



SHIP2SHORE

MAGAZINE ON LINE DI ECONOMIA DEL MARE E DEI TRASPORTI

Direttore Responsabile: Angelo Scorza




SHIPPING

LOGISTICA

PORTI


ENERGIA

RUBRICHE

**BUNKEROIL**
One partner, global services.

TANK YOU.
Affidati alla nostra esperienza per l'approvvigionamento di carburanti navali e la gestione della transizione energetica.

LEARN MORE



SHIPPING

LOGISTICA

PORTI

ENERGIA

Ultimi fuochi (d'artificio) per la Genoa Shipping Week 2025. Non più solo Dinner

Iscriviti
alla nostra
Newsletter!

ISCRIVITI →



Stato la meglio farete sulla carta degli Assagenti. Della dimostrazione di coesione per la Blue Economy tricolore

17 OTTOBRE 2025 ALLE ORE 16:55

di Angelo Scorza

Illuminano la scena notturna del fronte mare della Fiera di Genova (dove spicca nella sua sobria eleganza la nuova Torre dei Piloti) i fuochi d'artificio che, poco dopo le 23, come da tradizione, al Padiglione Blu Jean Nuovel (arredato con gusto dalla new entryArch. Antonella Pugno) suggellano la chiusura della 17° edizione del Dinner, il grande momento ecumenico organizzato da metà anni '90 a cadenza biennale dall'Associazione dei Mediatori e Raccomandatori Marittimi di Genova (in breve Assagenti) quale punto di raccolta del cluster marittimo-portuale nazionale e internazionale.



Un evento che una volta era “un uomo solo al comando”, ovvero unico (sebbene contorniato dai party aziendali privati), e che si svolgeva al venerdì (ora al giovedì), e che quest'anno ha nuovamente battuto i suoi record ospitando alla cena di gala – dati ufficiali degli organizzatori – circa 3.600 ospiti provenienti da ogni angolo marittimo di cinque continenti nel mondo.

Ma che da qualche tempo è diventato ‘solo’ il clou di una settimana completa fatta “di tutto di più”, con innumerevoli vetrine aperte da tante organizzazioni, associazioni enti e società per dare il proprio contributo a realizzare quella che è, con piena dignità, la Genoa Shipping Week.

Un gigantesco calderone di workshop e congressi, celebrazioni e feste, con corredo di momenti social e sportivi, che tutti insieme mettono in pista un palinsesto così fitto da cominciare seriamente a fare invidia ai più conclamati analoghi impegni internazionali: dal Posidonia di Atene alla Shipping Week di Londra.

ABBONATI



GLI SPECIALI



**Speciale 3rd
Maritime
Symposium**



**Speciale
Ship2Sport 2025**



**Speciale
Tashkent,
Uzbekistan**

un'associazione che celebra 80 anni.

Un super-dessert che c'è stato per davvero, una torta gigante preparata dall'Associazione Pasticcieri FEPAG FIPE-Confcommercio e assemblata in loco attraverso un coinvolgente *cooking show*; il tutto all'interno di un percorso culinario ed enogastronomico organizzato e realizzato da Genova Gourmet, frutto di un progetto promosso dalla Camera di Commercio di Genova per valorizzare le eccellenze del territorio.



Dunque pieno successo, se lo scopo era quello di fare networking “tutti insieme appassionatamente” e obiettivo centrato anche nella formula più ‘inclusiva’ (visto che la parola è di grande moda, cerchiamo di usarla!) coinvolgendo fin dall’esordio anche chi operatore di settore ancora non è.

Ovvero i giovani, che si auspica entrino presto (c'è grande bisogno di cervelli ma pure di braccia) a fare parte della Blue Economy, ognuno trovando la propria dimensione e il ruolo giusto, perché il cluster marittimo-portuale è sempre vivace, ma abbisogna di nuove leve e linfa verde per continuare a crescere ancora e svilupparsi anche su fronti inediti.

Specie in questa delicata e particolare fase storica contingente in cui i grandi sommovimenti tellurici innescati da una geopolitica rissosa e quasi schizofrenica rischiano di far saltare il banco della Vecchia Europa, sovvertendo equilibri radicati.

