Montereale, Presidente della Fondazione Archivio Vittorio Cini, del Rotary Club Venezia e presidente onorario AIL Venezia; Ottavio Casarano, Dirigente del Provveditorato Regionale per l'Amministrazione Penitenziaria del Triveneto; e gli autori Nadia De Lazzari e Vittorio Baroni. Il libro, edito da El Squero, è impreziosito dalle illustrazioni di due storici disegnatori Disney, Valerio Held e Maurizio Amendola, e presenta contenuti multimediali interattivi, racconti da ascoltare e disegni da colorare, pensati per coinvolgere i piccoli lettori in un'esperienza immersiva. Alcuni capitoli sono dedicati al tema dei porti, dei commerci e dei viaggi: un omaggio all'eredità del grande esploratore Marco Polo e un'opportunità per far scoprire ai bambini, in modo semplice e creativo, il ruolo vitale che il mare e i traffici marittimi continuano a svolgere nella nostra società. Particolarmente significativa è la traduzione in inglese dei 92 racconti, curata dalle detenute del Carcere Femminile della Giudecca, testimonianza concreta di come la cultura e la solidarietà possano unire mondi diversi in un percorso di crescita condivisa. L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale è orgogliosa di contribuire a questa iniziativa, che unisce attenzione per il benessere dei più piccoli a valori fondamentali come l'inclusione, la cultura e la comunità. Autorità Portuale di Gioia Tauro Nulla da segnalare Autorità Portuale dello Stretto Nulla da segnalare Autorità Portuale Regionale Nulla da segnalare UNIONE EUROPEA Parlamento Europeo Nulla da segnalare Consiglio Europeo Nulla da segnalare Commissione Trasporti 27 maggio - Presentation by the European Commission of the CEF-T implementation report Commissione Ambiente, affari marittimi e pesca 2 giugno - Mission Ocean and Waters: Over 1,000 initiatives to protect and restore marine and freshwater ecosystems Direzione generale della Migrazione e degli affari interni Nulla da segnalare Commissione Europea Nulla da segnalare REGIONI Conferenza Unificata 29 maggio - La Conferenza Unificata, presieduta dal Ministro per gli affari regionali e le autonomie, Calderoli, ha esaminato il seguente ordine del giorno, con gli esiti indicati: Approvazione

Notiziario Assoport

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

del report e del verbale della seduta del 7 maggio 2025. APPROVATI 1. Intesa, ai sensi dell'articolo 9, comma 3, del decreto-legge 24 aprile 2014, n. 66, convertito dalla legge 23 giugno 2014, n. 89, sullo schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, concernente l'individuazione delle categorie di beni e servizi e delle soglie al superamento delle quali le pubbliche amministrazioni ricorrono a Consip S.p.A. o agli altri soggetti aggregatori per lo svolgimento delle relative procedure. INTESA SANCITA 2. Intesa, ai sensi della delibera C.I.P.E. del 22 dicembre 2017, n. 127, così come modificata dalla delibera del 24 luglio 2019, n. 55, sullo schema di decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, recante modifiche all'allegato 1 del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, del 2 gennaio 2023, n. 1 - Rimodulazione degli interventi proposta dalla Regione Marche. INTESA SANCITA 3. Parere, ai sensi dell'articolo 9, comma 3, del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sulla conversione in legge del decreto-legge 23 aprile 2025, n. 55, recante Disposizioni urgenti in materia di acconti IRPEF dovuti per l'anno 2025. PARERE RESO 4. Parere, ai sensi dell'articolo 9, comma 3, del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sul disegno di legge concernente Modifiche alla legge 9 agosto 2023, n. 111, recante delega al Governo per la riforma fiscale. PARERE RESO 5. Parere, ai sensi dell'articolo 1, comma 5, del decreto del Presidente della Repubblica 14 maggio 2007, n. 103, sullo schema del 6° Piano nazionale di azione di interventi per la tutela dei diritti e lo sviluppo dei soggetti in età evolutiva. PARERE RESO 6. Parere, ai sensi dell'articolo 9, comma 3, del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sullo schema di decreto direttoriale recante Linee guida - disciplinanti il dispositivo di collegamento con le Forze dell'ordine, utilizzabile, in caso di emergenza, da parte del personale a bordo dei mezzi di trasporto pubblico locale - di cui all'articolo 6, comma 2, del decreto 17 aprile 2024, n. 108 del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. PARERE RESO 7. Parere, ai sensi dell'articolo 4, comma 4, del decreto del Presidente della Repubblica 3 maggio 2006, n. 252, sulla delibera della Giunta della Regione Toscana del 7 aprile 2025, n. 426, relativa alla modifica dell'elenco degli istituti destinati alla conservazione delle copie delle produzioni editoriali realizzate sul territorio regionale. PARERE RESO 8. Parere, ai sensi degli articoli 6, comma 1 e 7, comma 1, del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199, sullo schema di decreto del Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, di concerto con il Ministro dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste, di modifica del decreto ministeriale 19 giugno 2024, recante Incentivazione degli impianti a fonte rinnovabile innovativi o con costi di generazione elevati che presentino caratteristiche di innovazione e ridotto impatto sull'ambiente e sul territorio. PARERE RESO 9. Parere, ai sensi dell'articolo 9, comma 3, del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sulla conversione in legge del decreto-legge 7 aprile 2025, n. 45, recante Ulteriori disposizioni urgenti in materia di attuazione delle misure del Piano nazionale di ripresa e resilienza e per l'avvio dell'anno scolastico 2025/2026. PNRR M4 Riforma 1.1 PARERE RESO 10. Parere, ai sensi dell'articolo 28,

Notiziario Assoporti

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

comma 2, della legge 14 novembre 2016, n. 220, sullo schema di decreto del Ministro della cultura, concernente disposizioni applicative del Piano ordinario per il potenziamento del circuito delle sale cinematografiche e polifunzionali. PARERE RESO 11. Parere, ai sensi dell'articolo 9, comma 3, del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sulla conversione in legge del decreto-legge 7 maggio 2025, n. 65, recante Ulteriori disposizioni urgenti per affrontare gli straordinari eventi alluvionali verificatisi nei territori di Emilia-Romagna, Toscana e Marche e gli effetti del fenomeno bradisismico nell'area dei Campi Flegrei, nonché disposizioni di carattere finanziario in materia di protezione civile. PARERE RESO 12. Accordo, ai sensi dell'articolo 19, comma 5-quater, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, sullo schema di decreto del Ministro dell'istruzione e del merito, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, recante l'aggiornamento dei criteri di cui al decreto 30 giugno 2023, n. 127, per la definizione del contingente organico dei dirigenti scolastici e dei funzionari di elevata qualificazione (ex DSGA) e la sua distribuzione tra le regioni per l'anno scolastico 2026/27. PNRR M4.C1 Riforma 1.3 MANCATO ACCORDO 12. Designazione, ai sensi dell'articolo 4, comma 1, lettera I), del decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2007, n. 108, per la sostituzione di un rappresentante regionale in seno alla Commissione per le adozioni internazionali. DESIGNAZIONE ACQUISITA Conferenza Stato-Regioni 29 maggio - La Conferenza Stato-Regioni, presieduta dal Ministro per gli affari regionali e le autonomie, Calderoli, ha esaminato il seguente ordine del giorno, con gli esiti indicati: Approvazione del report e del verbale della seduta del 7 maggio 2025. APPROVATI 1. Intesa, ai sensi dell'articolo 5-bis, comma 1, del decreto legislativo 30 dicembre 1992, n. 502, sulla proposta del Ministero della salute, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, inerente all'accordo di programma integrativo con la Regione Marche, per il settore degli investimenti sanitari, ex articolo 20 della legge 11 marzo 1988, n. 67. INTESA SANCITA 2. Intesa, ai sensi dell'articolo 4, comma 3, della legge 29 dicembre 1990, n. 428, sullo schema di decreto del Ministro dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste, recante Termini di presentazione delle domande di aiuto della Politica agricola comune per l'anno 2025. INTESA SANCITA 3. Parere, ai sensi dell'articolo 2 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sul disegno di legge recante Modifiche allo Statuto speciale per il Trentino-Alto Adige/Südtirol. PARERE RESO 4. Parere, ai sensi dell'articolo 4, comma 1, del decreto legislativo 7 dicembre 2023, n. 218, sullo schema di decreto del Ministro della salute concernente la disciplina dello svolgimento delle sperimentazioni cliniche dei medicinali veterinari sugli animali. ID MONITOR 5679. PARERE RESO 5. Parere, ai sensi dell'articolo 2, comma 3, del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sullo schema di decreto legislativo recante disposizioni integrative e correttive del decreto legislativo 23 febbraio 2023, n. 18, di attuazione della direttiva (UE) 2020/2184 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 2020, concernente la qualità delle acque destinate al consumo umano. PARERE RESO 6. Designazione, ai sensi dell'articolo 3 del decreto 30 dicembre 2010 del Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca, di concerto con il Ministro della salute,

Notiziario Assoport

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

per la sostituzione di un rappresentante in seno all'Osservatorio nazionale per le professioni sanitarie, di cui al decreto 19 febbraio 2009 del Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca. DESIGNAZIONE ACQUISITA 7. Designazione, ai sensi dell'articolo 2, comma 1, lettera h), del decreto 4 marzo 2025 del Ministro della salute, di due rappresentanti in seno al Tavolo tecnico per il monitoraggio dello stato di avanzamento delle fasi del periodo di stabilizzazione delle operazioni di apposizione e attivazione, verifica, disattivazione e riattivazione dell'identificativo univoco dei medicinali per uso umano. DESIGNAZIONI ACQUISITE 8. Informativa, ai sensi dell'articolo 2, comma 1, lettera e), del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sullo schema di decreto del Ministro della salute, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri con delega all'innovazione tecnologica, di modifica del decreto 31 dicembre 2024, n. 334, recante Istituzione dell'Ecosistema dati sanitari. INFORMATIVA RESA 9. Comunicazione, ai sensi dell'articolo 25, comma 1, del decreto 19 febbraio 2025, n. 78382 del Ministro dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste sullo schema di decreto ministeriale concernente Piano di gestione dei rischi in agricoltura 2025. Riapertura dei termini di sottoscrizione delle polizze e delle coperture mutualistiche per le colture permanenti. COMUNICAZIONE RESA

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

La fiera tedesca

La logistica veneta protagonista a Monaco

Uno stand per presentare il sistema integrato di cui fanno parte anche Consorzio Zai e Save con lo scalo di Villafranca

Il sistema logistico veneto protagonista a Monaco di Baviera al salone fieristico Transport Logistics, il salone fieristico internazionale dedicato alla logistica, ai trasporti, alla supply chain e all'innovazione It in programma fino al 5 giugno. Sono infatti presenti tutti i firmatari del Patto per lo Sviluppo del Sistema Logistico del Veneto: Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale-Porti di Venezia e Chioggia; Consorzio Zai - Quadrante Europa - Verona Interporto; Interporto Padova; Infrastrutture Venete; Concessioni Autostradali Venete Cav; Veneto Strade; Gruppo Save con gli aeroporti di Venezia, Verona e Treviso; Interporto di Rovigo; Portogruaro Interporto.

«Per la prima volta dopo 15 anni», spiega l'assessore regionale alle Infrastrutture e Trasporti, Elisa De Berti, anche lei a Monaco di Baviera, «la Regione, insieme con i gestori dei principali nodi logistici e corridoi stradali, ferroviari e di navigazione interna del Veneto, torna protagonista al Transport Logistic di Monaco di Baviera. E lo fa con uno stand che riunisce gli attori della logistica in Veneto, non come somma di singole realtà, ma come un sistema integrato. Il naturale proseguimento di un percorso che ha preso il via con il Patto per lo Sviluppo del Sistema Logistico Veneto ed è proseguito con la partecipazione della Regione agli Stati Generali della Logistica del Nord Est. Obiettivo: posizionare il Veneto come un hub logistico europeo connesso ed efficiente, capace di affrontare le sfide del futuro e di contribuire alla crescita sostenibile del nostro territorio e del Paese».

Un sistema a supporto del sistema produttivo regionale composto da oltre 420mila imprese.



Il Secolo XIX

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

ROLF HABBEN JANSEN L'amministratore delegato del gruppo tedesco: «I noli non torneranno ai livelli pre-2019, troppe cose sono cambiate»

«Hapag-Lloyd vuole investire ancora in Italia Spinelli? Ho fiducia in una buona soluzione»

Dopo l'avvio ufficiale nella mattina, non poteva che cominciare così il Transport Logistic di Monaco, la più grande fiera europea della logistica, dove aziende del settore, terminalisti, compagnie di navigazione ed enti pubblici (su tutti, sveltano le Autorità portuali) si danno appuntamento per concludere contratti e tracciare la strategia del futuro, specie in questo momento dove dazi e guerre dominano lo scenario.

La conferenza geopolitica Marilog ha schierato i due campioni tedeschi di questo mondo, ossia Angela Titzrath, amministratore delegato del gruppo terminalistico Hhla, e Rolf Habben Jansen, amministratore delegato della Hapag Lloyd, la quinta compagnia mondiale per trasporto container, che tra scenari macro e questioni più dettaglio ha trovato il tempo per soffermarsi anche sulla situazione italiana, e genovese in particolare. «Come saprà - dice il top manager - abbiamo investito in maniera piuttosto consistente in Italia negli ultimi due anni, e proprio a Genova abbiamo insediato la nostra direzione per l'Europa Meridionale, ma anche il Quality Service Center. Questo perché noi crediamo nel mercato italiano, e anche guardando ai prossimi due anni spero davvero che potremmo investire ancora di più in questo Paese».

