

PORTO & interporto

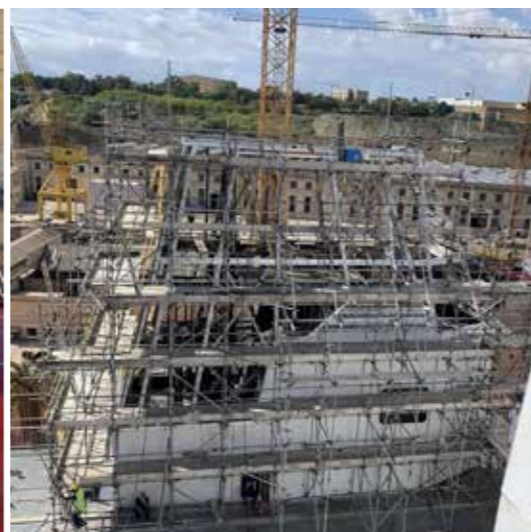
il sistema integrato della logistica



Your preferred partner for **scrubber retrofits services** in Mediterranean

8 Shipyards:

Malta
Messina
Naples
Rijeka
Ancona
Savona
Marseille



18 Docks
up to VLCC

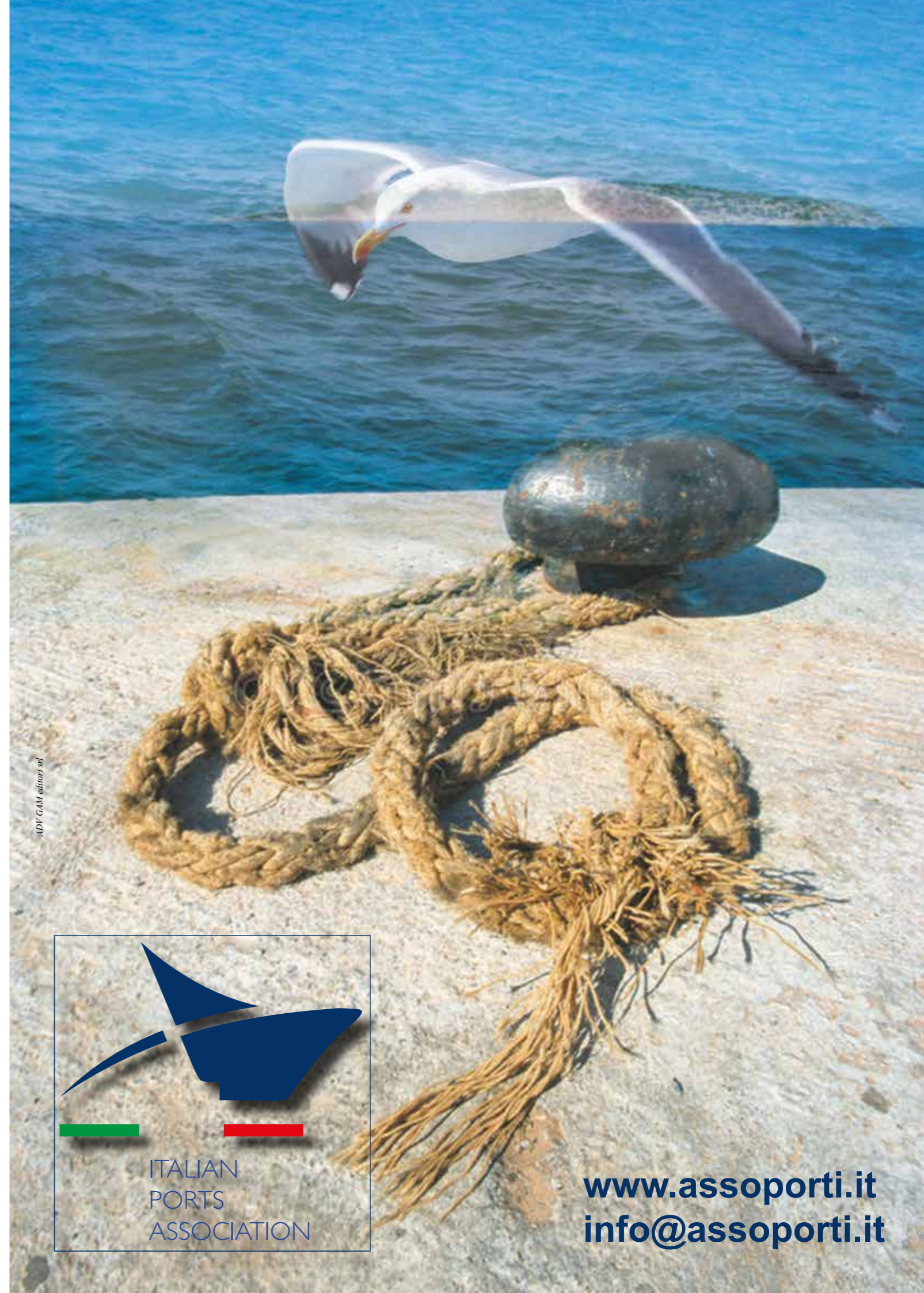


| FACILITIES | LENGTH | BREADTH | DRAFT |
|---------------------------------------|--------|------------|---------|
| NAPLES - Ercolino Floating Dock | 75 | 14.8 | 4.3 |
| NAPLES - Palumbo Floating Dock | 120 | 25 | 4.6 |
| MESSINA - Graving Dock n°1 | 268 | 36(38) | |
| MALTA - Graving Dock n°2 | 164 | 28.5(38.4) | 8.8 |
| MALTA - Graving Covered Dock n°3 | 144 | 23(31.7) | 8.8 |
| MALTA - Graving Dock n°4 | 262 | 40 | 8.5 |
| MALTA - Graving Dock n°5 | 216 | 27.4(35) | 8.5 |
| MALTA - Graving Dock n°6 | 362 | 62 | 9.3 |
| MALTA - Graving Dock n°7 | 98 | 35 | 3.4 |
| MALTA - Travel lift 430T. | | | |
| MARSEILLE - Ercolino II Floating Dock | 40 | 12.5(18) | 2.8 |
| MARSEILLE - Graving Dock n°3 | 100 | 16 | 5.9/5.2 |
| MARSEILLE - Graving Dock n°4 | 85 | 16.5 | 5.9/4.9 |
| MARSEILLE - Graving Dock n°5 | 125 | 16.5 | 6.5/5.6 |
| MARSEILLE - Graving Dock n°6 | 125 | 16 | 6.5/5.6 |
| ANCONA - Syncrolift 3300T. | | | |
| ANCONA - Travel lift 560T. | | | |
| RIJEKA - Dock RI 38 Floating Dock | 154.5 | 24 | 5.3 |
| RIJEKA - Dock 5 Floating Dock | 201.5 | 33.8 | 8.2 |
| RIJEKA - Dock 11 Floating Dock | 260.7 | 53 | 9.2 |

- Ship division
- Yacht division
- Representative Offices



palumbogroup.it / lenac.hr



ADI/CAM editori srl



www.assoporti.it
info@assoporti.it



Pag. 6



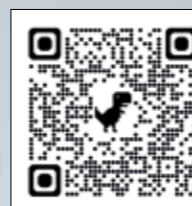
Pag. 36



Pag. 42



Pag. 56



Pag. 8



Pag. 12



Pag. 14



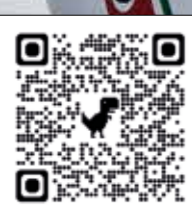
Pag. 20



Pag. 22



Pag. 26



Pag. 28



Pag. 32



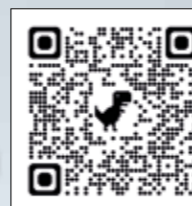
6 - Portualità, sicurezza e innovazione: la rotta della Guardia Costiera
 8 - Giampieri: l'Italia non è un Paese con pochi grandi porti, ma una nazione di porti
 12 - Oltremare, rafforzato il ruolo a servizio del settore marittimo
 14 - Transizione green, bandiera italiana e competitività: la rotta di Confindustria
 16 - 2025, un anno di svolta per la filiera logistica italiana
 20 - Polo Formare, progetti pilota per connettere territori e filiere produttive
 22 - UNIPORT in crescita per rispondere alle esigenze della portualità italiana
 26 - Sicilia Orientale, recuperare il ritardo con porti moderni
 28 - Gioia Tauro hub sempre più centrale del transhipment mediterraneo
 30 - Venezia e Chioggia al centro della nuova logistica adriatica
 32 - Nuovi corridoi e investimenti: la visione di Consalvo per l'Adriatico
 36 - Napoli, priorità completamento delle opere finanziate dal PNRR
 38 - E. Grimaldi Membro Onorario dell'Ordine al Merito di Malta
 40 - Caronte & Tourist: 60 anni di navigazione e innovazione
 42 - Bilancio 2025 ampiamente positivo per Terminal Napoli
 46 - Spediparto rafforza l'internazionalizzazione tra ZLS e nuovi mercati
 50 - Sud Italia strategico nella rete marittima del Gruppo Tarros
 52 - "Blue Sentinel": l'AI che fa ascoltare il porto del futuro
 54 - Manifesto Imprese Spedizioni per valorizzare capitale umano
 56 - Cepim Interporto, importanti prospettive di crescita nel '26
 60 - Interporto Nola si consolida e punta al business park
 64 - Sanilog, crescita strutturale in attesa delle novità 2026
 66 - Propeller Clubs d'Italia Masucci: "Largo ai giovani"
 68 - Alis, il 2026 porterà Digitalis e una presenza forte in Europa
 70 - Porti d'Italia S.p.A.: la riforma per dare una direzione



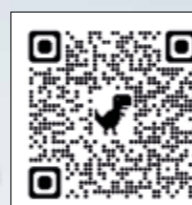
Pag. 46



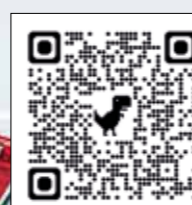
Pag. 60



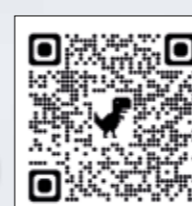
Pag. 64



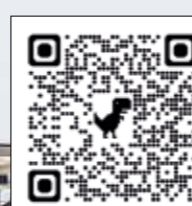
Pag. 66



Pag. 68



Pag. 78



Pag. 82



Pag. 84



Pag. 88



al Paese

72 - PNS, il focus dell'Italia sul mondo underwater

74 - Dal Baltico a Taiwan un mondo che cambia

76 - Le Prime Nazioni rivendicano ruolo nell'accordo del CUSMA

78 - Solacem - un terminal per l'industria campana

82 - Rafforzare la filiera formativa e il collegamento con aziende

84 - ITS Academy per formare i professionisti dello shipping

86 - PSA, nuove gru elettriche sotto l'albero di Natale

88 - Attenzione sul Mediterraneo per il Club Atlantico di Napoli

90 - Zona Economica Esclusiva nel cuore del Mediterraneo

92 - Accordo Fincantieri-WSense su monitoraggio subacqueo avanzato

93 - FMTS 2026: l'ingresso di RETE potenzia la governance integrata per porti e città nel Mediterraneo

94 - Gruppo FS, piano strategico 18 miliardi investiti nel 2025

98 - A Napoli centro di eccellenza per formazione piloti droni

100 - Tecnologia e sostenibilità: per la pesca nelle Seychelles

101 - Arbitrato marittimo e riforma Cartabia: nuovi poteri cautelari dell'arbitro

102 - Roma saluta la nautica 2025, Napoli eredita il testimone

104 - Porto Cervo marina ottiene la certificazione porto sostenibile®

106 - Libri

Linee invisibili

Direttore responsabile
Maurizio De Cesare
Direttore editoriale
Antonio De Cesare

Redazione:
redazione@portointerporto.it
Amministrazione e abbonamenti
amministrazione@portointerporto.it
Costo abbonamento
Italia € 110, estero € 220

Progetto e realizzazione grafica
Paola Martino

Stampa
effegi s.r.l.

Il magazine Porto&interporto
è proprietà di
GAM editori srl
redazione@portointerporto.it

Autorizzazione Tribunale di Napoli
n. 38 del 19 ottobre 2017
Periodico associato all'USPI
Unione Stampa Periodica Italiana

E' vietata la riproduzione totale
e/o parziale di testi, fotografie e di
qualsiasi altro contenuto o allegato.
Tutti i diritti sono riservati.



Pag. 18



Pag. 38



Pag. 40



Pag. 50



Pag. 52

Portualità, sicurezza e innovazione: la rotta della Guardia Costiera

La cerimonia di avvicendamento dello scorso 23 settembre – alla presenza del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini – ha assegnato al Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera una responsabilità che considero strategica: contribuire, come Amministrazione dello Stato, al rafforzamento del sistema portuale nazionale attraverso strumenti tecnologici, operativi e regolatori in grado di accompagnare la trasformazione delle infrastrutture e il loro inserimento nelle “rotte globali”.

Perché guidare il Corpo, oggi come da sempre, significa soprattutto assumersi l'impegno di presidiare un sistema, quello marittimo del Paese nel suo punto più sensibile: i porti. Sono gli snodi in cui economia reale, mobilità, sicurezza e logistica si incontrano. Ed è proprio sul fronte portuale che intendo concentrare una parte decisiva dell'azione del Comando Generale, in piena continuità con il percorso innovativo avviato dal mio predecessore, l'Ammiraglio Nicola Carlone, e con una chiara attenzione alle priorità espresse dal Governo in materia di infrastrutture e trasporto marittimo.

Un Corpo al centro della trasformazione portuale



Le esigenze dei porti - lo documentano i numeri e gli obiettivi stabiliti, lo dimostrano gli investitori e gli investimenti - sono cambiate. La digitalizzazione dei processi, la possibile crescita del traffico container, l'evoluzione dei sistemi logistici e l'aumento delle navi ad alta capacità, ci impongono un modello di sicurezza marittima più evoluto, più integrato, capace di tenere insieme efficienza, tutela ambientale, gestione delle emergenze e protezione delle infrastrutture critiche. Per questo ritengo necessario nel mio percorso consolidare le ottime relazioni con le Autorità di Sistema Portuale, ovviamente con i Comandi territoriali (autentica colonna portante dello “stivale” marittimo) e con i servizi tecnico-nautici che rappresentano il vero raccordo operativo nella sicurezza degli accosti e della movimentazione in banchina.

In questo quadro, il potenziamento del nostro strumento aeronavale non è più un semplice ampliamento di mezzi, ma una vera e propria risposta diretta alle nuove esigenze di controllo, assistenza e monitoraggio. Il mare non si presidia più soltanto con l'esperienza e la presenza a bordo: richiede capacità di sorveglianza avanzata, piattaforme in-

tegrate di gestione dati, sensori, interoperabilità con sistemi portuali, fino all'intelligenza artificiale per la navigazione assistita e per la prevenzione degli incidenti. È questa l'eredità, quella più concreta, che intendo sviluppare ulteriormente, soprattutto sul versante della sicurezza portuale e della

e del Paese tutto, specialmente nel confronto marittimo europeo e internazionale.

Il mare è la nostra identità

La sorveglianza costiera e il controllo del traffico marittimo accrescono l'efficienza del sistema portuale: un por-



protezione ambientale.

Siamo attori presenti e responsabili

La Guardia Costiera, ogni occasione è giusta per metterlo in risalto, non è soltanto un organismo di vigilanza o un'autorità tecnica: è un attore istituzionale che ha le capacità, le competenze e le risorse, per rendere i porti italiani più sicuri, quindi più competitivi e sostenibili. Per questo motivo considero fondamentale proseguire nella digitalizzazione dei procedimenti amministrativi, nella revisione dei processi autorizzativi e nella semplificazione delle interazioni tra operatori, sistemi portuali e pubblica amministrazione. Un porto moderno non può più accettare ritardi documentali o frammentazioni procedurali: la rapidità dei processi è parte integrante della sicurezza e della competitività.

Oggi siamo nel pieno di una trasformazione che coinvolge l'intera economia marittima e che di conseguenza si riflette sul ruolo e sulla rotta del Corpo. In questa prospettiva, intendo impostare un percorso di dialogo permanente con il sistema portuale nazionale, con la consapevolezza che le grandi sfide non si affrontano da soli, ma attraverso una governance condivisa che unisca infrastrutture, tecnologia, capacità operative e professionalità.

E allora diventa fondamentale sottolineare e ribadire, ancora una volta, che dietro ogni risultato, anche in questo preciso istante, mentre state leggendo queste poche righe, dietro ogni traguardo raggiunto c'è il lavoro di quasi undicimila donne e uomini in divisa, presenti su tutto il territorio nazionale ed impegnati giorno e notte a terra, in mare e in volo. Professionisti che costituiscono il capitale umano su cui si fonda la credibilità operativa e istituzionale del Corpo

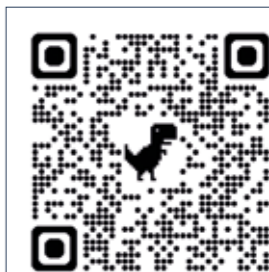
to sicuro è un porto competitivo, capace di attrarre traffici, investimenti e insediamenti logistici e industriali. Il mare è, in definitiva, la nostra identità. E nei porti questa identità incontra la dimensione economica e produttiva del Paese. La rotta è tracciata: sicurezza, innovazione, sinergia istituzionale. È su questi tre pilastri che costruiremo la Guardia Costiera dei prossimi anni e, con essa, la competitività marittima dell'Italia. Il futuro impone al Corpo la capacità di rimanere al passo con le innovazioni normative, tecnologiche e operative, che attraversano il settore marittimo. La missione della Guardia Costiera è certamente complessa perché unisce una componente amministrativa ed una componente operativa: una “dualità” che rappresenta allo stesso tempo la sua maggiore forza e la sua specifica unicità.

Sergio Liardo

Ammiraglio Ispettore Capo (CP) Pil. - Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera



Guarda il video relativo all'articolo



Giampieri: l'Italia non è un Paese con pochi grandi porti, ma una nazione di porti

Cosa intende per strategia unitaria della portualità italiana?

«Significa superare una promozione frammentata, porto per porto, e presentarsi sui mercati internazionali con un unico marchio: Italia. È una strada che Assoporti ha intrapreso da alcuni anni, partecipando in modo coordinato alle principali fiere e manifestazioni globali, come Miami per le crociere o Monaco per la logistica. Solo così un sistema fatto di molti porti può diventare una forza competitiva.

Il settore crocieristico può essere citato come esempio di questa strategia...

I numeri parlano chiaro: nel 2025 quasi 13,8 milioni di passeggeri sono sbarcati nei porti italiani. Le crociere rappresentano un mercato in crescita e uno strumento potente di promozione territoriale. Molti passeggeri scoprono aree del Paese che difficilmente avrebbero visitato. Presentarsi uniti sui mercati internazionali rafforza questo effetto e genera ricadute diffuse sui territori.

Lei ha più volte richiamato la necessità di valorizzare il modello portuale mediterraneo. È ancora un tema centrale?

È un tema più che mai attuale. Le politiche europee non possono continuare a guardare quasi esclusivamente ai porti del Nord Europa. La portualità mediterranea ha caratteristiche diverse: l'Italia non è un Paese con pochi grandi porti, ma una nazione di porti. Le 16 Autorità di Sistema gestiscono 58 scali di rilievo nazionale e internazionale, che richiedono una visione specifica.

Quali ambiti soffrono maggiormente questa impostazione?

Penso, ad esempio, alle Autostrade del Mare, che nel Mediterraneo avrebbero un potenziale enorme in termini di sostenibilità ambientale e decongestionamento delle reti terrestri. Oppure al tema dell'ETS, una misura nata con obiettivi condivisibili ma che, così com'è, penalizza fortemente i porti europei e in particolare quelli mediterranei, favorendo scali extra-UE.

Su questi temi Assoporti ha portato la propria posizione a Bruxelles?

Sì, all'interno di ESPO abbiamo sostenuto con forza la necessità di maggiore attenzione al Mediterraneo. Il fatto che l'Unione Europea abbia istituito una figura di Commissario dedicato al Mediterraneo e stia lavorando a una strategia portuale europea dimostra che qualcosa si sta muovendo. Ma è fondamentale essere presenti ai tavoli decisionali per

evitare scelte che danneggino la competitività dei nostri porti».

Nel Mediterraneo, però, crescono anche porti extraeuropei molto competitivi...

I porti del Nord Africa sono competitor diretti. Con loro non possiamo pensare solo a una contrapposizione, ma dobbiamo costruire alleanze strategiche. In economia vince chi crea reti solide. In questo senso, il Piano Mattei può rappresentare un'opportunità per sviluppare cooperazione con regole comuni, evitando competizioni squilibrate».

Il 2025 ha segnato anche l'avvio concreto del dibattito sulla riforma della governance portuale. Che ruolo avrà Assoporti?

Avere paura del cambiamento significa perdere in partenza. Assoporti deve essere protagonista del cambiamento, sostenendo la riforma ma anche contribuendo a migliorarla, soprattutto nella fase attuativa. Il nostro compito è portare ai decisori l'esperienza concreta dei porti, spiegando l'impatto reale delle norme sulla gestione quotidiana».

Quali sono le priorità operative in questo percorso?

Una su tutte: i dragaggi. Non possono più essere gestiti con una mentalità del secolo scorso. Oggi esistono tecnologie che consentono di trattare i sedimenti come sottoprodotti e non come rifiuti, inserendoli nell'economia circolare. È quello che fanno grandi porti europei come Rotterdam. Senza questo cambio di paradigma rischiamo di frenare sviluppo, occupazione e competitività».

Guardando al futuro, quale eredità lascia alla guida di Assoporti?

Lascio un'associazione che ha lavorato per creare una visione condivisa, coinvolgendo le migliori competenze delle Autorità di Sistema in commissioni tecniche qualificate. Abbiamo costruito un metodo di dialogo istituzionale credibile, basato non sulla difesa di interessi particolari ma sulla rappresentanza dell'interesse generale del sistema portuale».

E sul piano personale, che bilancio fa di questi anni?

È un bilancio decisamente positivo. Abbiamo affrontato momenti complessi, ottenuto risultati importanti e vissuto anche delusioni, che fanno parte del percorso. Ma ho avuto la fortuna di lavorare con una squadra di grande valore umano e professionale. Nei momenti di cambiamento servono equilibrio e visione: meno urla e più pensiero. È questo l'approccio che ho cercato di portare e che considero la mia principale soddisfazione.

«La portualità italiana ha dimostrato una forte capacità di tenuta, nonostante uno scenario internazionale complesso e instabile». È da questa considerazione che Rodolfo Giampieri, presidente uscente di Assoporti, avvia il bilancio di fine 2025. Un anno segnato da tensioni geopolitiche, nuove dinamiche commerciali e dal riavvio del confronto sulla riforma della governance portuale. Al centro delle riflessioni, la necessità di una strategia unitaria del sistema Paese, il rafforzamento del ruolo del Mediterraneo nelle politiche europee e la capacità dei porti italiani di affrontare il cambiamento «con visione, pragmatismo e spirito di squadra».

Come valuta il 2025 per la portualità italiana?

Il 2025 è stato un anno di forte tenuta dal punto di vista commerciale. In un contesto geopolitico complesso, caratterizzato dalla guerra in Ucraina, dalle tensioni in Medio Oriente e da politiche commerciali più aggressive, come l'introduzione dei dazi statunitensi, i porti italiani hanno di-



Rodolfo Giampieri

mostrato solidità. Questo è un dato rilevante, perché la portualità riflette in modo diretto lo stato di salute dell'economia. La geopolitica è diventata una variabile strutturale nelle scelte di armatori e operatori. Il parziale ritorno dei traffici nel Canale di Suez è un segnale incoraggiante, anche se lontano dai livelli pre-crisi. Allo stesso tempo, decisioni economiche di grandi potenze hanno avuto effetti diretti sui flussi commerciali, in particolare sull'export italiano verso mercati strategici come gli Stati Uniti».

Per Assoporti il 2025 è stato anche un anno di cambiamenti interni...

Sì, a fine anno si è rinnovata quasi completamente la squadra dei presidenti delle Autorità di Sistema Portuale. È una

fase di passaggio importante, che richiede la costruzione di una nuova sintesi e di un forte spirito di squadra. Dalle prime esperienze emerge la volontà di lavorare insieme, nella consapevolezza che una strategia commerciale unitaria dell'Italia sia oggi indispensabile.



Guarda il video relativo all'articolo



ASSOLOGISTICA, LA "CASA" DELLA LOGISTICA IN CONTO TERZI DI TUTTI, PER TUTTI!



Assologistica

ASSOLOGISTICA Associazione nazionale delle imprese logistiche, dei magazzini generali e frigoriferi, dei terminal operator portuali, interportuali e aeroportuali.

LA NOSTRA MISSION Promuovere e tutelare sia in Italia, sia all'estero l'efficacia e la qualità delle imprese aderenti, nonché l'immagine del sistema logistico nazionale nel suo complesso.

IN COSA SIAMO PECULIARI In Assologistica è favorito e facilitato l'incontro tra i gestori delle infrastrutture per la logistica e gli operatori terzisti che le utilizzano. Garantiamo una forte rappresentanza di categoria che consente interventi efficaci nei confronti delle Istituzioni, del Governo, della Pubblica Amministrazione, delle Parti Sociali e del mondo imprenditoriale.

I NOSTRI SERVIZI Assologistica offre consulenza sindacale e giuslavoristica; consulenza e assistenza nella stesura di contratti di lavoro e di fornitura servi-

zi; assistenza qualificata di un network di consulenti e specialisti direttamente selezionati e testati dall'Associazione; rappresentanza politica ai Tavoli istituzionali; diffusione di periodiche informazioni e newsletter.

COS'ALTRO CI STA A CUORE La formazione dei nostri Associati e di chi opera in Logistica e Supply Chain Management, effettuando corsi, seminari, workshop e convegni a cura della nostra divisione Assologistica Cultura e Formazione.

Assologistica - in collaborazione con Assologistica Cultura e Formazione e al magazine Euromerci - promuove **Il Logistico dell'Anno**, premio destinato a chi effettua innovazione in ambito logistico.



Per informazioni e ulteriori chiarimenti sulla nostra attività contattare: **MILANO** - Via Cornalia 19
Tel. 02/6691567 - e-mail: milano@assologistica.it

ROMA - Via Panama 62
Tel. 06/8412897 - e-mail: roma@assologistica.it

www.assologistica.it - www.assologisticaculturaeformazione.com - www.euromerci.it - Seguiteci anche su Facebook e LinkedIn



We deliver your ocean freight. Even to your front door.

Our specialists manage your replacement parts from pickup from suppliers and producers through to delivery directly on board the ship:

- Components and replacement parts of all sizes
- Reliable delivery to harbour, shipyard or on the high seas
- no unscheduled downtimes
- Consignment status available online at all times

About Logwin

As an external partner Logwin develops a comprehensive range of logistics and service solutions for trade and industry. In 2012, the group generated sales of 1.3 billion euros and currently employs more than 5,500 staff. Logwin operates in all main markets worldwide and has over 250 locations on six continents. With its two business segments Solutions (customer-focused contract logistics solutions) and Air + Ocean (global air and sea freight activities), Logwin AG is one of the leaders in the market.

LOGWIN
Your Logistics.

Oltremare, rafforzato il ruolo a servizio del settore marittimo

«Oltremare è la società di scopo di Assarmatori dedicata alla formazione dei marittimi e al supporto tecnico alle imprese di navigazione, ma anche uno strumento operativo sui grandi temi della programmazione comunitaria e della semplificazione». Così Giovanni Consoli, Amministratore Delegato di Oltremare e vicesegretario generale di Assarmatori, sintetizza il perimetro d'azione di una struttura che nel 2025 ha rafforzato il proprio ruolo sia sul fronte delle competenze sia su quello delle politiche industriali del settore marittimo. Dalla gestione dei fondi interprofessionali ai progetti PNRR sulla digitalizzazione, fino al confronto con le istituzioni su ETS, semplificazioni normative e competitività della bandiera italiana, Consoli traccia un bilancio articolato e guarda alle sfide che attendono armatori e marittimi.

Qual è stato il focus principale dell'attività di Oltremare nel 2025?

La società nasce per occuparsi di formazione dei marittimi, del personale navigante delle imprese associate ad Assarmatori e non solo. Nel tempo abbiamo affiancato a questa missione anche un'attività di supporto tecnico alle imprese nell'ambito della programmazione comunitaria. Quest'anno abbiamo valorizzato il lavoro svolto negli anni precedenti, accompagnando le aziende nella partecipazione ai bandi interprofessionali. Due società, SNAV e Lazio-mar, hanno vinto il bando del Fondo For.Te., il fondo interprofessionale di Confcommercio, ottenendo la possibilità di finanziare a costo zero la formazione dei marittimi. È un risultato concreto che inciderà direttamente sulla qualità delle competenze a bordo.

Accanto alla formazione, c'è stato un impegno anche sui progetti PNRR. In che modo?

Abbiamo lavorato in particolare sul bando "LogIN Business" del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dedicato alla digitalizzazione. L'attività si è concentrata soprattutto durante l'estate, vista la scadenza ravvicinata per la presentazione delle domande. Abbiamo fornito assistenza per un progetto che è stato riconosciuto e finanziato, ottenendo l'accesso alla misura del MIT: un esempio di come il supporto tecnico possa tradursi in investimenti reali per le imprese.

Un altro tema centrale è la digitalizzazione dell'anagrafe della gente di mare. Perché è così strategica?

È un progetto fondamentale. Senza un'anagrafe digitale della gente di mare non sappiamo nemmeno quanti marittimi siano effettivamente in forza alle nostre compagnie. Questo rende complessa la governance del sistema, dalla certificazione delle competenze alla programmazione della formazione. La semplificazione normativa e la digitalizzazione sono imprescindibili, soprattutto per i giovani che vogliono intraprendere una carriera marittima. Oggi ci sono almeno due provvedimenti legislativi in discussione che affrontano questi temi.

Che ruolo gioca l'innovazione tecnologica in questo



Giovanni Consoli

campo?

La certificazione delle competenze è diventata un ambito sempre più sensibile. L'intelligenza artificiale può essere una grande opportunità, ma anche un potenziale antagonista per alcune professioni del mare. Proprio per questo è essenziale governare il processo, investendo in formazione qualificata e in sistemi che valorizzino il capitale umano, invece di penalizzarlo.

Sul fronte dell'attrattività del settore, avete intensificato le iniziative verso i giovani?

Sì, come l'anno scorso anche nel corso del 2025 Oltremare e Assarmatori hanno partecipato agli eventi pro-

mozionali e ai career day rivolti agli studenti degli istituti tecnici e dei licei nautici. Il mondo del mare è aperto a tutti, ma soffre di una cronica carenza di manodopera. In generale c'è molto interesse, ma poca consapevolezza delle opportunità offerte dal settore. Il riscontro è stato positivo non solo dalle scuole, ma anche dai centri per l'impiego. Lavorare per mare può rappresentare una possibilità concreta anche per chi ha perso il lavoro in altri settori. Serve però un'azione continua di informazione e orientamento.

Che anno è stato il 2025 per gli armatori?

Certamente complesso, fortemente condizionato dal contesto geopolitico. Le tensioni internazionali, dal Mar Rosso all'Ucraina, hanno inciso sul libero scambio delle merci e sull'operatività delle imprese di navigazione. Tuttavia, il settore marittimo ha dimostrato ancora una volta una grande capacità di resilienza e di adattamento, riuscendo a riorganizzarsi anche in scenari difficili.

Assarmatori ha espresso una posizione critica sull'ETS. Qual è il nodo principale?

Il principio "chi inquina paga" è condivisibile, ma l'ETS, per come è stato concepito, rischia di produrre l'effetto opposto a quello desiderato. In Italia il modello delle

autostrade del mare, riconosciuto a livello europeo e inserito nelle reti TEN-T, ha consentito di spostare traffico dalla strada al mare, riducendo congestionamento ed emissioni. L'ETS, invece, rischia di determinare un back modal shift, riportando i mezzi pesanti dalla nave alla strada e vanificando vent'anni di politiche di sostegno come il Marebonus e il Sea Modal Shift.

Quali correttivi proponete?

Una revisione della direttiva ETS, prevedendo ad esempio esenzioni per i collegamenti con le isole maggiori, che subiscono un impatto sproporzionato. Inoltre, oggi le imprese di autotrasporto sono esentate dall'ETS, creando una distorsione competitiva che incentiva l'uso della strada. È un tema che va affrontato per evitare squilibri e penalizzazioni ingiustificate del trasporto marittimo.

Oltre all'ambiente, quali sono le altre priorità associative?

La semplificazione normativa. Stiamo lavorando su più fronti, anche su norme obsolete: basti pensare al regolamento sui medici di bordo, che risale addirittura a un Regio Decreto del 1850. È evidente la necessità di un aggiornamento. Stiamo dando il nostro contributo all'amministrazione, dal Ministero della Salute al MIT, per rendere il quadro normativo più moderno e funzionale.

Guardando al 2026, cosa auspica per il settore e per gli armatori italiani?

L'auspicio principale è un miglioramento della situazione

geopolitica, con la risoluzione dei conflitti in Medio Oriente e in Ucraina. Sarebbe un beneficio prima di tutto umano, ma avrebbe effetti positivi anche sul commercio internazionale. Il trasporto marittimo movimentava oltre l'80% delle merci mondiali e la stabilità è un fattore chiave per la sua efficienza.

E sul rapporto con le istituzioni?

C'è maggiore sensibilità rispetto al passato, ma la strada è ancora lunga. Servirebbe un ascolto più strutturato delle istanze dell'industria marittima, che ha un peso strategico per il Paese. Non tutte le semplificazioni richiedono lunghi iter parlamentari: molte possono essere introdotte anche con provvedimenti amministrativi. Solo così si può rendere la bandiera italiana più competitiva rispetto ad altri registri europei, come Malta, Cipro o Madeira, che oggi offrono condizioni più snelle e attrattive.