Impossibile cercare di riepilogare i tanti interessanti spunti e contenuti emersi nelle decine di appuntamenti (oltre a quello già oggetto della nostra attenzione in articoli separati) che, in diverse sedi – anche se cuore pulsante è stato il Centro Congressi dei Magazzini del Cotone – anche riempito il cartellone da lunedì a

Bel colpo davvero quello di Assiterminal, riuscito nell'impresa non da poco di far convergere su Genova una 'magnifica dozzina' (12 su 16 presidenti e commissari di Autorità di Sistema Portuale), comprese alcune facce nuove, che hanno avuto così occasione di debuttare di fronte alla platea nazionale. Un convegno, organizzato nell'ambito del Port & Shipping Tech, che aveva come leit motiv quello della coesione e integrazione, sotto lo slogan "Unisciti a noi per dare forma al futuro del sistema portuale italiano! [Unire i porti, costruire il futuro non è solo un convegno: è un momento di incontro, dialogo e azione concreta](#)".



Oltre agli interventi preliminari in apertura di Salvatore Deidda, Presidente IX Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni, Camera dei Deputati, di Tomaso Cognolato, Presidente, Assiterminal e di Rodolfo Giampieri, Presidente, Assoport, la tavola rotonda ha visto prendere la parola: Matteo Paroli, Presidente, AdSP Mar Ligure Occidentale, Bruno Pisano, Commissario straordinario, AdSP Mar Ligure Orientale, Davide Gariglio, Commissario, AdSP Mar Tirreno Settentrionale, Eliseo Cuccaro, Commissario straordinario, AdSP Mar

Tirreno Centrale, Domenico Bagalà, Commissario straordinario, AdSP Mare di Sardegna, Annalisa Tardino, Commissario, AdSP Mare di Sicilia Occidentale, Francesco Di Sarcina, Presidente, AdSP Mare di Sicilia Orientale, Francesco Rizzo, Commissario straordinario, AdSP dello Stretto, Paolo Piacenza, Commissario straordinario, AdSP Mari Tirreno Meridionale e Ionio, Vincenzo Garofalo, Presidente, AdSP Mar Adriatico

Il dibattito ha avuto l'obiettivo di avviare un dialogo istituzionale tra i vertici portuali su strategie comuni per rafforzare la competitività del sistema marittimo nazionale.

Il Presidente di Genova e Savona, Matteo Paroli, ha caldeggiato un percorso di semplificazione e omogeneizzazione tra le Autorità, insistendo sul fatto che non occorre attendere solo atti legislativi nazionali, con azioni di coordinamento volte a definire tempi, criteri e regole uniformi. Da bravo avvocato Paroli ha riscontrato che nella pratica quotidiana delle norme italiane c'è spesso una sovrapposizione di vecchie e nuove normative rendendo estremamente complesso investire in Italia per gli operatori economici internazionali.

Un passaggio centrale ha riguardato i regolamenti demaniali, che ogni AdSP adotta in autonomia, nel rispetto della legge, mentre un'azione di sincronizzazione e coordinamento tra esse permetterebbe di uniformare le normative in modo che gli imprenditori possano essere certi che la loro istanza sarà valutata in tempi prefissati con criteri di ammortamento sull'investimento. "Non si tratta di imporre canoni identici per tutti — ogni porto ha le sue peculiarità e il proprio rapporto con il mercato — ma piuttosto di dare stabilità e prospettive sicure.

"Il trasporto marittimo italiano ha davanti un'opportunità storica, ma per coglierla dobbiamo superare la frammentazione e ragionare come un sistema Paese. L'Italia è vista come una piattaforma logistica strategica, ma servono una visione integrata e una regia nazionale coerente. Non possiamo più permetterci rivalità e rendite di posizione: dobbiamo



vincere i localismi e muoverci uniti per competere nel mondo" ha chiosato Edoardo Rixi, Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti, Rixi, tirando le conclusioni, alla sua maniera, che ha giustificato alcune discusse scelte di nuovi timonieri di alcune AdSP; non con il rinnegare quanto di buono fatto dai loro predecessori, ma

successivamente in un comunicato stampa dal vicepresidente del Consiglio e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini, che ha firmato la richiesta di intesa per la nomina di Marco Consalvo a presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico orientale.

La rivoluzione tecnologica che sta trasformando il settore in *intelligent shipping* è stata analizzata – come effetti dell'automazione e dell'IA sulla vita lavorativa dei professionisti del mare – traendo la conclusione che la tecnologia sta avanzando rapidamente, pur trovandosi ad affrontare le peculiarità dell'ambiente marino, privo in gran parte di punti di riferimento e quindi molto diverso dalla terra per applicazioni come la guida autonoma. Ma mancano le regole, ha osservato Francesco Munari, partner di Deloitte.