A Genova Hapag Lloyd impiega oltre 500 persone nei propri uffici, quindi viene normale chiedersi se il prossimo passo sarà, guardando complessivamente all'Italia, quello di puntare a nuove strutture logistiche portuali, oppure a qualche nuova attività di mercato, come un nuovo servizio di linea. «In questo momento risponde Habben Jansen certo abbiamo l'investimento a Genova e abbiamo anche una quota di partecipazione a Salerno. Per ora non stiamo studiando altri progetti nello specifico, ma se si dovessero presentare delle occasioni, certamente le valuteremo».

Una prudenza che forse in questo momento va oltre quella già necessaria a qualunque investitore estero che vuole fare i conti con le faticose complessità dell'Italia, considerando la sentenza del Consiglio di Stato che ha annullato la concessione in porto a Genova proprio alla Spinelli, di cui Hapag Lloyd è l'azionista di minoranza con il 49%: proprio questo mese i giudici amministrativi si devono pronunciare sulla revocazione della sentenza, e il giorno 30 scadrà l'attuale proroga concessa dall'Autorità portuale proprio in attesa del pronunciamento. «Guardi commenta Habben Jansen siamo tutti rimasti tutti sorpresi dalla sentenza, che è uscita a ottobre dello scorso anno. Da allora tutti stiamo lavorando in maniera intensa e costruttiva, sia con le autorità locali, sia con il governo in Italia per discutere come risolvere questa situazione. Le discussioni sono ancora in corso e io confido che una buona soluzione sarà trovata.



Il Secolo XIX

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

E questo sia che avvenga prima del 30 giugno, sia dopo, se dovesse essere necessario prendere un po' più di tempo, una cosa che peraltro ad oggi è ancora piuttosto difficile da dire».

E magari ci fosse solo l'Italia, a essere imprevedibile: gli Stati Uniti guidati dall'amministrazione Trump stanno diventando un caso di scuola, e il mondo della logistica si deve attrezzare. Difficile quindi poter dire, per il numero uno di Hapag Lloyd, se già entro quest'anno le navi torneranno a passare dal Canale di Suez (e questo però per il nostro Paese qualcosa cambierebbe), mentre una certezza abbastanza netta è quella legata ai noli: «Non torneranno ai livelli pre-2019: il decennio passato è stato molto critico, ed è pur vero che i cinque anni appena trascorsi hanno avuto un carattere di eccezionalità, ma è altrettanto vero che rispetto a quell'epoca, le compagnie devono sostenere una serie di costi che in precedenza non c'erano. A partire dall'inflazione e dai costi per i nuovi carburanti. Quello del 2019 è un riferimento che dovremo imparare a dimenticarci».

-.

La Nuova di Venezia e Mestre Dossier Transport Logistic Monaco 2025

La presentazione, ieri, al salone fieristico di Monaco, dove oggi saranno annunciate le ultime novità sull'Hyper Transfer

Infrastrutture, ecco la nuova piattaforma «Mettiamo in rete i dati relativi al traffico»

la novità La raccolta dei dati dei flussi delle merci e dei passeggeri, da mettere in rete, per ottimizzare le connessioni tra porti, interporti, aeroporti e rete stradale del Veneto, «rispondendo in modo puntuale alle esigenze di imprese e lavoratori e rendendo i processi più efficienti, con vantaggi concreti per tutti gli operatori».

È la novità presentata ieri, al salone fieristico internazionale Transport Logistic di Monaco di Baviera, dall'assessora regionale alle Infrastrutture Elisa De Berti. In attesa di un ulteriore tassello avveniristico, che punta direttamente al futuro: l'illustrazione oggi, nello stesso luogo, degli ultimi aggiornamenti sul progetto Hyper Transfer. Presente direttamente il governatore Luca Zaia, affiancato da Monica Manto, presidente di Cav; Gianluca Toscano, responsabile marketing di Webuild; e Alessandro Beghi, professore ordinario di Ingegneria dei sistemi di controllo dell'Università di Padova.

La fantasia di un viaggio tra Venezia e Padova in soli cinque minuti di treno appartiene sicuramente al "futurismo" più spinto. Ma già ieri si è avuto un assaggio di questo futuro, con la presentazione della nuova piattaforma digitale regionale, tuttora in via di sviluppo, «a supporto del sistema logistico regionale», ha spiegato De Berti, tratteggiandone il profilo: «Un'unica regia logistica, quella della Regione Veneto, per valorizzare i nodi strategici di un territorio che, grazie anche alla presenza di tre corridoi principali della Rete Trans-Europea di Trasporto Ten-T - il Corridoio Baltico-Adriatico, il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo e il Corridoio Mediterraneo - a cui si aggiungono le Autostrade del mare, nel 2024 ha superato gli 80 miliardi di euro in esportazioni, 50 dei quali diretti verso i Paesi dell'Unione Europea. Numeri - ha aggiunto la vicepresidente regionale - che fanno del Veneto la terza regione per export in Italia e dove le importazioni hanno registrato circa 61 miliardi di euro per un totale di oltre 50 milioni di tonnellate di merci trasferite da e per l'estero. Il tutto mosso da un sistema produttivo composto da oltre 420 mila imprese, il 3 per cento delle quali attive nei settori dei trasporti e della logistica, e trainate dall'impegno di 2 milioni di addetti».

Accanto a De Berti, i firmatari del Patto per lo sviluppo del sistema logistico del Veneto: l'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale-Porti di Venezia e Chioggia, il Consorzio Zai - Quadrante Europa - Verona interporto, l'Interporto di Padova, Infrastrutture Venete, Concessioni Autostradali Venete, Veneto Strade, il gruppo Save con gli aeroporti di Venezia, Verona e Treviso, l'Interporto di Rovigo e Portogruaro Interporto.

«Con la partecipazione a questo salone fieristico internazionale, proseguiamo un percorso strategico



La Nuova di Venezia e Mestre

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

che affianca alla visione infrastrutturale una vera e propria trasformazione digitale del sistema logistico veneto. E questa nuova piattaforma sarà uno strumento fondamentale per rendere più efficiente, sostenibile e competitivo l'intero settore» ha precisato De Berti, «Il nostro obiettivo rimane posizionare il Veneto come un hub logistico europeo connesso ed efficiente, capace di affrontare le sfide del futuro e di contribuire alla crescita sostenibile del nostro territorio e del Paese».

- © RIPRODUZIONE RISERVATA

Automatizzati, hi tech e più lenti: il futuro dei trasporti nel mondo sempre in crisi

Esperti a confronto a Monaco di Baviera: "All'incertezza dobbiamo opporre l'affidabilità" Monaco di Baviera - La sintesi sulla situazione globale, discussa ieri alla conferenza Marilog del Transport Logistic di Monaco di Baviera, l'ha resa bene Angela Titzrath, amministratore delegato del gruppo terminalistico Hhla, che oltre a essere il principale operatore del porto di Amburgo, cioè il maggiore scalo tedesco e il terzo in Europa, controlla strutture non solo in Italia (come Trieste) ma anche in Ucraina (è il caso di Odessa): «Il tema oggi è che non c'è più una sola crisi, siamo in un conglomerato di crisi: pensiamo ai temi geopolitici come gli attacchi degli Houthis sul Mar Rosso, ma anche quelli ambientali che hanno portato i problemi di pescaggio nel Canale di Panama. La crisi è la nuova normalità. E noi dobbiamo rispondere lavorando sulla digitalizzazione, l'automazione e la sostenibilità». Sono queste le carte necessarie per rendere il mondo della logistica (quindi dalle navi ai porti, passando per il trasporto su ferro, i magazzini e gli autotrasporti) in grado di reggere lo stress della crisi continua. La parola che viene richiamata più spesso da manager ed esperti (come Antonios Rigalos di Shift X e Tobias Bartz del gruppo Rhenus) è «affidabilità». Quanto più il mondo intorno diventa imprevedibile - e in questo senso è richiamata proprio la politica altalenante di Donald Trump - quanto più quello dei trasporti deve opporre la propria solidità e capacità di gestire le crisi. In questo senso, spiega Titzrath, la strada dell'automazione nei porti è importante, perché potrebbe portare ad un incremento fino al 50% delle movimentazioni, rendendo il processo più veloce. La tecnologia dovrebbe invece sempre più essere in aiuto ai vari attori della catena logistica, che hanno necessità di parlarsi in maniera più agile. Sulla scia dell'esperienza degli ultimi cinque anni, i manager mettono in evidenza come nonostante le crisi i traffici in sostanza non si siano mai fermati. E che quindi anche oggi, nella stagione dei dazi, i volumi non caleranno, ma semplicemente troveranno altre strade per viaggiare: dal Brasile, dall'India, dal Sud-Est asiatico. Quello che diventa necessario è trovare un equilibrio, un bilanciamento dei flussi. Dal punto di vista della Germania (che in molti comparti è il traino economico dell'Italia) i punti sono due: è necessaria una ripresa industriale bilanciata in import export - considerato allo stato attuale, anche l'Unione europea applica tariffe verso gli Stati Uniti e non solo il contrario - e servono investimenti per ammodernare le infrastrutture. Un modo per aumentare l'affidabilità del servizio, è poi il suggerimento di Jan Tiedemann, capo analista della società Alphaliner, è quello di rallentare ulteriormente la velocità delle navi: «Questa tecnica - spiega l'esperto - può essere un buon buffer anche per assorbire la sovra-capacità di offerta di stiva che sarà presente sul mercato nei prossimi anni» determinata sia dall'ingresso di nuove unità in servizio che da possibili



The Medi Telegraph
Automatizzati, hi tech e più lenti: il futuro dei trasporti nel mondo sempre in crisi
06/03/2025 01:02
Alberto Quarati

Esperti a confronto a Monaco di Baviera: "All'incertezza dobbiamo opporre l'affidabilità" Monaco di Baviera - La sintesi sulla situazione globale, discussa ieri alla conferenza Marilog del Transport Logistic di Monaco di Baviera, l'ha resa bene Angela Titzrath, amministratore delegato del gruppo terminalistico Hhla, che oltre a essere il principale operatore del porto di Amburgo, cioè il maggiore scalo tedesco e il terzo in Europa, controlla strutture non solo in Italia (come Trieste) ma anche in Ucraina (è il caso di Odessa): «Il tema oggi è che non c'è più una sola crisi, siamo in un conglomerato di crisi: pensiamo ai temi geopolitici come gli attacchi degli Houthis sul Mar Rosso, ma anche quelli ambientali che hanno portato i problemi di pescaggio nel Canale di Panama. La crisi è la nuova normalità. E noi dobbiamo rispondere lavorando sulla digitalizzazione, l'automazione e la sostenibilità». Sono queste le carte necessarie per rendere il mondo della logistica (quindi dalle navi ai porti, passando per il trasporto su ferro, i magazzini e gli autotrasporti) in grado di reggere lo stress della crisi continua. La parola che viene richiamata più spesso da manager ed esperti (come Antonios Rigalos di Shift X e Tobias Bartz del gruppo Rhenus) è «affidabilità». Quanto più il mondo intorno diventa imprevedibile - e in questo senso è richiamata proprio la politica altalenante di Donald Trump - quanto più quello dei trasporti deve opporre la propria solidità e capacità di gestire le crisi. In questo senso, spiega Titzrath, la strada dell'automazione nei porti è importante, perché potrebbe portare ad un incremento fino al 50% delle movimentazioni, rendendo il processo più veloce. La tecnologia dovrebbe invece sempre più essere in aiuto ai vari attori della catena logistica, che hanno necessità di parlarsi in maniera più agile. Sulla scia dell'esperienza degli ultimi cinque anni, i manager mettono in evidenza come nonostante le crisi i traffici in sostanza non si siano mai fermati. E che quindi anche oggi, nella stagione dei dazi, i volumi non caleranno.

The Medi Telegraph

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

interruzioni sulla catena di approvvigionamento prodotte da questa nuova realtà, dove appunto la crisi rappresenta ormai la quotidianità.

The Medi Telegraph

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

Rolf Habben Jansen: "Hapag-Lloyd vuole investire ancora in Italia. Spinelli? Ho fiducia in una buona soluzione"

L'amministratore delegato del gruppo tedesco: "I noli non torneranno ai livelli pre-2019, troppe cose sono cambiate" Monaco di Baviera - Dopo l'avvio ufficiale nella mattina, non poteva che cominciare così il Transport Logistic di Monaco, la più grande fiera europea della logistica, dove aziende del settore, terminalisti, compagnie di navigazione ed enti pubblici (su tutti, svettano le Autorità portuali) si danno appuntamento per concludere contratti e tracciare la strategia del futuro, specie in questo momento dove dazi e guerre dominano lo scenario. La conferenza geopolitica Marilog ha schierato i due campioni tedeschi di questo mondo, ossia Angela Titzrath, amministratore delegato del gruppo terminalistico Hhla, e Rolf Habben Jansen, amministratore delegato della Hapag Lloyd, la quinta compagnia mondiale per trasporto container, che tra scenari macro e questioni più dettaglio ha trovato il tempo per soffermarsi anche sulla situazione italiana, e genovese in particolare. «Come saprà - dice il top manager - abbiamo investito in maniera piuttosto consistente in Italia negli ultimi due anni, e proprio a Genova abbiamo insediato la nostra direzione per l'Europa Meridionale, ma anche il Quality Service Center. Questo perché noi crediamo nel mercato italiano, e anche guardando ai prossimi due anni spero davvero che potremmo investire ancora di più in questo Paese». A Genova Hapag Lloyd impiega oltre 500 persone nei propri uffici, quindi viene normale chiedersi se il prossimo passo sarà, guardando complessivamente all'Italia, quello di puntare a nuove strutture logistiche portuali, oppure a qualche nuova attività di mercato, come un nuovo servizio di linea. «In questo momento - risponde Habben Jansen - certo abbiamo l'investimento a Genova e abbiamo anche una quota di partecipazione a Salerno. Per ora non stiamo studiando altri progetti nello specifico, ma se si dovessero presentare delle occasioni, certamente le valuteremo». Una prudenza che forse in questo momento va oltre quella già necessaria a qualunque investitore estero che vuole fare i conti con le faticose complessità dell'Italia, considerando la sentenza del Consiglio di Stato che ha annullato la concessione in porto a Genova proprio alla Spinelli, di cui Hapag Lloyd è l'azionista di minoranza con il 49%: proprio questo mese i giudici amministrativi si devono pronunciare sulla revocazione della sentenza, e il giorno 30 scadrà l'attuale proroga concessa dall'Autorità portuale proprio in attesa del pronunciamento. «Guardi - commenta Habben Jansen - siamo tutti rimasti tutti sorpresi dalla sentenza, che è uscita a ottobre dello scorso anno. Da allora tutti stiamo lavorando in maniera intensa e costruttiva, sia con le autorità locali, sia con il governo in Italia per discutere come risolvere questa situazione. Le discussioni sono ancora in corso e io confido che una buona soluzione sarà trovata. E questo sia che avvenga prima del 30 giugno, sia dopo, se dovesse essere necessario prendere un po' più di tempo, una cosa che peraltro ad oggi è ancora piuttosto difficile da dire». E magari ci fosse solo l'Italia,