Guarda il video relativo all'articolo



Transizione green, bandiera italiana e competitività: la rotta di Confitarma



La competitività è la parola chiave con cui l'armamento italiano guarda oggi alla transizione green. Non è uno slogan, ma il filo conduttore che lega il lavoro di Confitarma e del Gruppo Tecnico di Confindustria sull'Economia del mare guidato dal presidente Zanetti: la capacità dell'Italia di restare una grande potenza marittima passa dalla competitività della sua flotta e dell'industria armatoriale nazionale.

Innovare, per la flotta italiana, significa molto più che ordinare nuove navi o sperimentare nuovi carburanti. Innovazione è anche digitale, nuove tecnologie di bordo, porti e infrastrutture adeguate, formazione e capitale umano. Tutto questo, però, diventa davvero un vantaggio competitivo soltanto se si inserisce in un quadro di regole stabili, coerenti e sostenibili, che non scoraggino gli investimenti e non penalizzino proprio chi sta facendo la propria parte.

La transizione energetica è il terreno su cui questa tensione è più evidente. Gli armatori italiani hanno già imboccato la rotta della decarbonizzazione: sono stati avviati investimenti per oltre 2,5 miliardi di euro, con più di 60 nuove costruzioni, l'80% delle quali predisposte per l'utilizzo di combustibili alternativi. La domanda, quindi, non è se lo shipping debba decarbonizzare – perché lo sta già facendo – ma come l'Europa sta scegliendo di farlo.

Le misure europee ETS marittimo e FuelEU Maritime stanno caricando sul settore costi mai visti: oltre 8 miliardi di



euro l'anno a livello europeo per l'ETS, di cui più di 600 milioni stimati a carico degli armatori italiani e un FuelEU che vale 1,5 miliardi già nel 2025 e potrebbe arrivare a 65 miliardi di euro l'anno nel 2050. Numeri che non restano sulla carta: stanno alimentando un pericoloso "modal back shift", con traffici che tornano dalla nave alla strada, più emissioni, meno competitività e un impatto particolarmente pesante sui collegamenti con le isole e sullo Short Sea Shipping, che per l'Italia rappresentano una vera infrastruttura di interesse nazionale. Il nostro Paese, infatti, è più esposto di altri: circa 7 milioni di persone vivono nelle isole maggiori e dipendono da collegamenti marittimi regolari per mobilità, servizi essenziali e continuità energetica. I costi ETS e FuelEU vanno letti non solo come una variabile ambientale o tecnica, ma come un tema sociale e industriale che riguarda la coesione del Paese e la competitività dei suoi territori.

Poche settimane fa l'IMO ha rinviato di un anno l'adozione del nuovo Net-Zero Framework, con un voto profondamente spaccato (57 favorevoli, 49 contrari, 21 astensioni) che conferma quanto sia complesso il quadro globale. In questo scenario assume un valore particolare l'elezione dell'Italia come Paese più votato nel Consiglio IMO in Categoria A: un riconoscimento del peso marittimo ed economico del nostro Paese e del suo ruolo come hub strategico della Blue Economy. È il risultato di un lavoro congiunto tra Amministrazione

e armamento, che Confitarma ha sostenuto con convinzione. Ma ora quella centralità deve tradursi nella capacità di incidere sui grandi dossier della transizione energetica, a Londra come a Bruxelles, per evitare che le imprese italiane ed europee finiscano per pagare due volte sulle stesse emissioni e subire nuove distorsioni competitive.

Da qui la richiesta di un chiarimento immediato alla Commissione europea: occorre garantire che non vi sia doppia tassazione tra ETS/FuelEU e il futuro schema globale IMO e che, quando il quadro internazionale sarà definito, gli strumenti regionali vengano riallineati o superati, in modo da non penalizzare soltanto le imprese europee. Allo stesso tempo, Confitarma chiede che i proventi ETS e FuelEU vengano utilizzati in modo mirato per alimentare un fondo dedicato a rinnovo flotte, carburanti alternativi, Sea Modal Shift e innovazione digitale, prevedendo esenzioni specifiche per Sicilia, Sardegna, servizi Ro-Pax sopra le 5.000 GT e cisterne impiegate nello Short Sea Shipping, essenziali per la continuità territoriale e la sicurezza energetica.

La partita della competitività, però, non si gioca solo a Bruxelles o a Londra. Anche l'Italia sta cominciando a fare la sua parte sul fronte delle regole. Il recente DDL Semplificazioni, approvato nei giorni scorsi, contiene misure attese da anni dal cluster marittimo: la semplificazione strutturale delle procedure di arruolamento, la possibilità di digitalizzare l'arruolamento del Comandante e il riordino della sanità marittima, superando un impianto normativo che risaliva alla fine dell'Ottocento. È un segnale importante, che dovrà essere coordinato con il DDL "Valorizzazione della Risorsa Mare", oggi all'esame del Senato, per costruire un quadro organico di semplificazione e modernizzazione al servizio della flotta.

Sul fronte industriale, gli armatori stanno già innovando. Dal punto di vista tecnologico, con nuove navi dual-fuel o LNG-ready, soluzioni ibride e predisposizione per l'impiego di carburanti alternativi – dai biofuel al metanolo – e, sul fronte digitale, con l'introduzione di nuovi strumenti. Un cambiamento che richiede anche un grande investimento sul capitale umano: formazione sulle nuove tecnologie, sui carburanti alternativi, sulla cyber security e sulla gestione dei dati, con un ruolo centrale degli ITS del mare, dei master specialistici e dei percorsi di upskil-

ling e reskilling per i lavoratori marittimi.

C'è, infine, la dimensione portuale, senza la quale parlare di innovazione rischia di essere teorico. La riforma della governance portuale dovrà puntare su tempi rapidi, porti dragati, impianti di cold ironing realmente operativi e regole uniformi per il bunkeraggio dei nuovi carburanti. Le recenti linee guida sul GNL e bio-GNL ship-to-ship, frutto di un lavoro congiunto tra Amministrazione e industria, sono un esempio di ciò che è possibile ottenere quando pubblico e privato condividono obiettivi e responsabilità.

In questo quadro, la vera domanda non è se l'armamento italiano sia pronto a innovare. Lo è, e i dati sugli investimenti lo dimostrano. La domanda decisiva è se il sistema nel suo insieme – regole europee, porti, infrastrutture, fisco, lavoro – sia pronto a sostenere questa innovazione. La risposta, per Confitarma, è chiara: servono regole europee coerenti con il quadro globale, porti e infrastrutture all'altezza della transizione e una semplificazione stabile che renda la bandiera italiana competitiva.

Se queste condizioni verranno garantite, la transizione green potrà diventare un grande acceleratore di competitività per la flotta italiana, rafforzandone il ruolo nello shipping globale. Se invece resterà soltanto una somma di costi e complessità, il rischio è di trasformare una grande opportunità in un fattore di perdita di centralità per l'Europa e per l'Italia.

L'armamento italiano ha già scelto la rotta dell'innovazione – nuove navi, nuovi carburanti, digitale e formazione – ora tocca all'Europa e al Sistema Paese fare la propria parte: niente doppia tassazione, regole coerenti con l'IMO, porti e norme all'altezza. Solo così la transizione green potrà essere, davvero, un moltiplicatore di competitività e non una penalizzazione per chi si è già messo in cammino.

Luca Sisto

Direttore Generale di Confitarma



Guarda il video relativo all'articolo



STUDI LEGALI
CONSOCIATI

Avvocati Porzio Bove e Associati

NAPOLI
Via Raffaele de Cesare, 31
Tel. +39 081.4288242
Fax +39 081.5518341

GENOVA
Piazza Giuseppe Verdi, 6/9
Tel. +39 010.5957299
Fax +39 010.5749726

MILANO
Piazza Castello, 1
Tel. +39 02.867012
Fax +39 02.874752

RAVENNA
Via IX Febbraio, 2
Tel. +39 0544.218323
Fax +39 0544.214431



2025, un anno di svolta per la filiera logistica italiana

Il sistema logistico nazionale attraversa una fase di profonda riconfigurazione industriale, normativa e organizzativa. Lo ha dimostrato con chiarezza Assologistica nel corso del 2025, anno segnato da importanti avanzamenti regolatori, dal rafforzamento del posizionamento internazionale della filiera e da un passaggio di governance di rilievo.

La ventunesima edizione del Premio "Il Logistico dell'Anno" ha rappresentato un momento di sintesi di questa evoluzione. Il crescente numero e la qualità dei progetti candidati hanno confermato la maturità raggiunta dal comparto, sempre più orientato a performance misurabili, innovazione di processo e integrazione lungo la supply chain. Il focus tematico sull'internazionalizzazione – sintetizzato nel titolo "La logistica oltre i nostri confini" – ha posto al centro il ruolo della filiera logistica italiana nei mercati globali, evidenziando la necessità di confrontarsi con modelli esteri, assetti normativi comparati e nuovi paradigmi di gestione.

In questo contesto si inseriscono anche le iniziative di carattere giuslavoristico e contrattuale. Tra queste, il progetto LIGAL (Laboratorio di Innovazione Giuslavoristica negli Appalti della Logistica), sviluppato con ADAPT Servizi, mira a promuovere modelli di appalto genuini, sostenibili sotto il profilo economico e coerenti con l'evoluzione tecnologica del settore. Parallelamente, l'introduzione del Cruscotto Informativo per la Gestione dei Contratti di Appalto nella Logistica (CIGAL), insieme agli interventi su reverse charge e normativa pallet, ha rafforzato la trasparenza e la compliance nei rapporti tra operatori privati.

Il settore della logistica, che occupa oltre 1,4 milioni di

addetti e genera circa il 9% del PIL nazionale, si conferma così un'infrastruttura industriale strategica per la competitività del Paese, non solo in termini operativi ma anche di valore della conoscenza, standardizzazione e governance.

Sul piano associativo, il 12 dicembre 2025 l'Assemblea generale di Assologistica ha eletto Paolo Guidi nuovo Presidente. Manager con oltre vent'anni di esperienza nella supply chain internazionale e attuale Amministratore Delegato di CMA CGM Italy, Guidi subentra a Umberto Ruggerone dopo due mandati, raccogliendo il testimone in una fase cruciale per il settore. La nuova presidenza si pone l'obiettivo di rafforzare il ruolo della logistica come industria di servizio avanzata a supporto della committenza e dei mercati, puntando su innovazione, sostenibilità e integrazione sistemica.

L'assetto di governance è stato completato con la nomina di un articolato team di vicepresidenti, espressione delle principali anime del comparto: logistica ferroviaria e intermodale, logistica internazionale, terminal portuali, interporti, distribuzione alimentare e infrastrutture nodali. Una composizione che riflette la crescente complessità delle catene logistiche e la necessità di una visione coordinata tra trasporto, magazzinaggio, real estate logistico e portualità.

Nel corso dell'assemblea è intervenuto anche il Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi, che ha sottolineato l'urgenza di definire regole certe per gli investimenti futuri, con particolare attenzione allo sviluppo delle piattaforme digitali e alla cybersecurity, elementi ormai imprescindibili per la resilienza delle supply chain.

Sul fronte normativo, uno dei risultati più rilevanti dell'anno è l'approvazione definitiva della nuova disciplina sull'interscambio dei pallet, inserita nel disegno di legge semplificazioni. La riforma introduce per la prima volta in Italia un quadro regolatorio organico per la gestione dei pallet EPAL, superando una storica area grigia che generava inefficienze operative, contenziosi e distorsioni di mercato. In assenza di regole certe, le trattenute unilaterali avevano prodotto danni economici stimati in circa 700 milioni di euro annui.

Con oltre 400 milioni di pallet circolanti e un valore potenziale di 4,4 miliardi di euro, la nuova normativa rappresenta un vero cambio di paradigma: viene riconosciuto il diritto alla restituzione del pallet conforme o, in alternativa, al relativo controvalore economico tramite buoni rappresentativi. L'impatto atteso è significativo:

riduzione del fabbisogno di reintegro annuo stimata intorno al 30% e risparmi potenziali superiori a 70 milioni di euro, oltre a benefici ambientali legati al riutilizzo, al riciclo e alla riduzione del consumo di materie prime.

Il completamento delle Linee Guida operative, elaborate congiuntamente dalle associazioni di filiera, consentirà una rapida e uniforme applicazione della legge, rafforzando i "sistemi pallet" e migliorando le relazioni commerciali tra produttori, distributori e operatori logistici.

Nel complesso, il 2025 segna per Assologistica e per l'intero comparto un punto di avanzamento strutturale: una logistica sempre più regolata, industriale, internazionale e sostenibile, chiamata a svolgere un ruolo centrale nello sviluppo economico e nella competitività del sistema Paese.

M.D.C.

**VERONA INTERPORTO
QUADRANTE
EUROPA**

**La "città delle merci"
più grande d'Italia**





CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

BLUE TO BLUE

Uniti verso il
FUTURO

20 YEARS
STAZIONE
MARITTIMA
— TERMINAL NAPOLI SpA —



Porto di Napoli
Vivi la storia, vivi le arti, vivi la vita

nel cuore della città e del Golfo di Napoli,
il tuo accesso alle bellezze ed alle emozioni dell'Italia



@terminalnapolispa [in](#) [f](#) [yt](#) [d](#) | [@napoli_crociere](#)



Polo Formare, progetti pilota per connettere territori e filiere produttive

Nel 2025 Polo Formare ha rafforzato il proprio ruolo di piattaforma di competenze e progettazione per l'economia del mare, portando avanti un insieme articolato di iniziative che spaziano dalla formazione manageriale alla cooperazione internazionale. La costruzione di reti tra i cluster marittimi del Mediterraneo, l'investimento sulle competenze manageriali e tecniche e l'avvio di progetti pilota capaci di connettere territori, filiere produttive e innovazione rappresentano solo una parte delle attività sviluppate nel corso dell'anno. Un percorso che, come spiega il CEO Fabrizio Monticelli, ha consentito di consolidare risultati concreti nel 2025 e di impostare le basi strategiche per le progettualità del 2026: «Abbiamo dato continuità a progetti strategici già avviati, rafforzando il nostro posizionamento come soggetto capace di costruire sistemi di competenze e di accompagnare i cluster e le imprese dell'economia del mare nei processi di innovazione».

Uno dei pilastri della vostra azione è CALLMEBLUE. Qual è la finalità del progetto?

CALLMEBLUE, Cluster Alliance Med Blue, nasce con l'obiettivo di integrare i principali cluster marittimi della spon-

da nord e sud del Mediterraneo. L'idea è costruire un sistema di networking basato sulle priorità dei diversi Paesi, lavorando su quattro filiere chiave: shipping, shipbuilding, porti, acquacoltura e pesca. Il tema centrale è stato l'allineamento del livello di maturità dei cluster, supportando quelli meno avanzati per colmare i gap e renderli più proattivi rispetto alle politiche di sviluppo della blue economy. Il premio ricevuto recentemente a Tunisi come miglior progetto europeo sui cluster marittimi, assegnato dalla Commissione europea, è stato un riconoscimento importante. Non solo per Polo Formare, ma per l'intero partenariato. Ha confermato che lavorare su cooperazione strategica e integrazione euro-mediterranea è la strada giusta.

Quali sono i prossimi passi di CALLMEBLUE?

La prospettiva è avviare progetti di innovazione attraverso strumenti di open innovation: challenge lanciate da grandi aziende del settore dell'economia del mare che attivino startup, PMI e grandi player dell'intero bacino euro-mediterraneo. Per fare questo è fondamentale anche il sistema delle competenze, in particolare la figura del cluster manager, che deve avere solide capacità di project management e una visione coerente con le strategie della blue economy. Per noi è stata quindi una priorità mettere

insieme competenze dai vari paesi e costruire una road-map che in questo momento ci consentirà di traghettare i prossimi passi concreti.

Da dove partirete?

Partendo dalla matrice territori-aziende-prodotto abbiamo pensato ad un primo progetto pilota che riguarda il settore del corallo, eccellenza mediterranea che trova a Torre del Greco la sua capitale mondiale. È un prodotto che incarna tradizione, internazionalizzazione e artigianato di qualità e che può diventare un driver di sviluppo territoriale. L'approccio adottato è quello di unire innovazione e tradizione. Il turismo esperienziale, lo storytelling digitale, la valorizzazione delle indicazioni geografiche protette sono tutti elementi chiave. Il riconoscimento IGP per il corallo e il cammeo di Torre del Greco rappresenta un segno distintivo di un'intera filiera che abbraccia tutto il Mediterraneo e apre la strada a un modello replicabile anche su altri prodotti e territori.

Sul fronte delle competenze, il Master Executive in Shipping Management è un altro tassello centrale dell'azione di Polo Formare...

Quest'anno abbiamo consolidato questo progetto formativo con un'edizione che ha coinvolto 26 partecipanti, provenienti sia dalle aziende associate sia da giovani interessati ad avvicinarsi al mondo dello shipping. Il valore aggiunto è l'approccio olistico: il settore soffre ancora di una visione a silos, mentre oggi serve una comprensione trasversale delle dinamiche aziendali e di contesto, comprese quelle geopolitiche. L'idea di fondo è comprendere come le diverse funzioni – HR, commerciale, operations – possano lavorare in modo integrato. Dove c'è cooperazione c'è comprensione, e la comprensione nasce dalla conoscenza. Questo rende le aziende più strutturate e più capaci di crescere.

Già pronta la prossima edizione del Master?

Sì, abbiamo chiuso le iscrizioni con tre mesi di anticipo. È un segnale chiaro che il progetto ha centrato l'obiettivo. Crediamo che anche la prossima edizione rafforzerà il networking tra i partecipanti e contribuirà alla crescita di competenze strategiche per le imprese.

Un altro ambito è quello dei nuovi lavori...

Il mondo cambia rapidamente e le figure professionali devono evolvere. L'epoca delle transizioni impone un forte aggiornamento delle competenze, sia nello shipping sia nella portualità. Con Mare Lab, il centro sperimentale per



Da sx Lidia Rossi, Fabrizio Monticelli, Elisa Van Engelenhoven e Valentina di Carantonio

lo sviluppo delle competenze dell'economia del mare, stiamo supportando le aziende in questo percorso. Nel 2026 ci aspettiamo risultati concreti nella definizione delle nuove professionalità.

Infine, i progetti europei: su cosa state lavorando?

Il nostro posizionamento europeo ci porta a essere coinvolti in progettualità su temi come l'eolico offshore e la formazione con strumenti innovativi, dalla realtà virtuale alla realtà aumentata. Mettiamo insieme ricerca, education e imprese, perché il nostro obiettivo resta quello di costruire sistemi formativi e di competenze. È così che immaginiamo il futuro dell'economia del mare».



Guarda il video relativo all'articolo



**STUDIO
LEGALE**
LUCIANO ABBATE

Avvocato Luciano Abbate
Via Armando Diaz, 8 - 80134 Napoli

+39 081 5511740

+39 081 5519849

luciano@studiolegaleabbate.net

luciano@studiolegaleabbate.net

UNIPORT in crescita per rispondere alle esigenze della portualità italiana

L'inaugurazione di una nuova sede nel cuore di Roma, accanto a Palazzo Barberini, conferma la fase cruciale che ha vissuto UNIPORT in questo 2025. Il ruolo dell'associazione si è consolidato sia in termini di adesioni sia di interlocuzione con la politica, confrontandosi quotidianamente con un contesto economico segnato da incertezze pervasive. La risposta alle sfide future passerà da un ulteriore affinamento della propria strategia di rappresentanza e da una riorganizzazione interna che guarda alle esigenze della portualità italiana nel suo complesso.

«La crescita degli iscritti e soprattutto una presenza più capillare negli scali della penisola, fa di Uniport un termometro delle condizioni del settore» conferma il presidente Pasquale Legora De Feo, a PORTO&interporto, a margine dell'Assemblea dell'associazione. «Que-

sto ci permette di essere più incisivi nel confronto con la controparte politica e nell'interlocuzione con le altre realtà rappresentative del comparto, con cui auspico lo sviluppo di positive sinergie sui principali dossier che ci aspettano».

Nel frattempo, Uniport si adegua e risponde all'ingresso di nuovi soci votati al settore passeggeri e crociere istituendo un'apposita commissione che si affiancherà a quelle già esistenti dedicate a "normativa" e "relazioni industriali".

«L'idea è quella di rispondere alla volontà espressa dal ministro Santanchè di istituire tavoli tecnici specifici per lo sviluppo del turismo» spiega De Feo che sottolinea l'altro grande impegno di Uniport rispetto all'Ue: «Bruxelles influenza sempre di più le attività portuali con le sue decisioni strategiche: sarà sempre più necessaria una presenza ed un'azione diretta per seguire sia le fasi di costituzione delle nuove normative sia quelle di recepimento nel nostro ordinamento. Il nostro obiettivo è muoverci su un nuovo binario per meglio rispondere alle sollecitazioni di un mercato che a breve determinerà una serie di aggiustamenti per il Mediterraneo e, di conseguenza, per i nostri porti».

Per quanto riguarda il merito dei singoli temi fanno fede i lavori dell'Assemblea nazionale di UNIPORT introdotti dalla relazione del presidente Legora secondo cui se il 2025 ha mostrato segnali di "tenuta" nei traffici marittimi, pur in un contesto geopolitico complesso, sul piano della governance restano però aperte diverse questioni, "come la mancata istituzione del fondo per l'incentivazione al pensionamento dei lavoratori portuali e la nuova imposta regionale campana sulle concessioni demaniali dell'AdSP".

Nello specifico è stata chiamata l'attenzione sugli adempimenti legati alla cybersicurezza e al monitoraggio degli ingressi nell'UE dei cittadini extracomunitari, sottolineando che la tecnologia "deve semplificare, non complicare"



Pasquale Legora De Feo

e ribadendo la necessità di evitare duplicazioni tra normative. Legora ha inoltre evidenziato la preoccupazione per il costo dell'energia, tra i più elevati nell'Unione europea, con impatti sulla competitività dei porti e del trasporto marittimo. Al centro della relazione il progetto di riforma della governance portuale e l'ipotesi della Porti d'Italia SpA, su cui è stato espresso un "giudizio positivo sull'obiettivo di maggiore coordinamento nazionale", ma segnalato anche la mancanza di un confronto istituzionale con gli operatori economici. In particolare, è emersa la necessità di evitare che una riforma a costo zero comporti aumenti di canoni e tasse portuali, garantendo che il nuovo soggetto operi senza introdurre ulteriori livelli di complessità e rafforzando la chiarezza dei ruoli tra MIT e ART per prevenire sovrapposizioni.

Sul tema dei dragaggi, il presidente di Uniport ha osservato che il testo in circolazione "non introduce una vera semplificazione", richiamando l'urgenza di superare l'attuale classificazione dei materiali da dragaggio come rifiuti. Allo stesso tempo ha proposto un maggiore coinvolgimento delle imprese nella governance portuale, riportando le rappresentanze economiche, in particolare i terminalisti, al centro dei processi decisionali nazionali e delle Autorità di Sistema Portuale, con poteri di voto su programmazione infrastrutturale, costi, livelli di servizio e regolazione.

In attesa della riforma, l'associazione indica tre interventi immediati: la revisione della normativa che consente alle Regioni di tassare i canoni di concessione per evitare squilibri competitivi tra porti; l'attivazione del Fondo per il pensionamento anticipato dei lavoratori portuali, atteso da quattro anni e cruciale per favorire il ricambio generazionale; e la gestione equilibrata del tema delle retribuzioni nel periodo ferie, "con l'auspicio che tutte le parti agiscano con responsabilità per salvaguardare il modello di relazioni industriali e il ruolo del CCNL".

Sulla dimensione europea, Legora ha ribadito la richiesta di una revisione del sistema ETS, definendolo "una sovrattassa europea che penalizza i porti UE rispetto a quelli extra-UE e disincentiva il trasporto marittimo rispetto alla strada. Bene gli ultimi segnali di ripensamento palesati da Bruxelles".

Riguardo alla capacità portuale, all'intermodalità e alle infrastrutture strategiche, ha sottolineato che la competitività nel Mediterraneo "si gioca sull'efficienza logistica complessiva e sull'integrazione intermodale" evidenziando l'importanza del coordinamento nella progettazione e realizzazione dei collegamenti infrastrutturali (strade, ferrovie, interporti, produzione territoriale e ZES/ZLS).



"In un sistema in cui le scelte autonome delle singole AdSP hanno prodotto differenze competitive e dispersione di risorse, è indispensabile una regia nazionale forte, capace di garantire equità, efficienza e crescita. UNIPORT è pronta a dare il proprio contributo con spirito costruttivo, competenza e responsabilità", ha concluso Legora.

Ai lavori è intervenuto il ministro Musumeci che ha ricordato il valore strategico della riforma portuale «per l'economia del mare e per la competitività del nostro Paese in un Mediterraneo in cui anche gli altri Paesi che vi si affacciano da qualche anno si stanno organizzando per essere sempre più competitivi, con particolare riferimento ai Paesi nord africani e a quelli medio-orientali. Le imprese del settore marittimo rappresentano un anello essenziale della logistica e sono certo troveranno ampio ascolto prima della formalizzazione del testo definitivo della riforma. Dobbiamo recuperare rapidamente il terreno perduto per reggere una competizione sempre più incalzante».

Il Vice Ministro delle Infrastrutture e Trasporti Edoardo Rixi ha ribadito le ragioni a sostegno di una nuova organizzazione della governance portuale. «Dobbiamo ristrutturare il nostro sistema portuale anche definendo un sistema unico per le autorizzazioni dei dragaggi con tempi certi per la rea-

lizzazione delle opere».

Al centro dell'attenzione anche il tema della security, «fondamentale anche alla luce dell'attuale contesto internazionale. Il Governo sta facendo profonde riflessioni per riuscire a incrementare la sicurezza delle nostre rotte. Negli ultimi anni i governi cinesi hanno investito ingenti capitali in diverse realtà portuali nel mondo; molto anche sta facendo l'India. Questo richiede una strategia comune di azione che integri le strutture portuali con quelle ferroviarie e stradali. E' necessario creare omogeneità di servizi tra un porto e l'altro, passando da un concetto di centralità geografica dell'Italia a una centralità logistica e concentrando le azioni delle AdSP su alcuni obiettivi strategici per assicurare la crescita».



Guarda il video relativo
all'articolo



#MovingTradeTogether

Costruiamo insieme il futuro delle imprese di spedizioni internazionali, dal 1946

Gli spedizionieri internazionali sono partner strategici per l'internazionalizzazione delle imprese e solution provider in grado di sviluppare modelli innovativi di supply chain - green, efficienti e resilienti - con il supporto delle tecnologie più evolute. Ogni giorno, con professionalità e competenza, organizzano il trasporto delle merci per mare, terra e cielo, generando un fatturato di 15 miliardi l'anno - il 20% del fatturato italiano dell'intero settore logistico - dando lavoro a circa 50.000 addetti.

Fedespedi è dal 1946 l'unica organizzazione imprenditoriale in Italia che rappresenta e tutela gli interessi delle imprese di spedizioni internazionali (sono associate oltre il 90% del totale delle aziende del settore operanti in Italia).

La sua missione è rappresentare la categoria presso istituzioni e stakeholder e promuovere quotidianamente la crescita delle sue imprese, con servizi di qualità in tutti i settori di interesse aziendale.

Presente oggi sul territorio nazionale con oltre trenta associazioni territoriali, Fedespedi aderisce a Confetra, CLECAT e FIATA rispettivamente a livello nazionale, europeo e mondiale.

Fanno parte di Fedespedi: Anama (Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree), Antep (Associazione Nazionale Terminalisti Portuali) e Fisi (Federazione Italiana Spedizionieri Industriali).

Associazioni affiliate:



FEDESPEDI aderisce a:



www.fedespedi.it - www.linkedin.com/company/fedespedi

OMLOG

SUPPLY CHAIN SOLUTIONS

Supply Chain
Management,
Supplier Customer
Procurement Retail
Manufacture Logistic
Product Distribution
Inventory

- Servizio dedicato e altamente personalizzato
 - Organizzazione dell'intera supply chain
 - Gestione completa dello Store Installation
 - Personale coordinato sul posto
- info@omlog.com



Sicilia Orientale, recuperare il ritardo con porti moderni

Bilancio di fine anno e prospettive future per il sistema portuale della Sicilia orientale. Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, Francesco Di Sarcina, traccia un quadro articolato delle attività svolte nel 2025 e delle sfide che attendono l'ente nel 2026, tra rafforzamento organizzativo, investimenti infrastrutturali, crescita del traffico container, sviluppo dell'eolico offshore e nuove opportunità per il comparto crocieristico.

Come è andato il 2025?

È stato un anno importante. Al netto della naturale tendenza di ciascuno a valorizzare il proprio operato, ritengo che nel nostro sistema portuale siano state realizzate attività di rilievo che hanno rafforzato la centralità della Sicilia orientale nel panorama nazionale. Partivamo da una condizione di marginalità infrastrutturale e operativa, che stiamo progressivamente superando attraverso interventi su più livelli: potenziamento delle infrastrutture, riorganizzazione degli spazi, regolazione dei processi e attrazione di nuovi interessi dello shipping.

Uno dei temi ricorrenti è il rafforzamento della strut-

tura dell'Autorità. In che modo siete intervenuti?

Quando sono arrivato l'Autorità gestiva due porti, Augusta e Catania, con circa 30 persone. Oggi gestiamo quattro porti e contiamo 75 unità, con una pianta organica approvata che arriverà a regime a circa 85 addetti. Abbiamo finalmente dato riconoscibilità alla struttura, definendo ruoli, funzioni e sedi operative. Oggi l'AdSP è presente sul territorio con due sedi principali e con nuove sedi in via di attivazione a Pozzallo e Siracusa. Questo rafforzamento organizzativo era un prerequisito indispensabile per governare in modo efficace un sistema portuale articolato.

L'ampliamento del perimetro dell'AdSP ha cambiato l'approccio alla gestione del territorio?

Absolutamente sì. Con l'ingresso di Pozzallo e Siracusa governiamo di fatto l'intero sistema portuale della Sicilia sud-orientale. Questo consente una visione organica delle politiche portuali, pur nella consapevolezza che ogni porto ha peculiarità e problematiche specifiche. L'approccio deve essere strutturato anche nei porti di minori dimensioni, perché le tipologie di criticità – imprese portuali, lavoro, infrastrutture – sono le stesse, cambia solo la scala.

Sul fronte degli investimenti infrastrutturali, quali sono gli interventi più rilevanti?

Stiamo completando tutte le opere finanziate dal PNRR nei tempi previsti, insieme ad altri interventi strategici, in particolare sul porto di Augusta. Qui è in fase di ultimazione un nuovo terminal multipurpose da circa 120 mila metri quadrati, che sarà operativo entro febbraio 2026. È un'opera rilevante, pari a circa un terzo dell'intera superficie portuale di Augusta, recuperata grazie a un finanziamento comunitario integrato con risorse dell'Autorità.

Augusta è anche al centro delle strategie sull'eolico offshore. Che ruolo avrà lo scalo?

Il porto di Augusta, insieme a Taranto, è stato individuato come porto prioritario a livello nazionale per la realizzazione delle piattaforme eoliche offshore galleggianti. Questo comporta una riorganizzazione degli spazi portuali e lo spostamento del terminal container, ma soprattutto apre una prospettiva industriale nuova e coerente con le politiche di transizione energetica.

A proposito di container, i dati mostrano una crescita significativa...

Nel 2025 chiuderemo con circa 70 mila Teu ad Augusta, a cui si aggiungono quasi 10 mila Teu a Pozzallo. Considerando che l'intera Sicilia non supera i 100 mila Teu complessivi, è evidente che il nostro sistema intercetta la gran parte del traffico container regionale. Registriamo un incremento di circa il 35% rispetto all'anno precedente e le prospettive per il 2026 sono ulteriormente positive, con l'obiettivo dichiarato dal terminalista di superare i 100 mila Teu. Oggi Augusta è diventato il porto di backup naturale per Malta. Le navi, in caso di necessità, lo scalo per l'efficienza dei servizi, le tariffe competitive e l'adeguatezza dei fondali. Un anno e mezzo fa il traffico container era pari a zero, oggi parliamo di decine di migliaia di Teu. Questo dimostra che il sistema funziona.

Quali sono gli sviluppi infrastrutturali previsti per sostenere questa crescita?

Stiamo lavorando al completamento del terminal container di Augusta con l'allungamento della banchina fino a 625 metri, un piazzale retrostante di circa 250 mila metri quadrati e fondali fino a 15-16 metri. Con queste dotazioni la Sicilia potrà ricevere direttamente navi portacontainer di linea, riducendo la dipendenza dai porti del Nord. A questo si aggiungono il collegamento autostradale già esistente e quello ferroviario in fase di realizzazione.

Catania ha recentemente approvato il nuovo Piano regolatore portuale. Che significato ha questo risultato?

«Dopo 47 anni Catania ha finalmente un nuovo Piano regolatore portuale, approvato in soli dieci mesi. È la dimostrazione che, anche con l'attuale quadro normativo,



Francesco Di Sarcina

è possibile raggiungere risultati concreti se si lavora sul dialogo con le istituzioni e gli stakeholder. Ora stiamo avviando il percorso per il nuovo Piano di Augusta, con le procedure di Valutazione ambientale strategica già in corso.

Sul piano dei servizi, quali innovazioni sono state introdotte nei porti del sistema?

Abbiamo avviato i progetti di cold ironing su Catania e Augusta, digitalizzato i processi con l'introduzione del PCS e realizzato nuove infrastrutture di servizio. Ad Augusta inaugureremo a gennaio il nuovo Posto di controllo frontaliero, che la Commissione europea ha definito tra i migliori d'Italia per standard e innovazione. Stiamo col-

mando un gap infrastrutturale e funzionale che durava da oltre quarant'anni.