La presentazione dei progetti di ricerca applicata finanziati dal PNRR, nell'ambito della sessione organizzata da USCLAC, ha fatto capire che l'impatto che la tecnologia sta avendo sul lavoro marittimo non è ancora perfettamente delineato. Gran parte del processo di automazione di bordo è già alle nostre spalle, basta paragonare le dimensioni degli equipaggi di oggi a quelli di

una nave equivalente di 30 anni fa. Le applicazioni dell'intelligenza artificiale sono ancora nella loro infanzia, ma quello che si può già dire è che nella marineria d'alto mare mercantile e nel settore crocieristico è improbabile che, almeno nel medio periodo, gli strumenti di AI sostituiscano le competenze umane, per motivi anche di responsabilità legale e assicurativa.

garantire un apprendimento realistico. È questo l'argomento della sessione cui hanno partecipato le principali realtà italiane attive nella formazione in ambito marittimo e alcuni dei fornitori di strumenti.

Il *talk of the day* è chiaramente la nuova rotta artica, specie dopo il freschissimo completamento del primo viaggio di una portacontainer tra Cina e Russia.

Una minaccia cui non crede Rixi, ma neanche Paolo Pessina (Presidente Federagenti), il quale ha stroncato quella che negli ultimi mesi, in concomitanza con le crisi geopolitiche che hanno interessato il Mediterraneo, è diventata oggetto di dibattito ma anche di propaganda mirata nel mondo dei trasporti marittimi.

In linea teorica ridurre i tempi di percorrenza dai porti cinesi all'Europa dai 40 giorni attuali a 18 (la nave cinese ha raggiunto il porto inglese di Felixstowe in 20 giorni subendo fra i ghiacci un ritardo di 2 soli giorni) potrebbe innescare una rivoluzione epocale nel mondo dei trasporti marittimi.



“Ma esistono due fattori che la propaganda cinese e russa non prende in considerazione. Oltre alla stagionalità (attualmente la rotta artica consente transiti solo da luglio a ottobre) tale rotta prevede un viaggio punto a punto, ovvero dal porto di partenza a quello di arrivo, mentre oggi le navi sulla rotta Far East-Mediterraneo sono caratterizzate da scali in più porti

con ottimizzazione dei carichi, distribuzione degli stessi ed economicità della gestione delle navi e delle linee. Ad oggi non risultano esistere porti fra i ghiacci. Inoltre il transito in mari con temperature così basse sarebbe impossibile per molte tipologie di merci che verrebbero danneggiate e deteriorate.

‘lupi solitari’ di approfittare di mancata trasparenza anche nei porti, per conquistare traffici e ruoli” ha osservato il Presidente di Federagenti.

I noli anni addietro erano determinati dalle dinamiche interne del mercato.

Mentre oggi i fattori che incidono in modo spesso incontrollabile anche sulla gestione delle compagnie armatoriali sono molteplici: vanno dalla globalizzazione alla geopolitica, dalle scelte improvvise in materia di dazi o di tassazione, nonché alle strategie di lungo periodo come l’ETS (la tassa europea sulle emissioni che condiziona i “conti” di ogni singola nave).

Nel quadro di riferimento di un’incertezza generale, che esalta il fattore coraggio nelle scelte degli armatori, ma anche il fattore fortuna che determina il successo di queste scelte - come sottolineato da Vincenzo Romeo, CEO di Nova Marine Carriers – sono stati evidenziati alcuni spunti dal confronto fra operatori organizzato dal Gruppo Giovani di Assagenti presieduto da Lorenzo Giacobbe, e rimarcati nei vari interventi di Enrico Paglia (Bancosta), Carlo Binello (CMA-CGM Italia), Andrea Arena (HB Shippnig), Giulia Malnati (NYK Line) e Tommaso Scolaro (Scolaro Shipbrokers) moderati da Gian Enzo Duci, nel duplice ruolo di imprenditore marittimo e docente universitario.



contro le oltre 12.000 che hanno seguito la tradizionale rotta di Suez, anche se ‘azzoppata’ dal pericolo degli attacchi Houthi. La shadow fleet di navi petroliere russe che aggirano le sanzioni rappresenta il 15% della flotta mondiale di navi cisterna.