The Medi Telegraph
Rolf Habben Jansen: "Hapag-Lloyd vuole investire ancora in Italia. Spinelli? Ho fiducia in una buona soluzione"
 06/03/2025 01:02 Alberto Quarati

L'amministratore delegato del gruppo tedesco: "I noli non torneranno ai livelli pre-2019, troppe cose sono cambiate" Monaco di Baviera - Dopo l'avvio ufficiale nella mattina, non poteva che cominciare così il Transport Logistic di Monaco, la più grande fiera europea della logistica, dove aziende del settore, terminalisti, compagnie di navigazione ed enti pubblici (su tutti, svettano le Autorità portuali) si danno appuntamento per concludere contratti e tracciare la strategia del futuro, specie in questo momento dove dazi e guerre dominano lo scenario. La conferenza geopolitica Marilog ha schierato i due campioni tedeschi di questo mondo, ossia Angela Titzrath, amministratore delegato del gruppo terminalistico Hhla, e Rolf Habben Jansen, amministratore delegato della Hapag Lloyd, la quinta compagnia mondiale per trasporto container, che tra scenari macro e questioni più dettaglio ha trovato il tempo per soffermarsi anche sulla situazione italiana, e genovese in particolare. «Come saprà - dice il top manager - abbiamo investito in maniera piuttosto consistente in Italia negli ultimi due anni, e proprio a Genova abbiamo insediato la nostra direzione per l'Europa Meridionale, ma anche il Quality Service Center. Questo perché noi crediamo nel mercato italiano, e anche guardando ai prossimi due anni spero davvero che potremmo investire ancora di più in questo Paese». A Genova Hapag Lloyd impiega oltre 500 persone nei propri uffici, quindi viene normale chiedersi se il prossimo passo sarà, guardando complessivamente all'Italia, quello di puntare a nuove strutture logistiche portuali, oppure a qualche nuova attività di mercato, come un nuovo servizio di linea. «In questo momento - risponde Habben Jansen - certo abbiamo l'investimento a Genova e abbiamo anche una quota di partecipazione a Salerno. Per ora non stiamo studiando altri progetti nello specifico, ma se si dovessero presentare delle occasioni, certamente le valuteremo». Una prudenza che forse in questo momento va oltre quella già necessaria a qualunque investitore estero che vuole fare i conti con le faticose complessità dell'Italia, considerando la sentenza del Consiglio di Stato che ha annullato la concessione in porto a Genova proprio alla Spinelli, di cui Hapag Lloyd è l'azionista di minoranza con il 49%: proprio questo mese i giudici amministrativi si devono pronunciare sulla revocazione della sentenza, e il giorno 30 scadrà l'attuale proroga concessa dall'Autorità portuale proprio in attesa del pronunciamento. «Guardi - commenta Habben Jansen - siamo tutti rimasti tutti sorpresi dalla sentenza, che è uscita a ottobre dello scorso anno. Da allora tutti stiamo lavorando in maniera intensa e costruttiva, sia con le autorità locali, sia con il governo in Italia per discutere come risolvere questa situazione. Le discussioni sono ancora in corso e io confido che una buona soluzione sarà trovata. E questo sia che avvenga prima del 30 giugno, sia dopo, se dovesse essere necessario prendere un po' più di tempo, una cosa che peraltro ad oggi è ancora piuttosto difficile da dire». E magari ci fosse solo l'Italia,

The Medi Telegraph

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

a essere imprevedibile: gli Stati Uniti guidati dall'amministrazione Trump stanno diventando un caso di scuola, e il mondo della logistica si deve attrezzare. Difficile quindi poter dire, per il numero uno di Hapag Lloyd , se già entro quest'anno le navi torneranno a passare dal Canale di Suez (e questo però per il nostro Paese qualcosa cambierebbe), mentre una certezza abbastanza netta è quella legata ai noli: «Non torneranno ai livelli pre-2019: il decennio passato è stato molto critico, ed è pur vero che i cinque anni appena trascorsi hanno avuto un carattere di eccezionalità, ma è altrettanto vero che rispetto a quell'epoca, le compagnie devono sostenere una serie di costi che in precedenza non c'erano. A partire dall'inflazione e dai costi per i nuovi carburanti. Quello del 2019 è un riferimento che dovremo imparare a dimenticarci».

Il Secolo XIX

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

Esperti a confronto a Monaco di Baviera. «All'incertezza dobbiamo opporre l'affidabilità»

Automatizzati, hi tech e più lenti: i trasporti nel mondo sempre in crisi

IL CASO MONACO DI BAVIERA L a sintesi sulla situazione globale, discussa ieri alla conferenza Marilog del Transport Logistic di Monaco di Baviera, l'ha resa bene Angela Titzrath, amministratore delegato del gruppo terminalistico Hhla, che oltre a essere il principale operatore del porto di Amburgo, cioè il maggiore scalo tedesco e il terzo in Europa, controlla strutture non solo in Italia (come Trieste) ma anche in Ucraina (è il caso di Odessa): «Il tema oggi è che non c'è più una sola crisi, siamo in un conglomerato di crisi: pensiamo ai temi geopolitici come gli attacchi degli Houthi sul Mar Rosso, ma anche quelli ambientali che hanno portato i problemi di pescaggio nel Canale di Panama. La crisi è la nuova normalità. E noi dobbiamo rispondere lavorando sulla digitalizzazione, l'automazione e la sostenibilità». Sono queste le carte necessarie per rendere il mondo della logistica (quindi dalle navi ai porti, passando per il trasporto su ferro, i magazzini e gli autotrasporti) in grado di reggere lo stress della crisi continua.

La parola che viene richiamata più spesso da manager ed esperti (come Antonios Rigalos di Shift X e Tobias Bartz del gruppo Rhenus) è «affidabilità». Quanto più il mondo intorno diventa imprevedibile - e in questo senso è richiamata proprio la politica altalenante di Donald Trump - quanto più quello dei trasporti deve opporre la propria solidità e capacità di gestire le crisi. In questo senso, spiega Titzrath, la strada dell'automazione nei porti è importante, perché potrebbe portare ad un incremento fino al 50% delle movimentazioni, rendendo il processo più veloce. La tecnologia dovrebbe invece sempre più essere in aiuto ai vari attori della catena logistica, che hanno necessità di parlarsi in maniera più agile.

Sulla scia dell'esperienza degli ultimi cinque anni, i manager mettono in evidenza come nonostante le crisi i traffici in sostanza non si siano mai fermati. E che quindi anche oggi, nella stagione dei dazi, i volumi non caleranno, ma semplicemente troveranno altre strade per viaggiare: dal Brasile, dall'India, dal Sud-Est asiatico. Quello che diventa necessario, è trovare un equilibrio, un bilanciamento dei flussi.

Dal punto di vista della Germania (che in molti comparti è il traino economico dell'Italia) i punti sono due: è necessaria una ripresa industriale bilanciata in import export - considerato allo stato attuale, anche l'Unione europea applica tariffe verso gli Stati Uniti e non solo il contrario - e servono investimenti per ammodernare le infrastrutture.

Un modo per aumentare l'affidabilità del servizio, è poi il suggerimento di Jan Tiedemann, capo analista della società Alphaliner, è quello di rallentare ulteriormente la velocità delle navi: «Questa tecnica



Il Secolo XIX

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

- spiega l'esperto - può essere un buon buffer anche per assorbire la sovra-capacità di offerta di stiva che sarà presente sul mercato nei prossimi anni» determinata sia dall'ingresso di nuove unità in servizio che da possibili interruzioni sulla catena di approvvigionamento prodotte da questa nuova realtà, dove appunto la crisi rappresenta ormai la quotidianità.

A. QUA.

Francesco di Sarcina: uno dei pochi presidenti di AdSp

Giulia Sarti

MONACO Francesco di Sarcina è ormai uno dei pochi che oggi può essere chiamato presidente di una Autorità di Sistema portuale italiana. Ed è anche uno dei due presidenti, con il collega Garofalo, il cui mandato si concluderà il prossimo anno. Un'eccezione che fa riflettere e che in questi giorni ha fatto preoccupare gli operatori che si chiedono quando saranno sciolti i nodi definitivi che bloccano l'iter delle presidenze in attesa di essere nominate definitivamente. Credo -ci dice il presidente dell'AdSp del mar di Sicilia orientale- che il governo abbia tutta la voglia di risolvere le cose al più presto, perché credo che sia abbastanza comprensibile che la mancanza di un vertice stabile nei pieni poteri non fa bene a una realtà come quella dei porti, strategici per il paese. Non si tratta di qualche mancanza, ma quasi della totalità delle governance portuali che devono trovare il loro equilibrio a livello politico. L'AdSp del mar di Sicilia orientale Parlare dei miei porti mi mette sicuramente più a mio agio -dice sorridendo Di Sarcina che incontriamo allo stand di Assoporti al Transport logistic di Monaco- anche perchè stanno vivendo un periodo positivo, soprattutto Augusta che ha registrato un +21% nei container dopo il trasferimento del settore da Catania. Restano limiti da risolvere e quando si supereranno, i numeri sono destinati a crescere ancora, dice. Su Augusta c'è anche il progetto che la renderà con Taranto hub per la realizzazione di un impianto eolico offshore. Questo dà una visione strategica nazionale e internazionale al porto di Augusta e alla Sicilia orientale in generale, non soltanto come meta turistica, ma anche come meta di attività high-tech nel settore dello shipping. Per Catania si prospettano delle opportunità straordinarie e io sono convinto che quest'anno e il prossimo possono essere emblematici, una rotta che sarà tracciata il prossimo 24 Ottobre in occasione dell'Italian Cruise Day. Una visione chiara, prospettica che guarda quattro porti che nell'insieme possono essere una banchina allungata in un territorio di 300 km di costa.



Vicepresidente De Berti a Monaco di Baviera: "Veneto hub logistico d'Europa. Al Transport Logistic 2025 il sistema regionale si presenta unito per affrontare le sfide globali"

(AVN) - Monaco di Baviera, 2 giugno 2025 "Per la prima volta dopo 15 anni, la Regione, insieme con i gestori dei principali nodi logistici e corridoi stradali, ferroviari e di navigazione interna del Veneto, torna protagonista al Transport Logistic di Monaco di Baviera, il più importante salone fieristico internazionale dedicato alla logistica, ai trasporti, alla supply chain e all'innovazione IT. E lo fa con uno stand che riunisce gli attori della logistica in Veneto, non come somma di singole realtà, ma come un sistema integrato. Il naturale proseguimento di un percorso che ha preso il via con il Patto per lo Sviluppo del Sistema Logistico Veneto ed è proseguito con la partecipazione della Regione agli Stati Generali della Logistica del Nord Est. Obiettivo: posizionare il Veneto come un hub logistico europeo connesso ed efficiente, capace di affrontare le sfide del futuro e di contribuire alla crescita sostenibile del nostro territorio e del Paese". Lo ha detto la Vicepresidente della Regione del Veneto e Assessore alle Infrastrutture e Trasporti, Elisa De Berti, oggi a Monaco di Baviera al salone fieristico Transport Logistics, in programma dal 2 al 5 giugno. Accanto alla Regione sono presenti i firmatari del Patto per lo Sviluppo del Sistema Logistico del Veneto: Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale-Porti di Venezia e Chioggia; Consorzio Zai - Quadrante Europa - Verona Interporto; Interporto Padova; Infrastrutture Venete; Concessioni Autostradali Venete Cav; Veneto Strade; Gruppo Save con gli aeroporti di Venezia, Verona e Treviso; Interporto di Rovigo; Portogruaro Interporto. "Un'unica regia logistica, quella della Regione Veneto - ha precisato la Vicepresidente De Berti -, per valorizzare i nodi strategici di un territorio che, grazie anche alla presenza di ben tre corridoi principali della Rete Trans-Europea di Trasporto TEN-T (il Corridoio Baltico-Adriatico, il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo e il Corridoio Mediterraneo) a cui si aggiungono le "Autostrade del mare", nel 2024 ha superato gli 80 miliardi di euro in esportazioni, 50 dei quali diretti verso i Paesi dell'Unione Europea. Numeri che ne fanno la terza regione per export in Italia e dove le importazioni hanno registrato circa 61 miliardi di euro per un totale di oltre 50 milioni di tonnellate di merci trasferite da e per l'estero dalla nostra regione. Il tutto mosso da un sistema produttivo composto da oltre 420.000 imprese, il 3 per cento delle quali attive nei settori dei trasporti e della logistica, e trainate dall'impegno di 2 milioni di addetti". Ai seguenti link - le immagini foto e video della giornata odierna: <https://drive.google.com/drive/folders/1BRoUmg6lW8gVdylaNwE2Z4jhXyM8Zsd3> - i programmi dettagliati dei singoli appuntamenti: <https://drive.google.com/drive/folders/1ymoebinSJNRymy-Dkn27tM-GEdhuUP3X?usp=sharing>. È sempre possibile seguire i vari eventi anche in diretta streaming collegandosi al link: <https://lasttv.it/>. Comunicato (VICEPRESIDENTE/INFRASTRUTTURE/TRASPORTI) Please follow and like us.