Un capitolo importante riguarda le crociere. Quali sono le prospettive per la Sicilia orientale?

Il potenziale è ancora in gran parte inespresso. A Catania siamo passati da 160 mila a quasi 300 mila passeggeri, una crescita significativa. A questo si aggiungono Siracusa e Pozzallo, che iniziano ad affacciarsi al mercato crocieristico. L'obiettivo è sviluppare un sistema integrato, evitando la concorrenza interna tra porti e puntando su un'offerta complementare. Siracusa, in particolare, avrà una nuova stazione marittima in costruzione, con banchine adeguate a navi di dimensioni compatibili con la delicatezza del contesto urbano.

Che ruolo giocano i collegamenti con il territorio, a partire dall'aeroporto di Catania?

Il rapporto con l'aeroporto di Catania è strategico, soprattutto per il comparto crocieristico e per i grandi yacht. Il nuovo Piano regolatore portuale è stato pensato anche per attrarre la grande nautica, che necessita di un aeroporto internazionale nelle immediate vicinanze. Sul cargo, invece, i mondi restano separati, mentre sulle crociere il dialogo è continuo, perché il modello door to door rende essenziale la prossimità aeroportuale.

E per quanto riguarda le Zone economiche speciali?

Con l'istituzione della ZES unica il rapporto è diventato più amministrativo e meno territoriale rispetto al passato. È una fase di assestamento che va superata, recuperando una maggiore capacità di progettazione condivisa. È una sfida che riguarda tutti.

In conclusione, quale visione guiderà il sistema portuale della Sicilia orientale nei prossimi anni?

L'obiettivo è recuperare il ritardo accumulato in decenni e rendere i nostri porti infrastrutture moderne, integrate con il territorio e capaci di competere nel Mediterraneo. I risultati ottenuti dimostrano che la strada intrapresa è quella giusta, ma il lavoro da fare è ancora significativo.



Guarda il video relativo all'articolo



Gioia Tauro hub sempre più centrale del transhipment mediterraneo



Paolo Piacenza

Risultati record, un piano di investimenti che guarda a lungo termine e una visione strategica orientata a sostenibilità, lavoro e sviluppo infrastrutturale. Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, Paolo Piacenza, traccia con Porto e Interporto un bilancio dell'andamento del porto di Gioia Tauro e delle prospettive del sistema portuale calabrese, confermando il ruolo dello scalo come hub di riferimento del transhipment nel Mediterraneo e illustrando le priorità che guideranno l'azione dell'AdSP nei prossimi anni.

Quali sono i risultati che segnano il 2025 di Gioia Tauro?

L'anno si chiuderà con un dato storico: supereremo per la prima volta la soglia dei quattro milioni di contenitori movimentati, con una crescita che si attesta intorno al 13% rispetto al 2024. È la conferma della centralità dello scalo come punto di riferimento del transhipment nazionale nel Mediterraneo e della sua capacità di essere resiliente anche di fronte alle crisi globali e alle complessità normative che interessano il settore, come l'ETS.

In che modo questi risultati influenzano le scelte per i prossimi anni?

L'obiettivo è consolidare e rafforzare questa crescita. Per farlo puntiamo su investimenti infrastrutturali mirati, sui dragaggi e sulla realizzazione del cold ironing. Gioia Tauro è oggi il primo porto a livello nazionale per investimenti finanziati in questo ambito, con circa 70 milioni di euro che consentiranno l'elettificazione di circa un chilometro e mezzo di banchina su un totale di 3,4 chilometri. È un appuntamento storico che non possiamo mancare.

Il cold ironing rappresenta uno degli assi portanti delle politiche di sostenibilità. Che ruolo avrà per Gioia Tauro?

La normativa europea prevede che entro il 2029 la gran parte delle navi sopra le 5.000 tonnellate sia alimentata da energia elettrica da terra durante la sosta in porto. Per uno scalo come Gioia Tauro, che accoglie regolarmente le grandi navi di linea e i cosiddetti giganti del mare, questo è un passaggio fondamentale. I lavori sono già in corso: il primo appalto, da circa 28 milioni di euro, è stato avviato e, gra-

zie agli ulteriori finanziamenti, arriveremo entro il 2026 ad avere circa 1,5 chilometri di banchina elettrificata. Questo consentirà una riduzione significativa delle emissioni e un miglioramento concreto della qualità ambientale del porto e del territorio.

Accanto alle opere infrastrutturali, quali sono le priorità sul piano della governance e della pianificazione?

Un passaggio fondamentale riguarda la predisposizione del Documento di Programmazione Strategica di Sistema, il DPSS. Oggi ne siamo ancora privi ed è una lacuna che intendiamo colmare. Da gennaio avvieremo una serie di interlocuzioni con stakeholder ed enti locali, per condividere gli elaborati che definiranno le linee di sviluppo della nostra portualità nel medio-lungo periodo.

Quali iniziative state portando avanti in tema di lavoro?

Siamo pienamente impegnati per la costituzione dell'Agenzia del lavoro portuale, che consentirà l'occupazione di un bacino compreso tra 130 e 170 persone. Si tratterà di una risorsa fondamentale per gestire i picchi di lavoro nei terminal container, auto e transhipment e per sostenere lo sviluppo delle attività ancillari, dall'intermodalità ai traffici ferroviari.

Quale approccio sarà seguito per gli altri scali del sistema?

La Calabria vive una tipicità a livello portuale: sotto un'unica Autorità di Sistema insistono porti affacciati su due mari, lo Ionio e il Tirreno. Questo richiede approcci differen-

ziati. Ciò che stiamo sviluppando per Gioia Tauro non è automaticamente replicabile su Palmi, Vibo Marina, Crotone o Corigliano. Tuttavia, anche questi scali meritano politiche di sviluppo mirate, capaci di valorizzare traffici commerciali, passeggeri e attività compatibili con le specificità dei territori».

Qual è, in questo quadro, la visione di medio-lungo?

Gioia Tauro resta il fulcro del sistema. Puntiamo ad assicurare la sua continua crescita in termini di volumi e di leadership internazionale, rafforzando al contempo sostenibilità ambientale, automazione, digitalizzazione e connessioni logistiche. L'obiettivo è fare del porto e dell'intero sistema portuale calabrese una piattaforma logistica moderna e

competitiva, in grado di generare valore per i territori e per il sistema Paese.



Guarda il video relativo all'articolo



Venezia e Chioggia al centro della nuova logistica adriatica



Matteo Gasparato

garantisca certezza operativa agli operatori. Una riforma che dovrà anche estendere la competenza dell'Autorità di Sistema ai terminal d'altura e alle infrastrutture energetiche offshore, per costruire un vero sistema portuale integrato.

Accanto all'accessibilità dal mare, l'altra grande direttrice di sviluppo indicata dall'AdSP è l'intermodalità. Il porto moderno non vive solo di fondali e banchine, ma di connessioni ferroviarie, stradali, energetiche e digitali. È in questa prospettiva che si inseriscono la nuova piastra ferroviaria portuale, candidata al finanziamento CEF, e il nuovo ponte ferroviario, con un investimento complessivo di oltre 28 milioni di euro, destinati a incrementare la quota modale su ferro e a bypassare il nodo di Mestre. Un passaggio essenziale per ridurre l'impatto ambientale del traffico su gomma e rendere il porto sempre più competitivo sui corridoi europei TEN-T.

Si affiancano a queste opere anche gli interventi su Via dell'Elettricità e sul Nodo della Chimica, che rafforzeranno la sicurezza e l'efficienza dei collegamenti fra Porto Marghera e la viabilità nazionale. In parallelo procede il grande processo di recupero e valorizzazione delle aree portuali e industriali dismesse. Emblema di questa stagione è il progetto Montesyndial: un moderno terminal container con una potenzialità superiore al milione di TEU annui, capace di riportare stabilmente Venezia nel circuito dei traffici di media scala. Il primo stralcio funzionale da 189 milioni di euro entrerà in esercizio entro il 2026. Non solo un'opera portuale, ma un vero progetto di rigenerazione urbana e industriale, fondato su sostenibilità, intermodalità e nuova occupazione qualificata.

Un ruolo sempre più centrale è svolto anche dalla Zona Logistica Semplificata del Porto di Venezia e Rodigino, che si sta affermando come strumento concreto di attrazione degli investimenti. Nel solo 2025 sono state rilasciate 20 Autorizzazioni Uniche per un valore complessivo di 260 milioni di euro, con tempi medi di istruttoria di appena 81 giorni. Numeri che testimoniano l'efficacia della semplificazione amministrativa come leva di politica industriale.

Tra crescita dei traffici, potenziamento dell'accessibilità nautica, rilancio dell'intermodalità e rigenerazione delle aree portuali, il sistema Venezia-Chioggia sta vivendo una fase di profonda trasformazione. Una trasformazione che, come ha ricordato il Presidente AdSP MAS, trova un potente valore nel ritorno del porto "a casa", nel cuore istituzionale della città, nuovamente al centro, per quanto di competenza, dell'agenda istituzionale della città e della Regione Veneto.

I primi undici mesi del 2025 consegnano un quadro complessivamente positivo per il sistema portuale di Venezia e Chioggia. Tra gennaio e novembre sono state movimentate circa 23 milioni di tonnellate di merci, con un incremento di oltre 560mila tonnellate rispetto allo stesso periodo del 2024. Trainante è lo scalo veneziano, che con circa 22,8 milioni di tonnellate registra una crescita del 3,4%, pari a 750mila tonnellate in più. Ancora più marcato, in termini percentuali, il risultato di Chioggia, che raggiunge quasi 800mila tonnellate con un +7,8%.

A sostenere l'andamento sono soprattutto le rinfuse e il traffico containerizzato. I cereali a Venezia crescono del 44,5%, mentre i minerali, cementi e calci superano i 2,1 milioni di tonnellate con un incremento del 24%. Positivi anche i container, con 487.397 TEU movimentati e un +11,4%, oltre 50mila TEU in più rispetto al 2024. Stabile invece il traffico Ro/Ro, che sfiora i 2 milioni di tonnellate. Più articolato il quadro dei traffici ferroviari: nel periodo gennaio-novembre si attestano su 1,97 milioni di tonnellate, in lieve flessione (-2,78%), per effetto soprattutto del rallentamento della filiera chimica. Tengono, in controtendenza, i traffici petroliferi

e Ro/Ro. Un dato che conferma la solidità complessiva del sistema, ma al tempo stesso richiama l'urgenza di rafforzare l'intermodalità come leva strutturale di sviluppo.

È su queste basi che si innesta la visione strategica delineata dal presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, Matteo Gasparato, alla guida dell'Ente da poco più di due mesi; una visione che trova il suo fondamento nel rapporto millenario tra Venezia e il suo porto. Un legame storico, ambientale e culturale che ha costruito l'identità stessa della città, dalla potenza mercantile della Serenissima fino alla complessa trasformazione novecentesca con l'industrializzazione di Porto Marghera. Un rapporto che nel tempo si è spezzato e poi lentamente ricucito, fino alla fase attuale, nella quale la portualità è tornata a essere una componente centrale dello sviluppo economico della laguna, del Veneto e del Nordest.

Oggi, infatti, il tema non è più se porto e città debbano convivere, ma come rendere questa convivenza sostenibile, sicura e competitiva. In questo senso, l'accessibilità nautica rappresenta l'asse portante dell'intera strategia. Le opere commissariali in corso e in fase di valutazione ambientale

costituiscono la risposta concreta e immediata alle esigenze operative degli scali, in attesa della soluzione strutturale rappresentata dal futuro terminal fuori laguna. Il nuovo sito per la messa a dimora dei sedimenti a sud dell'Isola delle Tresse, con un investimento di 82 milioni di euro, garantirà per almeno 15 anni la continuità dei dragaggi e quindi la sicurezza della navigazione. A questo si aggiungono gli interventi sul canale di accesso alla Stazione Marittima, sul canale Malamocco-Marghera e il progetto del Terminal Canale Nord, destinato ad accogliere navi da crociera fino a 300 metri.

L'accessibilità nautica non è però una somma di singole opere: è un sistema che oggi deve misurarsi con una condizione nuova, quella imposta dall'entrata in funzione del MoSE e delle conche di navigazione di Malamocco e Chioggia. Venezia e Chioggia diventano a tutti gli effetti "porti regolati", con finestre temporali di accesso legate alle maree e alle chiusure delle bocche di porto. Da qui la necessità, sottolineata dal Presidente Gasparato, di un profondo adeguamento normativo, affinché la nuova legge di riforma della portualità riconosca formalmente questa specificità e

Nuovi corridoi e investimenti: la visione di Consalvo per l'Adriatico



Marco Consalvo

Un modello portuale da valorizzare, le prospettive legate ai nuovi corridoi internazionali, la modernizzazione e il pieno utilizzo delle risorse disponibili delineano l'agenda del nuovo presidente dell'AdSP del Mare Adriatico Orientale, Marco Consalvo. Ultimo, in ordine di tempo, ad essere investito dal MIT alla guida di un sistema portuale strategico per l'economia italiana ha tracciato con Porto e Interporto, a margine dell'Assemblea di Assoporti, le linee guida di un mandato che si colloca nel solco della continuità, ma con una forte attenzione alle sfide future.

«Con la mia nomina ringrazio il ministro, il vicepresidente del Consiglio Matteo Salvini, e il presidente della Regione Massimiliano Fedriga per aver indicato il mio nome», ha affermato Consalvo, sottolineando lo stretto legame con il territorio: «vivo da dieci anni a Trieste e conosco il rapporto estremamente forte, anche storico, tra la città e il suo porto».

Al centro della visione del nuovo presidente il modello svi-

luppato negli anni dai porti di Trieste e Monfalcone, fondato sulla valorizzazione della posizione geografica e su una spiccata vocazione internazionale.

«Trieste e Monfalcone godono di una posizione di grande rilevanza come snodo infrastrutturale per connettere il Mediterraneo con l'Europa centrale e l'Europa dell'Est, testimoniato dalla forte vocazione intermodale. Nel tempo è stato costruito un network via treno che collega questi scali a dieci Paesi, con oltre 40 nodi logistici serviti e circa 1.100 treni all'anno, pari a circa 200 treni a settimana».

Consalvo ha anche evidenziando come con «il 52% delle merci che escono dai porti di Trieste e Monfalcone che viaggiano su ferro» il sistema portuale dell'Adriatico Orientale va considerato a tutti gli effetti come piattaforma logistica al servizio dei mercati europei.

Lo sguardo, di conseguenza, è rivolto anche alle grandi dinamiche geopolitiche e infrastrutturali in evoluzione, per meglio cogliere le occasioni.

«Le prospettive che abbiamo davanti, e che riguardano tutto il sistema portuale italiano, guardano con grande attenzione alla potenziale IMEC e ai corridoi che si possono aprire da questo tipo di iniziative», ha osservato il presidente, sottolineando la necessità di «essere pronti per queste sfide». In questo scenario, il porto di Trieste, grazie alla sua posizione geografica e alla profondità dei fondali, «è ben attrezzato e ha compiuto un percorso importante negli anni».

Tra gli obiettivi prioritari del mandato, Consalvo ha indicato la capacità di tradurre in cantieri e risultati concreti le risorse disponibili. «La priorità è mettere a terra tutti i finanziamenti, soprattutto quelli del PNRR, ma anche quelli derivanti da altre fonti, per modernizzare il più possibile i due porti», ha continuato, ribadendo la centralità degli investimenti per rafforzare competitività, efficienza e sostenibilità.

La nomina di Consalvo, ingegnere classe 1967 con una lunga esperienza nei settori aeroportuale, industriale e logistico, si inserisce in una fase in cui il Friuli Venezia Giulia sta consolidando il proprio ruolo negli assetti economici europei. Alla guida di Trieste Airport dal 2015, il nuovo

presidente ha maturato un profilo manageriale orientato allo sviluppo intermodale, all'innovazione e alla transizione ecologica, elementi che ora intende trasferire anche al sistema portuale.

«Trieste è un hub strategico per il nostro Paese e per l'Europa», ha sottolineato, indicando come priorità «imprimere un'accelerazione ai dossier in corso». Un percorso che, come ha concluso, sarà condiviso «con la comunità portuale, i lavoratori e tutte le istituzioni, con l'obiettivo di rafforzare il ruolo internazionale dei porti di Trieste e Monfalcone e generare benefici concreti per il sistema e per il territorio».



Guarda il video relativo all'articolo



spediporto.com



*Dal cuore della FoodValley,
con il nostro nuovo terminal ferroviario offriamo alle aziende anche i servizi logistici di:*

- Movimentazione container, semirimorchi gruabili e semirimorchi non gruabili
- Deposito container in un'ampia area di stoccaggio sicura
- Gestione integrata magazzini
- Area doganale per operazioni di sdoganamento, magazzini doganali e temporanei
- Trasporto multimodale su ferro e gomma, con risparmio sui costi di trasporto
- Tecnologia avanzata per ottimizzare le operazioni e sostenere la transizione verso trasporto ferroviario più sostenibile



www.cepimspa.it



Napoli, priorità completamento delle opere finanziate dal PNRR

Il 2026 si profila come un passaggio cruciale per il sistema portuale campano. A delinearne la centralità è il presidente Eliseo Cuccaro, che individua nel completamento delle opere finanziate dal PNRR la priorità assoluta dell'agenda istituzionale. «Il 2026 sarà un anno importantissimo per Napoli, per l'AdSP e per tutta la Campania. Dobbiamo assolutamente completare tutti i lavori iniziati con i fondi del PNRR», spiega Cuccaro, sottolineando la necessità di rispettare le scadenze fissate al 30 giugno e l'impegno a utilizzare integralmente le risorse aggiuntive assegnate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per rispettare i tempi previsti.



Eliseo Cuccaro

Accanto alla conclusione dei cantieri, l'ente di sistema guarda a un orizzonte più ampio, che proietta Napoli al centro di eventi e trasformazioni di portata internazionale. «C'è una grande sfida da affrontare. Dobbiamo essere tutti uniti per creare le condizioni affinché nel 2027 si celebri al meglio l'appuntamento dell'America's Cup», evidenzia il

presidente, richiamando anche gli interventi in corso nell'area di Bagnoli, dove è stato già avviato simbolicamente il superamento di infrastrutture obsolete, come il vecchio pontile, per restituire spazi e funzioni al territorio.

Per il resto la visione strategica delineata da Cuccaro in una serie di interventi pubblici punta per il prossimo quadriennio a rafforzare il ruolo dell'AdSP come nodo logistico integrato, capace di connettere efficacemente i porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia con la rete ferroviaria nazionale e con i principali assi autostradali tirrenici. L'obiettivo è migliorare l'efficienza della logistica retroportuale e posizionare il sistema

campano come piattaforma in-out nel Mediterraneo, in grado di rispondere alle esigenze dei traffici internazionali. In questo quadro, competitività e sostenibilità vengono considerate leve complementari: investimenti in intermodalità, infrastrutture più efficienti e soluzioni a basso impatto ambientale saranno i fattori capaci di attrarre operatori e nuovi

flussi.

Sul fronte tecnologico, l'Autorità guarda all'innovazione come strumento di supporto alla gestione di processi complessi. L'introduzione di tecnologie avanzate, come i modelli di digital twin, è vista come un mezzo per integrare dati, uomini e macchine nella pianificazione e nel monitoraggio delle attività portuali. Parallelamente, l'attenzione ai nuovi carburanti green si traduce nell'impegno a favorire la realizzazione di infrastrutture dedicate al loro utilizzo, tema particolarmente rilevante per porti inseriti in contesti urbani densi come quelli campani.

Un ulteriore asse dell'azione dell'AdSP riguarda il rapporto con le comunità locali. «Gestire scali collocati nel cuore delle città impone un modello di dialogo strutturato e continuo con cittadini, associazioni e istituzioni, per coniugare sviluppo e qualità della vita», ribadisce Cuccaro che indica la strada di incontri periodici, piattaforme di confronto e progetti di riqualificazione urbana come «strumenti per rafforzare l'integrazione porto-città e rendere gli scali un asset condiviso».

In questo percorso si inserisce anche un approccio prudente all'intelligenza artificiale: riconosciuta come utile per l'analisi dei dati e il supporto alle decisioni, viene considerata «complementare, e non sostitutiva, delle competenze umane che restano centrali nella governance e nelle operazioni portuali».



Guarda il video relativo all'articolo



ADY GAM editori srl

CRinternational

Via Guantai Nuovi, 11 - 80133 Napoli
Tel: +39 081.668488 - Fax: +39 081.665963
<https://www.cambiasorisso.com/cr-international>



Cerimonia di investitura dell'Ordine Nazionale al Merito di Malta

L'Amministratore Delegato del Gruppo Grimaldi ha ricevuto la prestigiosa onorificenza in riconoscimento del suo costante e qualificato contributo allo sviluppo dello shipping e dei traffici marittimi a supporto dell'economia nazionale maltese.

In data 13 dicembre, in coincidenza con le celebrazioni ufficiali della Festa della Repubblica di Malta, l'Amministratore Delegato del Gruppo Grimaldi, Emanuele Grimaldi, è stato insignito del titolo di Membro Onorario dell'Ordine Nazionale al Merito di Malta. La cerimonia di investitura si è svolta nella solenne cornice della Sala del Gran Consiglio all'interno del Palazzo Presidenziale di La Valletta, alla presenza delle più alte cariche istituzionali del Paese. L'Ordine Nazionale al Merito rappresenta la massima onorificenza maltese ed è conferito a personalità che si sono distinte in ambiti di rilevanza strategica per lo Stato. Le nomine sono ufficialmente attribuite dal Presidente della Repubblica di Malta, S.E. Myriam Spiteri Debono, su proposta formale del Primo Ministro, l'On. Dr. Robert Abela.

Mentre i cittadini maltesi possono essere ammessi come membri effettivi dell'Ordine, la qualifica di membro onorario è riservata a cittadini stranieri che abbiano fornito un contributo eccezionale alla promozione delle relazioni internazionali di Malta o che abbiano acquisito la stima e la riconoscenza del popolo delle Isole Maltesi attraverso servizi di particolare rilevanza. In tale contesto, la figura di Emanuele Grimaldi incarna pienamente i requisiti e lo spirito dell'onorificenza.

Nel suo ruolo di Amministratore Delegato del Gruppo Grimaldi – e, a partire dal 2022, anche in qualità di Presidente della International Chamber of Shipping (ICS), la principale organizzazione mondiale degli armatori – Emanuele Grimaldi ha operato con continuità, visione strategica e profonda competenza tecnica per il potenziamento dei collegamenti



Emanuele Grimaldi e la Presidente di Malta, H. E. Myriam Spiteri Debono

marittimi da e verso Malta. Il suo impegno ha contribuito in maniera significativa al consolidamento delle catene logistiche, alla resilienza dei traffici marittimi e alla competitività del sistema portuale maltese, elementi essenziali per un'economia insulare fortemente dipendente dal commercio via mare. Tale azione si è ulteriormente rafforzata attraverso i numerosi incarichi istituzionali ricoperti nel corso degli anni, tra cui la Presidenza della European Community Shipowners' Associations (2001–2003) e quella di Confitarma (2013–2017), ruoli che gli hanno consentito di incidere sulle politiche marittime a livello europeo e internazionale.

A testimonianza del suo profondo legame con il cluster marittimo maltese, Emanuele Grimaldi figura inoltre tra i fondatori della Malta International Shipowners' Association (MISA), di cui ricopre la carica di Vicepresidente sin dalla sua costituzione. L'importanza di questo contributo istituzionale e industriale è riflessa nel prestigio e nelle dimensioni del registro navale maltese, che oggi si posiziona come il

primo in Europa per numero di unità iscritte, confermandosi tra i più rilevanti al mondo in termini di stazza e attrattività.

Da oltre cinquant'anni il Gruppo Grimaldi rappresenta uno degli attori cardine dell'industria marittima a Malta. Anche nei contesti più critici – quali la pandemia globale da Covid-19 e i recenti anni caratterizzati da instabilità geopolitica, tensioni sulle supply chain e pressioni inflazionistiche – il Gruppo ha mantenuto un approccio industriale orientato alla continuità operativa e agli investimenti di lungo periodo. In particolare, ha proseguito il rinnovamento della flotta con l'introduzione di navi tecnologicamente avanzate, ad alta efficienza energetica e a ridotto impatto ambientale, oltre al potenziamento dei servizi di linea.

Nel commentare il riconoscimento, Emanuele Grimaldi ha dichiarato: "Sono profondamente onorato di ricevere questa onorificenza. Malta occupa un ruolo centrale nella storia, nel presente e nelle prospettive future del Gruppo Grimaldi: non solo come hub marittimo strategico nel cuore del Mediterraneo, ma anche come partner storico nel nostro percorso di crescita, innovazione e sostenibilità. Desidero ringraziare S.E. la Presidente della Repubblica, Myriam Spiteri Debono, l'Onorevole Primo Ministro, Dr. Robert Abela, e l'intero Governo maltese per aver riconosciuto il valore strategico dello shipping, dei porti e della logistica marittima, nonché il loro ruolo determinante nei programmi di ripresa economica nazionale. Le nostre navi, i nostri porti e i nostri lavoratori non si sono mai fermati, dimostrando come il commercio marittimo sia un'infrastruttura essenziale per affrontare periodi di straordinaria difficoltà e incertezza. Un sentito ringraziamento va infine all'intera comunità portuale maltese per l'impegno e la professionalità dimostrati, insieme ai nostri marittimi, nel fronteggiare sfide senza precedenti".

Il Gruppo Grimaldi garantisce servizi marittimi regolari, affidabili ed efficienti che collegano Malta ai principali scali portuali italiani, tra cui Genova, Livorno, Catania e Salerno,

con un focus particolare sul trasporto di veicoli, mezzi commerciali, unità industriali e altre merci rotabili. Attraverso complesse operazioni di trasbordo, tali collegamenti diretti vengono ulteriormente integrati in una rete globale che consente di raggiungere tutte le aree geografiche in cui il Gruppo opera, offrendo alle imprese locali accesso a mercati internazionali e sostenendo in modo strutturale gli scambi commerciali e lo sviluppo economico del Paese.

La presenza del Gruppo Grimaldi a Malta si articola in un ecosistema di società specializzate che coprono l'intera filiera dello shipping. Tra queste figurano Malta Motorways of the Seas Ltd, società controllata con sede a La Valletta e presieduta da Emanuele Grimaldi, attiva nella proprietà navale; Malta Shipbrokers International Ltd, dedicata alle attività di brokeraggio e consulenza marittima; e Grimaldi Marine Partners Ltd, responsabile della gestione degli equipaggi.

Dal 2006 Malta Motorways of the Seas collabora inoltre con il MCAST – Maritime Institute, offrendo supporto concreto alla formazione dei cadetti maltesi attraverso programmi di addestramento e imbarchi sia sulle proprie navi sia su altre unità della flotta Grimaldi. A ciò si aggiunge un recente Memorandum of Agreement sottoscritto con MaritimeMT, uno dei principali enti di formazione marittima del Paese, volto a rafforzare ulteriormente il ruolo di Malta quale hub marittimo di eccellenza e a favorire l'ingresso delle nuove generazioni nelle professioni del mare.

In prospettiva, Malta Motorways of the Seas sta ampliando ulteriormente la propria presenza locale mediante la costituzione di una società dedicata alla gestione ISM (International Safety Management), l'inserimento di professionisti maltesi qualificati e il rafforzamento dei servizi di logistica portuale e crew management, consolidando così un impegno di lungo periodo a favore dello sviluppo sostenibile e competitivo del settore marittimo maltese.

Photo Credit – DOI – Omar Camilleri

Caronte & Tourist: 60 anni di navigazione e innovazione

Dall'intuizione pionieristica del 1965 alla flotta green del 2025: la storia di un Gruppo che ha fatto della connessione tra terre e persone la propria missione

Sessant'anni di navigazione andata e ritorno nello Stretto di Messina e oltre. Sessant'anni in cui Caronte & Tourist ha trasformato un'intuizione imprenditoriale in una delle più importanti realtà armatoriali del Sud Italia. Una storia che affonda le radici nel 1965 e che oggi, nel 2025, investe nella transizione ecologica del Mediterraneo con una flotta all'avanguardia.

Le origini: due famiglie, una visione comune

Tutto inizia il 19 giugno 1965, quando la nave Marina di Scilla della società Caronte, guidata dalla famiglia Matacena, inaugura il primo traghettamento privato nello Stretto di Messina sulla linea Messina-Reggio Calabria. È un momento storico: per la prima volta un'iniziativa privata risponde al bisogno di connettere la Sicilia al continente con collegamenti frequenti e affidabili. Tre anni dopo, nel 1968, nasce una seconda realtà imprenditoriale. La Tourist Ferry Boat, di proprietà della famiglia Franza, traccia una rotta parallela tra Messina e Villa San Giovanni. Per oltre tre decenni le due società operano come competitor, perfezionando l'arte del traghettamento. Ma all'alba del nuovo millennio, la lungimiranza delle due famiglie traccia una nuova rotta: nel 2001 una joint venture dà vita alla linea di cabotaggio Messina-Salerno, nell'ambito rivoluzionario delle Autostrade del Mare.

È il preludio della fusione che nel 2003 cambia per sempre lo scenario del trasporto marittimo nello Stretto. Nasce Caronte & Tourist, soggetto unico proiettato all'innovazione e alla visione manageriale ma che mantiene l'attenzione originaria verso persone e territori.

La crescita e i numeri del successo

Oggi C&T è un Gruppo con un fatturato di 247 milioni di

euro. La flotta conta 29 navi, la massima parte delle quali progettate per coniugare comfort, sicurezza e sostenibilità ambientale. I numeri parlano chiaro: 6,5 milioni di passeggeri trasportati ogni anno, 2,3 milioni di veicoli, 700mila mezzi commerciali. Dietro questi dati, oltre 1.200 professionisti che garantiscono un servizio di qualità 365 giorni l'anno.

Lo Stretto di Messina rimane il cuore pulsante con oltre 120 collegamenti giornalieri tra Messina e Villa San Giovanni. L'orizzonte si è però ampliato, in primis attraverso l'acquisizione di Siremar (avvenuta nel 2016) nella società Caronte & Tourist Isole Minori che garantisce i collegamenti verso quindici isole siciliane – dei comparti Eolie, Ustica, Pantelleria, Egadi e Pelagie – e in Sardegna dove la compagnia Maddalena Lines assicura il servizio tra La Maddalena e Palau.

Il 2025 e la rivoluzione green

L'anno del sessantesimo anniversario ha segnato traguardi significativi nel percorso di decarbonizzazione della flotta. A febbraio è entrata in servizio la Pietro Mondello nello Stretto di Messina, terza nave green del gruppo che prosegue un cammino iniziato molto tempo fa.

“Abbiamo sempre sentito il dovere di affrontare le sfide della transizione ecologica in prima linea”, riflette l'Amministratore Delegato Lorenzo Matacena, ispiratore e sostenitore delle politiche ambientali del Gruppo. “La decarbonizzazione è un percorso lungo e impegnativo, che richiede investimenti e dedizione costanti. Per noi ha rappresentato anche un obiettivo strategico: il modello che abbiamo abbracciato sta producendo i risultati che oggi cominciamo a toccare con mano.”

Fu Lorenzo Matacena il promotore del progetto Elio, che

portò nel 2018 alla realizzazione della prima nave passeggeri del Mediterraneo capace di navigare a gasolio e gas naturale liquefatto. Un percorso proseguito con la Nerea del 2023, prima unità hybrid in servizio verso le isole minori siciliane e definita una pietra miliare per la modernizzazione dello shipping in Italia (Premio Shippax 2025).

“L'introduzione della Pietro Mondello segna un'altra tappa fondamentale per la riduzione dell'impronta carbonica dei trasporti marittimi nello Stretto”, dichiara Matacena.

La nave, costruita in Turchia presso i cantieri Sefine su progetto dello studio norvegese LMG Marin, incorpora la tecnologia dual fuel e un sistema di batterie con capacità di 2034 kWh che consente la navigazione in modalità completamente elettrica e il cold ironing durante le soste in banchina.

Una delle svolte più significative del 2025 riguarda l'adozione sistematica di combustibili alternativi.

“Tutte le navi dual fuel hanno operato utilizzando Gas Naturale Liquefatto e Bio LNG, combustibile ricavato dalla decomposizione di rifiuti organici. L'azienda ha inoltre avviato la sperimentazione del biodiesel HVO, contribuendo alla definizione delle prime linee guida nazionali per l'utilizzo del biodiesel nel trasporto marittimo. Grazie all'impiego di questi carburanti alternativi, nel 2025 abbiamo ridotto le nostre



Lorenzo Matacena

emissioni dirette di CO2 del 17,5%, una riduzione pari a circa 6.700 tonnellate”, sottolinea Matacena.

Le sfide del Green Deal

Gli ultimi anni hanno posto il settore marittimo di fronte a sfide normative senza precedenti. Dal 2024 lo shipping è pienamente destinatario della direttiva ETS, che impone l'acquisto di quote per ogni tonnellata di CO2 emessa. Dal primo gennaio 2025 è entrato in vigore il regolamento FuelEU Maritime, pensato per accelerare l'adozione di carburanti rinnovabili.

“È fondamentale che una parte delle risorse oggi drenate dalle aziende attraverso l'ETS e FuelEU ritorni agli operatori più determinati a investire nella decarbonizzazione - afferma Matacena - L'utilizzo mirato di questi fondi è una soluzione che l'intero settore dello shipping attende con urgenza.”

Responsabilità sociale e futuro

Dai primi traghettamenti del 1965 alla flotta green del 2025, Caronte & Tourist ha saputo evolversi mantenendo salda la propria identità: essere collegamento sicuro tra terre e mare, tra tradizione e innovazione. Sessant'anni dopo quella prima traversata della Marina di Scilla, l'azienda continua a navigare verso ciò che conta, consapevole che il mare non è solo una via di trasporto, ma il custode di storie e tradizioni da preservare e trasmettere alle generazioni future.