Nel mercato del trasporto auto, dove la Cina da grande importatore si è trasformato, anche grazie alle politiche suicide del green, in grande esportatore, le navi che hanno raddoppiato dimensione e portata (da 4.000 a oltre 9.000 auto) sono sempre più spesso di proprietà delle case produttrici e quindi del Governo cinese, il cui interesse preponderante è la penetrazione sui mercati occidentali con il nolo considerato una variabile indipendente.

Il mondo del trasporto container, protagonista negli anni recenti di clamorose performance di redditività, va incontro a tutta velocità a uno squilibrio fra domanda e offerta di servizio di trasporto. Il primo colpo alla redditività del settore potrebbe essere impresso dalla riapertura a pieno regime di Suez, quindi dal numero bassissimo di navi demolite a fronte della massiccia entrata in servizio di nuove unità a cavallo fra il 2026 e il 2027.

“Ciò in un mercato che già oggi soffre le conseguenze di fenomeni di congestione portuale e che “forse non è mai riuscito a spiegare a fondo ai decisori pubblici, specie a Bruxelles, il livello dei danni che normative sbagliate possono produrre” ha sottolineato il Presidente di Federagenti, Paolo Pessina.

“Un mercato fragile e delicato che fatica sempre di più ad attirare capitali e finanza, tenuti lontani dall’assenza di certezze sul loro investimento” ha affermato Stefano Messina, Presidente di Assarmatori, che ha messo sotto la lente anche il comparto dei traghetti e dei collegamenti di cabotaggio con le isole, settore nel quale il pubblico ha clamorosamente fallito tutte le volte che ha pensato di potere gestire autonomamente questi collegamenti e dove oggi si pone il problema di rinnovare flotte e garantire remuneratività a quelle società private che tengono in piedi l’intera rete di collegamenti garantendo anche la continuità territoriale.

“Nel settore internazionale dei container, nel bulk carrier e nelle cisterne gli operatori italiani sono tanti, ma non sono determinanti, mentre se si tolgono gli italiani dal settore del cabotaggio, di corto e medio raggio, non



associazione nei prossimi anni” ha aggiunto Messina rilevando che “il sistema è tenuto in piedi dalle imprese private che tuttavia non ricevono attenzione; è un mercato competitivo, molto agguerrito, con navi vecchie, costi di manutenzione alti, personale italiano che non gode di sgravi contributivi, le tariffe sono basse. Un mercato aperto, ma nessuno straniero è interessato ad entrare proprio per questi motivi”.

“Mercato in cui i biglietti passeggeri, specie nei collegamenti con isole minori o di corto raggio, non sono sufficienti talora a coprire i costi di esercizio, men che meno l’investimento in nuove navi, per altro in un mercato delle second hand ships che non esiste” ha rimarcato Aldo Negri di Blu Navy, il cui gruppo Finsea era entrato

sfruttando l’occasione della privatizzazione delle linee di cabotaggio in Toscana e poi in Sardegna. “Oggi viviamo un periodo di transizione, perché siamo passati dalla gestione pubblica dei collegamenti con le isole minori a una gestione in mano ai privati, ma non abbiamo capito dove andrà a finire. È un mercato in cui la parte pubblica qualche anno fa ha privatizzato passando la mano a noi operatori, ma adesso sono gli stessi enti che hanno necessità che i privati continuino a mantenere la continuità territoriale, tuttavia senza alcun supporto”.

La decarbonizzazione del settore marittimo è stata al centro della sessione “New frontiers in green shipping technologies - Decarbonization and energy efficiency” che ha visto Dario Soria, Direttore Generale di Assocostieri, intervenire in maniera decisa.

“Negli ultimi anni il quadro legislativo europeo e internazionale ha fissato obiettivi di decarbonizzazione molto sfidanti per il settore. Se il trasporto marittimo fosse uno Stato, sarebbe il sesto emettitore mondiale di CO₂:



90% delle merci mondiali e assorbe il 6% della domanda globale di prodotti petroliferi”.

Soria ha richiamato l'attenzione sulle novità normative in corso: il dibattito UE sul Net Zero Framework e le proposte emerse in sede IMO (MEPC 83) che prevedono limiti di riduzione dell'8% e del 21% entro il 2030 calcolati in ottica *life cycle* mediante indicatori quali la GHG Fuel Intensity. A livello europeo, la

FuelEU Maritime fissa obiettivi di riduzione delle emissioni (2% nel 2025, 6% entro il 2030 e 80% entro il 2050) e introduce requisiti di rinnovabili nei combustibili marittimi, in parte correlati alla RED III.