(AVN) - Monaco di Baviera, 2 giugno 2025 "Per la prima volta dopo 15 anni, la Regione, insieme con i gestori dei principali nodi logistici e corridoi stradali, ferroviari e di navigazione interna del Veneto, torna protagonista al Transport Logistic di Monaco di Baviera, il più importante salone fieristico internazionale dedicato alla logistica, ai trasporti, alla supply chain e all'innovazione IT. E lo fa con uno stand che riunisce gli attori della logistica in Veneto, non come somma di singole realtà, ma come un sistema integrato. Il naturale proseguimento di un percorso che ha preso il via con il Patto per lo Sviluppo del Sistema Logistico Veneto ed è proseguito con la partecipazione della Regione agli Stati Generali della Logistica del Nord Est. Obiettivo: posizionare il Veneto come un hub logistico europeo connesso ed efficiente, capace di affrontare le sfide del futuro e di contribuire alla crescita sostenibile del nostro territorio e del Paese". Lo ha detto la Vicepresidente della Regione del Veneto e Assessore alle Infrastrutture e Trasporti, Elisa De Berti, oggi a Monaco di Baviera al salone fieristico Transport Logistics, in programma dal 2 al 5 giugno. Accanto alla Regione sono presenti i firmatari del Patto per lo Sviluppo del Sistema Logistico del Veneto: Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale-Porti di Venezia e Chioggia; Consorzio Zai - Quadrante Europa - Verona Interporto; Interporto Padova; Infrastrutture Venete; Concessioni Autostradali Venete Cav; Veneto Strade; Gruppo Save con gli aeroporti di Venezia, Verona e Treviso; Interporto di Rovigo; Portogruaro Interporto. "Un'unica regia logistica, quella della Regione Veneto - ha precisato la Vicepresidente De Berti -, per valorizzare i nodi strategici di un territorio che, grazie anche alla presenza di ben tre corridoi principali della Rete Trans-Europea di Trasporto TEN-T (il Corridoio Baltico-Adriatico, il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo e il Corridoio Mediterraneo)

De Berti "Il Veneto un hub logistico per l'Europa"

MONACO DI BAVIERA (GERMANIA) (ITALPRESS) - "Per la prima volta dopo 15 anni, la Regione, insieme con i gestori dei principali nodi logistici e corridoi stradali, ferroviari e di navigazione interna del Veneto, torna protagonista al Transport Logistic di Monaco di Baviera, il più importante salone fieristico internazionale dedicato alla logistica, ai trasporti, alla supply chain e all'innovazione IT. E lo fa con uno stand che riunisce gli attori della logistica in Veneto, non come somma di singole realtà, ma come un sistema integrato. Il naturale proseguimento di un percorso che ha preso il via con il Patto per lo Sviluppo del Sistema Logistico Veneto ed è proseguito con la partecipazione della Regione agli Stati Generali della Logistica del Nord Est. Obiettivo: posizionare il Veneto come un hub logistico europeo connesso ed efficiente, capace di affrontare le sfide del futuro e di contribuire alla crescita sostenibile del nostro territorio e del Paese" Lo ha detto la Vicepresidente della Regione del Veneto e Assessore alle Infrastrutture e Trasporti, Elisa De Berti, oggi a Monaco di Baviera al salone fieristico Transport Logistics, in programma dal 2 al 5 giugno. Accanto alla Regione sono presenti i firmatari del Patto per lo Sviluppo del Sistema Logistico del Veneto: Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale-Porti di Venezia e Chioggia; Consorzio Zai - Quadrante Europa - Verona Interporto; Interporto Padova; Infrastrutture Venete; Concessioni Autostradali Venete Cav; Veneto Strade; Gruppo Save con gli aeroporti di Venezia, Verona e Treviso; Interporto di Rovigo; Portogruaro Interporto. "Un'unica regia logistica, quella della Regione Veneto - ha precisato la Vicepresidente De Berti per valorizzare i nodi strategici di un territorio che, grazie anche alla presenza di ben tre corridoi principali della Rete Trans-Europea di Trasporto TEN-T (il Corridoio Baltico-Adriatico, il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo e il Corridoio Mediterraneo) a cui si aggiungono le "Autostrade del mare", nel 2024 ha superato gli 80 miliardi di euro in esportazioni, 50 dei quali diretti verso i Paesi dell'Unione Europea. Numeri che ne fanno la terza regione per export in Italia e dove le importazioni hanno registrato circa 61 miliardi di euro per un totale di oltre 50 milioni di tonnellate di merci trasferite da e per l'estero dalla nostra regione. Il tutto mosso da un sistema produttivo composto da oltre 420.000 imprese, il 3 per cento delle quali attive nei settori dei trasporti e della logistica, e trainate dall'impegno di 2 milioni di addetti". - Foto Ufficio stampa Regione Veneto - (ITALPRESS) Vuoi pubblicare i contenuti di Italpress.com sul tuo sito web o vuoi promuovere la tua attività sul nostro sito e su quelli delle testate nostre partner? Contattaci all'indirizzo info@italpress.com.



06/02/2025 15:59

MONACO DI BAVIERA (GERMANIA) (ITALPRESS) - "Per la prima volta dopo 15 anni, la Regione, insieme con i gestori dei principali nodi logistici e corridoi stradali, ferroviari e di navigazione interna del Veneto, torna protagonista al Transport Logistic di Monaco di Baviera, il più importante salone fieristico internazionale dedicato alla logistica, ai trasporti, alla supply chain e all'innovazione IT. E lo fa con uno stand che riunisce gli attori della logistica in Veneto, non come somma di singole realtà, ma come un sistema integrato. Il naturale proseguimento di un percorso che ha preso il via con il Patto per lo Sviluppo del Sistema Logistico Veneto ed è proseguito con la partecipazione della Regione agli Stati Generali della Logistica del Nord Est. Obiettivo: posizionare il Veneto come un hub logistico europeo connesso ed efficiente, capace di affrontare le sfide del futuro e di contribuire alla crescita sostenibile del nostro territorio e del Paese" Lo ha detto la Vicepresidente della Regione del Veneto e Assessore alle Infrastrutture e Trasporti, Elisa De Berti, oggi a Monaco di Baviera al salone fieristico Transport Logistics, in programma dal 2 al 5 giugno. Accanto alla Regione sono presenti i firmatari del Patto per lo Sviluppo del Sistema Logistico del Veneto: Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale-Porti di Venezia e Chioggia; Consorzio Zai - Quadrante Europa - Verona Interporto; Interporto Padova; Infrastrutture Venete; Concessioni Autostradali Venete Cav; Veneto Strade; Gruppo Save con gli aeroporti di Venezia, Verona e Treviso; Interporto di Rovigo; Portogruaro Interporto. "Un'unica regia logistica, quella della Regione Veneto - ha precisato la Vicepresidente De Berti per valorizzare i nodi strategici di un territorio che, grazie anche alla presenza di ben tre corridoi principali della Rete Trans-Europea di Trasporto TEN-T (il Corridoio

Porto di Ancona: un hub per collegamenti strategici fra est e ovest

2 giugno 2025 - Durante la Fiera Transport Logistic di Monaco di Baviera, presso lo Stand Assoport, il 4 giugno 2025 sarà organizzato dall'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale un incontro con operatori del settore, nell'ambito del progetto europeo Waterbridging. Il porto di Ancona sta implementando in questi anni un numero considerevole di progetti per migliorare le sue strutture e ampliare le aree portuali. L'obiettivo dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale è garantire una maggiore competitività del porto come gateway per l'Italia centrale e ponte tra il Mediterraneo orientale e quello occidentale. Alla Fiera Transport & Logistic di Monaco di Baviera, nello stand Assoport, l'AdSP presenterà i principali progetti infrastrutturali dello scalo insieme ai risultati dell'analisi di mercato recentemente condotta con Srm, nell'ambito del progetto europeo Waterbridging. Interverranno Vincenzo Garofalo, Presidente Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, e Alessandro Panaro, Capo Servizio Maritime & Energy di Srm.



Transport logistic 2025 apre la settimana del trasporto e della logistica

Michele Latorre

Lunedì, 2 Giugno 2025 11:15 Alle 9.30 di lunedì 2 giugno 2025 il ministro federale tedesco dei Trasporti, Patrick Schnieder, e l'amministratore delegato della Messe München, Stefan Rummel, amministratore delegato di Messe München, hanno inaugurato l'edizione 2025 di transport logistic, la fiera che di Monaco di Baviera che si è affermata come il principale evento del trasporto merci e della logistica d'Europa e uno dei più importanti del mondo. L'esposizione durerà fino a giovedì 5 giugno con un ricco calendario di convegni e workshop. Quest'anno, la fiera bavarese ospita 2.670 aziende espositrici provenienti da oltre 70 Paesi, segnando un incremento del 15% rispetto alla precedente edizione. Per la prima volta, la fiera occupa dodici padiglioni, in una superficie complessiva di 150mila metri quadrati. Come avviene ormai da diverse edizioni, la quota di espositori internazionali è elevata, che si attesta al 65%, a testimonianza dell'attrattiva globale dell'evento. Numerose sono le imprese italiane. All'interno del transport logistic si svolge air cargo Europa, dedicato al trasporto aereo delle merci, che occupa ben due padiglioni. La cerimonia inaugurale, svoltasi nel Forum della Halle A3, ha aperto quattro giornate dense di incontri, conferenze e confronti dedicati ai grandi temi che interessano la logistica contemporanea: resilienza delle catene di fornitura, digitalizzazione dei processi e decarbonizzazione del trasporto. Il programma della manifestazione prevede oltre 50 eventi tematici e la partecipazione di più di 250 relatori, tra cui decisori politici, dirigenti aziendali ed esperti di settore. I temi trattati vanno dalle rotte commerciali emergenti alla gestione dei dati, dalla transizione energetica alla formazione delle nuove competenze logistiche. TrasportoEuropa segue l'evento bavarese con uno speciale durante i quattro giorni di fiera e anche dopo, presentando le novità e le tendenze che emergono dalla fiera. Lo puoi consultare a questo indirizzo: <https://www.trasportoeuropa.it/tag/transportlogistic-2025/> © TrasportoEuropa - Riproduzione riservata - Foto di repertorio Segnalazioni, informazioni, comunicati, nonché rettifiche o precisazioni sugli articoli pubblicati vanno inviate a: redazione@trasportoeuropa.it Puoi commentare questo articolo nella pagina Facebook di TrasportoEuropa Vuoi rimanere aggiornato sulle ultime novità sul trasporto e la logistica e non perderti neanche una notizia di TrasportoEuropa? Iscriviti alla nostra Newsletter con l'elenco ed i link di tutti gli articoli pubblicati nei giorni precedenti l'invio. Gratuita e NO SPAM! CONTENUTI SPONSORIZZATI.



06/02/2025 11:19 Michele Latorre

Lunedì, 2 Giugno 2025 11:15 Alle 9.30 di lunedì 2 giugno 2025 il ministro federale tedesco dei Trasporti, Patrick Schnieder, e l'amministratore delegato della Messe München, Stefan Rummel, amministratore delegato di Messe München, hanno inaugurato l'edizione 2025 di transport logistic, la fiera che di Monaco di Baviera che si è affermata come il principale evento del trasporto merci e della logistica d'Europa e uno dei più importanti del mondo. L'esposizione durerà fino a giovedì 5 giugno con un ricco calendario di convegni e workshop. Quest'anno, la fiera bavarese ospita 2.670 aziende espositrici provenienti da oltre 70 Paesi, segnando un incremento del 15% rispetto alla precedente edizione. Per la prima volta, la fiera occupa dodici padiglioni, in una superficie complessiva di 150mila metri quadrati. Come avviene ormai da diverse edizioni, la quota di espositori internazionali è elevata, che si attesta al 65%, a testimonianza dell'attrattiva globale dell'evento. Numerose sono le imprese italiane. All'interno del transport logistic si svolge air cargo Europa, dedicato al trasporto aereo delle merci, che occupa ben due padiglioni. La cerimonia inaugurale, svoltasi nel Forum della Halle A3, ha aperto quattro giornate dense di incontri, conferenze e confronti dedicati ai grandi temi che interessano la logistica contemporanea: resilienza delle catene di fornitura, digitalizzazione dei processi e decarbonizzazione del trasporto. Il programma della manifestazione prevede oltre 50 eventi tematici e la partecipazione di più di 250 relatori, tra cui decisori politici, dirigenti aziendali ed esperti di settore. I temi trattati vanno dalle rotte commerciali emergenti alla gestione dei dati, dalla transizione energetica alla formazione delle nuove competenze logistiche. TrasportoEuropa segue l'evento bavarese con uno speciale durante i quattro giorni di fiera e anche dopo, presentando le novità e le tendenze che emergono dalla fiera. Lo puoi consultare a questo indirizzo: <https://www.trasportoeuropa.it/tag/transportlogistic-2025/>

A Transport e logistic si festeggia l'Italia

davide

MONACO L'inizio di Transport logistic, oggi a Monaco di Baviera, riunisce in terra tedesca tanti italiani dei settori rappresentati alla più importante fiera a livello internazionale. E allo stand di Assoport, non ci si dimentica che oggi è il 2 Giugno, Festa della Repubblica. E allora via, dopo il taglio del nastro, con i rappresentanti dei porti italiani e l'Agenzia ICE, a una versione alternativa dell'inno di Mameli. Qui è riunita la portualità italiana sotto lo slogan comune One country, all the logistics che ancora una volta in collaborazione con ICE si mette in vetrina per presentare il proprio valore. Un settore, quello portuale, che attende un nuovo capitolo, con il rinnovo delle presidenze di quasi la totalità delle Autorità di Sistema portuali. Tiziana Murgia, manager della comunicazione dell'associazione dei porti italiani lo ribadisce: solo insieme si può guardare avanti e crescere. La fiera di Monaco quest'anno riunisce, come ogni due anni, i settori delle merci, della logistica e della mobilità e non potevano mancare i porti italiani, vere connessioni tra Italia e mondo. Gli stand sono veri e propri capolavori di design, che testimoniano l'importanza data da chi ha deciso di partecipare, alla presenza al Transport logistic.