Bilancio 2025 ampiamente positivo per Terminal Napoli

«Il 2025 è stato un anno molto importante per il settore crocieristico e per Napoli: raggiungeremo un nuovo record, superando i 2 milioni di passeggeri e aumentando sia le toccate nave sia i flussi complessivi». **Tomaso Cognolato**, amministratore delegato e direttore generale di Terminal Napoli, traccia un bilancio ampiamente positivo, sottolineando la progressiva evoluzione dello scalo: «Non più solo tappa di transito ma hub di sbarco e imbarco. Lo dimostrano i due approdi full turn around di Princess, con 4mila passeggeri movimentati in entrata e in uscita: è la dimostrazione delle capacità operative della stazione marittima, inserita in un contesto urbano unico al mondo».

Possiamo parlare di un anno di svolta?

Il lavoro da svolgere è ancora lungo ma direi di sì. L'esercizio si chiude con numeri record che certificano la piena ripresa post-pandemia, una rinnovata attrattività turistica della città e, al tempo stesso, il consolidamento strutturale del nostro scalo nel panorama crocieristico mediterraneo. Non si tratta solo di una crescita quantitativa, ma anche qualitativa. Il mercato riconosce la capacità operativa del terminal e l'idoneità delle sue infrastrutture a gestire flussi complessi in un contesto urbano unico, dove il passeggero che arriva via mare si trova immediatamente a contatto con il cuore storico della città. Un risultato che pone basi solide per le prospettive di crescita già delineate per il 2026.

Su quali punti sarà imperniata la programmazione futura?

Napoli si è affermata come meta imprescindibile nelle rotazioni mediterranee. Dopo la pandemia, il successo turistico della città è cresciuto ulteriormente e nei prossimi anni ci attendono

importanti occasioni di marketing territoriale, a partire dalla Coppa America del 2027, che sta già generando interesse anche dal punto della domanda di crociere. In questo contesto va analizzata con puntualità l'evoluzione della flotta, con una distinzione sempre più marcata tra navi mass market e navi di fascia lusso. Queste ultime sono comunque navi di una certa dimensione - parliamo pur sempre di unità fino a 250 metri - con un migliaio di passeggeri a bordo i cui servizi a cinque stelle richiedono un'assistenza e infrastrutture dedicate. Un altro fattore chiave è la crescita dell'aeroporto di Capodichino, con i collegamenti diretti verso gli Stati Uniti per esempio, che rappresenta un ulteriore volano per il turismo regionale.

Dunque, su quali tematiche lavorare nei prossimi anni?

La parola chiave è programmazione. Il settore crocieristico pianifica con due o tre anni di anticipo e oggi sappiamo già cosa accadrà nel 2027 e in buona parte nel 2028. Questo consente alla città di prepararsi, evitando di subire i flussi e lavorando insieme agli operatori per organizzare l'offerta turistica, suggerire itinerari alternativi e ridurre la pressione sulla viabilità, anche pedonale. È fondamentale chiudere i progetti avviati con il PNRR e garantire uno sviluppo infrastrutturale coerente, sia in ambito portuale sia urbano, puntando su mobilità, decoro urbano e servizi per i visitatori.

A che punto è il progetto di allungamento della banchina della stazione marittima?

Il progetto è stato inserito nella bozza di Piano regolatore portuale dell'AdSP ed è ora nell'iter di approvazione, con le osservazioni richieste dal ministero. Parallelamente stiamo procedendo con nuove simulazioni, coinvolgendo direttamente i comandanti delle compagnie, per affinare le dimensioni e i requisiti tecnico-nautici. È un passaggio fondamentale per definire con precisione il progetto sotto l'aspetto operativo e arrivare poi alla gara e all'avvio dei lavori.

Avete valutato anche soluzioni alterna-

tive, come l'uso di strutture flottanti?

Stiamo sondando anche questa ipotesi, senza escludere nulla a priori. Le dimensioni delle navi e le forze in gioco, in particolare l'effetto del vento su superfici molto ampie, impongono però valutazioni estremamente accurate sulla sicurezza. Esistono esperienze in altri contesti, come ai Caraibi, ma ogni soluzione va verificata nel dettaglio.

Sulla fruibilità della Stazione Marittima?

Abbiamo completamente rivisto la distribuzione dei flussi passeggeri. Oggi il passeggero lascia il bagaglio all'ingresso e accede alla stazione marittima in un ambiente climatizzato, con servizi, negozi e bar, per poi raggiungere le sale check-in e l'imbarco. Inoltre, in collaborazione con la Regione Campania, una sala è stata dedicata all'artigianato regionale, ricreando un'atmosfera della Napoli dei primi del '900 e valorizzando le eccellenze locali.

Un aspetto della sfida per integrare attivamente il terminal nella vita cittadina...

E' un impegno costante. Stiamo lavorando per rendere la stazione più fruibile anche per i cittadini, con interventi sugli accessi e sull'aspetto esterno. Serve però un lavoro culturale condiviso con il Comune per favorire l'utilizzo delle infrastrutture esistenti, come i sottopassi, e rafforzare la permeabilità porto-città. Il porto non è solo il Beverello: è la prima industria della regione e un nodo di interscambio fondamentale.

Sul fronte del cold ironing, a che punto siamo?

I lavori per l'elettificazione delle tre banchine della Stazione Marittima stanno entrando nella fase operativa, grazie ai fondi PNRR e di Coesione. La vera sfida è garantire una quantità di energia sufficiente: per alimentare tre navi da crociera servono circa 40 megawatt, un fabbisogno enorme, pari a metà di quello cittadino. Entro metà 2026 l'infrastruttura sarà pronta. Resta il tema della disponibilità complessiva di potenza, una criticità comune a molti porti.

Queste difficoltà potreb-

bero pesare negativamente sulla sfida della sostenibilità?

È un tema centrale. Il cold ironing è importante, ma non basta. Ancora più strategica è la possibilità di offrire rifornimenti di combustibili alternativi come Gnl, bio-Gnl o metanolo. Oggi molte navi sono costrette a pianificare gli itinerari in base ai porti dove possono fare bunkeraggio. Se Napoli potesse offrire un ventaglio di due o tre carburanti alternativi, sarebbe un elemento di forte attrattività.

Si sta già lavorando su ipotesi concrete?

Sì, soprattutto sul Gnl. Nel porto di Napoli è già possibile il rifornimento di biodiesel via bettolina e stiamo avanzando sulle autorizzazioni necessarie per altri combustibili, con il coinvolgimento di Vigili del fuoco e Capitaneria. Sarebbero auspicabili tempi più rapidi, ma la direzione è tracciata.

Quali prospettive per il porto di Napoli per il 2026?

Faccio i miei auguri al nuovo presidente dell'Autorità di sistema portuale, Eliseo Cuccaro, e saluto con favore la conferma del segretario generale, che garantisce continuità ai progetti avviati. Le prospettive, dal mio punto di vista, sono molto positive: ora la sfida da vincere è riuscire a mettere a terra tutti gli interventi condivisi e portarli a compimento.



Guarda il video relativo all'articolo





INTERPORTO CAMPANO

connect your business <<



INTERMODALITÀ

SERVIZI

REAL ESTATE

ZES

2.000.000
metri quadrati
di superficie

500.000
metri quadrati
di magazzini

150
aziende
presenti

200.000
metri quadrati
di area intermodale

interportocampano.it

LA PIATTAFORMA LOGISTICA
CONNESSA CON I PRINCIPALI
HUB MONDIALI
dove gli scambi diventano nuove
opportunità di business



carontetourist.it



Da sessant'anni andata e ritorno.

Negli ultimi sessant'anni è cambiato il modo di attraversare il mare
ma non i motivi che ci spingono a viaggiare.

Abbiamo navigato insieme, per miglia e miglia, trasportando
pensieri e beni, sorrisi e impegni, ricordi e abbracci.

Per questo oggi celebriamo un traguardo che è di tutti:
sessant'anni di andata e ritorno, al servizio delle vostre storie.

Grazie di cuore, per ogni viaggio, di ieri e di domani.

Per mare, verso ciò che conta.

GRUPPO CARONTE & TOURIST



Per mare, verso ciò che conta

60°
1965
2025

Spediporto rafforza l'internazionalizzazione tra ZLS e nuovi mercati

Il 2025 è stato un altro anno di grande attività per Spediporto che, proprio negli ultimi mesi, ha ulteriormente rafforzato la propria vocazione internazionale, anche con lo scopo di sostenere i progetti legati alla Zona Logistica Semplificata Porto e Interporto di Genova e il rilancio della presenza sul territorio della manifattura.

Uno strumento, quello della ZLS, che rappresenta una straordinaria leva per lo sviluppo di Genova e una nuova chiave di lettura per la categoria degli spedizionieri che si sta evolvendo e deve puntare a un futuro fatto di nuovi orizzonti e anche di nuovi mercati da esplorare.

In questo senso vanno inquadrati le molte missioni che Spediporto ha compiuto nel 2025, in particolare nei paesi del Sud Est Asiatico e, proprio recentemente, nella Penisola arabica.

“Ci confrontiamo da tempo – spiega il Direttore Generale Giampaolo Botta – con realtà che, negli ultimi anni, sono cresciute in maniera esponenziale, grazie alla lungimiranza in fatto di soluzioni legislative, normative e commerciali e che oggi sono tra i paesi più interessanti da conoscere”.

Botta fa anche alcuni esempi pratici, figli proprio della recente esperienza in Arabia Saudita: la Jebel Ali Free Zone (JAFZA) nel 2024 ha generato un valore commerciale di 190 bilioni di dollari ed ospita qualcosa come 11000 aziende. Per la SAIF Zone, invece, c'è stato, sempre nel 2024, un boom di aziende insediate: +700 che diventano 1600 contando anche la Zona Franca di Hamriyah.

“Questi viaggi – prosegue Botta – servono sicuramente a imparare dalle esperienze altrui ma anche e soprattutto a far conoscere meglio Genova, il suo porto, l'aeroporto con tutte le opportunità che la ZLS e la Zona Franca Doganale possono offrire. Abbiamo obiettivi importanti e tra questi c'è anche quello di creare una vera e propria unità d'intenti tra pubblico e privato. Solo con questo tipo di collaborazione, che metta a sistema le prerogative delle istituzioni e la volontà imprenditoriale dei privati, si può pensare di creare a Genova quel contesto ideale per lo sviluppo dei traffici e degli investimenti internazionali”.

ZLS Porto e Retroporto di Genova che, oltre ai riconoscimenti internazionali ottenuti, può apprendere da modelli

importanti, ovvero quelli di realtà dove l'introduzione di una Free Trade Zone ha rappresentato una risorsa fondamentale per lo sviluppo. Come Barcellona dove, come ricorda il Direttore Generale Spediporto, “la ZAL ha generato un valore aggiunto lordo per la Catalogna di 4,213 miliardi di euro; una regione in cui, secondo i dati del Governo, nel 2024 sono arrivati investimenti esteri per oltre un miliardo di euro; di questi il 37% riguardano la manifattura e il 27% il settore tecnologico”.

Botta definisce, dunque, ZLS e ZFD “due autentici jolly a disposizione di Genova. Sono carte che la Spagna, già da 15 anni, tiene nel suo mazzo e che le consentono oggi di essere tra le blue economy del Mediterraneo la più vincente, avendo saputo trasformare le proprie attività ed avendo creato opportunità legate alla manifattura e all'industria; Genova, grazie a questi strumenti, può diventare come la ZAL di Barcellona”.

Internazionalizzazione, dunque si può inserire tra le parole d'ordine di Spediporto in vista del 2026 mentre l'anno si è chiuso proprio nel segno di questo tema così importante, con il convegno, dagli ottimi riscontri in termini di attenzione mediatica e di seguito, “Take opportunities navigating trade tensions”. Un evento che ha offerto un'importante parterre di relatori (i Vice Ministri Valentini e Rixi, il Presidente di Regione Liguria Bucci, la Sindaca di Genova Salis e molti esponenti del mondo imprenditoriale nazionale e del Sud Est Asiatico), e che ha ribadito, come sottolinea sempre Botta “l'opportunità, anzi la necessità per Genova di aprirsi verso economie che hanno la possibilità di investire e che hanno come obiettivo quello di far crescere la loro presenza in Europa”.

Spediporto si conferma, dunque, attore protagonista della logistica nazionale e internazionale e, in questo senso, Botta ritiene indispensabile mantenere solido il filo rosso che lega lo sviluppo del territorio e le prerogative del porto più importante d'Italia, ossia quello di Genova. Il Direttore Generale sottolinea nuovamente, tra le esigenze principali, quella relativa ai servizi alla merce: “Sono indispensabili per far crescere i dati e immaginiamo cosa potrebbe accadere se, come auspichiamo grazie alla ZLS e alla ZFD, i traffici aumentassero esponenzialmente: non è possibile, ad esem-



Giampaolo Botta

pio, che nel porto di Genova sia in funzione un solo scanner”.

Altro nodo cruciale per Spediporto è quello legato alle infrastrutture che, spiega ancora Botta, “sono indispensabili per attirare nuovi investitori e per riportare la manifattura a Genova”.

Il complesso lavoro svolto in questi mesi ha anche la finalità di promuovere il cargo aereo e le opportunità offerte dal Cristoforo Colombo, lo scalo genovese dove, da ormai più di un anno e mezzo, la Società Consortile GOAS, costituita proprio da Spediporto, opera gestendo i magazzini.

“Negli ultimi mesi – è l'analisi di Botta – abbiamo ottenuto significativi risultati in termini di interesse e anche di operatività. Un gigante come Lufthansa è finalmente tornata a lavorare su Genova, mentre la strategica colloca-

zione nello scacchiere del nord ovest e la posizione sinergica con il porto stanno suscitando le attenzioni di operatori internazionali di primaria importanza. E non è un caso che molti dei contatti che abbiamo avviato con i paesi del RCEP siano proprio legati a questa prospettiva”.

Il Direttore Generale di Spediporto sottolinea anche come “l'aeroporto di Genova rappresenti un plus per lo sviluppo della città e della regione che è stato, finora, quasi abbandonato a se stesso, senza prospettive. Come GOAS vogliamo sfruttare la crescita del cargo aereo in Italia (molto forte, secondo i recenti dati Fedespedit, nel 2024 con un +15%, più contenuta nei primi 9 mesi del 2025, con poco meno dell'1% in più), consapevoli dell'importanza che lo scalo potrà rappresentare per l'economia del territorio”.



Guarda il video relativo all'articolo



De Nigris & Partners

Studio Legale

Salerno



STUDIO LEGALE DE NIGRIS & PARTNERS fornisce alle imprese che operano a livello italiano ed europeo, in ambito portuale ma non solo, un'assistenza legale adeguata alle esigenze di un mercato sempre più globale. Lo studio opera su tutto il territorio nazionale italiano, direttamente e con l'ausilio di avvocati collegati, nei settori del diritto civile, del diritto della navigazione, del diritto societario e commerciale, del lavoro d'impresa e della responsabilità in genere.

Avv. Orazio De Nigris - Patrocinante in cassazione

Corso Vittorio Emanuele, P.ta Barracano, 6 - 84123 - Salerno

Tel. +39 089234376 - info@studiolegaledenigris.it - www.studiolegaledenigris



SHIPPING MEDITERRANEAN SEALOG SRL

- Shipping agency
- Stevedores
- Clearance
- Warehousing
- Industrial transport

SERVIAMO IN PORTO

Efficienza a terra
per chi arriva dal mare



ACCIARO



SHIPPING MEDITERRANEAN SEALOG SRL

SERVIRE IL MEDITERRANEO

Head Office-Administration +39 079 562 3079 | +39 079 562 3093 | info@smslog.it
Terminal Porto Torres, Italy - Molo Asi | +39 079 516 074



CARGOMAR

International Freight Forwarders



**NAPOLI
MILANO
CASERTA**



TRASPORTI E SPEDIZIONI NAZIONALI ED INTERNAZIONALI

veloci per passione



I NOSTRI UFFICI

Napoli Head Office: Via Provinciale Botteghe di Portici, 242 - 80147 NAPOLI - Tel. +39 081 5846569 +39 081 7593295

Milano: Via Cassanese, 224 - Palazzo Caravaggio 20090 Segrate (MI) - Tel. +39 02 2137042 +39 02 2138851

Caserta: Zona Ind.le ASI Sud Via Luciano Lama, 81025 Marcianise (CE) - Tel: +39 0823 1833740 Mob: +39 320 9647741

cargomar.it

sales@cargomar.it

CargomarNapoli: [f](#) [in](#) [ig](#)



Sud Italia strategico nella rete marittima del Gruppo Tarros

Il Customer Day del Gruppo Tarros di qualche mese fa dedicato ai clienti del Sud Italia ha rappresentato un momento di confronto diretto con il mercato e un'occasione per fare il punto sulle strategie operative del gruppo nel Mediterraneo. L'iniziativa ha consentito di approfondire l'evoluzione dei traffici, il ruolo degli scali del Mezzogiorno e le prospettive di sviluppo dei servizi marittimi in un contesto logistico in rapido cambiamento.

Nel corso dell'incontro, Danilo Ricci, Direttore Generale del Gruppo Tarros, e Maria Valentina de Bernardi, Chief Commercial Officer, hanno illustrato a Porto e Interporto le linee guida che orientano l'azione del gruppo, richiamando l'importanza di un presidio stabile sul territorio, della qualità del servizio e della continuità dei collegamenti marittimi come fattori competitivi per la clientela del Sud Italia.

«Siamo arrivati a Napoli quarant'anni fa perché era ed è un mercato importante. Siamo un'azienda italiana e, da italiani, dobbiamo servire il territorio nazionale offrendo ai clienti la migliore copertura possibile lungo il Tirreno», ha spiegato Ricci, ricordando come l'evoluzione da agenzia a struttura diretta abbia rafforzato nel tempo il legame con il territorio. «Abbiamo fatto questo percorso con gradualità, mantenendo sempre un forte rapporto umano e operativo con Napoli e con il Sud Italia».

Un presidio che nel tempo si è consolidato anche in risposta ai profondi cambiamenti del tessuto produttivo. «Sono cambiate le merci, sono cambiati i clienti, ma i volu-



Danilo Ricci



Valentina de Bernardi

mi che movimentiamo su Napoli e Salerno restano per noi essenziali, soprattutto in quanto local carrier regionale», ha sottolineato Ricci. «Un cliente può caricare a Milano, a Bari o a Salerno, ma per noi è fondamentale garantire una rete coerente e affidabile».

Nel quadro operativo, il porto di Salerno riveste un ruolo centrale nella strategia del gruppo. «Salerno è una piattaforma logistica fondamentale, in particolare per l'agroalimentare», ha evidenziato il Direttore Generale. «Garantiamo transit time molto rapidi dai porti del Mediterraneo orientale, dall'Egitto e dalla Turchia, con servizi diretti che consentono di portare merce fresca e sensibile sul mercato in tempi competitivi».

Ricci ha ricordato come l'attuale configurazione dei

traffici veda una prevalenza dell'import rispetto all'export, «un'evoluzione coerente con le dinamiche economiche attuali», e come l'efficienza dei servizi rappresenti un elemento distintivo. «Il primo porto italiano per l'import dalla Turchia meridionale è Salerno, e questo ci consente di offrire collegamenti rapidi e affidabili».

Accanto alla qualità del servizio, il tema della sostenibilità è stato indicato come sempre più centrale nel dialogo con i clienti. «Molti grandi caricatori ci chiedono calcoli pun-

tuali sulle emissioni di CO2», ha spiegato Ricci. «Abbiamo condotto studi che dimostrano come il trasporto marittimo containerizzato consenta di ridurre le emissioni anche di oltre la metà rispetto ad altre modalità. È un tema che diventerà sempre più stringente anche per effetto delle normative europee».

Dal punto di vista commerciale, Maria Valentina de Bernardi ha ribadito l'importanza di una strategia flessibile, capace di adattarsi alle esigenze del mercato. «Siamo consapevoli che è il mercato a guidare le scelte», ha affermato, richiamando l'attenzione sulla necessità di mantenere servizi stabili ma pronti a evolversi. In questo contesto si inseriscono anche nuovi collegamenti, come il recente avvio di un servizio diretto da La Spezia verso la Libia.

«Serviamo la Libia in modo continuativo dal 1975», ha ricordato Ricci. «Non è sempre stato facile, ma abbiamo mantenuto i collegamenti anche nei momenti più complessi, perché crediamo nella continuità del servizio e nel rapporto di fiducia con i caricatori».

Il Customer Day ha confermato, infine, la centralità del Sud Italia nella strategia di Tarros. «Non possiamo prescindere da collegamenti efficienti che passino da quest'area», ha concluso de Bernardi. «Il nostro obiettivo è continuare a garantire affidabilità, presenza sul territorio e soluzioni logistiche sostenibili, lavorando insieme ai clienti per affrontare le sfide future del trasporto marittimo nel Mediterraneo».





“Blue Sentinel”: l’AI che fa ascoltare il porto del futuro

In uno dei miei ultimi articoli, gentilmente pubblicato dal Direttore responsabile del magazine Porto&Interporto, ho evidenziato come i porti non sono più soltanto luoghi di transito per merci e passeggeri ma snodi strategici di sviluppo economico, tecnologico e sociale, capaci di incidere in modo diretto sulla competitività dei territori e dei sistemi produttivi che li circondano.

Mi piace, infatti, parlare di “sistema portuale”, inteso come una rete integrata di istituzioni pubbliche, imprese private e operatori logistici, in grado di offrire infrastrutture avanzate, servizi ad alto valore aggiunto e collegamenti



rapidi ed efficienti con il proprio retroterra. Ho sottolineato come la vera sfida non si giochi più esclusivamente sull'efficienza operativa, ma sulla capacità di sviluppare l'intermodalità, potenziare il trasporto ferroviario e valorizzare le aree retroportuali, trasformandole in spazi di innovazione, ricerca e crescita industriale. Tutto questo richiede la creazione di un contesto realmente attrattivo per investimenti, competenze e nuove professionalità.

In questo scenario, digitalizzazione e sostenibilità rappresentano due pilastri fondamentali. Il futuro dei porti si misura quindi, nella loro capacità di guidare la transizione digitale ed eco-

logica. Vere e proprie piattaforme strategiche, capaci di connettere economie, territori e comunità, assumendo un ruolo centrale nello sviluppo sostenibile del sistema Paese.

Per queste ragioni, in questo articolo desidero soffermarmi in particolare sull'Intelligenza Artificiale (AI), ovvero, una delle quattro principali direttrici dell'innovazione tecnologica portuale, insieme alla digitalizzazione dei processi, all'automazione e robotica e alla sostenibilità ambientale.

A parere di chi scrive, l'AI per i porti del futuro diventerà il cervello operativo dell'intero ecosistema portuale. Se sensori, droni, telecamere e sistemi IoT rappresentano i “sensi” del porto, l'Intelligenza Artificiale è ciò che interpreta, apprende, decide e coordina in modo continuo e integrato.

Grazie all'AI, le infrastrutture portuali evolvono da sistemi semplicemente automatizzati a sistemi cognitivi, capaci di apprendere dall'esperienza, riconoscere pattern ricorrenti e adattarsi dinamicamente alle condizioni operative, ambientali e di traffico. Questo approccio consente di superare una gestione puramente reattiva, adottando modelli predittivi e proattivi, con una significativa riduzione di inefficienze, costi e rischi. All'interno di questo paradigma, la computer vision

svolge oggi un ruolo centrale, trasformando enormi flussi di immagini e video in informazioni strutturate e utilizzabili. Il vero valore dell'AI emerge però quando la visione artificiale viene integrata con Digital Twin portuali, sistemi di ottimizzazione logistica, piattaforme di gestione energetica e ambientale e modelli di machine learning per la previsione dei flussi e della domanda. In questo scenario, l'AI agisce come un vero sistema nervoso centrale, capace di correlare eventi apparentemente indipendenti e di anticipare criticità operative.

Ma accanto alla “vista” esiste un senso che, fino ad oggi, è rimasto largamente inesplorato nei porti: l'ascolto.

È proprio su questo fronte che si colloca una delle innovazioni più radicali e originali del panorama portuale contemporaneo. Insieme a un gruppo di lavoro appositamente costituito, ho avuto modo di studiare, grazie alla capacità professionale di Antonio Fischetto – figura di spicco nel panorama della ricerca e dello sviluppo di tecnologie per la sostenibilità ambientale – un sistema acustico innovativo che consente ai porti di “ascoltare” ciò che accade sopra e sotto la superficie dell'acqua.

Questo sistema, attualmente in fase di studio e approfondimento, denominato “Blue Sentinel”, rappresenta una vera discontinuità tecnologica. Trasforma vibrazioni, rumori marini, segnali biologici e turbolenze invisibili in informa-

zioni reali, interpretabili e condivisibili, a beneficio di tutti gli attori della portualità.

Quando un'elica vibra in modo anomalo, quando una micro-bolla segnala l'inizio di uno sversamento, quando i pesci emettono vocalizzazioni di stress, quando il fondale si muove o quando una manovra diventa pericolosa, il mare lo comunica. Blue Sentinel è in grado di ascoltare, interpretare e tradurre questi segnali in tempo reale attraverso:

- sensori acustici di superficie;
- idrofoni subacquei intelligenti;
- sensori vibroacustici applicati alle strutture.

Si tratta di un'architettura di Intelligenza Artificiale predittiva multistrato, capace di trasformare il porto in un organismo sensibile, in grado di percepire prima ancora di reagire.

Per la prima volta, il suono del mare entra in un sistema di governance trasparente e condiviso grazie a dashboard dedicate:

- una dashboard ambientale in tempo reale, con dati su acque, fondali, fauna, rumore, turbolenze e micro-sversamenti;
- una dashboard operativa, per il monitoraggio di manovre, traffico, collisioni e anomalie meccaniche;
- una dashboard ESG, con indicatori di sostenibilità, mappe acustiche della biodiversità e valutazione del rischio ambientale.

Queste informazioni possono essere condivise con AdSP, Autorità marittime, ARPA, enti ambientali, gestori dei Marina, operatori nautici, comunità locali, turisti e stakeholder del territorio. “Blue Sentinel” diventa così un linguaggio comune: la voce del mare tradotta in dati utili a tutti.

Esiste anche una dimensione culturale profonda in questa innovazione. I filosofi antichi, da Talete a Seneca, vedevano nel mare un maestro di equilibrio e di ascolto. Oggi quella intuizione prende forma in una tecnologia non invasiva, silenziosa e rispettosa dell'ecosistema.

“Blue Sentinel” non illumina, non fotografa, non disturba: ascolta. E nel suono trova significati che nessun sistema visivo può cogliere. Funziona con nebbia, buio o mare mosso, opera 24 ore su 24, tutela la fauna e la navigazione e, soprattutto, anticipa i problemi invece di limitarsi a registrarli. È una tecnologia, lo ribadisco, ancora in fase di studio, pensata per porti che vogliono crescere senza rinunciare alla tutela del mare. Un nuovo modello di portualità: più umano, più naturale, più intelligente.

Come scriveva Giovanni Verga: «Il mare è una voce antica che non inganna»

“Blue Sentinel” permette, per la prima volta, di ascoltarla davvero. Il mare parla da sempre. Ora il porto risponde. In sintesi, l'Intelligenza Artificiale applicata ai porti rappresenta il passaggio decisivo verso Smart Ports realmente intelligenti. Il porto del futuro non si limiterà a vedere ciò che accade, ma saprà ascoltare, comprendere, prevedere e agire.

Lo studio di “Blue Sentinel” si inserisce pienamente in questa visione e continuerà a evolversi. Sarà mia cura aggiornare periodicamente lo stato di avanzamento della ricerca e delle applicazioni attraverso le pagine del giornale Porto&Interporto, affinché questo percorso di innovazione possa essere condiviso, discusso e valorizzato all'interno della comunità portuale e logistica nazionale.

**Contrammiraglio (Cp) aus. Rosario Marchese
Consigliere del Ministro per la Protezione civile
e le Politiche del mare**

Manifesto Imprese Spedizioni per valorizzare capitale umano

Valorizzare il capitale umano come leva strategica per la competitività delle imprese di spedizioni internazionali. È questo l'obiettivo del Manifesto delle Imprese di Spedizioni Internazionali promosso da Fedespediti, un documento che nasce dall'analisi delle trasformazioni in atto nelle supply chain globali e dalla necessità di rispondere alla carenza di talenti, alla crescente domanda di responsabilità sociale e alle sfide della digitalizzazione.

«Il Manifesto nasce per mettere in luce e valorizzare quello che è l'unico vero asset delle imprese di spedizioni internazionali: le persone», spiega a PORTO&Interporto Andrea Olivas, coordinatore dell'HR Development Advisory Body di Fedespediti che sottolinea come l'iniziativa rappresenti un cambio di prospettiva per un settore spesso raccontato in modo parziale. «Le aziende di spedizioni devono mettere le persone al centro dell'attenzione, evidenziandone gli aspetti positivi e distintivi». Il documento individua alcuni elementi chiave dell'identità del comparto, che in Italia

conta circa 1.600 imprese e genera oltre 30 miliardi di euro di fatturato. Un settore che svolge il ruolo di cerniera del commercio globale, abilitando l'import-export del Made in Italy, e che si caratterizza per una forte internazionalità, una lunga tradizione imprenditoriale e una capacità consolidata di costruire reti e relazioni tra mercati e culture diverse.

Secondo Olivas, questi tratti distintivi si riflettono anche negli ambienti di lavoro: «Parliamo di imprese internazionali, dove si usano quotidianamente le lingue straniere, ci si confronta con l'estero e si lavora in contesti multiculturali. Molte sono aziende storiche, stabili, che operano come veri connettori del commercio internazionale».

Il Manifesto lega questa identità a un impegno concreto sui temi del benessere e dell'inclusione. I dati raccolti da Fedespediti descrivono un settore solido dal punto di vista occupazionale, con oltre 41.500 addetti diretti, il 97% dei quali con contratto a tempo indeterminato, e una presenza femminile pari al 44%, superiore a quella di molte altre aree

della logistica.

«Nonostante una narrazione spesso negativa del settore le imprese di spedizioni si distinguono anche per una presenza femminile importante e per l'attenzione alla tutela delle persone, sia sotto il profilo contrattuale sia attraverso strumenti di welfare».

Proprio dalle indicazioni del Manifesto sono nate alcune iniziative operative. Fedespediti ha avviato una ricerca sulla flessibilità del lavoro e sullo smart working e ha realizzato una piattaforma di welfare, attiva dallo scorso anno, per facilitare l'adozione di politiche strutturate anche nelle imprese di dimensioni più ridotte.

«La piattaforma è già operativa e oggi la stiamo promuovendo con seminari e attività di sensibilizzazione. Sulle aziende più piccole è fondamentale fare cultura: il welfare aziendale e i flexible benefits sono strumenti che consentono all'impresa di riconoscere un maggiore valore ai dipendenti con un costo del lavoro sostenibile e, allo



stesso tempo, permettono ai lavoratori di avere un netto più elevato».

Tra le prossime azioni, Fedespediti sta lavorando anche allo sviluppo di una sanità integrativa di settore, rafforzando ulteriormente il sistema di tutele. In parallelo, il Manifesto pone grande attenzione al tema delle competenze, individuate come asset strategico in un comparto sempre più data-driven. Le imprese di spedizioni, infatti, gestiscono flussi informativi complessi, documentazione e processi digitalizzati, richiedendo competenze tecnologiche, linguistiche e tecnico-normative, oltre a capacità trasversali come il problem solving e la gestione dell'imprevisto.

«Il nostro è un settore che si sta trasformando rapidamente, andando sempre più verso il tecnologico. Molti addetti non entrano mai fisicamente in un magazzino: lavorano sui flussi informatici, sulla gestione delle informazioni e sulla risoluzione dei problemi, che possono nascere da variabili non controllabili, come la natura o la geopolitica».

«Questo percorso non si esaurisce nel 2025 - conclude Olivas - È un processo culturale di lungo periodo, che continuerà nel 2026 e oltre. L'obiettivo è far capire, soprattutto alle nuove generazioni, che quello delle spedizioni internazionali è un settore in crescita, stabile, competitivo e ricco di opportunità professionali qualificate».

Cepim Interporto, importanti prospettive di crescita nel '26

«Venti milioni di investimento che stanno dando buoni frutti». **Fabio Rufini**, Amministratore Delegato di Cepim Interporto di Parma, non nasconde la soddisfazione per i risultati del 2025, primo anno a pieno regime del nuovo terminal intermodale. I numeri parlano chiaro: 800 treni movimentati, 750.000 tonnellate trasportate via ferro, 23.400 camion tolti dalle strade e 44.000 tonnellate di CO2 risparmiate. Ma è soprattutto la prospettiva di crescita ad emergere: fatturato destinato a passare dai 15 milioni del 2025 ai 17 milioni del 2026, con la nascita di una società

dedicata al terminal e progetti di espansione già in cantiere.

Quale bilancio può tracciare di questo 2025?

Il nuovo terminal è sicuramente la nostra stella polare. Dopo una prima fase pilota, il 2025 è stato un anno pieno: da aprile-maggio è partita una vera rincorsa. Viaggiamo oggi a poco meno di 4 coppie di treni al giorno, ma già nel 2026, attivando le tracce verso la Germania, Stoccarda e la Polonia, raggiungeremo le 4 coppie piene, anticipando di almeno un anno quanto previsto nel business plan.

Cosa significano concretamente questi numeri?

Abbiamo tolto dalle strade 23.400 camion. Per dare un'immagine concreta: una fila di container lunga 450 chilometri, la distanza tra Parma e Roma, che anziché viaggiare su gomma è stata trasportata via treno. Questo ha significato risparmiare circa 47 milioni di chilometri percorsi su strada, con un risparmio di 16 milioni e mezzo di litri di gasolio e una riduzione di 44.000 tonnellate di CO2. Il sistema industriale che si appoggia alla logistica su ferro ha risparmiato circa 37 milioni di euro tra gasolio, pedaggi e usura dei mezzi.