Soria ha inoltre ricordato l'approvazione in Consiglio dei Ministri dello schema di decreto legislativo di recepimento della RED III, ora in attesa del parere parlamentare. La direttiva mira a portare la quota di energia da fonti rinnovabili nel trasporto marittimo al 29% entro il 2030.

Assocostieri ha segnalato la necessità che il bunkeraggio marittimo internazionale venga esentato dall'obbligo di biocarburanti. La proposta sarà valutata tramite uno specifico decreto MASE nel 2026. A supporto di queste valutazioni Assocostieri presenterà a breve uno studio sulla competitività del settore nazionale del bunkeraggio realizzato con Nomisma Energia.

Porto, manifattura, tecnologia, occupazione, inclusione sono le parole d'ordine emerse durante il convegno 'Think Logistic, Think Spediporto, incentrato sui benefici legati alla ZLS Porto e Retroporto di Genova e alla Zona Franca Doganale interclusa.



tema sottolineando come l'opportunità offerta da queste misure sia sostanzialmente unica e necessiti di progetti articolati e compositi "come la Green Logistic Valley che punta non solo sull'innovazione ma anche su altri asset ormai primari come la sostenibilità e l'inclusione".

Botta ha ricordato come la ZLS genovese abbia una caratteristica

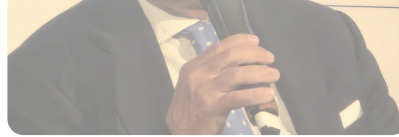
pressoché unica, rappresentata dall'assemblaggio di diverse semplificazioni amministrative e doganali che possono essere uno stimolo per gli investimenti internazionali; e ha sottolineato l'interesse riscontrato per la ZLS Porto e Retroporto di Genova da parte del mondo imprenditoriale cinese.

Significativo l'intervento di Maurizio D'Amico, membro del Comitato d'Indirizzo della ZLS in rappresentanza del MIT, che ha sottolineato come il recente premio assegnato da fDi Intelligence alla ZLS genovese, rappresenti un potenziale volano per attrarre investimenti internazionali, attribuendo un'ulteriore visibilità in tutto il mondo.

"La Zona Franca Doganale è importante perché, con le sue funzionalità, oltre a garantire un efficace baluardo contro le aggressive politiche daziarie, consente di attrarre le multinazionali e, dunque, rappresenta una sfida da cogliere per raggiungere importanti stakeholder internazionali" ha aggiunto D'Amico citando poi dati che forniscono la misura di dove possano portare strumenti di accelerazione dello sviluppo economico, quali ZES, ZLS e ZFD, all'economia: 19 punti percentuali al Pil regionale, fino al 6% dello stock degli IDE accumulati da un Paese, fino al 2% dei volumi delle esportazioni regionali, fino a +4% in termini di occupazione e soprattutto, per ogni euro investito in tali zone si ha un ritorno da 2 a 4 euro di impatto economico.







EVENTI

Lascia un commento

Commento

☐ accetto la [privacy policy](#)

COMMENTA

Potrebbe interessarti anche

SHIPPING

A Delcomar i collegamenti sovvenzionati con le isole minori sarde

Dopo 5 gare deserte, la Regione è finalmente riuscita ad assegnare il contratto della durata di 6 anni per i servizi con La Maddalena, San Pietro e l'Asinara

20 GIUGNO 2025 ALLE ORE 10:47

S2S+

SHIPPING LOGISTICA PORTI

I portuali di Imperia Oneglia mandano un promemoria al governatore Bucci

Compagnia Maresca: "I traffici di cemento e di yacht nel 2024 confermano la strategicità del nostro porto commerciale. Chiediamo al Presidente della Regione Liguria di mantenere l'impegno assunto per fare entrare lo scalo nell'Autorità di...

8 GENNAIO 2025 ALLE ORE 08:55

S2S+ SHIPPING

Windstar approda in Italia con la sua Mystery Cruise

Tra le destinazioni visitate 'a sorpresa' della Star Legend - refittata da Fincantieri a Palermo nel 2021 - Giardini Naxos, Reggio Calabria e Taranto, con lo scalo ionico destinato a entrare tra le mete ufficiali della compagnia americana

24 APRILE 2025 ALLE ORE 10:27

Aree

Shipping
Logistica
Porti
Energia
Rubriche

Contenuti

Riviste
Gli Speciali
Eventi
Podcast
Video

Utilità

Privacy Policy
Pubblicità