Presenze da tutto il mondo con la ricerca di nuove connessioni, mercati e sinergie per crescere e sviluppare i propri traffici, ma anche le proprie competenze, con ampio spazio dato alla formazione. I porti italiani -ha commentato il presidente di Assoport, Rodolfo Giampieri- hanno un ruolo di primo piano per la logistica moderna del nostro Paese. La conferma del ruolo dei porti è data dalle numerose attività svolte nel padiglione del sistema portuale italiano unitamente agli uffici per l'attrazione degli investimenti e l'internazionalizzazione di ICE, e dalle visite istituzionali importanti che caratterizzano questi giorni di intenso lavoro. Il momento che stiamo vivendo è molto particolare. Rassicurante che presidenti e commissari delle AdSp continuino a lavorare con decisione anche nella strategia di promuovere le attività del sistema portuale nei contesti internazionali, che diventano sempre più importanti, perchè il Marchio ITALIA sia sempre più riconosciuto.



Assessore Amirante a Monaco: "Il sistema logistico del Friuli lavora insieme"

Giulia Sarti

MONACO Nel giorno di apertura di Transport logistic a Monaco di Baviera, la regione del Friuli Venezia Giulia taglia il nastro al proprio stand, utilizzando la vetrina della fiera con una duplice opportunità: raccontare il lavoro svolto e agevolare l'interlocuzione tra gli operatori di settore e tra questi e la Regione stessa, nel contesto di uno stand rinnovato e ampliato con una superficie aggiuntiva di 50 metri quadrati interamente destinata alle relazioni b2b. friuli amirante La partecipazione a Transport Logistic sotto l'egida We Are Friuli Venezia Giulia' -ha detto durante la cerimonia l'assessore regionale alle Infrastrutture e territorio Cristina Amirante- testimonia una volta di più la capacità del nostro sistema logistico di lavorare in maniera coesa al consolidamento dell'attrattività del territorio: le crisi in corso devono infatti rappresentare uno stimolo aggiuntivo per tutti noi, istituzioni e operatori economici, al fine di sfruttare al meglio le opportunità derivanti da un quadro internazionale in costante quanto rapida evoluzione. Forte anche del successo registrato nel 2023, che ha visto l'adesione di oltre 2.300 espositori da 67 Paesi e di 75.000 visitatori da 135 Paesi, la Regione si è fatta nuovamente promotrice dell'allestimento di uno spazio espositivo, curato dall'Ufficio stampa e comunicazione in collaborazione con l'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico orientale, PromoTurismoFvg e Aries, l'agenzia speciale della Camera di Commercio della Venezia Giulia, e al quale hanno aderito, nelle vesti di co-espositori, 22 realtà del sistema logistico regionale. La crescente centralità che il sistema logistico regionale sta acquisendo, anche grazie agli investimenti della Regione, nel quadro internazionale ha rimarcato l'assessore Amirante trova espressione nell'incremento del 22% nella movimentazione di TEU, nella consistente riduzione del traffico su gomma (-150.000 camion in meno tra il 2022 e il 2024) a favore di quello su rotaia, e nell'incremento dei livelli occupazionali che, solo per quanto concerne il sistema dei porti e degli interporti, segnano un +9,3% sul 2021.



Nuovo Prg pronto a entrare nel vivo. Scaduta la fase delle osservazioni. Le associazioni promettono battaglia

Non sono arrivati altri pareri vincolanti oltre a quelli già noti di Rfi per la stazione marittima e della Marina Militare per il Molo Clementino. Ora ci saranno altri 15 giorni per il decreto di "Scoping". Nuovo Piano regolatore del porto di Ancona, scaduta venerdì la cosiddetta fase di "Scoping", ossia delle osservazioni da presentare al MASE, il Ministero dell'Ambiente'. Rispetto ai contenuti dei documenti inviati a Roma dalle istituzioni territoriali, anticipati dal Carlino pochi giorni fa, non sono arrivati altri pareri vincolanti. Ricordiamo quelle di Regione Marche e Comune, già note, ma clamorose sono quelle di Rfi per la stazione marittima, e della Marina Militare per il Molo Clemrntino, oltre alle note di Arpam, Ast 2, Parco del Conero e altri. Ora, seguendo l'iter procedurale, altri quindici giorni per preparare il decreto di Scoping che dovrebbe essere pronto entro quindici giorni dopo la fine della prima fase; si parla, dunque, di una nuova scadenza entro la metà di giugno. A quel punto via alla terza fase, ossia quella dell'invio sempre al MASE di tutte le osservazioni da parte dei cosiddetti stakeholders (o portatori di interessi), che siano economici o di altra natura, in particolare sotto il profilo ambientale. Sono tante le associazioni attive ad Ancona sotto quel profilo, ricordiamo ad esempio il Comitato Porto-Città, Italia Nostra, Vista Mare, il Pungitopo e così via. Questa fase dovrebbe avere una durata di 45 giorni, ma è probabile che i tempi possano essere dilatati. Insomma, siamo ancora all'inizio di un percorso molto lungo e denso di ostacoli che potrebbe concludersi oltre la scadenza del mandato dell'attuale presidente dell'Autorità Portuale, Vincenzo Garofalo, al centro di un aspro confronto con Regione e Comune sul documento generale. Intanto il porto di Ancona sarà protagonista a Monaco di Baviera all'interno della Fiera Transport Logistic, in programma mercoledì prossimo, 4 giugno, nella grande città tedesca: 'Il porto di Ancona: un hub per collegamenti strategici tra est e ovest', di questo si discuterà nello stand di Assoport (il cui presidente è l'ex presidente dell'Authority di Ancona, Rodolfo Giampieri). Alla Fiera di Monaco di Baviera l'Ad presenterà i principali progetti infrastrutturali dello scalo insieme ai risultati dell'analisi di mercato recentemente condotta con Srm, nell'ambito del progetto europeo Waterbridging. Interverranno Vincenzo Garofalo, Presidente Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, e Alessandro Panaro, Capo Servizio Maritime & Energy di Srm. "Il porto di Ancona _ si legge in una nota dell'Adsp dorica _ sta implementando in questi anni un numero considerevole di progetti per migliorare le sue strutture e ampliare le aree portuali. L'obiettivo dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale è garantire una maggiore competitività del porto come gateway per l'Italia centrale e ponte tra il Mediterraneo orientale e quello occidentale".



Non sono arrivati altri pareri vincolanti oltre a quelli già noti di Rfi per la stazione marittima e della Marina Militare per il Molo Clementino. Ora ci saranno altri 15 giorni per il decreto di "Scoping". Nuovo Piano regolatore del porto di Ancona, scaduta venerdì la cosiddetta fase di "Scoping", ossia delle osservazioni da presentare al MASE, il Ministero dell'Ambiente'. Rispetto ai contenuti dei documenti inviati a Roma dalle istituzioni territoriali, anticipati dal Carlino pochi giorni fa, non sono arrivati altri pareri vincolanti. Ricordiamo quelle di Regione Marche e Comune, già note, ma clamorose sono quelle di Rfi per la stazione marittima, e della Marina Militare per il Molo Clementino, oltre alle note di Arpam, Ast 2, Parco del Conero e altri. Ora, seguendo l'iter procedurale, altri quindici giorni per preparare il decreto di Scoping che dovrebbe essere pronto entro quindici giorni dopo la fine della prima fase; si parla, dunque, di una nuova scadenza entro la metà di giugno. A quel punto via alla terza fase, ossia quella dell'invio sempre al MASE di tutte le osservazioni da parte dei cosiddetti stakeholders (o portatori di interessi), che siano economici o di altra natura, in particolare sotto il profilo ambientale. Sono tante le associazioni attive ad Ancona sotto quel profilo, ricordiamo ad esempio il Comitato Porto-Città, Italia Nostra, Vista Mare, il Pungitopo e così via. Questa fase dovrebbe avere una durata di 45 giorni, ma è probabile che i tempi possano essere dilatati. Insomma, siamo ancora all'inizio di un percorso molto lungo e denso di ostacoli che potrebbe concludersi oltre la scadenza del mandato dell'attuale presidente dell'Autorità Portuale, Vincenzo Garofalo, al centro di un aspro confronto con Regione e Comune sul documento generale. Intanto il porto di Ancona sarà protagonista a Monaco di

Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

Nuovo Prg pronto a entrare nel vivo Scaduta la fase delle osservazioni Le associazioni promettono battaglia

Non sono arrivati altri pareri vincolanti oltre a quelli già noti di Rfi per la stazione marittima e della Marina Militare per il Molo Clementino. Ora ci saranno altri 15 giorni per il decreto di «Scoping»

di Pierfrancesco Curzi Nuovo Piano regolatore del porto di Ancona, scaduta venerdì la cosiddetta fase di «Scoping», ossia delle osservazioni da presentare al MASE, il Ministero dell'Ambiente'.

Rispetto ai contenuti dei documenti inviati a Roma dalle istituzioni territoriali, anticipati dal Carlino pochi giorni fa, non sono arrivati altri pareri vincolanti.

Ricordiamo quelle di Regione Marche e Comune, già note, ma clamorose sono quelle di Rfi per la stazione marittima, e della Marina Militare per il Molo Clementino, oltre alle note di Arpam, Ast 2, Parco del Conero e altri. Ora, seguendo l'iter procedurale, altri quindici giorni per preparare il decreto di Scoping che dovrebbe essere pronto entro quindici giorni dopo la fine della prima fase; si parla, dunque, di una nuova scadenza entro la metà di giugno.

A quel punto via alla terza fase, ossia quella dell'invio sempre al MASE di tutte le osservazioni da parte dei cosiddetti stakeholders (o portatori di interessi), che siano economici o di altra natura, in particolare sotto il profilo ambientale.

Sono tante le associazioni attive ad Ancona sotto quel profilo, ricordiamo ad esempio il Comitato Porto-Città, Italia Nostra, Vista Mare, il Pungitopo e così via.

Questa fase dovrebbe avere una durata di 45 giorni, ma è probabile che i tempi possano essere dilatati.

Insomma, siamo ancora all'inizio di un percorso molto lungo e denso di ostacoli che potrebbe concludersi oltre la scadenza del mandato dell'attuale presidente dell'Autorità Portuale, Vincenzo Garofalo, al centro di un aspro confronto con Regione e Comune sul documento generale.

Intanto il porto di Ancona sarà protagonista a Monaco di Baviera all'interno della Fiera Transport Logistic, in programma mercoledì prossimo, 4 giugno, nella grande città tedesca: 'Il porto di Ancona: un hub per collegamenti strategici tra est e ovest', di questo si discuterà nello stand di Assoporti (il cui presidente è l'ex presidente dell'Authority di Ancona, Rodolfo Giampieri).

Alla Fiera di Monaco di Baviera l'Ad presenterà i principali progetti infrastrutturali dello scalo insieme ai risultati dell'analisi di mercato recentemente condotta con Srm, nell'ambito del progetto europeo Waterbridging.

Interverranno Vincenzo Garofalo, Presidente Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, e Alessandro Panaro, Capo Servizio Maritime & Energy di Srm.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

«Il porto di Ancona _ si legge in una nota dell'Adsp dorica _ sta implementando in questi anni un numero considerevole di progetti per migliorare le sue strutture e ampliare le aree portuali.

L'obiettivo dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale è garantire una maggiore competitività del porto come gateway per l'Italia centrale e ponte tra il Mediterraneo orientale e quello occidentale».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Presidente del Porto Voto in stallo

Il via libera su Gurrieri e altri candidati rimandato sine die Fdl e Lega litigano su alcuni nomi. Trieste deve attendere

DIEGO D'AMELIO DIEGO D'AMELIO

Diego D'Amelio Antonio Gurrieri aveva già i nuovi biglietti da visita da distribuire agli incontri in programma alla Transport Logistic, la principale fiera europea del settore, in programma da domani a Monaco. Ma il presidente del porto di Trieste i biglietti dovrà tenerli a malincuore in tasca: volerà infatti in Germania senza aver ricevuto l'investitura, attesa dall'interessato e da tutta la comunità portuale, che da un anno esatto vive in regime di commissariamento. Dopo le audizioni delle commissioni Trasporti di Camera e Senato, l'iter si è improvvisamente bloccato per tutti i candidati e pare che possa rimanere fermo come minimo un paio di mesi. Il nome di Gurrieri non è in bilico: il punto non è il se, ma il quando. L'imbarazzo al ministero delle Infrastrutture e Trasporti viaggia a livelli altissimi, al punto che non si esclude di forzare le tempistiche per far uscire dal commissariamento le Autorità portuali ormai scadute.

Il braccio di ferro Nella maggioranza si è aperto un acceso confronto per la difficoltà ad accordarsi sulle designazioni in alcuni porti. I parlamentari sono inoltre restii ad approvare la nomina di un paio di aspiranti presidenti, temendo ricorsi davanti all'inconsistenza del curriculum. A farne le spese sono i principali scali italiani, Genova e Trieste, i cui candidati Matteo Paroli e Antonio Gurrieri sono stati sentiti dai due rami del Parlamento, senza che si sia ancora arrivati al dunque, nonostante i nomi siano stati ufficializzati rispettivamente l'11 e il 24 aprile, ottenendo l'immediata intesa da parte delle Regioni.

L'iter bloccato Nel caso di Gurrieri, il voto alla Camera era atteso dieci giorni fa. Niente di fatto. Martedì si è tenuta l'audizione al Senato, dove i parlamentari avrebbero dovuto esprimersi l'indomani.