Come si traducono questi risultati operativi sul piano economico?

Quest'anno abbiamo registrato un fatturato per il terminal di 800.000 euro. Per il prossimo anno dovremmo già raddoppiare questo importo, portandoci in pareggio con un anno di anticipo rispetto alle previsioni. Dal punto di vista economico generale, Cepim passa dai 12 milioni e mezzo di euro di fatturato dello scorso anno ai 14,5-15 milioni che stiamo definendo per la chiusura 2025, arrivando a un utile ante imposte di 1 milione e 200.000 euro. Il prossi-

mo anno dovremmo raggiungere i 17 milioni di fatturato con un utile superiore al milione e mezzo.

Quali sono le novità più importanti in arrivo?

Nel recente Consiglio di Amministrazione è stata approvata definitivamente l'avvio dell'operatività di ParTe - Parma Terminal Srl, che sarà operativa dal primo gennaio 2026. Ci è piaciuto chiamarla con questo nome che ricorda la partenza. Io sarò l'amministratore unico e questa società avrà l'obiettivo di focalizzarsi sull'operatività del terminal, per avere un chiaro controllo della gestione e poter sfruttare tutti i benefici, anche fiscali. In futuro potremmo aprirci ad altri operatori ferroviari interessati a fare investimenti con noi.

Il terminal ha ancora margini di crescita?

Il potenziale del nuovo terminal è di 8 coppie di treni al giorno, ovvero 16 treni in entrata e uscita. Siamo arrivati a gestirne quasi 4 treni giorno, ma per arrivare al raddoppio dovremo probabilmente aprirci ad altri operatori ferroviari che potranno darci ulteriore spinta.

Quali altri investimenti avete in programma?

Realizzeremo un'officina per la riparazione di locomotori e carri, un settore richiestissimo dal mercato e redditizio. Stimiamo un investimento tra 3 e 4 milioni di euro nel corso del prossimo biennio. Tra la fine del 2026 e il 2027 attiveremo questo nuovo servizio. Abbiamo già individuato le società partner e le compagnie ferroviarie molto interessate ad attivare contratti. Stiamo inoltre ultimando un'area di parcheggio del nuovo terminal per rendere ancora più fruibile il flusso dei mezzi su gomma in entrata e uscita.

Sul fronte immobiliare?

Realizzeremo una nuova palazzina uffici perché c'è domanda da parte di nuove società che vengono a lavorare da noi. Realizzeremo anche un nuovo binario, finanziato dal Ministero dei Trasporti, funzionale all'attività di un nostro partner industriale storico. Stiamo cercando di individuare una nuova area di circa 15 ettari, sempre in provincia di Parma, dove realizzare una seconda sede.

E sotto l'aspetto organizzativo?

Negli ultimi tre anni siamo passati da una forza lavoro di circa 30 persone a 40 unità che raggiungeremo con l'inizio del prossimo anno. Ma quello che ci fa più piacere è che eravamo usciti dal Covid con bilanci in rosso - perdevamo 400.000 euro nel 2020 e 2021 - mentre nel 2022 siamo riusciti a tornare in positivo per circa 100.000 euro, per poi fare lo scorso anno un milione e 50.000 euro di utile ante imposte.

Avete inaugurato anche il parcheggio sicuro...

Sì, da pochissimo abbiamo ottenuto la certificazione del parcheggio sicuro per mezzi pesanti, realizzato grazie ai finanziamenti della Comunità Europea e in parte del Ministero dei Trasporti, nell'ambito del progetto Safe and Secure. L'area dispone di 40

stalli con un alloggio che consente agli autisti di usufruire di docce e servizi igienici. È collocato vicino alla stazione di servizio che ha anche un ristorante, quindi avrà una classificazione Silver.

La sicurezza sul lavoro quanto pesa nelle vostre priorità?

Abbiamo fatto un lavoro importante di implementazione della segnaletica, sistemi anticaduta e tutte le attività relative alla sicurezza, in conformità al Decreto Legislativo 81. Con l'aumento dei flussi aumenta anche la possibilità di criticità, quindi sulla parte ferroviaria - ingresso e uscita dei treni, gruisti che lavorano con le casse - abbiamo alzato ulteriormente la guardia. Nel corso del 2026 avvieremo una campagna di sensibilizzazione di tutte le nostre persone e delle società che lavorano con noi, per definire un progetto sul lavoro sicuro condiviso.

Sul fronte della sostenibilità ambientale?

Abbiamo piantato 800 alberi nell'ambito del progetto Chilometro Verde, e sta andando tutto bene. Abbiamo curato la manutenzione anche nel periodo estivo critico. Stiamo progettando il potenziamento dell'impianto fotovoltaico: abbiamo già 2,5 megawatt e dovremmo ulteriormente creare coperture fotovoltaiche.

Siete coinvolti nel settore formativo?

Abbiamo definito un accordo con l'Istituto Tecnico Leonardo Da Vinci di Parma, un'eccellenza sotto questo punto di vista. È un istituto aperto fino alle 20:00, non solo per corsi serali ma come luogo di studio pomeridiano per i ragazzi, con aule tecniche e grande collaborazione con le aziende locali. Vorremmo finanziare alcune attività sulle tematiche tecniche, perché a Parma c'è mancanza di queste figure. Il lavoro c'è per tutti, addirittura ci "rubiamo" le persone qualificate. Anziché fare la guerra tra aziende, cerchiamo di far crescere questi ragazzi.

Qual è la sua visione per il futuro?

Contrariamente a quanto sta succedendo su altri terminal, dove ci sono problemi con i cantieri della rete ferroviaria, noi essendo nuovi e avendo un bacino pronto ad accogliere treni e dare servizi, stiamo giovando di questa fase. La prospettiva è di crescita continua: abbiamo saturato tutte le nostre aree a disposizione - magazzini, piazzali, uffici - e proprio per questo stiamo pianificando espansioni importanti di cui si diceva prima. Il 2026 e il 2027 saranno anni di consolidamento e ulteriore sviluppo.



Guarda il video relativo all'articolo



TORRE ANNUNZIATA: IL PORTO FUNZIONALE NEL SUD ITALIA

Competitività, innovazione e sostenibilità per il futuro al centro del sistema portuale campano



Il porto di Torre Annunziata è un vero e proprio protagonista del panorama portuale del Sud Italia.

Grazie a ingenti investimenti in tecnologia, infrastrutture e sostenibilità, **Solacem Spa** ha trasformato il suo scalo in un hub efficiente e moderno, pronto a competere con i grandi player del settore.

Un punto focale è da sempre l'impegno verso l'ecosostenibilità, evidenziato dall'ampliamento dell'impianto fotovoltaico e dal lancio del progetto innovativo "**Energia Sostenibile**". Quest'iniziativa ambiziosa mira a promuovere un'economia circolare completamente green attraverso la produzione di energia solare per supportare le operazioni portuali.

Solacem Spa è operativa su due banchine del Porto di Torre Annunziata: sul molo di Levante e sulla banchina Crocelle.

Un terminal all'avanguardia:

- **Nuova gru Italgru da 80 tonnellate:** movimentazione rapida, efficiente e sicura per alluminio e prodotti siderurgici.
- **Impianto fotovoltaico da 99,75 kWp:** energia pulita per un porto ecosostenibile e a consumo zero.
- **Silos e capannoni tra i più moderni d'Europa:** 55.000 tonnellate di cereali stoccate in 50 celle cilindriche e 35.000 tonnellate di farine, zucchero, deperibili e cellulose conservate in 7 scomparti metallici, per una movimentazione totale di 500.000 tonnellate l'anno.
- **Tramoggia depolverata automatica:** un ambiente di lavoro sano e sicuro grazie alla minima dispersione di polveri durante le operazioni.
- **Spazi esterni sicuri e videosorvegliati:** 10.000 mq per prodotti in ferro, acciaio, legname e altri materiali, destinati allo stoccaggio delle merci Break Bulk.
- **Sistemi automatizzati e controllati da PLC:** ottimizzazione di tempi e costi con la massima precisione e rapidità nelle operazioni di carico e scarico.
- **Sistema di logistica avanzato:** tracciamento merci in tempo reale e gestione flussi ottimale per la massima efficienza.
- **Ampia gamma di mezzi e attrezzature:** movimentazione di ogni tipologia di merce (cereali, prodotti siderurgici, alluminio) e servizio di trasporto terrestre per una logistica completa e su misura.
- **Accessibilità e collegamenti:** situato vicino alle autostrade A3 e A30, il porto di Torre Annunziata garantisce collegamenti efficienti tramite strada, facilitando la logistica nel centro-sud Italia.

Torre Annunziata: il porto del futuro è qui.



italyasrl.com



ASSOCIAZIONE
AGENTI
MARITTIMI
SARDEGNA

A warm welcome in every Sardinian Port

Via Roma, 101 - 09124 Cagliari | Tel +39 070651111 | Email info@assoagentimarsardi.it

A.MAR. SAS di A.Piras & C.



Shipping and Forwarding Agents

A.MAR. SAS DI A.PIRAS & C.
Via Ponte Romano n.62 - 07046 Porto Torres
Tel + 39 0799330557
Email amarptorres@iscali.it

GARIMAR



CARIMAR SRL
Via Riva di Ponente SNC - 09123 Cagliari
Tel + 39 070684441 - +39 070682157
Email mfernandezmanca@gmail.com



Efispau Shipping Agency srl

EFISPAU SHIPPING AGENCY SRL
Viale A. Diaz, 29 - 09125 Cagliari
Tel + 39 070655865
Email cagliari@efispaushipping.com



GARCOR Shipping S.r.l.

Agenzia Marittima, Spedizioni & Yachting Services

GARCOR Shipping S.r.l.
Viale A. Diaz, 29 - 09125 Cagliari- Italia
Tel + 39 070 658517 - Fax + 39 070 4510510
Email garcor@garcor.it - web: www.garcor.it



G.M.S. MAR
Via Libio, 22 - 07046 - Porto Torres
Tel + 39 079514613
Email albertosini@gmsmar.com



JP SHIPPING AGENCY
Piazza L'Unione Sarda 39 - Cagliari
sito www.jpshipping.it
Email jp@jpshipping.it



AGENZIE OLIVA
Via P.zza Della Mercedes, 1 - 07041 Alghero
Tel + 39 079982228
Email shipping@agenziaoliva.it

Pau Shipping Srl
Shipping Agency

PAU SHIPPING SRL
Via Sassari, 3 - 09123 Cagliari
Tel + 39 070669224
Email operations@paushipping.com



Enrico Pernis Ltd
Shiphandler, Navy & Yacht Agency

ENRICO PERNIS LTD SRL
Via sa Perdixedda, 18 - 09123 Cagliari
Tel + 39 0706640
Email cagliari@pernis.com

plaisant srl

PLAISANT SHIPPING SRL
Via Roma, 121 - 09124 Cagliari
Tel + 39 070668208
Email s.plaisant@plaisant.it



PONS LTD
SHIPPING AGENCY & LOGISTICS

AGENZIA MARITTIMA PONS Ltd. Srl
Via Concezione, 3 - 09124 Cagliari
Tel + 39 070644803
Email info@ponstld.com



SARDINIA YACHT SERVICES

SARDINIA YACHT SERVICES SRL
Viale Isola Bianca, 32 - 07026 Olbia (SS)
Tel + 39 079906021
Email agency@sardinia-yacht-services.it



SEAMAR SRL
Piazza Unione Sarda, 39 - 09122 Cagliari
Tel + 39 070668091
Email roberto.biggio@seamarlogistics.it
josto.biggio@seamarlogistics.it



SEA STAR SHIPPING
Via Indonesia, 8 - 07026 Olbia
Tel + 39 3492456184
Email leonarda@seastarshipping.it



SHARDANA PORTS SHIPPING AGENCY SRL
Via Sassari, 3 - 09123 Cagliari
Tel + 39 0706400736
Email accounting@shardanasrl.it



S.P.I.M.E.X. SRL
Via Giosue Carducci, 12 - 09710 Oristano
Tel + 39 0783360031
Email info@spimexsrl.it



STAR SARDINIA S.r.l.
Via Roma, 101 - 09124 Cagliari
Tel + 39 348 1325883-4-5
Email star@starsardinia.it



SHIPPING MEDITERRANEAN SEALOG SRL
Via Roma, 77 - 07100 Sassari
Tel + 39 0795623079
Email info@smslog.it



UNIMARE
Corso Umberto I, 1 - 07026 Olbia
Tel + 39 0789 23524
Email gabriele.sardo@unimare.it



YSA YACHT SERVICE SHIPPING AGENCY
Via del Porto Vecchio, 14 - Porto Cervo
Tel + 39 0789971116
Email info@ysayachtservice.com

Interporto Nola si consolida e punta al business park

Il 2025 si chiude come un anno di forte consolidamento e di prospettive positive per l'Interporto Campano di Nola. **Claudio Ricci**, amministratore delegato della società, traccia un bilancio che intreccia crescita dell'intermodalità ferroviaria, nuove opportunità legate alla ZES unica e un'evoluzione del ruolo stesso degli interporti nel sistema logistico nazionale. "È stato un anno molto importante sia per lo sviluppo dell'interporto sia per il contesto infrastrutturale in cui opera", sottolinea Ricci, evidenziando risultati concreti e scenari di medio periodo che potrebbero ridefinire gli equilibri della logistica intermodale nel Centro-Sud.

Quali risultati per l'Interporto

Campano di Nola nel 2025?

Il 2025 è stato un anno estremamente positivo. Sul fronte dell'intermodalità abbiamo registrato una crescita molto significativa: il traffico ferroviario è aumentato di circa il 50%, arrivando a circa 1.900 treni all'anno.

È un risultato che ci rende particolarmente soddisfatti e che conferma la bontà delle scelte fatte negli ultimi anni.

Quali sono le prospettive per il 2026?

La dinamica degli ultimi mesi, insie-

me all'attivazione di nuove tratte, ci porta a stimare per il prossimo anno il raggiungimento dei 3.000 treni. Questo significa avvicinarsi alle 100.000 UTI movimentate annualmente. È uno scenario molto incoraggiante, sostenuto soprattutto dagli interventi in corso sulla rete ferroviaria nazionale.

Che ruolo avranno gli investimenti di RFI?

Senza dubbio decisivi. Consentiranno di sviluppare in modo più efficiente la direttrice Nord-Sud, rendendo possibile l'utilizzo di treni fino a 750 metri anche in Italia. È un passaggio fondamentale, perché permette una

riduzione dei costi di movimentazione delle UTI di circa il 20%. Questo contesto di rafforzamento operativo ci collocherà tra i primi interporti italiani anche se va considerato che oggi gli interporti della gronda nord beneficiano maggiormente del traffico internazionale. Il vero salto di qualità per noi avverrà quando gli effetti delle modifiche strutturali sulla rete saranno pienamente dispiegati. Quello sarà un cambio di prospettiva storico per la logistica intermodale del Paese.

Esiste il rischio di raggiungere un limite operativo del terminal?

Si ed è concreto. Se le previsioni si

confermeranno, potremmo saturare il terminal tra il 2027 e i primi mesi del 2028. Oggi il problema è la domanda; domani potremmo trovarci di fronte a una strozzatura dell'offerta. Questo pone un tema operativo e infrastrutturale molto rilevante che chiama in causa la natura stessa degli interporti.

Quale tipo di modello di sviluppo auspicate?

La nostra matrice è quella di un business park. A differenza di altri interporti, una parte rilevante delle aziende insediate non è legata esclusivamente alla logistica, ma ospita sedi centrali e attività a maggior valore aggiunto. La nostra ambizione è ampliare questa componente, mantenendo questo specifico profilo. La ZES unica rappresenterà senza dubbio un fattore trainante. Ci consentirà di attrarre nuove realtà industriali e non solo grandi operatori logistici. Non vogliamo riempire spazi con pochi grandi capannoni, ma utilizzare l'interporto come leva di attrazione per insediamenti industriali qualificati.

Secondo lei quale è il destino naturale degli interporti italiani?

Evolgere in ecosistemi abilitanti per agglomerati industriali. Il valore non sta solo nell'aprire i container, ma nella capacità di creare economie di agglomerazione, se l'interporto è gestito in modo centralizzato come un vero business park. È un modello che crea valore sia per le aziende insediate sia per chi sviluppa l'infrastruttura. Il fatto che le imprese siano disposte a rimanere e a riconoscere un premio per stare qui dimostra che le economie di agglomerazione sono reali, non teorie astratte.

Quanto pesa la componente interportuale nel quadro complessivo del territorio?

Se si guarda solo all'interporto, siamo certamente un riferimento nel Centro-Sud. Ma la componente interportuale è solo un pezzo del puzzle. Il vero valore è l'equilibrio complessivo del sistema: tutti i tasselli devono crescere in modo armonico. Se si espande solo una parte, il puzzle non funziona più.



Guarda il video relativo all'articolo





- **Progettazione e Ingegneria Navale**
- **Redazione di Specifiche Tecniche per Dry Dock e Modifiche**
- **Project Management**
- **Direzione Lavori a Bordo ed in Cantiere**
- **Technical Services**
- **Scansioni 3D**
- **Ispezioni e Survey in remoto**
- **Attività di Carpenteria e Tubisteria sia con materiali tradizionali che innovativi (Plastiche e Compositi)**
- **Impianti Elettrici**
- **Meccanica e Motoristica**
- **Impianti Oleodinamici**
- **Automazione e Sensoristica di campo**

Sede Legale:

Via Pietro Castellino, 45 - 80128 Napoli

Sede Operativa:

Via A. Scarlatti, 215 - 80127 Napoli - Cell. +39 328 3603946

Area Tecnica:

Email: technical@navalegt.it

RIMORCHIATORI NAPOLETANI S.R.L. GROUP

TUGS FOR TOWAGE & SALVAGE



HARBOUR TOWING SERVICE ON THREE SEAS: TIRRENO - IONIO - ADRIATICO

FLEET:

Salvage Tug Anacapri (2002 - 4400 - 52)

Salvage Tug Armando de Domenico (2000-5300-70)

Escort Salvage Tug Baia (2020 - 6772 - 82.43)

Escort Salvage Tug Capo S.Vito (2011 - 5550 - 75)

Escort Salvage Tug Cheradi (2009 - 5550 - 75)

Escort Salvage Tug Dritto (2010 - 5550 - 75)

Salvage Tug Galluzzo (2019 - 6300 - 75)

Salvage Tug Guarracino (2002 - 4400 - 52)

Salvage Tug Magna Grecia (2000 - 5300 - 70)

Salvage Tug Marechiaro (2017 - 4080 - 50)

Salvage Tug Mastino (1985 - 3086 - 42)

Salvage Tug Punta Campanella (1992 - 3752 - 44)

Salvage Tug Punta Scutolo (1992 - 3752 - 44)

Salvage Tug San Cataldo (1986 - 3086 - 42)

Escort Salvage Tug San Gennaro (2010 - 5550 - 75)

Salvage Tug Sant'Elmo (1993 - 3752 - 44)

Salvage Tug Vivara (2017 - 4080 - 50)

Escort Salvage Tug Oriente (2021 - 6772 - 82.43)

Escort Salvage Tug Tarentum (2021 - 6772 - 82.43)

SV UT 755-L Gargano (2002 - 5450 - 3200)

SV STX09CD Enea (2010 - 8880 - 4850)

MAIN OFFICE: 80133 NAPOLI - Via A. Depretis, 114

Tel. +39 081 5522144 - Telefax + 39 081 5518047 Internet: <http://www.rimnap.it> - e-mail: segreteria@rimnap.it

OPERATION OFFICE:

80133 NAPOLI

Molo 24 - Interno Porto

Tel. + 39 081 2135862

Mobile: +39 3404956649

Email: oper.napoli@rimnap.it

74100 TARANTO

Corso Vittorio Emanuele, 17

Tel. +39 099 4707522

Mobile: +39 335 6200678

Email: oper.taranto@rimnap.it

04024 GAETA

Via Duomo, 30

Tel. +39 0771 460614

Mobile: +39 335 6200675

Email: oper.gaeta@rimnap.it

70122 BARI

Molo Foraneo, Banchina n.8

Tel. +39 080 5219342

Mobile: +39 3351426072

Email: oper.bari@rimnap.it

Shipagents and Shipbrokers

MARINTER SHIPPING AGENCY

Via A. Depretis 51, 80133 Napoli - Tel 081 5512529 - Fax 081 5519786 - email: Napoli@marinter.it

MARINTER





Sanilog, crescita strutturale in attesa delle novità 2026

La crescita strutturale della base associativa, l'ampliamento delle prestazioni e una svolta sempre più marcata verso prevenzione e digitalizzazione. Il 2025 di Sanilog si può sintetizzare in questo modo, in attesa delle novità che il Fondo sanitario integrativo del settore logistica e trasporto merci ha in serbo per la prossima annata. «Continuiamo un percorso che va avanti ormai da anni, un percorso di crescita costante», spiega Piero Lazzeri, Presidente Sanilog, a PORTO&Interporto, sottolineando come Sanilog sia oggi «vicino ai 350 mila iscritti, con circa 11.300 aziende aderenti». Una dinamica non episodica: «Parliamo di una crescita di circa l'8% degli iscritti e del 6% delle aziende. È un cammino ormai consolidato». L'obiettivo dichiarato guarda già oltre: «Mi sono dato un traguardo ambizioso, arrivare a 400 mila persone nei prossimi due anni». Una prospettiva resa possibile anche dal fatto che «ci sono ancora molte aziende che non hanno ancora iscritto i propri dipendenti pur avendone l'obbligo contrattuale». Un pro-



Piero Lazzeri

cesso definito «lento ma costante», accompagnato da un rafforzamento progressivo delle prestazioni offerte dal Fondo. «Nel triennio abbiamo migliorato l'impianto complessivo e introdotto nuove prestazioni che annunceremo con l'inizio dell'anno», aggiunge Lazzeri, ricordando in particolare la campagna straordinaria di prevenzione oncologica conclusa lo scorso febbraio. «Abbiamo erogato oltre 20 mila prestazioni per un valore superiore ai 3 milioni di euro. È stata un'iniziativa molto apprezzata». Alla base di questa strategia c'è una visione chiara del ruolo del Fondo. «Noi monitoriamo molto quello che facciamo, non ci accontentiamo di gestire passivamente. Più cresce il Fondo, più prestazioni possiamo offrire e maggiore è il peso specifico che abbiamo nei confronti delle compagnie assicurative». In questo quadro si inserisce il lancio di SaniWell, la nuova app gratuita sviluppata da Sanilog e disponibile dal 1° dicembre 2025. «Con questa piattaforma facciamo un

salto importante: consolidiamo il nostro approccio da una logica rimborsuale a una attenta alla prevenzione e all'adozione dei corretti stili di vita», osserva Lazzeri. «È uno strumento che accompagna l'iscritto nel suo percorso quotidiano di salute». L'app, progettata con elevati standard di sicurezza dei dati, consente di accedere a televisite, richiedere prescrizioni, monitorare parametri di benessere e ricevere piani personalizzati su alimentazione, attività fisica, sonno e gestione dello stress. Un elemento distintivo è il livello di personalizzazione. «SaniWell è stata costruita su quattro cluster professionali della filiera logistica: autisti, driver e rider, magazzinieri e impiegati. E questo perché le esigenze delle singole figure lavorative differiscono in modo profondo». Nella prospettiva scelta da Sanilog, l'impatto potenziale dell'applicazione va oltre il singolo iscritto. «Se riuscissimo a raggiungere una percentuale significativa di utilizzo quotidiano, vincerebbero tutti. Vincerebbero i lavoratori, che avrebbero maggiore consapevolezza della propria salute, vincerebbero

le compagnie assicurative perché la prevenzione riduce la cronicizzazione delle patologie e, alla fine, ne beneficerebbe anche il Servizio sanitario nazionale». Piero Lazzeri ribadisce infatti che «i fondi sanitari integrativi non nascono per sostituire il Servizio sanitario nazionale, ma per supportarlo». L'attenzione alla prevenzione e all'innovazione digitale sta suscitando interesse anche all'esterno. «Un altro fondo ci ha recentemente chiesto informazioni sul percorso che abbiamo intrapreso», racconta Lazzeri. Guardando al 2026, le priorità sono già definite. «L'obiettivo numero uno è far utilizzare questa piattaforma al maggior numero possibile di iscritti e nel modo corretto», conclude Lazzeri. «Continueremo a lavorare sulla crescita degli iscritti e delle aziende e rilanceremo nuove campagne di prevenzione, anche oncologica, con controlli diversi rispetto a quelli già offerti». Una strategia che punta a rafforzare ulteriormente il peso specifico di Sanilog nel settore della logistica, mettendo la salute dei lavoratori al centro di un modello di sanità integrativa sempre più proattivo



Guarda il video relativo all'articolo



LA SCELTA GIUSTA PER IL TUO FUTURO

Fondazione Istituto Tecnico Superiore per la Mobilità Sostenibile Trasporti
 Viale Artale Alagona, 99, 95126 Catania CT
 email: segreteria@fondazioneitscatania.it
 Tel.: 095 713 7228



Propeller Clubs d'Italia Masucci: "Largo ai giovani"

L'International Propeller Club Port of Naples ha istituito un nuovo riconoscimento annuale, il "Premio Parthenope", destinato a personalità campane che si sono distinte nel corso dell'anno in ambito sociale, manageriale o in coerenza con gli obiettivi associativi del Club. Il Consiglio direttivo, con voto unanime, ha assegnato il **Premio Parthenope 2025 al professor Edoardo Cosenza**, assessore alle Infrastrutture, mobilità e protezione civile del Comune di Napoli. La motivazione del premio richiama il ruolo svolto dall'assessore nel rilancio del Molo San Vincenzo, infrastruttura strategica e simbolica del waterfront napoletano: "Il Molo San Vincenzo è da lungo tempo oggetto di grande attenzione da parte dell'International Propeller Club Port of Naples che, fin dal lontano 2011, ha dato un contributo importante per far conoscere e valorizzare questa spettacolare infrastruttura che dal Waterfront di Napoli muove verso il centro del nostro golfo. Il Professor Cosenza, Assessore alle Infrastrutture, mobilità e protezione civile del Comune di Napoli, con positiva determinazione, silenziosa operatività e grande professionalità ha dato, dopo tanti anni di ritardi, un contributo fondamentale per avviare finalmente opere concrete sul Molo, quali il recupero dell'Eliporto – finora mai utilizzato e che sarà ora destinato a grandi eventi – e la passeggiata sul mare che ricongiungerà i giardini del Molosiglio al Molo, consentendo un accesso libero di cittadini e turisti al meraviglioso Molo San Vincenzo".

Nel consegnare il riconoscimento, il presidente di The International Propeller Clubs, Umberto Masucci, ha sottolineato: "Abbiamo voluto assegnare il nuovo Premio Parthenope al Professore Edoardo Cosenza per aver dato un contributo fondamentale a far finalmente partire i lavori al Molo San Vincenzo, un'infrastruttura spettacolare e nascosta al centro della Città di Napoli che il Propeller da tanti anni ha fatto conoscere a napoletani e turisti".

Da parte sua, il professor Cosenza ha evidenziato il valore della collaborazione istituzionale e associativa: "Non avremmo mai potuto avviare il recupero del Molo San Vincenzo, che rappresenta una parte importante della Storia della Città e della sua vocazione marinara, senza l'enorme lavoro preparatorio del gruppo 'Friends of MSV' e del gruppo multidisciplinare di universitari, CNR e Propeller Club. Un grande ringraziamento anche a nome del Sindaco Gaetano Manfredi



per questo importante avvio del recupero, frutto di una esemplare collaborazione fra Associazioni, Istituzioni e Politica. Ci aspetta tanto altro lavoro insieme ed andremo avanti con le stesse modalità collaborative. Grazie ad Umberto Masucci ed al Propeller Club per questa bellissima ed inattesa sorpresa".

Sempre a Napoli, nel corso di questo 2025, il sistema dei Propeller italiani era stato già insignito del prestigioso premio "Guido D'Urso" – sezione Mediterraneo, giunto alla XLVI edizione e conferito sotto l'egida della Presidenza della Repubblica. Il riconoscimento, con una successiva cerimonia di consegna ospitata al Senato, ha inteso riconoscere la funzione di connessione culturale e di scambio di conoscenze tra imprese e istituzioni di diversi Paesi promossa dall'associazione nel Mediterraneo.



Guarda il video relativo
all'articolo



Terminal Flavio Gioia

Impresa terminalista multi-purpose del porto di Napoli

SERVIZI ACCESSORI

POSTO
DI ISPEZIONE
GIORNALIERA

DEPOSITO IVA

DEPOSITO
DOGANALE
PRIVATO TIPO C

CONTAINER

PROJECT CARGO
E MERCE
CONVENZIONALE

MAINTENANCE
E REPAIR
CONTAINERS VUOTI

Calata della Marinella - Interno Porto Napoli
80133 Napoli (NA)
TEL: +39 081265888 - TEL: +39 081266106
EMAIL: account@flaviogioia.it

Alis, il 2026 porterà Digitalis e una presenza forte in Europa

«Il 2025 è stato un anno di svolta per ALIS, perché abbiamo deciso consapevolmente di allargare la base associativa e di dare all'associazione una dimensione a 360 gradi su tutto il mondo della logistica e dei trasporti, merci e passeggeri. L'ingresso di Ita Airways e, successivamente, di altri grandi operatori come il Gruppo FS ha rappresentato un passaggio chiave, perché ha aperto l'associazione anche alla logistica dei passeggeri, affiancandola a quella delle merci. Questo ha rafforzato la nostra identità di associazione orizzontale e trasversale». Marcello Di Caterina, Vicepresidente e Direttore Generale di ALIS, sintetizza così un esercizio caratterizzato da espansione, progettualità e consolidamento del ruolo dell'associazione nel confronto con le istituzioni.

Cosa comporta questo allargamento della base associativa?

La logistica dei passeggeri è delicata e importante quanto quella delle merci, con le sue rotture di carico. Faccio sempre un esempio banale ma efficace: parto da casa con uno scooter, arrivo alla stazione, dove faccio la prima rottura di carico prendendo il treno; arrivo a Roma Termini, dove fac-

cio un'altra rottura di carico riprendendo un altro mezzo per dirigermi in ufficio. Questo è trasporto intermodale applicato ai passeggeri, che molti fanno quotidianamente con monopattini, NCC, taxi, aerei. L'ingresso di Ita Airways e FS ci permette di rappresentare davvero l'intera filiera: marittimo, stradale, ferroviario, aereo.

La politica come ha accolto questa evoluzione?

Nel 2017 facevamo fatica a invitare la politica perché non eravamo riconosciuti. Oggi la situazione è completamente diversa. All'ultima assemblea del 2 dicembre abbiamo ricevuto un messaggio dal Presidente del Consiglio, erano presenti due vicepremier e ministri - Tajani e Salvini - oltre al Ministro Valditara, i viceministri Rixi e Giannini e molti altri. La politica segue con attenzione le nostre attività perché rappresentiamo un punto di confronto concreto sul settore.

Il 2025 ha visto anche l'impegno dell'associazione nel sociale...

Sì, abbiamo sostenuto l'Invictus Camp a Maruggio, in provincia di Taranto, un progetto del sindaco Alfredo Longo per l'accoglienza di bambini disabili durante il periodo estivo. Il presidente Grimaldi lo ha sostenuto personalmente e



Marcello Di Caterina

niera cartacea. Attraverso la piattaforma si potranno produrre digitalmente. Speriamo di raggiungere l'operatività entro fine 2025 come previsto dal bando, ma è solo l'inizio. Nel tempo inseriremo una serie di servizi sempre più a supporto delle singole aziende. Digitalis potrà crescere molto oltre la fase di startup.

Veniamo all'Europa. Quali dossier state seguendo e quali sono le priorità?

Il 2025 è stato l'anno dell'internazionalizzazione. Abbiamo già contatti a Bruxelles, ma la proiezione è avere una nostra sede chiara che si occupi dei temi europei. Quest'anno abbiamo seguito soprattutto l'ETS, il sistema di scambio delle emissioni, che secondo me va rivisto. Siamo tutti d'accordo sulla sostenibilità ambientale, ma

quest'ultima non deve essere in disequilibrio con quella economica e sociale. Quando questo avviene le aziende e le persone soffrono. L'Europa sta spingendo eccessivamente verso il green senza tener conto adeguatamente dei tempi. L'ETS è costruito in maniera intelligente ma ha una ricaduta sbagliata: se non sono in condizione di entrare in questo sistema perché le tecnologie da acquistare non sono ancora presenti sul mercato, questo meccanismo diventa una ipertassazione che mi costringe ad aumentare i noli.

Con quali conseguenze?

Sta accadendo che l'intermodale mare-strada, con merci che prima viaggiavano sulle navi, sta ritornando sulle strade. Da un lato penalizziamo le imprese, dall'altro rintossichiamo il pianeta perché i gas di scarico dei camion aumentano. Vale per lo short sea e il mercato interno, ma anche per le grandi navi container. Se viaggiano dalla Cina verso l'America non pagano niente, se vanno dall'Europa verso altri Stati pagano il 50%, se si muovono solo in Europa pagano il 100%. Questo crea uno scompenso: le grandi navi da Suez o dal Capo di Buona Speranza si fermano in Nordafrica dove non pagano l'ETS, scaricano lì e creano hub di transhipment. Tutti i porti nordafricani stanno crescendo incredibilmente, poi usano navi più piccole per le destinazioni europee con tasse più basse.

Come intendete affrontare queste criticità?