Niente di fatto anche qui. La commissione della Camera ha cancellato dall'agenda le votazioni su input del presidente Salvatore Deidda (Fdl). Allo stesso modo, il presidente della commissione del Senato Claudio Fazzone (Forza Italia) propone «di conformarsi» alla Camera: «le votazioni di tutte le proposte di nomina abbiano luogo una volta che il Governo avrà completato la trasmissione di tutte le proposte alle Camere». Ruolo che non spetta peraltro al governo, ma al ministero: lapsus freudiano.

I sei in attesa I pareri sospesi saranno accorpati in un'unica votazione. Le commissioni si esprimeranno comunque non in blocco ma sui singoli designati. Ad attendere ci sono sei candidati, già sentiti e certi del gradimento delle commissioni, espresso a voce durante le audizioni: oltre a Gurrieri e Paroli (quest'ultimo



Messaggero Veneto

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

unico a incassare almeno il voto in Senato), aspettano Francesco Benevolo (Ravenna), Davide Gariglio (Livorno), Francesco Mastro (Bari) e Francesco Rizzo (Messina).

Gli operatori temono di passare l'intera estate commissariati, con un presidente a un centimetro dalla nomina, ma impossibilitato a svolgere le sue funzioni e far uscire l'Autorità portuale dall'ordinaria amministrazione.

Il manuale Cencelli «Ci sono alcuni porti ancora da sistemare», ammette uno dei commissari del centrodestra.

Un eufemismo per dire del braccio di ferro in atto tra Fratelli d'Italia e Lega, anche in tema di porti. A Civitavecchia FdI ha puntato prima su Matteo Gasparato e poi, pur in assenza di esperienza nel settore, su Roberto Petri, presidente di Italimmobili, la cassaforte che gestisce le proprietà immobiliari di Fratelli d'Italia. I meloniani vorrebbero dirottare Gasparato a Venezia, ma Rixi tiene duro su Alberto Rossi, avvocato marittimista e direttore di Assarmatori. A Palermo Pasqualino Monti dovrebbe lasciare il testimone al segretario generale Luca Lupi (in quota al governatore forzista Schifani), ma la Lega spinge l'ex eurodeputata Annalisa Tardino. Ancora in sospenso Napoli, ma qui dipende dal confronto col governatore Pd Vincenzo De Luca, che non accetta Carlo De Simone, vicino al presidente della Liguria Marco Bucci.

La patente nautica E poi c'è il mitico caso di Giovanni Gugliotti, candidato in quota Lega al porto di Taranto, senza una riga di curriculum da cui emerga esperienza nel campo dei trasporti. Gugliotti in audizione aveva sostenuto di conoscere il diritto della navigazione in quanto possessore di patente nautica, ma pare che i commissari rifiutino di approvarne la designazione per non finire coinvolti in probabili ricorsi.

I tempi si allungano Il punto in discussione è se le cose si sbloccheranno dopo l'intesa su Civitavecchia e Napoli (uniche Adsp la cui presidenza è già scaduta senza che esista il nome del sostituto) o se si vorrà attendere di completare il pacchetto anche con Venezia e Palermo, dove Fulvio Lino Di Blasio è cessato il 28 maggio e Monti scadrà il 13 luglio. Si arriverebbe così a includere tutte le Autorità portuali a eccezione di Ancona e Catania, che scadono nel 2026.

Raggiunto dal Piccolo, il presidente della Commissione Deidda sgancia una mezza bomba, gelando le speranze di chi credeva in uno stop di pochi giorni: «Procederemo quando tutte le candidature saranno convalidate, per avere un quadro chiaro. Il calendario parlamentare ci sta impegnando molto ma, finite le audizioni, procederemo rapidamente». Le date? «Secondo me arriveremo con le votazioni quando toccherà anche a Venezia e Palermo».

Rixi furioso Così fosse, finirebbero tutti in salamoia per altri due mesi, quando poi arriveranno l'assestamento di bilancio e le ferie.

Il viceministro con delega ai porti, Edoardo Rixi, è furibondo, anche perché le decisioni delle commissioni non sono state condivise con il Mit. In riunioni con operatori l'esponente leghista si è detto sconcertato

e ha evidenziato che, per quanto lo riguarda, la politica non può bloccare infrastrutture strategiche come i porti. Il ministero attuerà pressioni e potrebbe anche decidere di forzare, nominando commissari gli attuali candidati e attendendo per la nomina che Camera e Senato si esprimano.

Sarebbe però una sgrammaticatura istituzionale.

Alla Camera, i leghisti della commissione la pensano diversamente dal presidente di FdI.

Massimiliano Panizzut, eletto in Friuli Venezia Giulia, non nasconde il disagio: «Intanto manifesto gratitudine per Gurrieri e la sua disponibilità a guidare il porto di Trieste. Spero si voti quanto prima, anticipando per quei presidenti che hanno dimostrato di avere le giuste caratteristiche, che sono stati auditi e su cui esiste l'intesa. Va data loro la possibilità di cominciare il proprio lavoro, non lasciandoli in sospenso senza ragione».

- © RIPRODUZIONE RISERVATA Diego D'Amelio Antonio Gurrieri aveva già i nuovi biglietti da visita da distribuire agli incontri in programma alla Transport Logistic, la principale fiera europea del settore, in programma da domani a Monaco. Ma il presidente in pectore del porto di Trieste i biglietti dovrà tenerli a malincuore in tasca: volerà infatti in Germania senza aver ricevuto l'investitura, attesa dall'interessato e da tutta la comunità portuale, che da un anno esatto vive in regime di commissariamento. Dopo le audizioni delle commissioni Trasporti di Camera e Senato, l'iter si è improvvisamente bloccato per tutti i candidati e pare che possa rimanere fermo come minimo un paio di mesi. Il nome di Gurrieri non è in bilico: il punto non è il se, ma il quando. L'imbarazzo al ministero delle Infrastrutture e Trasporti viaggia a livelli altissimi, al punto che non si esclude di forzare le tempistiche per far uscire dal commissariamento le Autorità portuali ormai scadute.

Il braccio di ferro Nella maggioranza si è aperto un acceso confronto per la difficoltà ad accordarsi sulle designazioni in alcuni porti. I parlamentari sono inoltre restii ad approvare la nomina di un paio di aspiranti presidenti, temendo ricorsi davanti all'inconsistenza del curriculum. A farne le spese sono i principali scali italiani, Genova e Trieste, i cui candidati Matteo Paroli e Antonio Gurrieri sono stati sentiti dai due rami del Parlamento, senza che si sia ancora arrivati al dunque, nonostante i nomi siano stati ufficializzati rispettivamente l'11 e il 24 aprile, ottenendo l'immediata intesa da parte delle Regioni.

L'iter bloccato Nel caso di Gurrieri, il voto alla Camera era atteso dieci giorni fa. Niente di fatto. Martedì si è tenuta l'audizione al Senato, dove i parlamentari avrebbero dovuto esprimersi l'indomani.

Niente di fatto anche qui. La commissione della Camera ha cancellato dall'agenda le votazioni su input del presidente Salvatore Deidda (FdI). Allo stesso modo, il presidente della commissione del Senato Claudio Fazzone (Forza Italia) propone «di conformarsi» alla Camera: «le votazioni di tutte le proposte di nomina abbiano luogo una volta che il Governo avrà completato la trasmissione di tutte le proposte alle Camere». Ruolo che non spetta peraltro al governo, ma al ministero: lapsus freudiano.

I sei in attesa I pareri sospesi saranno accorpati in un'unica votazione. Le commissioni si esprimeranno comunque non in blocco ma sui singoli designati. Ad attendere ci sono sei candidati, già sentiti e certi del gradimento delle commissioni, espresso a voce durante le audizioni: oltre a Gurrieri e Paroli (quest'ultimo unico a incassare almeno il voto in Senato), aspettano Francesco Benevolo (Ravenna), Davide Gariglio (Livorno), Francesco Mastro (Bari) e Francesco Rizzo (Messina).

Gli operatori temono di passare l'intera estate commissariati, con un presidente a un centimetro dalla nomina, ma impossibilitato a svolgere le sue funzioni e far uscire l'Autorità portuale dall'ordinaria amministrazione.

Il manuale Cencelli «Ci sono alcuni porti ancora da sistemare», ammette uno dei commissari del centrodestra.

Un eufemismo per dire del braccio di ferro in atto tra Fratelli d'Italia e Lega, anche in tema di porti. A Civitavecchia FdI ha puntato prima su Matteo Gasparato e poi, pur in assenza di esperienza nel settore, su Roberto Petri, presidente di Italimmobili, la cassaforte che gestisce le proprietà immobiliari di Fratelli d'Italia. I meloniani vorrebbero dirottare Gasparato a Venezia, ma Rixi tiene duro su Alberto Rossi, avvocato marittimista e direttore di Assarmatori. A Palermo Pasqualino Monti dovrebbe lasciare il testimone al segretario generale Luca Lupi (in quota al governatore forzista Schifani), ma la Lega spinge l'ex eurodeputata Annalisa Tardino. Ancora in sospenso Napoli, ma qui dipende dal confronto col governatore Pd Vincenzo De Luca, che non accetta Carlo De Simone, vicino al presidente della Liguria Marco Bucci.

La patente nautica E poi c'è il mitico caso di Giovanni Gugliotti, candidato in quota Lega al porto di Taranto, senza una riga di curriculum da cui emerga esperienza nel campo dei trasporti. Gugliotti in audizione aveva sostenuto di conoscere il diritto della navigazione in quanto possessore di patente nautica, ma pare che i commissari rifiutino di approvarne la designazione per non finire coinvolti in probabili ricorsi.

I tempi si allungano Il punto in discussione è se le cose si sbloccheranno dopo l'intesa su Civitavecchia e Napoli (uniche Adsp la cui presidenza è già scaduta senza che esista il nome del sostituto) o se si vorrà attendere di completare il pacchetto anche con Venezia e Palermo, dove Fulvio Lino Di Blasio è cessato il 28 maggio e Monti scadrà il 13 luglio. Si arriverebbe così a includere tutte le Autorità portuali a eccezione di Ancona e Catania, che scadono nel 2026.

Raggiunto dal Piccolo, il presidente della Commissione Deidda sgancia una mezza bomba, gelando le speranze di chi credeva in uno stop di pochi giorni: «Procederemo quando tutte le candidature saranno convalidate, per avere un quadro chiaro. Il calendario parlamentare ci sta impegnando molto ma, finite le audizioni, procederemo rapidamente». Le date? «Secondo me arriveremo con le votazioni quando toccherà anche a Venezia e Palermo».

Rixi furioso Così fosse, finirebbero tutti in salamoia per altri due mesi, quando poi arriveranno l'assestamento

di bilancio e le ferie.

Il viceministro con delega ai porti, Edoardo Rixi, è furibondo, anche perché le decisioni delle commissioni non sono state condivise con il Mit. In riunioni con operatori l'esponente leghista si è detto sconcertato e ha evidenziato che, per quanto lo riguarda, la politica non può bloccare infrastrutture strategiche come i porti. Il ministero attuerà pressioni e potrebbe anche decidere di forzare, nominando commissari gli attuali candidati e attendendo per la nomina che Camera e Senato si esprimano.

Sarebbe però una sgrammaticatura istituzionale.

Alla Camera, i leghisti della commissione la pensano diversamente dal presidente di FdI.

Massimiliano Panizzut, eletto in Friuli Venezia Giulia, non nasconde il disagio: «Intanto manifesto gratitudine per Gurrieri e la sua disponibilità a guidare il porto di Trieste. Spero si voti quanto prima, anticipando per quei presidenti che hanno dimostrato di avere le giuste caratteristiche, che sono stati auditi e su cui esiste l'intesa. Va data loro la possibilità di cominciare il proprio lavoro, non lasciandoli in sospeso senza ragione».

- © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Piccolo

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

Presidente del Porto Voto in stallo Presidente del Porto Voto in stallo

Il via libera su Gurrieri e altri candidati rimandato sine die Fdl e Lega litigano su alcuni nomi. Trieste deve attendere Il via libera su Gurrieri e altri candidati rimandato sine die Fdl e Lega litigano su alcuni nomi. Trieste deve attendere

DIEGO D'AMELIO DIEGO D'AMELIO

Diego D'Amelio Antonio Gurrieri aveva già i nuovi biglietti da visita da distribuire agli incontri in programma alla Transport Logistic, la principale fiera europea del settore, in programma da domani a Monaco. Ma il presidente in pectore del porto di Trieste i biglietti dovrà tenerli a malincuore in tasca: volerà infatti in Germania senza aver ricevuto l'investitura, attesa dall'interessato e da tutta la comunità portuale, che da un anno esatto vive in regime di commissariamento. Dopo le audizioni delle commissioni Trasporti di Camera e Senato, l'iter si è improvvisamente bloccato per tutti i candidati e pare che possa rimanere fermo come minimo un paio di mesi. Il nome di Gurrieri non è in bilico: il punto non è il se, ma il quando. L'imbarazzo al ministero delle Infrastrutture e Trasporti viaggia a livelli altissimi, al punto che non si esclude di forzare le tempistiche per far uscire dal commissariamento le Autorità portuali ormai scadute.

Il braccio di ferro Nella maggioranza si è aperto un acceso confronto per la difficoltà ad accordarsi sulle designazioni in alcuni porti. I parlamentari sono inoltre restii ad approvare la nomina di un paio di aspiranti presidenti, temendo ricorsi davanti all'inconsistenza del curriculum. A farne le spese sono i principali scali italiani, Genova e Trieste, i cui candidati Matteo Paroli e Antonio Gurrieri sono stati sentiti dai due rami del Parlamento, senza che si sia ancora arrivati al dunque, nonostante i nomi siano stati ufficializzati rispettivamente l'11 e il 24 aprile, ottenendo l'immediata intesa da parte delle Regioni.

L'iter bloccato Nel caso di Gurrieri, il voto alla Camera era atteso dieci giorni fa. Niente di fatto. Martedì si è tenuta l'audizione al Senato, dove i parlamentari avrebbero dovuto esprimersi l'indomani.