Per controllare queste scelte bisogna avere una presenza forte a Bruxelles. Molte aziende europee si sono già associate ad ALIS: abbiamo costituito ALIS Spagna a dicembre, ci sono già aziende polacche come Transeo ed altre austriache. L'idea di allargare il mercato oltre i confini italiani è già realtà. L'idea è di curare le attività politiche e istituzionali europee con una presenza diretta, non più solo attraverso contatti. È una necessità per difendere gli interessi del settore e garantire che le normative europee tengano conto delle esigenze concrete delle imprese e dell'equilibrio tra le diverse dimensioni della sostenibilità.

abbiamo sensibilizzato tutti i soci. Durante la cena del 1° dicembre abbiamo riconosciuto un ALIS Award a Riccardo Scamarcio, attore e produttore che ha sostenuto il progetto. È un modo per dire che ALIS guarda anche oltre il business.

Parliamo di Digitalis. Di cosa si tratta esattamente?

È il progetto più finanziato in Italia nell'ambito del bando del Ministero delle Infrastrutture attraverso RAM, Rete Autostrade del Mediterraneo. Una piattaforma digitale che cura con attenzione gli aspetti della tecnologia per le singole aziende, che convergono poi in un'unica piattaforma. ALIS è promotrice, ma gli utilizzatori saranno i soci, i non soci, tutta una serie di realtà industriali. L'obiettivo? Attraverso l'utilizzo e la rielaborazione dei dati, dare un trasporto più veloce, più efficiente, rendere le aziende più competitive soprattutto nell'ultimo miglio.

Quindi è una piattaforma aperta, non riservata agli associati?

Esattamente. Molte aziende non socie di ALIS parteciperanno al capitale di Digitalis, che è una SpA. Metteremo chiunque sia interessato in condizione di acquistare azioni. È impostata sui principi di trasparenza e apertura verso chiunque veda un'opportunità di aumento della competitività. L'obiettivo è ambizioso: creare la più grande piattaforma logistica digitale nazionale del Paese, dove convergeranno porti, interporti, aeroporti.

Che tipo di servizi offrirà?

Partiremo con le certificazioni, che oggi sono fatte in ma-



Guarda il video relativo all'articolo



Porti d'Italia S.p.A.: la riforma per dare una direzione al Paese

In Italia è in corso un dibattito cruciale: la nascita di Porti d'Italia S.p.A., la nuova società pubblica che dovrebbe diventare il motore centrale della strategia portuale nazionale. Non una semplice revisione della "Delrio", ma un tentativo di ridisegnare l'architettura del sistema portuale, mettendo al centro una regia unica capace di intervenire sulle infrastrutture strategiche, accelerare le opere e superare la frammentazione storica delle Autorità di Sistema Portuale.

Secondo le bozze circolate negli ultimi mesi, la nuova società nascerebbe con un capitale iniziale significativo, un mandato diretto sulla progettazione e realizzazione delle opere più complesse, un orizzonte operativo lunghissimo, si parla di concessioni fino a novantanove anni, e un sistema finanziario centralizzato in grado di convogliare risorse oggi disperse in sedici governance diverse. Ne deriverebbe un modello nuovo, in cui una cabina di regia nazionale si occupa dell'hardware del sistema: dragaggi, cold ironing, ampliamenti, accessi ferroviari e marittimi, cantierizzazioni che richiedono continuità, velocità e certezza procedurale.

La logica è comprensibile. L'Italia soffre da anni una lentezza strutturale nelle opere portuali, con iter che spesso si misurano in lustri e non in anni. Un soggetto capace di intervenire direttamente, bypassare inerzie locali e imporre tempistiche certe appare, a molti, come una soluzione non solo utile ma necessaria. Allo stesso tempo, una visione d'insieme potrebbe finalmente evitare competizioni interne e duplicazioni di investimenti tra porti che inseguono gli stessi traffici, mentre sui tavoli internazionali il "brand Paese" acquisirebbe una riconoscibilità maggiore.

Ma ogni riforma, soprattutto quando ambiziosa, porta con sé un punto cieco. La domanda che chi lavora nei porti, e chi come me costruisce destinazioni, sente più urgente non è: "funzionerà?", ma: "funzionerà per tutti?"

Ed è qui che emergono le criticità più profonde.

La prima riguarda il ruolo delle AdSP. Se Porti d'Italia S.p.A. diventa il perno operativo e finanziario, alle Autorità locali cosa rimane? Il rischio di una trasformazione silenziosa è reale: enti che oggi hanno, o dovrebbero avere, la responsabilità di disegnare il futuro dei loro territori, si ritroverebbero ridotti a semplici presidi amministrativi. E un porto senza una visione territoriale non è un porto competitivo, è un'infrastruttura in attesa.

La seconda criticità è ancora più radicale: la co-



noscenza del territorio non si centralizza. Un porto non è solo la sua banchina. È la sua città, la sua comunità, la sua economia, il suo racconto, la capacità di trasformare uno scalo in una destinazione desiderata. Nel settore crocieristico questo è particolarmente evidente: le compagnie scelgono dove andare non soltanto per la solidità delle infrastrutture, ma per la coerenza

dell'esperienza, per la qualità dell'accoglienza, per il posizionamento della destinazione e per l'allineamento strategico con la prospettiva dell'armatore.

Se si centralizzano le opere ma si svuotano i porti della loro capacità di pensare il proprio futuro, si corre il rischio di creare un'Italia portuale a due velocità: grandi gateway capaci di attrarre investimenti, e porti emergenti relegati in un limbo di attesa. Una condizione che, nel Mediterraneo contemporaneo, è semplicemente insostenibile. Le compagnie stanno ridisegnando i deployment su dodici mesi, cercano scali meno affollati, più identitari, più autentici. Le destinazioni che non si muovono ora rischiano di restare fuori dal gioco.

Perché una riforma così ambiziosa funzioni davvero, deve tenere insieme due livelli: la velocità dell'infrastruttura e la profondità della destinazione. Il Paese ha certamente bisogno di un soggetto capace di realizzare dragaggi in tempi certi, ma ha altrettanto bisogno di territori che possano dialogare con gli armatori, costruire prodotti turistici coerenti, programmare investimenti, creare reputazione. Senza questa doppia anima, il sistema non regge. Una governance multilivello credibile, non consultiva, ma effettiva, è quindi indispensabile. Accanto ai bilanci nazionali servono indicatori di destinazione, perché un porto che genera solo traffico non genera valore: genera movimento. E se l'obiettivo è crescere, non basta muovere navi: bisogna far crescere territori. Allo stesso modo, un sistema realmente coordinato deve prevedere corsie preferenziali per i porti emergenti, non per protezione, ma per progettualità: è lì che oggi si gioca una parte della competitività italiana nel Mediterraneo.

Il senso della riforma è chiaro, e per certi versi inevitabile. Ma l'unità non si crea per decreto. Si crea mettendo la forza dello Stato al servizio della competenza dei territori, non al loro posto.

Se Porti d'Italia S.p.A. saprà farlo, avremo un Paese finalmente capace di parlare con una sola voce agli investitori, senza perdere il timbro unico di ogni porto. Se invece la centralizzazione diventerà sostituzione, rischiamo di perdere proprio ciò che rende l'Italia un unicum nel Mediterraneo: la straordinaria diversità delle sue destinazioni.

Perché il mare premia solo chi sa tenere insieme viaggio e destino.

Anna Rita Secchi

PNS, il focus dell'Italia sul mondo underwater

Il Polo Nazionale della Dimensione Subacquea (Pns) si colloca al centro di una fase di forte espansione economica del settore underwater, che negli ultimi anni ha assunto un peso crescente sia nei mercati globali sia nelle strategie industriali nazionali. Il dominio subacqueo è oggi considerato uno degli ambiti tecnologici a più alto potenziale di crescita, grazie alla convergenza tra esigenze di sicurezza, sviluppo industriale, protezione delle infrastrutture critiche e applicazioni civili ad alto valore aggiunto. A livello internazionale, il mercato dei sistemi subacquei autonomi, inclusi i veicoli subacquei senza equipaggio, è stimato in una forchetta compresa tra 7 e 9 miliardi di dollari nel 2024, con previsioni di crescita annua attorno all'8-10% fino al 2030. In termini assoluti, questo significa un mercato che potrebbe superare i 15-18 miliardi di dollari entro la fine del decennio. Questa dinamica è trainata dall'aumento degli investimenti in sorveglianza marittima, sicurezza delle rotte energetiche e digitali, ispezione dei fondali e capacità di intervento in ambienti complessi.

Ammiraglio Ispettore Cristiano Nervi

L'Italia, attraverso il Pns, ha scelto di posizionarsi attivamente in questo scenario. Il Polo non è solo un'iniziativa tecnologica, ma uno strumento di politica industriale con ricadute economiche misurabili. Nei primi cicli di bandi promossi dal Pns, di base all'Arsenale della Spezia, sono state presentate oltre 70 proposte progettuali, coinvolgendo più di 160 soggetti tra imprese, università e centri di ricerca, con una forte presenza di piccole e medie imprese. Questo dato è rilevante perché indica un impatto diretto sulla filiera produttiva nazionale e sulla capacità di generare valore diffuso, non concentrato esclusivamente

sui grandi gruppi industriali. Sul piano delle risorse finanziarie, il sostegno pubblico al Polo rappresenta un investimento strutturale. Le proiezioni indicano circa 180 milioni di euro di investimenti pubblici programmati nell'arco di dieci anni, destinati a infrastrutture, ricerca applicata, sviluppo di prototipi e trasferimento tecnologico. A queste risorse si affiancano investimenti privati attivati indirettamente attraverso i progetti, con un effetto leva che può moltiplicare l'impatto economico complessivo del Pns sul territorio e sul sistema industriale nazionale. Il mercato italiano dei droni marini e subacquei, pur partendo da dimensioni più contenute rispetto a quello globale, mostra una crescita significativa. Nel 2024 il valore stimato supera i 90 milioni di euro, con prospettive di raddoppio entro il 2030, arrivando oltre i 180-200 milioni di euro. Questo trend è sostenuto sia dalla domanda militare sia dalle applicazioni civili, come il monitoraggio ambientale, la manutenzione delle infrastrutture offshore e la sicurezza dei cavi sottomarini, che da soli veicolano flussi economici strategici per l'intero Paese.

La costituzione della "Fondazione del Polo Nazionale della Dimensione Subacquea", presieduta dall'ex ministro della Difesa Roberta Pinotti, rafforza ulteriormente la dimensione economica dell'iniziativa, consentendo una gestione più efficiente dei fondi, una maggiore capacità di attrazione di capitali e una governance orientata ai risultati industriali. Il modello adottato mira a trasformare la ricerca in prodotti, servizi e capacità operative, favorendo la nascita di nuove imprese e l'espansione di quelle esistenti. Nel complesso, il Pns si configura come un abilitatore economico per l'Italia nel dominio underwater, capace di intercettare una quota crescente di un mercato globale in rapida espansione. Tema caro anche ai campioni nazionali come Fincantieri, che verso lo sviluppo di sistemi autonomi o unmanned ha investito con caparbietà. Lo scorso 9 dicembre a Doha, ad esempio, la società controllata da Cassa Depositi e Prestiti ha promosso un workshop tematico in collaborazione con la marina militare del Qatar, segnando un ulteriore punto di connessione dopo la firma di un MoU tra Fincantieri e Qatar Navigation. L'attenzione nazionale verso la dimensione subacquea non è quindi soltanto strategica o tecnologica, ma sempre più economica, con l'obiettivo di creare valore, occupazione qualificata e competitività industriale in uno dei settori chiave del prossimo decennio.

Leonardo Parigi

PORTO
Ginterporto



Spedizioni aeree
Il trasporto Aereo tempestività e rapidità



Spedizioni terrestri
Il trasporto terrestre praticità e affidabilità



Spedizioni marittime
Il trasporto marittimo Tradizione e Modernità



GRUPPO FORGES DAVANZATI SRL
International trade services

Azienda

Gruppo Forges Davanzati è un'azienda leader nel mercato delle spedizioni doganali. Nasce nel 1975 dallo spirito imprenditoriale e dalla profonda conoscenza del settore del suo fondatore Antonio Forges Davanzati e rappresenta, ad oggi, una delle case di spedizioni internazionali più antiche del territorio partenopeo...

Servizi

- Spedizioni marittime
- Spedizioni aeree
- Spedizioni terrestri
- Operazioni doganali
- Servizi FINE ART

Gruppo Forges Davanzati

Via Melisurgo 15
80133 Napoli
Tel. 081.552.30.71 - 081.552.01.67
Fax: 081.551.81.27

Cis di Nola Isola 1 Torre 1 n° 123
Tel. 081.826.86.82
Fax: 081.510.85.97

Adv. Paola Martino



Vincenzo Miele Trasporti Sas

Sede Amministrativa

Via Palazziello, 102 - 80040 Volia (NA)
Tel: 081 5725824 - 6159 - Fax: 081 5726796
Web: www.vincenzomieletrasporti.com

Sede Operativa/Logistica

Via Sponsillo, 50 - 80146 Napoli
Tel. 081 7520444 - 0767
E-mail: operativo@vincenzomiele.it

Terminal MSC - Miele

Via N. delle Breccie, 150 - 80147 Napoli
Tel. 081 5597548
E-mail: terminal@vincenzomiele.com

UNI EN ISO 9001:2015



SISTEMA DI GESTIONE QUALITÀ CERTIFICATO



VGM
TRASPORTO REEFER
TRASPORTO RIBALTABILE
TRASPORTO CENTINE
TRASPORTO FUORI SAGOMA
TRASPORTO FLAT RACK
TRASPORTO CER - ADR
TRASPORTO NAZIONALE E INTERNAZIONALE
TERMINAL MSC
RIPARAZIONE CONTENITORI

PNS
POLO NAZIONALE DELLA DIMENSIONE SUBACQUEA

Dal Baltico a Taiwan un mondo che cambia

O rmai sono anni che attraverso le pagine della nostra rivista sottolineiamo la necessità di dotare il sistema paese e quello europeo di uffici preposti per lo sviluppo di strategie marittime e navali. Questo semplice assunto nasce dalla banale considerazione che sin dalla fine del diciannovesimo secolo le linee di sviluppo, di penetrazione economica e quindi quella geopolitica seguono le rotte commerciali. Infatti, è una realtà storica che l'impero inglese si sia fondato su due semplici regole ossia: sulla potenza della Royal Navy e sulla certezza che il commercio segue sempre la bandiera. Nonostante i nostri sforzi siamo ancora ben lontani da vedere anche forme embrionali di uffici, organizzazioni o semplicemente strategie che possano rilanciare il ruolo nazionale e quello comunitario nella direzione da noi sperata. Eppure, che il mondo si sviluppi e si snodi lungo le rotte marittime, i suoi porti e le reti logistiche integrate è una realtà del tutto fattuale. Molto probabilmente, per gli storici del futuro questo non sarà il secolo dello scontro tra Russia e Ucraina, men che meno quello tra Israele ed Hamas, ma sicuramente verrà ricordato nelle cronache future come lo scontro tra occidente ed oriente per il controllo delle rotte commerciali dell'Indo-Pacifico, di quelle Artiche e quindi del commercio internazionale. In questa chiave di lettura, assai ostica per la leadership europea, i confronti terrestri, per così dire, assumono una valenza meramente periferica. Indubio che il secolo si stia snodando lungo il confronto tra la Cina di Xi Jinping e gli Usa di Trump con i due coprotagonisti India e Russia mentre la Comunità europea è impegnata a dar vita a 27 Personaggi in cerca d'autore. Il vero nodo attuale risiede nelle dinamiche asiatiche ed indo-pacifiche, dove la Russia assume non solo un forte valore posizionale, ma può essere quell'elemento determinante per spargliare i tanti precari equilibri. In questa ottica va letto il conflitto tra Mosca e Kiev e le dinamiche che si stanno susseguendo in questi giorni. Il vero vincitore della guerra europea è comunque Pechino che grazie al conflitto è riuscita nell'impresa di attrarre a sé Mosca, ma anche Nuova Delhi, proprio grazie alla triangolazione di Putin. Infatti, mentre qualche anno fa si parlava del famigerato Quad, ossia l'accordo di difesa militare tra USA, Giappone,

India ed Australia, oggi pare essere scomparso dall'orizzonte la possibilità di tale politica contenitiva. Così mentre il presidente Zelensky continua il suo tour nel mondo libero per cercare aiuti che comunque non lo metterebbero al riparo da una sicura sconfitta i grandi del pianeta stringono accordi per determinare le nuove linee future come nel caso di Anchorage, dove sicuramente i due big avranno ragionato lungamente sulla determinazione delle rotte Artiche. Mentre Mosca ha la necessità di neutralizzare la possibilità di un, ormai lontanissimo, ingresso nella NATO dell'Ucraina, mantenere il controllo dei porti nel Mar Nero, ma soprattutto non farsi schiacciare dalla preponderanza cinese in Asia, gli Usa vivono il momento di crisi maggiore dalla caduta del muro di Berlino. Addirittura, con le recenti vicende messicane e venezuelane, viene messo in discussione la stessa dottrina Monroe ossia il perno su cui si è fondato il ruolo di super potenza americana. Da qui la necessità di Washington di concentrarsi solo ed unicamente nell'Indo-Pacifico e nel Golfo del Messico lasciando agli europei il Mediterraneo e il Medio Oriente. Una scelta azzardata, ma di certo necessaria per la sopravvivenza dell'impero americano. Certo la miopia europea ed il suo immobilismo politico non aiutano molto, anzi. L'Europa alla ricerca di una vera e propria

son d'être pasticcia e fa finta di contare qualcosa in ambito internazionale financo sembrare di voler boicottare gli accordi di pace tra Mosca e Washington pur di dar segno della propria esistenza. Da qui le tante idiosincrasie geopolitiche. Bruxelles non ha compreso che nel grande gioco e per prepararsi alla guerra nel Pacifico Washington necessita di una Russia neutrale e benevola poiché solo così potrà tentare di sconfiggere il gigante cinese che al momento sembra avere la mano migliore. Solo attraverso Mosca, Trump potrà cercare di recuperare il rapporto con l'India, ed è difficile pensare ad una possibile vittoria senza l'aiuto del pilastro indiano. Da qui nascono le infinite querelle sulla Nato, sulla necessità di un Comunità europea autonoma militarmente e sulla richiesta di un suo slancio maggiore. Eppure, proprio dalla NATO e da Bruxelles nascono le maggiori controversie. Molte di quelle nazioni comunitarie che una volta afferivano al Patto di Varsavia danno continui pretesti per l'innalzamento della tensione internazionale. In questa ottica vanno

lette recenti vicende dei fantomatici droni e attacco missilistico in Polonia, dell'abbattimento di Mig russi in Estonia, del caso del tentativo di corruzione del pilota russo per simulare un attacco in Romania. Naturalmente comprendiamo la necessità e la volontà delle ex Repubbliche Baltiche e non solo, di bloccare

il commercio ai porti russi in quelle acque. La stessa realizzazione della smisurata ZES polacca va in quella direzione, ma parliamo di guerra economica e non certo di quella convenzionale. Si comprende comunque che l'insediamento di Kaliningrad desti preoccupazione, ma di certo non è un buon motivo per far scoppiare un conflitto su vasta scala. Comunque, è interessante notare che tutte

realità che tenderebbero ad allargare un conflitto, il quale sta volgendo verso il suo epilogo, dove il vincitore russo impone le regole della pace, provengano da nazioni tutte afferenti al Trimarium. Per cui non sorprendono le dichiarazioni comparse recentemente dell'ammiraglio Cavo Dragone che ricopre il ruolo di presidente del Comitato Militare della Nato. La cosa che sorprende di più è che quella intervista fu rilasciata dall'ammiraglio nella metà d'ottobre mentre il prestigioso Financial Times ha provveduto a pubblicarla solo recentemente proprio a ridosso della proposta di pace di Washington. Non di meno, il baricentro del vero possibile e devastante conflitto continua a risiedere a migliaia di chilometri dalla periferia russa ossia Taiwan. Da qui la necessità americana di chiudere velocemente la parentesi ucraina e cercar di attrarre Mosca a sé, la quale di certo non desidera essere schiacciata dalla posizione cinese. Solo così Trump potrà sviluppare strategie veramente contenitive in Pacifico e riaprire un colloquio veramente collaborativo con l'India.

Nel frattempo, la Comunità europea dovrà decidere se partecipare al grande gioco o assistere da semplice spettatore come sta già facendo da diverso tempo, ma questa è altra storia.

Alessandro Mazzetti





Le Prime Nazioni rivendicano ruolo nell'accordo del CUSMA

Nel cuore del dibattito economico nordamericano, le Prime Nazioni del Canada alzano la voce per rivendicare un ruolo che affonda le radici nella storia e guarda al futuro. In un documento ufficiale pubblicato nelle scorse settimane dalla Assembly of Manitoba Chiefs (AMC), i rappresentanti dei popoli indigeni canadesi chiedono l'inclusione piena e formale nei trattati commerciali internazionali, a partire dal CUSMA (Canada-United States-Mexico Agreement), il successore del NAFTA. La richiesta arriva in vista della revisione dell'accordo prevista per il 2026 e pone al centro un'esigenza tanto storica quanto strategica: riconoscere alle comunità indigene lo status di attori economici, non di soggetti marginali. Il documento dell'Assembly of Manitoba Chiefs afferma con forza che ben prima dell'arrivo dei coloni europei, il continente nordamericano era attraversato da reti commerciali complesse, gestite autonomamente da comunità indigene che scambiavano rame, pelli, alimenti e beni rituali su lunghe distanze.

"Abbiamo costruito la prima economia del continente", hanno dichiarato i capi manitobani, "ma oggi siamo lasciati ai margini dei tavoli decisionali". Durante la negoziazione del CUSMA, le Prime Nazioni non sono state consultate, né tanto meno coinvolte in alcuna fase operativa. La loro presenza nel trattato si limita a un semplice riferimento privo di efficacia giuridica. Secondo l'AMC, questo stato di esclusione è in contraddizione con i principi di giustizia economica, autodeterminazione e riconciliazione sanciti dalla stessa legislazione canadese. La proposta avanzata prevede l'inserimento nel trattato commerciale di un intero capitolo dedicato alle Prime Nazioni, che ne riconosca il diritto a partecipare ai negoziati, a esprimere consenso sulle progettualità commerciali e infrastrutturali che incidono sui propri territori, ad accedere liberamente ai mercati e ad attraversare confini

internazionali senza ostacoli. Le conoscenze tradizionali e i saperi ancestrali delle comunità indigene, sottolinea l'AMC, devono essere valorizzati anche come strumenti per migliorare la sostenibilità ambientale e la qualità delle filiere commerciali.

Un ulteriore elemento chiave della proposta è la creazione di un First Nations Trade Commissioner Office, un organismo autonomo che rappresenti le comunità indigene in tutte le missioni commerciali e affianchi i negozianti del governo federale. Si tratterebbe di un passo decisivo per garantire una rappresentanza reale e costante delle Prime Nazioni in ogni processo decisionale che riguarda l'economia del Paese. In Manitoba è già allo studio un modello sperimentale che punta a coinvolgere direttamente i governi indigeni in progetti commerciali, ambientali ed energetici, con particolare attenzione ai settori della transizione ecologica, dei minerali critici e della bioeconomia. L'AMC denuncia una contraddizione evidente: le comunità indigene sono oggi tra i principali attori nella gestione sostenibile del territorio e delle risorse naturali, ma continuano a essere escluse da trattative e accordi che ne influenzano il futuro. La loro esclusione non è solo ingiusta, ma anche inefficiente. Il loro contributo potrebbe rafforzare gli standard ambientali, migliorare il rispetto dei diritti umani e garantire una maggiore sostenibilità nei processi produttivi e nei flussi commerciali. Il Canada, sostengono i rappresentanti indigeni, ha davanti a sé un'occasione storica per passare dalle parole ai fatti. La riconciliazione non può restare un impegno simbolico: deve diventare un modello politico ed economico integrato, capace di combinare sviluppo, giustizia e rispetto per i popoli originari. Le Prime Nazioni hanno indicato la strada e ora tocca ai governi seguirla.

Domenico Letizia

LET EXPO

Logistics Eco Transport Trade Show

10 - 13 MARZO 2026
VERONAFIERE, VERONA

**La più grande fiera italiana dei trasporti,
logistica e servizi alle imprese**

**Vieni ad esporre insieme ai leader del settore
e rafforza la tua reputazione aziendale.**

Spazi espositivi in esaurimento, contattaci subito!

Solacem - un terminal per l'industria campana

«Il bilancio dell'anno è sostanzialmente positivo, non solo per i numeri, che confermano il trend degli anni passati, ma perché cresce la consapevolezza che questo decennio post-Covid è il decennio dei porti rinfuse». Giuseppe Rocco, General Manager di Solacem, legge così l'evoluzione recente del porto di Torre Annunziata, uno scalo che ha rafforzato il proprio ruolo al servizio dell'industria campana e del Mezzogiorno, intrecciando sviluppo logistico, funzione sociale e radicamento territoriale. Secondo Rocco, la centralità dei porti rinfuse è legata a una dinamica strutturale: «I porti container sono legati prevalentemente alla distribuzione di prodotti finiti, mentre i porti rinfuse sono direttamente connessi all'industria retrostante». Un legame che, negli ultimi anni, si è rafforzato grazie alla ripresa e al consolidamento di comparti produttivi strategici, con effetti diretti anche sugli scali specializzati nelle materie prime.

In quest'ottica qual è la funzione



Giuseppe Rocco

dello scalo di Torre Annunziata per il sistema economico della Campania e del Sud Italia?

Il terminal di Torre Annunziata è strettamente connesso all'industria del territorio. Parliamo dell'industria del pane e della pasta, del comparto molitorio, della mangimistica e della zootecnia, molto sviluppate in Campania. Ma anche della filiera dell'alluminio, con applicazioni che vanno dall'automotive all'agroalimentare e al farmaceutico.

Solacem si colloca come punto di ingresso delle materie prime destinate ai cicli produttivi locali: siamo un anello della catena del valore di filiere che, come si è visto durante il Covid, hanno retto l'intera economia nazionale.

Oltre alla dimensione industriale, qual è l'impatto sociale del porto sul territorio?

Tutta o quasi la forza lavoro impiegata nel porto di Torre Annunziata proviene dalla città o dall'area circostante. Tra occupazione diretta e indiretta, si superano le 100 unità lavorative al giorno per 15 mensilità l'anno. Un legame che nel tempo si è esteso anche al sistema dei trasporti. All'inizio i trasportatori non vedevano di buon occhio lo sviluppo dello scalo. Oggi riconoscono in Solacem un elemento di continuità che ha generato lavoro e benessere. Inoltre, collaboriamo attivamente con il locale istituto Marconi. Abbiamo da poco avviato uno stage annuale per un giovane diplomato e collaboriamo nei percorsi scuola-lavoro.

Negli ultimi anni l'attenzione del settore si è concentrata molto sulla

sostenibilità ambientale. A che punto è Solacem su questo fronte?

La nostra attività è fortemente dipendente dall'energia elettrica. Per questo già nel 2020 abbiamo realizzato un impianto fotovoltaico sul tetto del nostro silos. Il percorso è però in evoluzione. Stiamo studiando un ampliamento significativo dell'impianto, affiancato da sistemi di accumulo per ottimizzare l'uso dell'energia prodotta. Su un altro versante, invece, stiamo guardando con interesse allo sviluppo delle comunità energetiche. L'idea di base è partecipare a iniziative che consentano di utilizzare energia prodotta a distanza in modo sostenibile, integrando produzione e consumo. Un percorso che, pur richiedendo coordinamento e incentivi adeguati è una strada senza dubbio da perseguire.

Come è cambiata negli ultimi anni la geografia dei traffici, in particolare dopo la guerra in Ucraina?

Per i cereali non abbiamo registrato interruzioni delle rotte dal Mar Nero. È cambiata però la dimensione delle navi: dalle unità da 6-7 mila tonnellate

siamo passati a navi da 15-20 mila tonnellate, meno numerose ma più grandi. Diversa la situazione per l'alluminio. I flussi si sono quasi azzerati perché la produzione russa è finita sotto embargo. Auspicio che con la pace questi traffici possano riprendere.

Guardando al 2026, quali sono le priorità per il porto di Torre Annunziata?

Mettere il porto nelle condizioni di operare alla pari con gli altri scali. Oggi Torre Annunziata è leader nella logistica dei cereali, ma sconta un limite strutturale come la mancanza di dragaggio e di fondali adeguati all'ingresso del porto. Sono in corso interlocuzioni istituzionali, ma il nodo resta: il nostro vero tallone d'Achille è il pescaggio. Il regalo sotto l'albero sarebbe la ripresa dei lavori di dragaggio, sospesi nel 2018.



Guarda il video relativo all'articolo



RB
ROBERTO BUCCI spa

Spedizioni internazionali e agenzia marittima

Con uffici a Napoli, Salerno, Genova e con la consociata britannica Bucci Freight Services Ltd, la Roberto Bucci Spa coordina e organizza spedizioni per conto di alcune tra le più importanti aziende italiane

Modalità di trasporto

Offriamo servizi di trasporto via mare e via terra avvalendoci di partner affidabili e consolidati

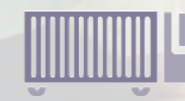
Via mare

Spedizioni via mare di container completi, singoli colli o pallet



Via terra

Offriamo servizio di trasporto intermodale, ferroviario e camionistico



roberto bucci Spa - Via Amerigo Vespucci, 9/20 - 0142 Napoli (NA) - Tel: 0815979413 - Mail: info@bucci.it

SaniWell

La nuova app per prenderti
cura della tua salute



Una piattaforma digitale per i servizi
di prevenzione e cura, pensati per le specifiche
esigenze degli iscritti al Fondo Sanilog.

Con SaniWell per te sempre disponibili:

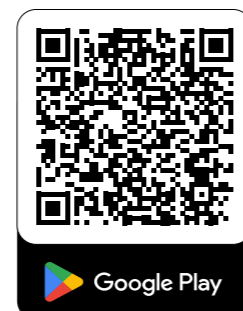
- virtual check-up e televisite
- prescrizioni per analisi e per visite specialistiche
- controllo dei tuoi parametri di salute
- consigli per la prevenzione e il benessere
- consultazione della tua cartella clinica digitale

SANILOG



SCARICA ORA SANIWELL

Disponibile gratuitamente
su Play Store e App Store.



FROM 3 GENERATIONS, YOUR WORLD IN OUR HANDS!



OCEAN
TRANSPORTATION



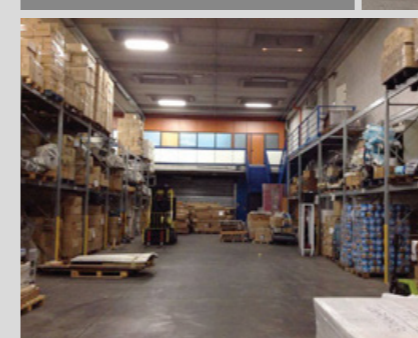
AIR
TRANSPORTATION



LAND
TRANSPORTATION



CUSTOMS
WAREHOUSES



VAT TAX
DEPOSIT



CUSTOMS
BROKERS

CONTACT US AT

Tel. 0039 0815109403 - Fax. 0039 0815109434

E-Mail: info@sticcosped.com - Web: www.sticcosped.com

UFFICI E MAGAZZINI

Interporto di Nola - Lotto D - Mod. 103 -106 - 80135 Nola (NA)

SEDE LEGALE

Via Vespucci 78- 80123 Napoli (Na)

Rafforzare la filiera formativa e il collegamento con aziende

La formazione dei marittimi torna al centro del confronto tra istituzioni, imprese e sistema degli ITS. In occasione dell'incontro del 3 dicembre a Roma, nella sede di Confitarma, il Fondo Nazionale Marittimi ha riunito per la prima volta in modo organico il network degli ITS mare e dei Centri di Addestramento. Un appuntamento che segna un passaggio rilevante nel percorso di rafforzamento della filiera formativa e del collegamento con il mercato del lavoro. «È il primo incontro pubblico di condivisione e confronto che organizziamo – sottolinea Angelo D'Amato, presidente del Fondo Nazionale Marittimi – ed è un momento importante per mettere a sistema esperienze, dati e prospettive future della formazione marittima».



Angelo D'Amato

Qual è il significato di questo primo confronto nazionale sulla formazione marittima?

L'obiettivo principale è avviare una condivisione strutturata tra tutti gli attori coinvolti: ITS, centri di addestramento, compagnie di navigazione, associazioni datoriali e istituzioni. Il Fondo da anni finanzia la formazione degli allievi ufficiali e oggi sentivamo l'esigenza di creare un momento pubblico di coordinamento, per rendere più efficace il sistema e migliorare l'incontro tra percorsi formativi e fabbisogni delle imprese.

Che bilancio può tracciare dell'attività del Fondo nel 2025?

È stato un anno di consolidamento. Le attività di formazione si sono rafforzate e la dotazione finanziaria del Fondo è cresciuta grazie all'aumento della contribuzione delle aziende aderenti. Questo ci consente di continuare a investire sulla qualità dei percorsi e di incrementare gli strumenti di sostegno agli allievi, mantenendo un modello rigoroso e coerente con la nostra missione.

Su quali canali si concentra oggi l'intervento del Fondo Nazionale Marittimi?

L'azione si sviluppa su due direttrici principali. Da un lato il finanziamento diretto dei corsi biennali dei tre ITS italiani del mare – Genova, Gaeta e Catania – dall'altro l'erogazione di borse di studio, destinate in particolare a

coprire o rimborsare i costi dei corsi obbligatori necessari per avviare la carriera marittima. Nel solo 2025 sono state finanziate 150 borse di studio e per il 2026 l'obiettivo è arrivare a circa 200.

Quanto è centrale il tema dell'imbarco degli allievi ufficiali?

È un punto cruciale. La missione del Fondo è favorire concretamente l'accesso al lavoro e quindi l'imbarco degli allievi ufficiali. Per questo il nostro modello prevede convenzioni obbligatorie con le compagnie di navigazione, così da garantire che alla formazione segua un'opportunità reale di inserimento professionale.