Niente di fatto anche qui. La commissione della Camera ha cancellato dall'agenda le votazioni su input del presidente Salvatore Deidda (Fdl). Allo stesso modo, il presidente della commissione del Senato Claudio Fazzone (Forza Italia) propone «di conformarsi» alla Camera: «le votazioni di tutte le proposte di nomina abbiano luogo una volta che il Governo avrà completato la trasmissione di tutte le proposte alle Camere». Ruolo che non spetta peraltro al governo, ma al ministero: lapsus freudiano.

I sei in attesa I pareri sospesi saranno accorpati in un'unica votazione. Le commissioni si esprimeranno comunque non in blocco ma sui singoli designati. Ad attendere ci sono sei candidati, già sentiti e certi del gradimento delle commissioni, espresso a voce durante le audizioni: oltre a Gurrieri e Paroli (quest'ultimo



Il Piccolo

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

unico a incassare almeno il voto in Senato), aspettano Francesco Benevolo (Ravenna), Davide Gariglio (Livorno), Francesco Mastro (Bari) e Francesco Rizzo (Messina).

Gli operatori temono di passare l'intera estate commissariati, con un presidente a un centimetro dalla nomina, ma impossibilitato a svolgere le sue funzioni e far uscire l'Autorità portuale dall'ordinaria amministrazione.

Il manuale Cencelli «Ci sono alcuni porti ancora da sistemare», ammette uno dei commissari del centrodestra.

Un eufemismo per dire del braccio di ferro in atto tra Fratelli d'Italia e Lega, anche in tema di porti. A Civitavecchia FdI ha puntato prima su Matteo Gasparato e poi, pur in assenza di esperienza nel settore, su Roberto Petri, presidente di Italimmobili, la cassaforte che gestisce le proprietà immobiliari di Fratelli d'Italia. I meloniani vorrebbero dirottare Gasparato a Venezia, ma Rixi tiene duro su Alberto Rossi, avvocato marittimista e direttore di Assarmatori. A Palermo Pasqualino Monti dovrebbe lasciare il testimone al segretario generale Luca Lupi (in quota al governatore forzista Schifani), ma la Lega spinge l'ex eurodeputata Annalisa Tardino. Ancora in sospenso Napoli, ma qui dipende dal confronto col governatore Pd Vincenzo De Luca, che non accetta Carlo De Simone, vicino al presidente della Liguria Marco Bucci.

La patente nautica E poi c'è il mitico caso di Giovanni Gugliotti, candidato in quota Lega al porto di Taranto, senza una riga di curriculum da cui emerga esperienza nel campo dei trasporti. Gugliotti in audizione aveva sostenuto di conoscere il diritto della navigazione in quanto possessore di patente nautica, ma pare che i commissari rifiutino di approvarne la designazione per non finire coinvolti in probabili ricorsi.

I tempi si allungano Il punto in discussione è se le cose si sbloccheranno dopo l'intesa su Civitavecchia e Napoli (uniche Adsp la cui presidenza è già scaduta senza che esista il nome del sostituto) o se si vorrà attendere di completare il pacchetto anche con Venezia e Palermo, dove Fulvio Lino Di Blasio è cessato il 28 maggio e Monti scadrà il 13 luglio. Si arriverebbe così a includere tutte le Autorità portuali a eccezione di Ancona e Catania, che scadono nel 2026.

Raggiunto dal Piccolo, il presidente della Commissione Deidda sgancia una mezza bomba, gelando le speranze di chi credeva in uno stop di pochi giorni: «Procederemo quando tutte le candidature saranno convalidate, per avere un quadro chiaro. Il calendario parlamentare ci sta impegnando molto ma, finite le audizioni, procederemo rapidamente». Le date? «Secondo me arriveremo con le votazioni quando toccherà anche a Venezia e Palermo».

Rixi furioso Così fosse, finirebbero tutti in salamoia per altri due mesi, quando poi arriveranno l'assestamento di bilancio e le ferie.

Il viceministro con delega ai porti, Edoardo Rixi, è furibondo, anche perché le decisioni delle commissioni non sono state condivise con il Mit. In riunioni con operatori l'esponente leghista si è detto sconcertato

Il Piccolo

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

e ha evidenziato che, per quanto lo riguarda, la politica non può bloccare infrastrutture strategiche come i porti. Il ministero attuerà pressioni e potrebbe anche decidere di forzare, nominando commissari gli attuali candidati e attendendo per la nomina che Camera e Senato si esprimano.

Sarebbe però una sgrammaticatura istituzionale.

Alla Camera, i leghisti della commissione la pensano diversamente dal presidente di FdI.

Massimiliano Panizzut, eletto in Friuli Venezia Giulia, non nasconde il disagio: «Intanto manifesto gratitudine per Gurrieri e la sua disponibilità a guidare il porto di Trieste. Spero si voti quanto prima, anticipando per quei presidenti che hanno dimostrato di avere le giuste caratteristiche, che sono stati auditi e su cui esiste l'intesa. Va data loro la possibilità di cominciare il proprio lavoro, non lasciandoli in sospeso senza ragione».

- © RIPRODUZIONE RISERVATA Diego D'Amelio Antonio Gurrieri aveva già i nuovi biglietti da visita da distribuire agli incontri in programma alla Transport Logistic, la principale fiera europea del settore, in programma da domani a Monaco. Ma il presidente in pectore del porto di Trieste i biglietti dovrà tenerli a malincuore in tasca: volerà infatti in Germania senza aver ricevuto l'investitura, attesa dall'interessato e da tutta la comunità portuale, che da un anno esatto vive in regime di commissariamento. Dopo le audizioni delle commissioni Trasporti di Camera e Senato, l'iter si è improvvisamente bloccato per tutti i candidati e pare che possa rimanere fermo come minimo un paio di mesi. Il nome di Gurrieri non è in bilico: il punto non è il se, ma il quando. L'imbarazzo al ministero delle Infrastrutture e Trasporti viaggia a livelli altissimi, al punto che non si esclude di forzare le tempistiche per far uscire dal commissariamento le Autorità portuali ormai scadute.

Il braccio di ferro Nella maggioranza si è aperto un acceso confronto per la difficoltà ad accordarsi sulle designazioni in alcuni porti. I parlamentari sono inoltre restii ad approvare la nomina di un paio di aspiranti presidenti, temendo ricorsi davanti all'inconsistenza del curriculum. A farne le spese sono i principali scali italiani, Genova e Trieste, i cui candidati Matteo Paroli e Antonio Gurrieri sono stati sentiti dai due rami del Parlamento, senza che si sia ancora arrivati al dunque, nonostante i nomi siano stati ufficializzati rispettivamente l'11 e il 24 aprile, ottenendo l'immediata intesa da parte delle Regioni.

L'iter bloccato Nel caso di Gurrieri, il voto alla Camera era atteso dieci giorni fa. Niente di fatto. Martedì si è tenuta l'audizione al Senato, dove i parlamentari avrebbero dovuto esprimersi l'indomani.

Niente di fatto anche qui. La commissione della Camera ha cancellato dall'agenda le votazioni su input del presidente Salvatore Deidda (FdI). Allo stesso modo, il presidente della commissione del Senato Claudio Fazzone (Forza Italia) propone «di conformarsi» alla Camera: «le votazioni di tutte le proposte di nomina abbiano luogo una volta che il Governo avrà completato la trasmissione di tutte le proposte alle Camere». Ruolo che non spetta peraltro al governo, ma al ministero: lapsus freudiano.

Il Piccolo

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

I sei in attesa I pareri sospesi saranno accorpati in un'unica votazione. Le commissioni si esprimeranno comunque non in blocco ma sui singoli designati. Ad attendere ci sono sei candidati, già sentiti e certi del gradimento delle commissioni, espresso a voce durante le audizioni: oltre a Gurrieri e Paroli (quest'ultimo unico a incassare almeno il voto in Senato), aspettano Francesco Benevolo (Ravenna), Davide Gariglio (Livorno), Francesco Mastro (Bari) e Francesco Rizzo (Messina).

Gli operatori temono di passare l'intera estate commissariati, con un presidente a un centimetro dalla nomina, ma impossibilitato a svolgere le sue funzioni e far uscire l'Autorità portuale dall'ordinaria amministrazione.

Il manuale Cencelli «Ci sono alcuni porti ancora da sistemare», ammette uno dei commissari del centrodestra.

Un eufemismo per dire del braccio di ferro in atto tra Fratelli d'Italia e Lega, anche in tema di porti. A Civitavecchia FdI ha puntato prima su Matteo Gasparato e poi, pur in assenza di esperienza nel settore, su Roberto Petri, presidente di Italimmobili, la cassaforte che gestisce le proprietà immobiliari di Fratelli d'Italia. I meloniani vorrebbero dirottare Gasparato a Venezia, ma Rixi tiene duro su Alberto Rossi, avvocato marittimista e direttore di Assarmatori. A Palermo Pasqualino Monti dovrebbe lasciare il testimone al segretario generale Luca Lupi (in quota al governatore forzista Schifani), ma la Lega spinge l'ex eurodeputata Annalisa Tardino. Ancora in sospeso Napoli, ma qui dipende dal confronto col governatore Pd Vincenzo De Luca, che non accetta Carlo De Simone, vicino al presidente della Liguria Marco Bucci.

La patente nautica E poi c'è il mitico caso di Giovanni Gugliotti, candidato in quota Lega al porto di Taranto, senza una riga di curriculum da cui emerga esperienza nel campo dei trasporti. Gugliotti in audizione aveva sostenuto di conoscere il diritto della navigazione in quanto possessore di patente nautica, ma pare che i commissari rifiutino di approvarne la designazione per non finire coinvolti in probabili ricorsi.

I tempi si allungano Il punto in discussione è se le cose si sbloccheranno dopo l'intesa su Civitavecchia e Napoli (uniche Adsp la cui presidenza è già scaduta senza che esista il nome del sostituto) o se si vorrà attendere di completare il pacchetto anche con Venezia e Palermo, dove Fulvio Lino Di Blasio è cessato il 28 maggio e Monti scadrà il 13 luglio. Si arriverebbe così a includere tutte le Autorità portuali a eccezione di Ancona e Catania, che scadono nel 2026.

Raggiunto dal Piccolo, il presidente della Commissione Deidda sgancia una mezza bomba, gelando le speranze di chi credeva in uno stop di pochi giorni: «Procederemo quando tutte le candidature saranno convalidate, per avere un quadro chiaro. Il calendario parlamentare ci sta impegnando molto ma, finite le audizioni, procederemo rapidamente». Le date? «Secondo me arriveremo con le votazioni quando toccherà anche a Venezia e Palermo».

Rixi furioso Così fosse, finirebbero tutti in salamoia per altri due mesi, quando poi arriveranno l'assestamento

Il Piccolo

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

di bilancio e le ferie.

Il viceministro con delega ai porti, Edoardo Rixi, è furibondo, anche perché le decisioni delle commissioni non sono state condivise con il Mit. In riunioni con operatori l'esponente leghista si è detto sconcertato e ha evidenziato che, per quanto lo riguarda, la politica non può bloccare infrastrutture strategiche come i porti. Il ministero attuerà pressioni e potrebbe anche decidere di forzare, nominando commissari gli attuali candidati e attendendo per la nomina che Camera e Senato si esprimano.

Sarebbe però una sgrammaticatura istituzionale.

Alla Camera, i leghisti della commissione la pensano diversamente dal presidente di FdI.

Massimiliano Panizzut, eletto in Friuli Venezia Giulia, non nasconde il disagio: «Intanto manifesto gratitudine per Gurrieri e la sua disponibilità a guidare il porto di Trieste. Spero si voti quanto prima, anticipando per quei presidenti che hanno dimostrato di avere le giuste caratteristiche, che sono stati auditi e su cui esiste l'intesa. Va data loro la possibilità di cominciare il proprio lavoro, non lasciandoli in sospeso senza ragione».

- © RIPRODUZIONE RISERVATA.

«Interporto Padova, con il partner privato raddoppieranno treni e traffici container»

Marco Morino

«Questa non è un'operazione concepita per fare cassa, ma per sviluppare l'attività intermodale anche a beneficio del territorio, portando più treni e più merci nell'interporto di Padova.

Infatti, dal 2 al 5 giugno prossimi saremo al Transport Logistic di Monaco di Baviera (la più importante fiera di settore organizzata in Europa, ndr) per presentare l'operazione alla stampa internazionale».

Così Luciano Greco, presidente di Interporto Padova, sintetizza al Sole 24 Ore l'obiettivo della gara europea volta alla ricerca di un partner privato a cui affidare lo sviluppo del terminal intermodale. Dopo il via libera dei soci pubblici (Comune, Provincia e Camera di commercio di Padova), ieri il consiglio di amministrazione dell'interporto veneto ha approvato il disciplinare di gara. La procedura prevede la creazione di una nuova società (newco) per la gestione del terminal intermodale, che vedrà come socio di maggioranza con il 70% il futuro partner privato, mentre il restante 30% sarà dell'interporto.

L'investimento a base di gara, pari al 70% del valore della nuova società, è fissato in 60 milioni di euro. Interporto Padova avrà un proprio rappresentante nel cda.

Dal 1° luglio, gli interessati potranno depositare le autocandidature: ci sarà tempo fino al 30 settembre. Poi si passerà alla fase di valutazione delle offerte, per arrivare all'aggiudicazione entro fine anno. In ogni caso, l'ultima parola spetterà sempre ai soci pubblici. Continua Greco: «Ci aspettiamo 4-5 offerte di peso, anche sotto forma di aggregazioni tra più soggetti. Potenzialmente, a questa gara potrebbero partecipare sia compagnie di navigazione sia terminalisti. La procedura di selezione avverrà con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, cioè valuterà con parametri oggettivi non solo l'offerta economica, ma soprattutto il progetto industriale presentato dall'offerente». C'è grande curiosità per capire chi potrebbe essere il partner. Nei mesi scorsi erano circolati alcuni nomi (Msc, Contship, Psa) ma senza trovare alcuna conferma. In ogni caso, questa operazione, per come è stata concepita, costituisce una novità nel panorama degli interporti italiani.

Il disegno strategico è chiaro: il nuovo partner potrebbe essere un soggetto in grado di attraccare con le proprie navi nei principali porti nazionali (Genova, La Spezia, Trieste, Venezia) per poi trasferire le merci direttamente a Padova. L'obiettivo è creare connessioni con i traffici merci di tutto il mondo, supportando le numerose imprese del Nord Est che puntano sull'export.

Un partenariato pubblico privato che potrebbe spingere Padova a scalare le classifiche degli interporti europei: già oggi, 7 dei migliori 15 interporti europei si trovano in Italia. Continua Greco: «Attualmente, nel terminal intermodale di Padova transitano circa 8mila treni l'anno. Inoltre, nel 2024, Interporto



Il Sole 24 Ore

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

Padova ha movimentato circa 412mila teu (tra container e semirimorchi), con una crescita del 6,4% rispetto all'anno precedente. Con questa alleanza contiamo di passare, entro qualche esercizio, a 16mila treni e 700/800mila teu di merci movimentate l'anno. In pratica, raddoppiamo l'attività». Negli ultimi anni, nonostante fattori critici come la crisi del Canale di Suez, conflitti geopolitici e problematiche infrastrutturali sulla rete ferroviaria italiana ed europea, il traffico intermodale di Interporto Padova ha continuato a svilupparsi, specialmente nei collegamenti con il centro-nord Europa attraverso i valichi alpini.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Ancona si mette in mostra come "ponte" fra Est e Ovest Mediterraneo

MONACO DI BAVIERA. Alla Fiera Transport & Logistic in agenda a Monaco di Baviera, nello stand Assoport, l'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico centrale (con sede a Ancona) presenterà i principali progetti infrastrutturali dello scalo. Con una idea di fondo: qualificarsi come «ponte tra il Mediterraneo orientale e quello occidentale», da un lato, e garantire «una maggiore competitività del porto come porta d'accesso per l'Italia centrale», dall'altro. Lo sottolinea l'istituzione portuale marchigiana tenendo ribadire che il «porto di Ancona sta implementando in questi anni un numero considerevole di progetti per migliorare le sue strutture e ampliare le aree portuali». Verranno presentati anche i risultati dell'analisi di mercato recentemente condotta con Srm, il centro studi dell'arcipelago di Intesa San Paolo: siamo nell'ambito del progetto europeo "Waterbridging". All'iniziativa prenderanno parte Vincenzo Garofalo, presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, e Alessandro Panaro, caposervizio del settore maritime & energy di Srm.

La Gazzetta Marittima

Ancona si mette in mostra come "ponte" fra Est e Ovest Mediterraneo



05/30/2025 19:56

MONACO DI BAVIERA. Alla Fiera Transport & Logistic in agenda a Monaco di Baviera, nello stand Assoport, l'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico centrale (con sede a Ancona) presenterà i principali progetti infrastrutturali dello scalo. Con una idea di fondo: qualificarsi come «ponte tra il Mediterraneo orientale e quello occidentale», da un lato, e garantire «una maggiore competitività del porto come porta d'accesso per l'Italia centrale», dall'altro. Lo sottolinea l'istituzione portuale marchigiana tenendo ribadire che il «porto di Ancona sta implementando in questi anni un numero considerevole di progetti per migliorare le sue strutture e ampliare le aree portuali». Verranno presentati anche i risultati dell'analisi di mercato recentemente condotta con Srm, il centro studi dell'arcipelago di Intesa San Paolo: siamo nell'ambito del progetto europeo "Waterbridging". All'iniziativa prenderanno parte Vincenzo Garofalo, presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, e Alessandro Panaro, caposervizio del settore maritime & energy di Srm.

Il Nautilus

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

PORTO DI ANCONA: UN HUB PER COLLEGAMENTI STRATEGICI FRA EST E OVEST

Organizzato dall'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale alla Fiera Transport Logistic di Monaco, nello stand Assoport, nell'ambito del progetto europeo Waterbridging il porto di Ancona sta implementando in questi anni un numero considerevole di progetti per migliorare le sue strutture e ampliare le aree portuali. L'obiettivo dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale è garantire una maggiore competitività del porto come gateway per l'Italia centrale e ponte tra il Mediterraneo orientale e quello occidentale. Alla Fiera Transport & Logistic di Monaco di Baviera, nello stand Assoport, l'Adsp presenterà i principali progetti infrastrutturali dello scalo insieme ai risultati dell'analisi di mercato recentemente condotta con Srm, nell'ambito del progetto europeo Waterbridging. Interverranno Vincenzo Garofalo, Presidente Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, e Alessandro Panaro, Capo Servizio Maritime & Energy di Srm.



Centro Pagina

Dossier Transport Logistic Monaco 2025

Ancona, il porto come hub per collegamenti strategici fra est e ovest

L'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale interverrà alla Fiera Transport & Logistic di Monaco di Baviera per presentare i principali progetti dello scalo ANCONA - Il porto di Ancona sta implementando in questi anni un numero considerevole di progetti per migliorare le sue strutture e ampliare le aree portuali. L'obiettivo dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale è garantire una maggiore competitività del porto come gateway per l'Italia centrale e ponte tra il Mediterraneo orientale e quello occidentale. Alla Fiera Transport & Logistic di Monaco di Baviera, nello stand Assoporti, l'Adsp presenterà i principali progetti infrastrutturali dello scalo insieme ai risultati dell'analisi di mercato recentemente condotta con Srm, nell'ambito del progetto europeo Waterbridging. Interverranno Vincenzo Garofalo, presidente Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, e Alessandro Panaro, capo servizio Maritime & Energy di Srm.

Centro Pagina

Ancona, il porto come hub per collegamenti strategici fra est e ovest



05/30/2025 17:33

L'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale interverrà alla Fiera Transport & Logistic di Monaco di Baviera per presentare i principali progetti dello scalo ANCONA - il porto di Ancona sta implementando in questi anni un numero considerevole di progetti per migliorare le sue strutture e ampliare le aree portuali. L'obiettivo dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale è garantire una maggiore competitività del porto come gateway per l'Italia centrale e ponte tra il Mediterraneo orientale e quello occidentale. Alla Fiera Transport & Logistic di Monaco di Baviera, nello stand Assoporti, l'Adsp presenterà i principali progetti infrastrutturali dello scalo insieme ai risultati dell'analisi di mercato recentemente condotta con Srm, nell'ambito del progetto europeo Waterbridging. Interverranno Vincenzo Garofalo, presidente Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, e Alessandro Panaro, capo servizio Maritime & Energy di Srm.

Porto di Ancona: un hub per collegamenti strategici fra est e ovest. L'Adsp alla Fiera Transport Logistic di Monaco

Il porto di Ancona sta implementando in questi anni un numero considerevole di progetti per migliorare le sue strutture e ampliare le aree portuali. L'obiettivo dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale è garantire una maggiore competitività del porto come gateway per l'Italia centrale e ponte tra il Mediterraneo orientale e quello occidentale. Alla Fiera Transport & Logistic di Monaco di Baviera, nello stand Assoport, l'Adsp presenterà i principali progetti infrastrutturali dello scalo insieme ai risultati dell'analisi di mercato recentemente condotta con Srm, nell'ambito del progetto europeo Waterbridging. Interverranno Vincenzo Garofalo, Presidente Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, e Alessandro Panaro, Capo Servizio Maritime & Energy di Srm. Questo è un comunicato stampa pubblicato il 30-05-2025 alle 17:01 sul giornale del 31 maggio 2025 0 letture Commenti.

vivereancona.it

Porto di Ancona: un hub per collegamenti strategici fra est e ovest. L'Adsp alla Fiera Transport Logistic di Monaco



05/30/2025 17:02

Il porto di Ancona sta implementando in questi anni un numero considerevole di progetti per migliorare le sue strutture e ampliare le aree portuali. L'obiettivo dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale è garantire una maggiore competitività del porto come gateway per l'Italia centrale e ponte tra il Mediterraneo orientale e quello occidentale. Alla Fiera Transport & Logistic di Monaco di Baviera, nello stand Assoport, l'Adsp presenterà i principali progetti infrastrutturali dello scalo insieme ai risultati dell'analisi di mercato recentemente condotta con Srm, nell'ambito del progetto europeo Waterbridging. Interverranno Vincenzo Garofalo, Presidente Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, e Alessandro Panaro, Capo Servizio Maritime & Energy di Srm. Questo è un comunicato stampa pubblicato il 30-05-2025 alle 17:01 sul giornale del 31 maggio 2025 0 letture Commenti.

Interporto Padova lancia il bando per il partner del nuovo Terminal Intermodale

PADOVA - Il Consiglio di Amministrazione di Interporto Padova Spa ha ufficialmente pubblicato il bando di gara internazionale per la selezione di un partner logistico con cui sviluppare il Terminal Intermodale, strategica infrastruttura nodale nel cuore del sistema logistico italiano. Il termine ultimo per la presentazione delle offerte è fissato al 30 settembre 2025. L'iniziativa prevede la costituzione di una nuova società, denominata Intermodal Terminal Padova Srl, alla quale sarà conferito l'asset terminalistico di Interporto Padova e le relative attività operative. Interporto Padova manterrà una partecipazione significativa pari al 30% del capitale sociale della newco, con clausole statutarie che tutelano la destinazione intermodale dell'area, impedendo modifiche senza il suo consenso, indipendentemente dalla quota azionaria. La governance della nuova società sarà strutturata in modo da garantire il controllo strategico: Interporto Padova avrà un proprio rappresentante nel Consiglio di Amministrazione e il Presidente del Collegio Sindacale, assicurando così un ruolo attivo nelle decisioni chiave. Il valore a base d'asta, corrispondente al 70% della nuova società, è stato stimato in 60

milioni di euro. La selezione del partner avverrà secondo il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, che valuta non solo l'aspetto economico, ma soprattutto la qualità e la sostenibilità del progetto industriale presentato. La definitiva aggiudicazione è subordinata all'approvazione degli organi collegiali dei soci pubblici di Interporto Padova. Il presidente di Interporto Padova, Luciano Greco, ha sottolineato: Abbiamo rispettato il cronoprogramma con l'approvazione del bando. Questo non è un'operazione immobiliare, ma un vero e proprio progetto industriale che mira a incrementare significativamente il traffico intermodale. Attualmente, il terminal gestisce circa 8.000 treni all'anno; il nostro obiettivo è superare i 15.000, aumentando parallelamente i volumi di TEU da 411.000 a circa 700.000. Questa crescita sarà resa possibile grazie alle infrastrutture esistenti, alla digitalizzazione e all'automazione del terminal, che ne aumentano l'efficienza. Greco ha inoltre evidenziato l'importanza della governance e della tutela occupazionale: Interporto manterrà il controllo strategico e i dipendenti attuali del terminal saranno garantiti con solide prospettive di crescita all'interno della nuova realtà. Il progetto sarà presentato ufficialmente la prossima settimana al Transport Logistic di Monaco, la principale fiera europea del settore, dove Interporto Padova allestirà uno stand dedicato per attrarre i maggiori operatori logistici internazionali, riscontrando già un interesse significativo.



Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) Dossier Transport Logistic Monaco 2025

Lo scalo romagnolo in vetrina Logistica, crociere e agroalimentare In fiera, da Miami a Monaco

Il calendario delle iniziative promozionali organizzato per il 2025. Il prossimo appuntamento sarà a giugno in Germania a uno dei più importanti appuntamenti del settore

Il programma promozionale 2025 del porto di Ravenna è stato predisposto collegialmente da Autorità di Portuale, Comune, Regione Emilia-Romagna e Camera di commercio di Ferrara Ravenna in attuazione della 'Convenzione Quadro per azioni di marketing territoriale e di promozione congiunta sui mercati del sistema logistico portuale di Ravenna' sottoscritta nel dicembre 2022.

Questo accordo ha rappresentato una novità assoluta per il territorio, sia per la presenza delle istituzioni, sia per le risorse specializzate messe a disposizione dal sistema Camerale tramite PROMOS Italia, con competenze tecnico-economiche, relazionali e organizzative ampie e affidabili grazie all'esperienza maturata sui diversi mercati esteri. Le prossime iniziative fieristiche promosse per questo 2025 sono, dal 2 al 5 giugno a Monaco, la Transport Logistic, dedicata a logistica e intermodalità, dal 10 al 12 settembre toccherà alla Seatrade Cruise Europe ad Amburgo, mentre a Genova, nel mese di ottobre, si svolgerà la Genoa Shipping Week.

Dall'inizio dell'anno Ravenna ha partecipato a fiere a Berlino, Milano, Miami, per citarne alcune. «Presentarsi insieme come comunità portuale ha rappresentato una scelta vincente per promuovere ancora con più efficacia il Porto di Ravenna, dove operatori economici privati e pubblici collaborano costruttivamente per consolidare un sistema stabile e coerente secondo una logica di filiera» sostiene il direttore operativo dell'AdSP, Mario Petrosino. Le iniziative vengono condivise, infatti, con il Tavolo promozionale a cui partecipano tutti i rappresentanti degli operatori portuali. «Sottolineo inoltre - aggiunge Petrosino - che i nostri spazi sono sempre aperti a tutti gli operatori e registro positivamente, nell'ultimo biennio, una partecipazione sempre più attiva. A dire il vero mi aspettavo questa risposta.

D'altronde abbiamo realizzato lavori imponenti, abbiamo aree libere come nessun altro scalo e su questo registro una grande attenzione generale». Nel 2024 è stato firmato un protocollo di intesa con la Regione Emilia Romagna che permette all'ente di avere un proprio ufficio presso la rappresentanza della Regione a Bruxelles.