Emergono però criticità sul numero di allievi imbarcati. Come le affrontate?

Registriamo una riduzione degli allievi imbarcati da parte delle aziende che applicano il contratto collettivo nazionale del lavoro marittimo. È un tema su cui ci confrontiamo quotidianamente con le organizzazioni sindacali, perché l'obiettivo comune è rendere la professione del mare sempre più attrattiva e garantire un ricambio generazionale adeguato, in un settore che continua a crescere.

Un tema emerso dall'incontro è la digitalizzazione dei dati dei marittimi. Qual è la posizione del Fondo?

È un progetto strategico sviluppato dalla Direzione generale del MIT, che va nella direzione giusta. La creazione di un'anagrafica digitale dei lavoratori marittimi consentirà di avere finalmente dati certi su qualifiche e disponibilità, semplificando le procedure di imbarco e rendendo più trasparente il sistema. Il Fondo, grazie alla propria piattaforma informatica di gestione e monitoraggio, è pronto a contribuire a questo processo.

Guardando al 2026, quali sono le prospettive di evo-

luzione del Fondo?

L'ambizione è ampliare progressivamente il perimetro di intervento, compatibilmente con i necessari passaggi normativi. Il Fondo è nato negli anni Ottanta con una missione specifica sugli allievi ufficiali, ma oggi disponiamo di una struttura organizzativa e di strumenti digitali di eccellenza che potrebbero supportare anche altre qualifiche, senza compromettere gli standard qualitativi.



Guarda il video relativo all'articolo



ITS Academy per formare i professionisti dello shipping

La formazione come leva strategica per rispondere ai fabbisogni reali delle imprese della filiera marittima, portuale e cantieristica. È questo il filo conduttore delle dichiarazioni a PORTO&interporto di Rosario Danisi, presidente dell'Accademia Marittima Meridionale, che traccia un bilancio del 2025 e anticipa i principali progetti in campo per il 2026. Dalla trasformazione in ITS Academy all'ampliamento dei laboratori, fino alle nuove sinergie con grandi player industriali, l'Accademia punta a rafforzare il legame tra formazione tecnica e occupazione, non solo a bordo nave ma lungo tutta la catena del valore del mare. «Il 2025 è stato l'anno della ristrutturazione e del consolidamento dell'ITS Mare, che oggi è diventato ufficialmente Accademia Marittima Meridionale» spiega Danisi. «Abbiamo investito molto sulle strutture e sui laboratori: a Sant'Agnesello sono operativi i laboratori di coperta e di macchina, a Salerno quelli dedicati a logistica e trasporti, ad Aversa il laboratorio per il carico e scarico delle merci, a Torre Annunziata, presso l'Istituto Marconi, quelli per i sistemi di bordo oceanografici e meccatronici. In totale siamo arrivati a otto laboratori, cinque già pienamente operativi e gli altri in fase di completamento».

Qual è oggi la dimensione dell'Accademia in termini di studenti e corsi attivi?

Attualmente abbiamo circa 150 ragazzi in aula. I bandi stanno rispondendo molto bene e i corsi registrano un alto livello di partecipazione e motivazione. Solo per coperta e macchina siamo al secondo ciclo, con due corsi di coperta e uno di macchina in essere, per un totale di circa 60 allievi. È significativo anche il dato geografico: molti studenti arrivano da fuori regione, da diverse aree del Sud Italia, a conferma della attrattività dell'offerta formativa.

Come sta evolvendo la formazione nel settore?

È importante chiarire che non tutti i percorsi portano necessariamente all'imbarco. Oltre agli ufficiali di coperta e di macchina, formiamo figure tecniche che possono operare nella cantieristica, nella navigazione, nel piccolo cabotaggio e in tutta la parte tecnologica e di supporto. Ci sono opportunità concrete anche come tecnici specializzati a terra, nell'ambito marittimo-portuale e industriale. La filiera mare è molto più ampia di quanto si pensi.

Cosa ha comportato la trasformazione in ITS Academy e l'ingresso di nuovi partner?

È stato un passaggio fondamentale. All'interno dell'Accademia sono entrati partner industriali e istituzionali di primo piano come Fincantieri, MSC, Nuova Meccanica Navale, oltre agli istituti nautici di Bagnoli, Procida, Salerno, Ischia e Piano di Sorrento. Questo ci ha consentito di

riorganizzare anche la struttura interna e di centralizzare la formazione sui reali fabbisogni delle aziende. Noi partiamo dalle loro richieste e costruiamo percorsi formativi mirati, offrendo risposte concrete sia alle imprese sia ai ragazzi.

La collaborazione con Nuova Meccanica Navale è stata indicata come un esempio virtuoso...

Con NMN si è creata fin da subito una forte sinergia. È entrata in Accademia come socio fondatore e insieme abbiamo sottoscritto un protocollo d'intesa che ha portato all'attivazione di contratti di apprendistato per sette ragazzi. Questo accordo, condiviso anche con il Ministero del Lavoro, ha rappresentato un vero volano: da quel momento molte aziende hanno iniziato a contattarci e l'Accademia ha acquisito una credibilità concreta sul fronte dell'occupazione.

Quanto pesa oggi l'indotto nella domanda di competenze?

Pesa moltissimo. La filiera dello shipping e del mare non si esaurisce a bordo nave. Nei cantieri, nei porti e nelle attività di supporto c'è una richiesta enorme di professionalità: gruisti, trattoristi, addetti al carico e scarico, ma anche saldatori, ottonai, frigoristi, elettricisti ed elettrotecnici. Su queste figure registriamo una forte carenza, soprattutto nell'indotto cosiddetto indiretto.

In quest'ottica cosa prevede l'Accademia?

Accanto ai percorsi ITS biennali, stiamo progettando corsi brevi dedicati a queste professionalità oggi difficili da



Rosario Danisi

reperire. Per esempio, per gli ottonai immaginiamo un percorso di sei mesi: due mesi di aula, due di laboratorio e due in azienda, con il rilascio di una qualifica professionale. Le aziende partner, in particolare della cantieristica come Meccanica Navale e Fincantieri, ci hanno chiesto espressamente questo tipo di formazione.

Qual è il messaggio che l'Accademia vuole trasmettere ai giovani e alle famiglie?

Che i corsi ITS sono gratuiti, altamente professionalizzanti e collegati direttamente al mondo del lavoro. C'è una fase teorica, una di laboratorio e una in azienda, e le opportunità occupazionali sono reali. L'occupazione nella filiera mare esiste ed è abbondante. Serve solo orientare i ragazzi e

accompagnarli in un percorso strutturato e concreto, come quello che l'Accademia Marittima Meridionale sta portando avanti.



Guarda il video relativo all'articolo



PANAMA
MARITIME AUTHORITY

*Together we save our ocean
through a greener industry*



*We have prepared exceptional incentives
for Eco-friendly vessels.*

Panama Ship Registry

@ShipPanama

#SteeringYourWay

PSA, nuove gru elettriche sotto l'albero di Natale

di PSA Italy. "A aprile completeremo il rinnovo dell'equipment, aumentando non solo la nostra capacità di piazzale e migliorando l'operatività, ma soprattutto contribuendo in modo significativo alla riduzione dell'impatto ambientale delle attività portuali". Il 2025 non porta con sé solo nuove gru, ma anche tanti numeri per il gruppo che continua a crescere in Italia. Se Prà consolida la propria posizione in linea con il mercato, Venezia fa registrare nuovi record di traffico. PSA Sech, secondo terminal genovese del gruppo, conferma il trend positivo dello scorso anno con una stima di 305mila Teus, superando di 10mila unità il 2024, mentre Venice-Vecon chiuderà il 2025 con 340mila Teus movimentati, migliorando rispetto agli ultimi due anni. Il terminal di Pra', in cima alle classifiche dei gateway container in Italia, chiuderà l'anno in corso con un risultato stimato di 1.425.633 Teus. In calo appare invece il traffico ferroviario, che si attesta sui 167mila container, con una forte riduzione rispetto ai 228mila del 2024, dovuti - come riporta la stessa azienda - alla grande mole di cantieri in essere sulla rete di Rfi.

Benché alcuni grandi terminal come Gioia Tauro e La Spezia Container Terminal abbiano traffici container superiori per volumi assoluti, PSA Italy resta centrale per il mercato gateway nazionale e per i collegamenti con l'entroterra e l'Europa Centro-Nord. I dati aggregati relativi ai

terminal container italiani mostrano un quadro di crescita sia per traffici sia per indicatori economico-finanziari. Secondo l'analisi firmata da Fedespedit sui principali terminal container italiani, nel 2024 il settore ha registrato una crescita del 3,4% nei traffici containerizzati complessivi, con un aumento dell'8,1% nel fatturato aggregato delle società terminalistiche analizzate. Secondo i dati elaborati da Assoporti e centri studi come SRM, il traffico marittimo totale nei porti italiani nel 2025 continua a crescere, con quasi 250 milioni di tonnellate movimentate nel primo semestre dell'anno (+1,2% su base annua) e una spinta positiva dei container (+2,6%) rispetto allo stesso periodo del 2024. Questo andamento rispecchia la progressiva ripresa del trasporto container come parte della merce movimentata complessiva. Le analisi dell'Italian Maritime Economy Report 2025 evidenziano una crescita globale dei traffici marittimi (+2,1% nel 2024) e una posizione di rilievo del Mediterraneo, dove i principali 25 porti hanno movimentato circa 62 milioni di TEU nel 2024, con prospettive di crescita per il biennio 2025-26. Un quadro che sconta ovviamente numerose incertezze politiche - tra dazi, conflitti in corso e potenziali nuovi scenari di confronto - ma che mostra anche la vivacità del settore in cui si inquadrano le attività del gruppo singaporiano e della sua componente italiana.

Leonardo Parigi

YOU GROW, WE CARE.

 **POLIASS**
INSURANCE BROKERS

info@poliass.it | **poliass.it**

PSA Italy punta ad avere un terminal completamente green, anche grazie all'arrivo delle nuove gru full electric arrivate a Genova, nel terminal di Prà, a metà dicembre. Dicembre che vedrà arrivare proprio a Natale il resto del carico a Venezia, quando sbarcheranno al Venice-Vecon le altre tre E RTG elettriche, per un avanzamento deciso nel piano di rinnovamento dell'equipment per l'efficienza ambientale del gruppo singaporiano. Il programma, che prevede altre sei gru in arrivo ad aprile in Italia, di cui due ibride, punta a incrementare la flotta delle gru di piazzale a Genova per arrivare a un totale di 33 unità. Il terminal genovese conta oggi 21 E RTG elettriche e 10 alimentate diesel, in fase di sostituzione, e l'investimen-

to vuole portare lo scalo ad avere una maggiore efficienza ambientale, con più capacità operativa e continuità dei servizi. Le tre gru sono frutto dell'investimento pluriennale e sono state costruite nel corso del 2025 dalla Shanghai Zhenhua Heavy Industries Co., Ltd., uno dei principali produttori mondiali di equipment portuale con cantieri tra Shanghai e Nantong dal 1885.

A portarle a Genova ci ha pensato la Zhen Hua 35, partita dal porto di Shanghai lo scorso 10 ottobre per un viaggio di oltre due mesi, con scalo intermedio in Marocco. "Con l'arrivo delle nuove E-RTG facciamo un passo concreto verso un modello di terminal sempre più moderno e rispettoso dell'ambiente", ha dichiarato Roberto Ferrari, ad



guarda i farmaci fuori brevetto come strumento di attuazione intelligente del Piano Mattei. La proposta del nostro comitato scientifico prevede di produrre questi farmaci nell'ambito della cooperazione internazionale, offrendoli come supporto ai sistemi sanitari dei paesi partner. Il dipartimento governativo che cura il Piano Mattei ha apprezzato il lavoro, ci ha chiesto un progetto e abbiamo individuato l'Egitto come paese pilota per il 2026.

Oltre ai saggi, quali altre iniziative organizzate?

Siamo giunti alla quinta conferenza sullo spazio, quest'anno ospitati dall'Agenzia Spaziale Italiana a Roma. Un grande onore. L'ingegner Comparini, direttore generale della divisione Spazio di Leonardo, e Alessio Magistralis hanno parlato dell'uomo nello spazio, un tema affascinante. Questo certifica il nostro stretto rapporto con il mondo industriale. Inoltre abbiamo organizzato la seconda conferenza sulla geotermia con Svimez, realizzata a dicembre 2024 a Villa Doria D'Angri.

Quali sono i progetti per il 2026?

Presenteremo il saggio sulla dimensione subacquea. L'ambiente sottomarino è diventato strategico per le infrastrutture critiche - cavi sottomarini, condutture energetiche - tanto che è stato istituito il Polo Nazionale Subacqueo, presieduto da Roberta Pinotti. Il lavoro ha visto contributi militari, tra cui lo Stato Maggiore della Marina, e civili, con esperti di diritto internazionale e ambasciatori. Sarà documento di lettura per l'Accademia Navale di Livorno.

E l'idea di istituire un Centro Studi Mediterraneo?

È forse il progetto più qualificante. Ci siamo domandati perché Napoli, che è stata capitale e centro della diplomazia europea, non può avere un centro studi di diplomazia mediterranea. L'idea è piaciuta al Ministero degli Esteri. Abbiamo sottoscritto un accordo tra Club Atlantico, Svimez e CNR per avviare questo progetto. Partiremo con una conferenza sul ruolo diplomatico delle religioni, coordinata dall'ambasciatore napoletano Pasquale Ferrara.

Quale bilancio fa di questi anni?

Nel febbraio 2026 festeggeremo dieci anni di attività. In un momento in cui le associazioni hanno vita difficile, la nostra voglia di fare è crescente, grazie ai componenti del direttivo, del comitato scientifico e a chi ci sta vicino. Il nostro rapporto privilegiato con ambienti militari, accademici e aziendali ci vede come soggetto catalizzatore tra istituzioni diverse. Abbiamo mantenuto un'attenzione particolare per i giovani, sviluppando anche percorsi formativi nelle scuole su temi come il ruolo degli organismi multilaterali, la diplomazia e il diritto internazionale. Il futuro è dei giovani e dobbiamo continuare a coinvolgerli.

Qual è stata l'esperienza più gratificante in questo periodo?

Sono stato invitato dall'Ammiraglio De Carolis a bordo della portaerei Cavour durante l'esercitazione Mare Aperto. Ho trascorso cinque giorni al suo fianco e ho capito veramente la professionalità e la dedizione degli uomini di mare. A bordo c'erano anche sessanta giovani dottorandi selezionati dalle università italiane più prestigiose che facevano uno stage. L'ammiraglio mi ha chiesto di presentare il Club Atlantico e molti di loro sono poi tornati a collaborare con noi. Un'esperienza che ricorderò per sempre.



Guarda il video relativo all'articolo



Attenzione sul Mediterraneo per il Club Atlantico di Napoli

«Il Mediterraneo rappresenta per noi una condizione preferenziale per i nostri studi e le nostre attività». Con queste parole Giosuè Grimaldi, Presidente del Club Atlantico di Napoli, definisce l'orientamento strategico dell'associazione che nel 2026 celebrerà dieci anni di attività. Il Club fa parte di una rete internazionale presente in tutti i 30 paesi membri della NATO, coordinata dall'Atlantic Treaty Association con sede a Bruxelles. «Per parecchio tempo il fronte sud del patto atlantico è stato considerato meno importante di altri fronti strategici - spiega Grimaldi - invece da tempo è emersa oggettivamente la necessità di riflettere in modo particolare su quest'area». Da questa consapevolezza nasce l'esplicito riferimento al Mediterraneo nello statuto dell'associazione napoletana.



Giosuè Grimaldi

Qual è la struttura organizzativa del Club Atlantico di Napoli?

La nostra organizzazione si basa su un consiglio direttivo e su un comitato tecnico-scientifico, che definisce la parte nobile della nostra struttura. È composto da più di 30 figure autore-

vole - professori universitari, imprenditori, rappresentanti delle istituzioni - ciascuno esperto in discipline differenti. Dopo la scomparsa del professor Giuseppe Tesauro, il comitato è presieduto dal professor Adriano Giannola, economista di grande valore e attuale presidente dell'istituto Svimez per lo sviluppo del mezzogiorno.

Le principali attività che realizzate?

Ogni anno scegliamo un argomento di grande attualità e invitiamo esperti a contribuire alla stesura di saggi. Siamo arrivati al quinto. Nel passato ci siamo occupati di opportunità e criticità legate all'attuale fase storica che vive il Mediterraneo, di cambiamenti climatici, del ruolo centrale dell'Italia nel futuro dell'area. In quest'occasione particolare abbiamo

collaborato con il Ministero degli Esteri ottenendo contributi da oltre dieci ambasciate italiane del bacino. Tutti hanno riconosciuto all'Italia un ruolo centrale per storia e cultura.

Quali progetti concreti sono emersi da questi studi?

Due in particolare. Il primo riguarda l'acqua come risorsa critica: abbiamo sviluppato uno studio con il CNR che è stato poi presentato ai decisori. Il secondo, ancora più attuale, ri-



GAROLLA GROUP

MED OFFSHORE S.p.A.

E-mail: info@medoffshore.it

- ASSISTENZA A PIATTAFORME PETROLIFERE
- RIMORCHI D'ALTURA



SARDA BUNKERS S.p.A.

E-mail: info@sardabunkers.it

- BUNKERAGGIO
- TRASPORTO COSTIERO DI PRODOTTI PETROLIFERI
- RITIRO/TRASPORTO SLUDGES, SLOPS, ACQUE DI SENTINA
- SERVIZI ANTINQUINAMENTO
- AGENZIA MARITTIMA

Sede:

Via Alcide De Gasperi, 55 - 80133 Napoli - Italia
Tel: +39 081 2514121 - Fax: +39 081 5524712

Ufficio Operativo:

Piazzale Immacolatella Vecchia - Int. Porto 80133 - Italia
Tel: +39 081 5515856 - Fax: +39 081 5424301

Zona Economica Esclusiva nel cuore del Mediterraneo

Con la pubblicazione del Decreto del Presidente della Repubblica n. 193/2025 del 26 settembre 2025 in Gazzetta Ufficiale n. 294/2025 del 19 Dicembre 2025, l'Italia ha ufficialmente istituito una zona economica esclusiva (ZEE) che comprende parte delle acque che circondano il mare territoriale italiano, diventando l'ultima maggiore potenza mediterranea a dare corso a tale adempimento. La ZEE, delineata ai sensi dell'allegato al DPR, avrà un impatto sostanziale sullo sviluppo di progetti offshore, compresi i settori industriali che vanno dalla produzione di energia (attraverso petrolio, gas, GNL e alternative più ecologiche come l'eolico offshore, il solare, l'energia del moto ondoso e, potenzialmente, anche il nucleare nel prossimo futuro) e progetti più speculativi, come i data center sottomarini ed il deep sea mining. Con la presenza di incentivi finanziari nelle regioni meridionali del Paese attraverso la zona economica speciale, alcuni importanti sviluppi potrebbero essere imminenti.

Il DPR viene emanato ai sensi dell'articolo 1, comma 2, della legge n. 91 del 14 giugno 2021, ed entrerà in vigore nel termine di 15 giorni dalla pubblicazione in Gazzetta Ufficiale, ossia il 3 gennaio 2026. La ZEE garantirà all'Italia i diritti previsti dall'articolo 56 della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (UNCLOS), che comprendono "l'esplorazione



e lo sfruttamento, la conservazione e la gestione delle risorse naturali [...] delle acque sovrastanti i fondali marini e dei fondali marini e del loro sottosuolo", per attività economiche "quali la produzione di energia dall'acqua, dalle correnti e dai venti" e "la creazione e l'utilizzo di isole artificiali, installazioni e strutture", il tutto per un raggio di 200 miglia nautiche. Ciò non avrà tuttavia alcun impatto sui principi di libertà di navigazione previsti dall'UNCLOS, né risolverà realisticamente le questioni relative ai diritti di pesca che hanno causato problemi nelle relazioni mediterranee negli ultimi anni.

L'Italia è stata estremamente cauta nelle sue rivendicazioni, estendendo

la ZEE solo alle aree non contese, in attesa di raggiungere accordi bilaterali con gli Stati confinanti, riservandosi tuttavia – con realismo e prudenza – il diritto di ampliare le zone identificate nel DPR. Sebbene l'estensione della ZEE sia soggetta ad ulteriori accordi con gli Stati confinanti, si tratta indubbiamente di un provvedimento legislativo sostanziale – e atteso – che rende i mari italiani un elemento chiave per lo sviluppo dell'economia del Paese e, potenzialmente dell'intero continente europeo. Questo è solo il primo passo nel lungo e laborioso percorso di definizione di un quadro giuridico completo intorno alla ZEE. Ciò detto, il messaggio è chiaro: con un mare ricco e posizionato nel cuore del Mediterraneo, adatto ad attività quali l'energia eolica, drilling, mining ed ulteriori progetti come la posa di cavi e delle infrastrutture sottomarine, il futuro potrebbe riservare sviluppi decisamente interessanti.

Enrico Vergani
Campbell Johnston Clark Limited

L'adozione della ZEE introduce per l'Italia una nuova dimensione di pianificazione marittima integrata, nella quale diritto del mare, politica industriale ed equilibrio geopolitico convergono. La delimitazione di spazi marini funzionalmente qualificati impone l'elaborazione di strumenti di marine spatial planning avanzata, capaci di prevenire conflitti d'uso tra attività energetiche, infrastrutturali, ambientali e militari. Sul piano economico, la ZEE rafforza la bancabilità dei progetti offshore, riducendo l'incertezza giuridica e favorendo strutture di project finance e partenariati pubblico-privati. Parallelamente, si accentua la rilevanza dei profili ESG, con obblighi stringenti in materia di valutazione di impatto ambientale, protezione degli ecosistemi profondi e gestione dei rischi tecnologici. In un Mediterraneo caratterizzato da sovrapposizioni di interessi nazionali, la ZEE diventa inoltre uno strumento di diplomazia regolatoria, volto a consolidare il ruolo dell'Italia come attore normativo e infrastrutturale di riferimento nello spazio marittimo euro-mediterraneo.



*Merry Christmas
and Happy New Year*

ACCSEA – Via Reggia di Portici, 69 – 80146 Napoli – tel. 081/5592512 – segreteria@accsea.it

PRENOTA il BIGLIETTO per il tuo FUTURO!

CORSI di ALTA FORMAZIONE GRATUITI

BORSE DI STUDIO • ALLOGGIO GRATUITO • OCCUPAZIONE AL 99%

Mare & Logistica

ITS ACADEMY FONDAZIONE G. CABOTO

Yachting

- Ufficiale di navigazione del Diporto
- Service Manager del Diporto
- Yacht Design Operator

Shipping

- Ufficiale di Coperta
- Ufficiale di Macchina
- Marine Surveyor
- Servizi ai Passeggeri sulle navi

Logistica

- Logistica integrata e spedizioni
- Pianificazione dei trasporti e logistica

GAETA (LT)
Via Annunziata, 58
☎ 351.7147783

CIVITAVECCHIA (RM)
Molo Vespucci
☎ 351.6611825

☎ 0771.712517

www.fondazionecaboto.it
orientamento@fondazionecaboto.it

Accordo Fincantieri-WSense su monitoraggio subacqueo avanzato

Fincantieri, tramite la controllata Fincantieri Infrastructure Opere Marittime, e WSense, scale-up specializzata nello sviluppo di tecnologie basate su protocolli di comunicazione subacquea e sistemi avanzati di monitoraggio ambientale e strutturale, hanno siglato un accordo di collaborazione - firmato dall'Amministratore Delegato di Fincantieri Infrastructure Opere Marittime, Giorgio Bellipanni, e dalla CEO di WSense, Chiara Petrioli - finalizzato all'integrazione nei progetti di comune interesse considerati strategici, le soluzioni tecniche e la strumentazione più avanzate oggi disponibili nel settore.

L'intesa prevede l'adozione, nelle principali opere marittime e portuali, delle tecnologie WSense per la raccolta, in tempo reale e in continuo, di dati affidabili su diverse classi di parametri relativi al fondale e alla colonna d'acqua: intensità e direzione delle correnti, qualità e torbidità dell'acqua, biodiversità, rumore sottomarino, fino alla stabilità di elementi strutturali. Queste capacità abilitano l'Internet of Underwater Things (IoUT) e la realizzazione di sistemi avanzati di monitoraggio e early warning, fondamentali per aumentare sicurezza, predittività e controllo nelle attività portuali, come dragaggi, dighe foranee e opere di difesa.

La partnership si inserisce inoltre in un percorso condiviso di promozione della sostenibilità ambientale, attraverso strumenti progettati per monitorare l'impatto delle infrastrutture sugli ecosistemi circostanti e per supportare, grazie all'analisi dei parametri sensibili, decisioni progettuali sempre più responsabili e consapevoli.

"La collaborazione con WSense rafforza ulteriormente la nostra capacità di integrare tecnologie all'avanguardia nei progetti infrastrutturali marittimi," ha dichiarato Pierroberto Folgiero, Amministratore Delegato e Direttore Generale di Fincantieri. "L'applicazione dell'IoUT rappresenta un passo decisivo verso porti più sicuri, intelligenti e sostenibili. Con questo accordo consolidiamo una visione comune che coniuga innovazione, tutela dell'ambiente e competitività del sistema Paese."

Il nuovo accordo consolida un rapporto già strutturato tra Fincantieri e WSense. Lo scorso aprile, era stata formalizzata la partecipazione del Gruppo a un investimento nella scale-up, sottoscrivendo un prestito convertendo in equity da 2,5 milioni di euro, con possibilità di incremento di ul-



Giorgio Bellipanni e Chiara Petrioli

Memorandum of Understanding (MoU) il 21 dicembre 2023, aveva già generato risultati concreti, tra cui l'aggiudicazione di tre bandi del Polo Nazionale della Dimensione Subacquea, finalizzati allo sviluppo di soluzioni avanzate per la comunicazione underwater.

Per Chiara Petrioli, CEO di WSense, ha dichiarato la nuova collaborazione "consente di mettere a disposizione di Fincantieri non solo le nostre tecnologie, ma la nostra crescente capacità industriale nel realizzare sistemi underwater affidabili, scalabili e pronti per essere integrati nelle grandi opere marittime. La nostra piattaforma IoUT è progettata per funzionare in contesti operativi complessi, supportando la gestione delle infrastrutture con dati continui e strumenti avanzati di controllo, sicurezza e sostenibilità."

FMTS 2026: l'ingresso di RETE potenzia la governance integrata per porti e città nel Mediterraneo

Nel quadro dell'imminente *Forum Mediterraneo del Turismo Sostenibile 2026* (26-28 febbraio, Lloyd's Baia Hotel), la conferma del **patrocinio attivo dell'associazione internazionale RETE** segna un significativo ampliamento del profilo dell'iniziativa, confermando la centralità della dimensione portuale nel processo di transizione sostenibile dei sistemi turistici.

RETE — *Associazione per la Collaborazione tra Porti e Città* — opera da anni come organismo no-profit dedito a promuovere **dialogo strutturato e co-progettazione tra autorità portuali, amministrazioni urbane, stakeholder scientifici e attori della società civile**, con l'obiettivo di coniugare efficacemente **funzione infrastrutturale portuale e qualità urbana territoriale**. L'associazione sostiene modelli di **sviluppo integrato, equilibrato e sostenibile**, attraverso attività di ricerca, comunicazione, formazione e partnership internazionali nel settore portuale e urbano.

Un patrocinio operativo e specializzato

A differenza di molte forme di patrocinio puramente simbolico, la partecipazione di RETE al FMTS 2026 si configura come **partecipazione attiva**, con contributi tecnici nelle sessioni più pertinenti alla sua missione istituzionale. In particolare, RETE è chiamata a intervenire in panel chiave come:

- **"Porti e città: l'equilibrio da costruire - Impatti territoriali e governance integrata"** (sessione di apertura, 26 febbraio), dove la sua prospettiva di governance **multilivello e transnazionale** appare fondamentale per affrontare la complessità dei sistemi portuali mediterranei;
- Tavole rotonde dedicate a **"Crociere rigenerative e porti resilienti"** e **"Innovazione blu e digitalizzazione delle infrastrutture"**, assi tematici che richiedono approcci metodologici innovativi per **integrare infrastrutture portuali con pianificazione urbana, stakeholder engagement e sostenibilità socio-ambientale**.

L'invito rivolto a RETE come soggetto patrocinante riflette una comprensione sempre più marcata che la **transizione sostenibile nel turismo marittimo** non può essere disgiunta da una **governance capace di mediare tra funzionalità logistiche, qualità urbana e resilienza territoriale**.

Competenze e impatti attesi

La partecipazione di RETE al Forum si inserisce in un percorso di consolidamento delle politiche integrate per la gestione sostenibile dei porti mediterranei, settore che, per la sua natura ibrida tra *metropoli del mare* e *nodi di mobilità internazionale*, richiede strumenti analitici avanzati, cooperazione multidisciplinare e una visione sistemica.

In particolare, RETE promuove:

- l'adozione di **framework di governance che favoriscano l'integrazione funzionale tra porto e città**;
- politiche di rigenerazione urbana che tengano conto delle **esternalità ambientali, sociali e culturali** delle attività portuali;
- la diffusione di **buone pratiche e modelli operativi replicabili a scala euro-mediterranea**.



Questa prospettiva è oggi centrale per affrontare le sfide poste dalla crescita del turismo crocieristico e dei relativi impatti su ecosistemi costieri, traffico passeggeri e gestione delle aree urbane portuali.

Un contributo rilevante alla comunità professionale

La presenza di RETE al FMTS 2026 testimonia l'evoluzione del Forum da **evento di sensibilizzazione a piattaforma di co-progettazione e policy dialogue**, capace di attrarre soggetti internazionali con competenze specifiche in ambiti interconnessi di sostenibilità, pianificazione urbana, relazioni istituzionali e governance integrata.

Il patrocinio attivo dell'associazione conferma l'intento degli organizzatori di favorire **un confronto ad alto livello tecnico e multidisciplinare**, con contributi che potranno influenzare la stesura di linee guida e documenti strategici, come la prevista *Carta per le Crociere Sostenibili*, che ambisce a definire standard condivisi nel Mediterraneo.

Verso un Mediterraneo resiliente

Con l'adesione di RETE, il FMTS 2026 rafforza la propria identità come hub avanzato di competenze e dialogo, integrando la visione portuale con la transizione sostenibile del turismo e delle infrastrutture. L'approccio promosso dall'associazione rappresenta un avanzamento metodologico nelle pratiche di governance dei sistemi portuali urbani, rispondendo alla crescente necessità di coerenza tra sviluppo economico, tutela ambientale e qualità della vita nelle comunità costiere.

Forum Mediterraneo del Turismo Sostenibile 2026
26-28 febbraio 2026, Lloyd's Baia Hotel, Vietri sul Mare (SA)
www.fmts2026.it – segreteria@fmts2026.it

Gruppo FS, piano strategico 18 miliardi investiti nel 2025

Investimenti senza precedenti con oltre 18 miliardi di euro nel 2025, di cui circa sette dedicati all'attuazione del PNRR. Più di 35mila treni riportati in orario con una crescita della puntualità AV di circa tre punti percentuali. Decarbonizzazione dei consumi energetici grazie alla nascita di FS Energy. Insieme a un aumento dei passeggeri a livello nazionale (577 milioni) e internazionale (253 milioni, +15% vs. 2024) e a un avanzamento del rinnovo della flotta con la consegna di 241 nuovi mezzi a basso impatto ambientale tra treni e autobus, fra cui il Frecciarossa 1000 di nuova generazione.

Nel primo anno di attuazione del Piano Strategico 2025-2029, il Gruppo FS ha avviato una traiettoria di trasformazione industriale e di sviluppo infrastrutturale con un'accelerazione decisiva nella qualità del servizio, promuovendo una mobilità sempre più moderna, sostenibile e orientata al viaggiatore. Questi risultati rappresentano le fondamenta della traiettoria di lungo periodo delineata nell'aggiornamento del Piano Strategico, che prevede ulteriori investimenti per 177 miliardi di euro nel periodo 2026-2034. L'aggiornamento del Piano Strategico 2025-2029 è stato presentato dall'AD e Direttore Generale del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, Stefano Antonio Donnarumma, e dal Presidente, Tommaso Tanzilli. Alla presentazione è intervenuto il Vicepresidente del Consiglio dei Ministri e Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini.

Confermati anche gli obiettivi economici fissati al 2029: 20 miliardi di euro di ricavi, 3,5 miliardi di euro di EBITDA e un risultato netto pari a 500 milioni di euro, coerenti con la traiettoria di crescita prevista per i prossimi anni.

"L'aggiornamento del Piano Strategico testimonia il consolidamento e il rafforzamento complessivo del Gruppo FS e la crescente solidità del percorso intrapreso - ha sottolineato il Presidente, Tommaso Tanzilli - Stiamo consolidando un modello di governance più moderno e integrato, che ci permette di affrontare

con maggiore efficacia le sfide della mobilità, dell'innovazione e della sostenibilità. La forza del nostro Piano risiede nella chiarezza degli obiettivi, nella continuità della nostra traiettoria di sviluppo e nella qualità delle persone che ogni giorno lavorano per rendere più efficiente, sicuro e competitivo il sistema dei trasporti del Paese. Siamo consapevoli della responsabilità che il Gruppo FS ha per la crescita dell'Italia e per la qualità della vita di milioni di cittadini. Continuiamo a guardare al futuro con determinazione, responsabilità e visione, certi che il valore generato dal nostro impegno si riflette sul benessere collettivo e sul progresso del Paese".

"Il primo anno del Piano Strategico ha dimostrato la capacità del Gruppo FS di tradurre la visione industriale in risultati tangibili e misurabili - ha dichiarato l'AD e Direttore Generale, Stefano Antonio Donnarumma - La concretezza del nostro impegno è testimoniata dai 18 miliardi di euro di investimenti realizzati nel 2025 e dalla nostra capacità di sfruttare appieno i fondi per la ripresa: abbiamo già investito 18 miliardi di euro del PNRR, di cui sette nell'ultimo anno. Parallelamente, abbiamo impresso una svolta decisiva all'ammmodernamento della flotta, elemento fondamentale per garantire qualità del servizio e centralità del viaggiatore, con l'introduzione di 241 nuovi mezzi tra treni e autobus. Questo insieme di interventi, accompagnato dal rafforzamento della gestione operativa, sta già producendo risultati concreti: la puntualità dell'Alta Velocità è aumentata di 3 punti percentuali e gli infortuni

gravi si sono ridotti del 35%. È stata inoltre avviata - ha concluso Donnarumma - una profonda trasformazione industriale: abbiamo riorganizzato la governance del Gruppo, reso operative le nuove Business Unit, lanciato la Scuola FS e definito un Piano Tecnologico da 20 miliardi di euro al 2034 per digitalizzare la rete, rafforzare la sicurezza dell'infrastruttura e migliorare la gestione dei cantieri. Si



Le cinque Business Unit: strategia integrata per infrastrutture, passeggeri e merci

infrastrutture ferroviarie - rfi e italferr

RFI porta avanti un piano di modernizzazione della rete orientato a migliorare affidabilità, sicurezza e performance. Le grandi opere, la digitalizzazione dei sistemi, l'integrazione dell'ERT-MS, la trasformazione delle stazioni in hub intermodali e gli interventi per l'accessibilità rappresentano gli assi fondamentali della strategia.

infrastrutture stradali - anas

Anas sta attuando un percorso di revisione dei processi industriali, con l'obiettivo di migliorare la qualità del servizio e la sicurezza della rete. La digitalizzazione dei cantieri, la disciplina operativa, la sostenibilità della gestione stradale e le nuove tecnologie applicate al controllo delle infrastrutture sono elementi chiave della trasformazione.

trasporto passeggeri italia - trenitalia e busitalia

Trenitalia e Busitalia continuano a lavorare per offrire un servizio sempre più integrato, affidabile e vicino alle esigenze delle persone. L'attenzione alla puntualità, alla flotta, all'intermodalità e ai nuovi servizi digitali permetterà di rendere l'esperienza di viaggio più fluida e personalizzata. Il ruolo del trasporto regionale, in particolare, resta centrale per la mobilità quotidiana di milioni di persone.

trasporto passeggeri internazionale - fs international

FS International consolida la presenza del Gruppo in Europa attraverso l'espansione dell'Alta Velocità, lo sviluppo di partnership strategiche e la crescita nei mercati regolati. Francia, Spagna, Germania, Paesi Bassi e Grecia, insieme ai progetti cross-border, rappresentano il focus dei prossimi anni, in un'ottica di posizionamento competitivo a livello continentale.

logistica - fs logistix

FS Logistix prosegue la transizione verso un modello di Freight Forwarder europeo, anche con la recente acquisizione in Belgio, basata su integrazione modale, razionalizzazione societaria, modernizzazione dei terminali, digitalizzazione della filiera e ampliamento dei corridoi TEN-T. Una logistica più efficiente significa competitività per le imprese e benefici per l'intero sistema produttivo.



tratta di un cambiamento strutturale che sta rendendo i processi più chiari, il coordinamento più efficace e la nostra capacità esecutiva più solida. Il nostro obiettivo è ben delineato: costruire un sistema ferroviario moderno, affidabile e competitivo, in grado di sostenere la crescita dell'Italia nei prossimi decenni".

Il lancio del Piano Tecnologico da oltre 20 miliardi di euro al 2034 rappresenta una delle principali leve della trasformazione in atto. Il programma prevede la digitalizzazione estesa della rete, l'accelerazione dell'implementazione dell'ERTMS, la diffusione dei sistemi di manutenzione predittiva e la realizzazione della nuova infrastruttura nazionale dedicata alla connettività ferroviaria, a partire dal progetto pilota completato sulla linea AV Torino - Milano, fra Torino e Greggio. Il 2025 ha rappresentato un punto di svolta anche

nella gestione dell'energia, con la nascita di FS Energy, la nuova società dedicata all'approvvigionamento e all'efficienza energetica del Gruppo. Sono stati contrattualizzati 275 GWh/anno di energia verde, primo passo verso un modello più sostenibile, più efficiente e meno esposto alla volatilità dei mercati energetici. L'obiettivo è quello di raggiungere entro il 2029 il 19% dei consumi energetici del Gruppo coperti da fonti rinnovabili e il 40% entro il 2034.

Il 2025 ha segnato un'evoluzione significativa nella presenza del Gruppo all'estero, con l'avvio dell'operatività di FS International, incaricata di coordinare e gestire in modo unitario tutte le partecipazioni estere impegnate nel trasporto passeggeri. Non si tratta della costituzione di una nuova società, ma del completamento di una profonda riorganizzazione dell'assetto internazionale, che ha

ricondotto sotto un'unica governance le società operative già attive nei diversi mercati europei.

Accanto al consolidamento dei mercati già presidiati e all'ingresso programmato nell'Alta Velocità tedesca, due iniziative del Basket Strategico assumono particolare rilievo: l'avvio del progetto Parigi-Bruxelles, su uno dei principali corridoi ferroviari europei in cui il Gruppo intende rafforzare ulteriormente la propria presenza; l'esplorazione del mercato ferroviario negli Stati Uniti, una delle aree con il maggiore potenziale di sviluppo della mobilità collettiva a livello globale. Queste direttrici si inseriscono nella visione di lungo periodo del Gruppo: contribuire alla realizzazione di una "Metropolitana europea" integrata e interoperabile entro i prossimi decenni, ampliando al tempo stesso la presenza del Gruppo in mercati internazionali ad alto potenziale.

Avvocato Carmela Ragone

**Settore Trasporti Marittimi e Terrestri
Diritto Commerciale e di Impresa
Componente OdV - DL 231/2001
Responsabile Privacy Reg. E. 679/16**

ADY Paola Martino

84123 Salerno - Corso Vittorio Emanuele 126 - Tel.: 089 9781599 - 84091 Battipaglia (Sa) - Via G. Palatucci 17/b - Tel.: 0828 672845
Cell. 3337685658 - E-mail: carmelaragone@tiscali.it



*Studio Giuseppe Coccia
Consulenti del Lavoro*

ADY Paola Martino

80134 NAPOLI - Calata Trinità Maggiore n. 53 - Pbx 081.5523340 - Fax 081.19560857
16121 GENOVA - Via G. Carducci n. 5/3 - Pbx 010.587442 - Fax 010.591852
e-mail: info@studiococcia.net

Dal 1980 risolviamo i problemi dei datori di lavoro relativi alla gestione del personale, alla contrattazione individuale e collettiva, alla previdenza e al contenzioso.

Abbiamo maturato una particolare esperienza nel mondo dell'armamento, sia nazionale che internazionale, e di tutte le attività professionali e imprenditoriali connesse.

Allestimento **cucine** per piccole e grandi **imbarcazioni**
cottura . lavaggio . refrigerazione . arredamento inox

Affidati ai professionisti del settore



Horeca
PROFESSIONAL

Napoli

Via Emanuele Gianturco 23/b
Tel. 081 734 0794 - 081 562 1104
www.horecaprofessional.it
f i Gecom Professional

A Napoli centro di eccellenza per formazione piloti droni

I Distretto Aerospaziale della Campania (DAC) e RINA, gruppo multinazionale di certificazione attivo in più di settanta paesi, hanno siglato un accordo per la creazione di un Centro di eccellenza per la formazione di piloti di droni. La nuova struttura sarà ospitata presso Città della Scienza a Bagnoli, polo di riferimento per innovazione e divulgazione scientifica, e si configura come un'iniziativa unica nel panorama nazionale per la sinergia tra un distretto aerospaziale e un organismo di certificazione. Il Centro offrirà percorsi formativi certificati per operazioni INDOOR, dedicate all'impiego dei droni in spazi confinati (stabilimenti industriali, infrastrutture coperte), e OUTDOOR, in aree urbane, rurali o naturali.

«Questo accordo rappresenta un passo fondamentale

per il rafforzamento delle competenze nel settore dei droni - dichiara Luigi Carrino, Presidente del DAC - Con il supporto di RINA, possiamo garantire una formazione all'avanguardia, rispondendo a un mercato in continua evoluzione e generando nuove opportunità economiche e tecnologiche. Questo progetto - aggiunge Carrino - assume inoltre un particolare significato sociale grazie all'impegno congiunto di DAC e RINA per destinare alle attività formative un bene confiscato alla camorra, grazie alla convenzione con AGRORINASCE, trasformandolo in uno spazio di innovazione e legalità».

«La nostra missione è promuovere l'innovazione e definire standard globali nel settore aerospaziale - aggiunge Antonio de Lorenzo, Drone Inspections Product Manager RINA - Questo centro eleva la qualità della formazione e contribuisce a creare un ecosistema più sicuro e interconnesso per l'impiego dei droni».

L'accordo prevede anche attività congiunte per lo sviluppo della Mobilità Aerea Avanzata (AAM): dal design di corridoi aerei per droni taxi alla certificazione di infrastrutture come i Vertiporti. Tra i corsi offerti figurano:

Certificazione Open A1-A3: operazioni di base per UAS.
Open A2: operazioni complesse in ambienti regolamentati.
Corso STS Europeo: scenari predefiniti secondo normativa UE.

Introduzione al SORA: analisi del rischio per operazioni specifiche.

CRM Avanzato: gestione delle risorse dell'equipaggio per droni.

Comunicazione Aeronautica: procedure e interfacce operative.

Gli istruttori, qualificati secondo i requisiti RINA, guideranno attività teoriche e pratiche, incluse sessioni per la formazione di nuovi istruttori. Le prove di volo si svolgeranno in un campo abilitato, in condizioni operative reali.

Il percorso formativo preparerà operatori e tecnici in diversi ambiti strategici:

Ispezioni energetiche (fotovoltaico, eolico, linee elettriche)

Monitoraggio infrastrutturale (strade, ferrovie, opere civili)

Agricoltura di precisione e sostenibilità agricola

Monitoraggio ambientale avanzato (qualità dell'aria, analisi ecosistemica, controllo aree protette e coste)

Rilievi GIS e dissesto idrogeologico

Ricerca e soccorso in emergenze

Digitalizzazione del patrimonio culturale (Digital Twin, BIM)

Sorveglianza avanzata e sicurezza urbana

Applicazioni marittime e costiere

Impatto economico, scenari e prospettive occupazionali

Il mercato italiano dei droni ha registrato nel 2023 una crescita del 23%, con un valore pari a 145 milioni di euro, in linea con i trend europei che vedono Francia e Germania oltre i 200 milioni. A livello globale, oltre 1.400 applicazioni innovative sono state censite tra il 2019 e il 2023, con prevalenza in ispezioni (44%), mobilità aerea (23%) e sicurezza (20%). Le previsioni di mercato delineano un trend altrettanto virtuoso: il valore economico dei droni commerciali dovrebbero passare dai 631 milioni USD del 2023 a oltre 1,29 miliardi USD entro il 2030 (CAGR 10,8%), mentre il mercato complessivo è stimato fino a 1,74 miliardi USD entro il 2033. A livello europeo e globale, il mercato dei droni e dei servizi correlati potrebbe addirittura decuplicarsi entro il 2030-2035, con punte di crescita fino al 28% annuo nei settori dei servizi drone e analytics.



STUDIO LEGALE
Avv. Alfonso Mignone
Avv. Roberto Maffia

Corso Vittorio Emanuele II, 193
c/o Galleria Capitol Pianoli, Int. 209
84122 - SALERNO

Cell. 349/5619980 - 328/8140304

EC: alfonsonomignone@mypec.eu - robertomaffia@puntopec.it



Live Drone Inspection

RINA



1996
2021

coluccio
sdoganamenti &
spedizioni

**CONSULENZA E SERVIZI DOGANALI
PER L'IMPORT/EXPORT**

COLUCCIO SRL - VIA LIGEA, 86 - 84121 SALERNO - ITALY - INFO@COLUCCIO.CO - TEL. : (+39) 089 22 97 10

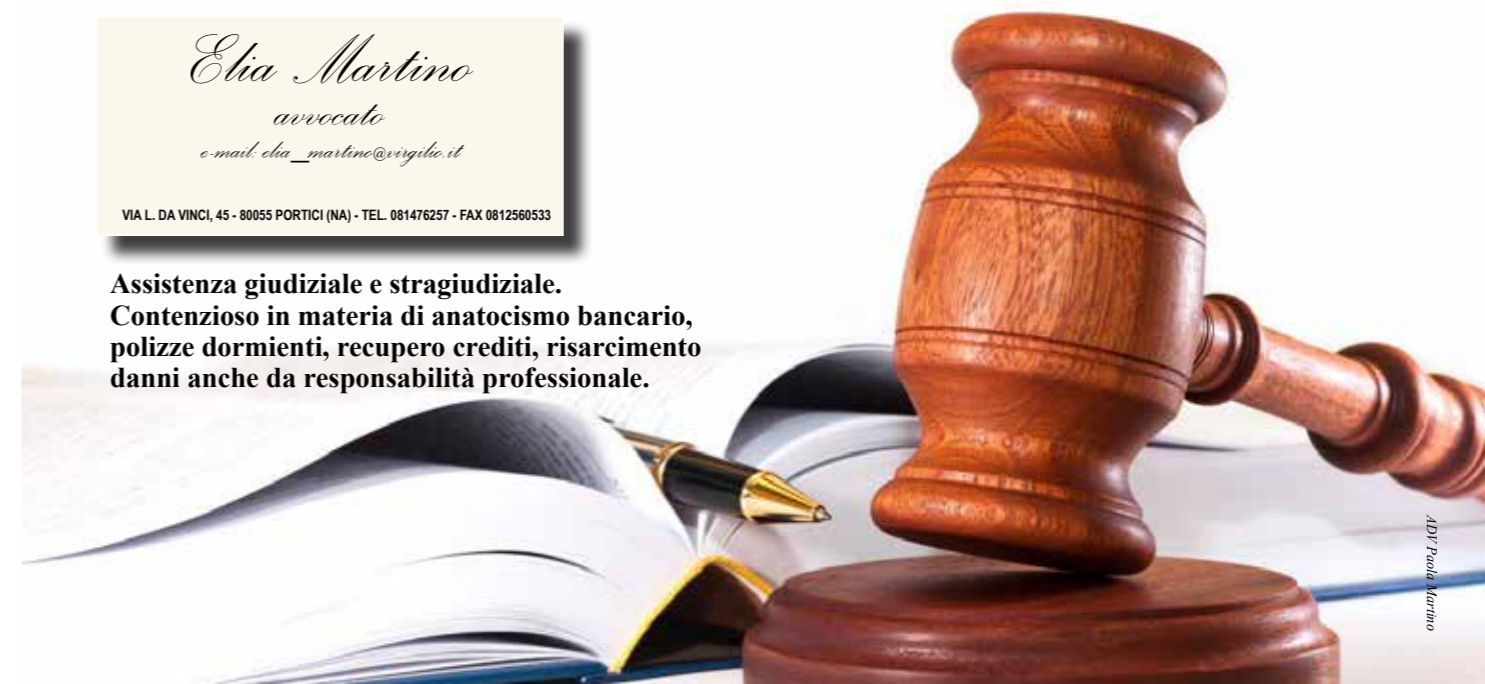
Elia Martino

avvocato

e-mail: elia_martino@virgilio.it

VIA L. DA VINCI, 45 - 80055 PORTICI (NA) - TEL. 081476257 - FAX 0812560533

Assistenza giudiziale e stragiudiziale.
Contenzioso in materia di anatocismo bancario,
polizze dormienti, recupero crediti, risarcimento
danni anche da responsabilità professionale.



Tecnologia e sostenibilità: per la pesca nelle Seychelles

Alle Seychelles, il mare non è solo un paesaggio da cartolina — è la linfa vitale di un'economia che vive di turismo, pesca e turismomarina. In questo arcipelago dell'Oceano Indiano, proteggere le risorse marine significa salvaguardare il benessere di intere comunità. È in questo contesto che spicca l'iniziativa di George Morel, ingegnere nato a Praslín, che con il suo progetto AquaCulture mira a portare un cambiamento concreto nella gestione della pesca, unendo innovazione tecnologica e sostenibilità. Formatosi in una prestigiosa università francese, l'innovatore George Morel è recentemente tornato alle Seychelles con una missione ben chiara: rivoluzionare la gestione sostenibile della pesca grazie alla tecnologia. Il suo ambizioso progetto è un'applicazione in fase di sviluppo che promette di monitorare le "bio-signature" dei pesci e contribuire così alla tutela delle risorse marine. Si tratta di importanti dati biologici e ambientali che aiutano a tracciare le popolazioni ittiche, la salute degli stock e le condizioni dell'ecosistema marino.

L'obiettivo dichiarato di Morel è duplice: da un lato dare alle autorità locali

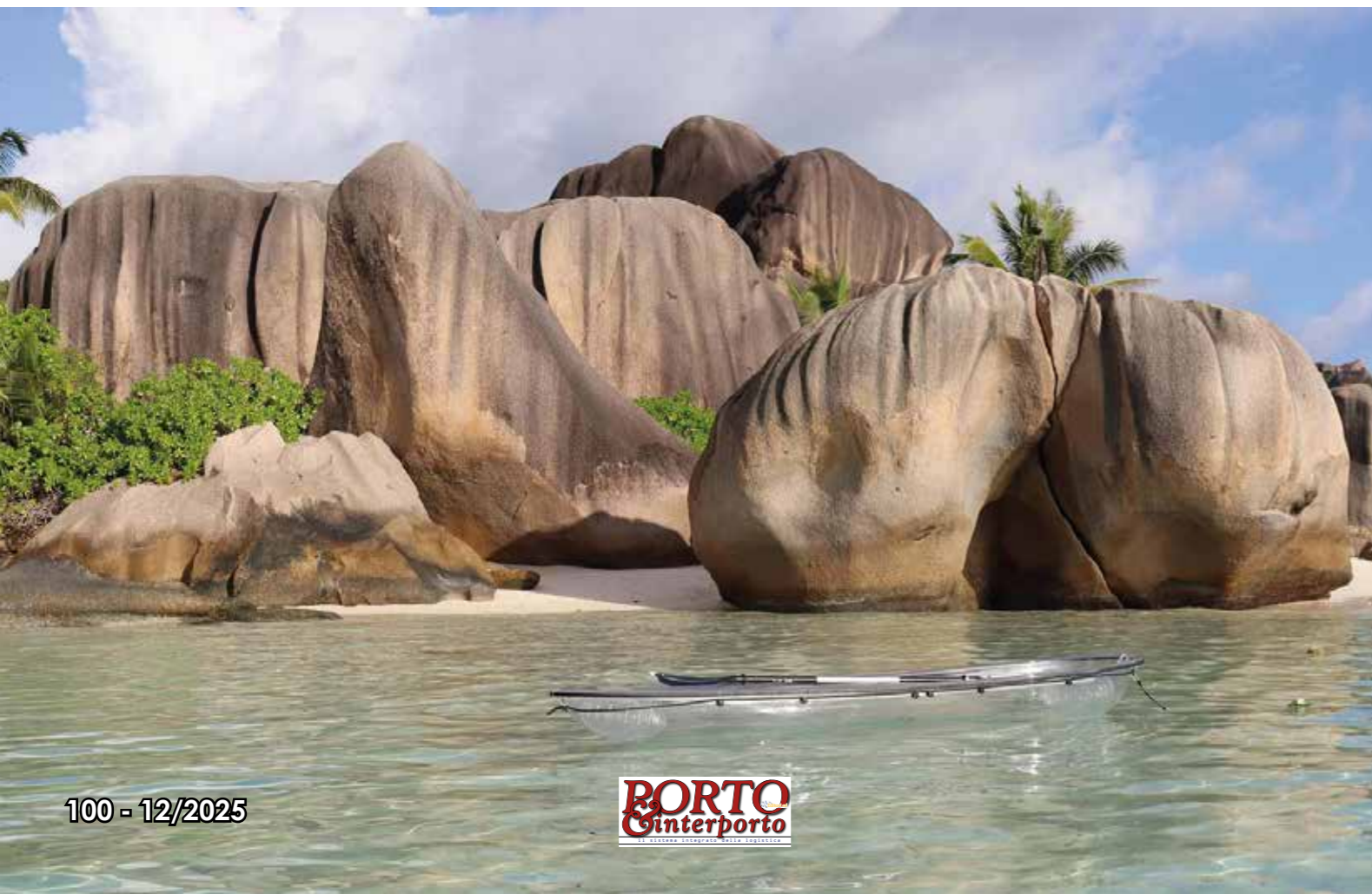
(ad esempio la Seychelles Fisheries Authority, SFA) uno strumento scientifico per una gestione basata su dati reali, dall'altro offrire ai piccoli pescatori un supporto concreto, migliorando tracciabilità, redditività e sostenibilità del pescato.

In un'epoca in cui i cambiamenti climatici, la sovra-pesca e la perdita di biodiversità minacciano seriamente gli ecosistemi oceanici, iniziative come quella di Morel rappresentano una risposta concreta e innovativa alle sfide globali. Intervistato dal quotidiano Seychelles Nation, l'ingegnere ha illustrato i dettagli del suo progetto, pensato per essere lanciato nel 2029 su piattaforme iOS e Android. La possibile integrazione di AquaCulture nei programmi pubblici potrebbe inoltre rafforzare l'approccio "science-based" alla pesca, contribuendo anche agli obiettivi dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite, in particolare al Goal 14 "Life Below Water". Il ritorno di George Morel nelle Seychelles non è solo una scelta professionale, ma un atto di responsabilità verso la propria comunità. "Voglio che le Seychelles rimangano un esempio

di equilibrio tra sviluppo e conservazione. Questo è il mio contributo", ha dichiarato alla stampa locale. Il progetto si inserisce in un contesto regionale e internazionale sempre più orientato alla digitalizzazione e al monitoraggio ambientale. Organizzazioni come la FAO e varie agenzie europee stanno spingendo per l'adozione di strumenti tecnologici nella gestione delle risorse marine, e le Seychelles — Paese leader nella blue economy — sono in prima linea in questo processo.

Pur lavorando in completa autonomia, Morel non esclude che AquaCulture possa avere un impatto diretto anche per i pescatori artigianali. "L'obiettivo è duplice: fornire uno strumento tecnico alle autorità per la gestione sostenibile e offrire ai pescatori locali un supporto concreto per migliorare la redditività e la tracciabilità del pescato", ha spiegato l'innovatore locale. Morel prevede di presentare ufficialmente il progetto alla Seychelles Fisheries Authority (SFA) e al Ministero della Pesca nel 2028, puntando a una possibile sinergia e collaborazione istituzionale.

Domenico Letizia



Arbitrato marittimo e riforma Cartabia: nuovi poteri cautelari dell'arbitro

Si è svolto a Roma, presso l'Aula Avvocati della Corte Suprema di Cassazione, il seminario "Il ruolo dell'arbitro nel contenzioso marittimo dopo la riforma Cartabia — I procedimenti cautelari", ospitato dalla Fondazione Scuola Forense "Vittorio Emanuele Orlando" ETS. L'incontro ha rappresentato un momento di confronto di alto profilo sul ruolo dell'arbitrato nel diritto marittimo alla luce delle innovazioni introdotte dalla riforma Cartabia, con particolare riferimento all'estensione dei poteri cautelari dell'arbitro. Moderato da **Maurizio De Cesare**, Direttore Responsabile della rivista *Porto&Interporto*, il seminario ha coinvolto magistrati, avvocati marittimisti, operatori del settore e rappresentanti istituzionali, affrontando temi chiave quali tutela del credito, sicurezza della navigazione ed efficienza nella gestione delle controversie internazionali.

L'apertura dei lavori è stata affidata all'**Avv. Francesco Bolognesi**, Direttore della Fondazione Scuola Forense "Vittorio Emanuele Orlando" ETS, che ha sottolineato l'importanza della formazione continua nel diritto marittimo e dell'aggiornamento professionale in un contesto normativo e tecnologico in rapida evoluzione. Il **Dott. Rocco Guerriero**, Presidente della Camera Arbitrale Internazionale, ha evidenziato il ruolo centrale dell'arbitrato quale strumento di certezza giuridica, protezione del credito e sicurezza della navigazione, rimarcando come la riforma Cartabia rafforzi la funzione dell'arbitro, oggi legittimato ad adottare misure cautelari su attribuzione delle parti, con effetti rilevanti in termini di rapidità ed efficacia dei procedimenti.

Il **Capitano di Vascello Giuseppe Strano**, Vice Capo del II Reparto — Affari Giuridici e Servizi d'Istituto del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto — Guardia Costiera, ha analizzato il rapporto tra potere giudiziario e autorità marittima, sottolineando come l'effettività delle misure cautelari, quali sequestri e provvedimenti preventivi, dipenda



**CAMERA
ARBITRALE
INTERNAZIONALE**

dall'attuazione operativa demandata alle Capitanerie, in un quadro di imprescindibile coordinamento tra decisione giuridica e intervento sul campo.

Nella prima relazione, l'**Avv. Francesco Miraglia**, Coordinatore dell'Area di Diritto Amministrativo della Fondazione Scuola Forense "Vittorio Emanuele Orlando" ETS, ha illustrato la crescente complessità del diritto marittimo, evidenziando la necessità per l'arbitro di operare con competenze integrate tra diritto amministrativo, internazionale e processuale, valorizzando la flessibilità dell'arbitrato anche in materia cautelare. L'**Avv. Alfonso Mignone**, Presidente del Tribunale Arbitrale della Nautica, ha approfondito il ruolo operativo dell'arbitrato nei contratti di utilizzo delle navi e della nautica da diporto, soffermandosi sul dialogo istituzionale avviato con l'Autorità Marittima per il riconoscimento della legittimazione arbitrale nell'emanazione dei provvedimenti cautelari, ormai elemento strutturale della contrattualistica marittima internazionale.

Infine, l'**Avv. Rosa Abbate**, avvocato marittimista, cultore della Cattedra di Diritto della Navigazione presso l'Università Federico II di Napoli e Consigliere del Tribunale Arbitrale della Nautica, ha inquadrato le procedure cautelari nel diritto processuale della navigazione, richiamando il codice della navigazione e le principali convenzioni internazionali, sottolineando come la riforma Cartabia introduca strumenti innovativi che richiedono un approccio altamente specializzato, coordinato e conforme alle prassi internazionali per garantire effettività, sicurezza giuridica ed efficienza operativa.



Da sx Sindaco Gaetano Manfredi; Pres. Afina Gennaro Amato, Pres BCC Campania Amedeo Manzo

del 15% rispetto all'edizione di rilancio della nautica da diporto a Fiera Roma dello scorso anno, che in questo tipo d'imbarcazione vedono anche la possibilità di poter passare i giorni di vacanza estiva a bordo, grazie a spazi più ampi.

Il circo della nautica, che in chiave europea da appuntamento a espositori e pubblico a Düsseldorf a metà gennaio, si sposterà a Napoli con il primo

appuntamento italiano in programma dal 7 al 15 febbraio 2026 con il salone Nauticsud. Un appuntamento importante, non solo per l'ampia rappresentazione del mercato produttivo con oltre 600 imbarcazioni in fiera alla Mostra d'Oltremare, ma perché il capoluogo campano sarà per il prossimo biennio, grazie alla America's Cup 2027, punto di riferimento mondiale del pianeta mare.

Da sx. Fabio Casasoli (AD Fiera Roma), Daniela Santanchè (Min. Turismo) e Gennaro Amato (Pres. AFINA)



Roma saluta la nautica 2025, Napoli eredita il testimone

Il Salone Nautico Internazionale di Roma, dopo nove giornate espositive, cala il sipario sull'anno solare 2025 e i dati confermano la difficoltà del segmento della piccola e media nautica da diporto. Il mercato soffre un'indisponibilità economica di eventuali compratori e la difficoltà dell'accesso ai finanziamenti con tassi quasi proibitivi, ma soprattutto accusa l'assenza di infrastrutture ricettive e il numero di ormeggi insufficienti alla domanda.

“Comprare una imbarcazione tra i 6 e 12 metri è un impegno che premia più il sogno di un armatore che la logica economica dell'acquisto – afferma Gennaro Amato, presidente di AFINA società organizzatrice del salone nautico - ma se poi dopo non c'è la possibilità di ormeggiare allora il sogno può diventare un incubo. Ciò nonostante, a Roma, il pubblico ha dimostrato un interesse a quanto la produzione dei cantieri ha presentato per il 2026, lasciando an-

cora un margine di speranza per un comparto che va sicuramente aiutato a risolvere problemi che non dipendono dal segmento produttivo ma dalle realtà dei territori dove mancano Marina per il diportismo nautico”.

Un grido d'allarme raccolto, durante una visita all'esposizione, anche dal Ministro Santanchè che ha proposto una cabina di regia tra quattro Dicasteri: Infrastrutture, Made in Italy, Risorsa Mare e Turismo, per poter accelerare sull'ammodernamento e ampliamento delle strutture ricettive esistenti ma anche per lo sviluppo e realizzazione di nuovi Marina. Un progetto che prenderà vita ad inizio 2026 e che a fine gennaio, a Napoli, sarà delineato durante un convegno sul tema del turismo nautico da diporto. Il Salone Nautico di Roma ha comunque confermato anche le tendenze del mercato per il prossimo anno indicando, nelle novità presentate a Fiera Roma, la possibilità di trova-

re, con misure anche non rilevanti, la passione per vivere il mare sia in una sola giornata sia in un fine settimana o piccole crociere con la propria famiglia. Il gommone, inoltre, resta l'imbarcazione più ricercata dal pubblico che vede in questo segmento di produzione le maggiori offerte con proposte che trovano risposta ad ogni necessità.

L'aumento, sin dai modelli più piccoli, della gestione degli spazi e comodità della parte in coperta garantiscono ogni esigenza sia per la famiglia che per i fruitori del mare che non intendono rinunciare ad un bagno con gli amici. Ma basta salire sopra gli otto metri per trovare anche ottimi confort nella sottocoperta con proposte di abitabilità anche di notte, con cabine accoglienti e bagni separati che trasformano il battello pneumatico in un day cruiser di tutto rispetto. Il fascino dei gozzi sorrentini e dei motoscafi però non ha lasciato indifferenti i visitatori, in crescita

Porto Cervo marina ottiene la certificazione porto sostenibile®

Gruppo Smeralda Holding persegue, in coerenza con la visione e le strategie di investimento del nostro azionista QIA. Un percorso volto non solo a preservare l'ambiente, ma soprattutto a rafforzare il legame tra il porto, i nostri ospiti e la comunità gallurese, generando valore nel lungo periodo. La volontà è di migliorarci ogni giorno, per questo abbiamo voluto porci obiettivi chiari e misurabili, oltre che trasparenti. La prima responsabilità che abbiamo, lavorando nella filiera turistica, è quella di essere il miglior ospite possibile per il nostro pianeta, e solo operando in modo sostenibile possiamo continuare a vivere e far crescere i territori in cui operiamo».

La salvaguardia dell'ambiente è al centro dell'impegno intrapreso da Porto Cervo Marina; tra le azioni previste, la sensibilizzazione di dipendenti e clienti per un uso efficiente delle risorse idriche ed energetiche, l'incoraggiamento dei fornitori nella gestione sostenibile e sicura delle attività; su questo fronte è stata messa a disposizione dei clienti un'unità mobile per la raccolta e il trasferimento sicuro dei reflui di bordo verso gli impianti di trattamento dei rifiuti. Coinvolte anche le scuole per accrescere la consapevolezza dei più

giovani su temi di rilevanza sociale, come la tutela dell'ambiente e del mare.

La certificazione, inoltre, impegna la Marina a un miglioramento dei servizi e dell'efficienza operativa delle attività del porto, oltre che a promuovere la cultura locale attraverso sponsorizzazioni e donazioni a favore di organizzazioni operanti in ambiti di promozione sociale, sportiva e ambientale; solo nel 2025, sotto questo cappello, il Gruppo Smeralda Holding ha investito oltre 700 mila euro.

Tra le diverse iniziative, ad esempio, il Gruppo promuove lo Smeralda Holding Blue Day, una giornata dedicata alla pulizia dei fondali della Marina Nuova e del Porto Vecchio di Porto Cervo, e nel 2025 ha ospitato la tappa sarda dei Blue Marina Awards, un evento sulla Blue Economy che riunisce istituzioni, imprese e innovatori per tracciare la rotta del futuro dei porti turistici all'insegna della sostenibilità. Per il terzo anno consecutivo, tra l'altro, la Marina di Porto Cervo è stata insignita dai Blue Marina Awards, premiata nella categoria "porti turistici con vocazione Superyacht" (con oltre 500 posti barca), riconoscimento nazionale dedicato all'eccellenza della portualità turistica italiana.

Porto Cervo Marina, società del Gruppo Smeralda Holding e proprietaria di uno dei più prestigiosi approdi del Mediterraneo, ottiene la certificazione Porto Sostenibile® e le etichette etiche di sostenibilità, che attestano il rispetto dei più elevati standard ambientali, sociali e di governance (ESG). La certificazione comprende sia il Rating ESG, che misura le performance e i rischi in ambito sostenibilità, sia il Reporting ESG, che garantisce una rendicontazione trasparente e conforme agli standard internazionali.

La struttura portuale, collocata nel cuore dell'area turistica della Costa Smeralda, ospita circa 600 posti barca ed è in grado di accogliere imbarcazioni fino a 160 metri, dal diporto locale ai grandi yacht, vantando oltre il 60% di clientela estera che in media staziona in porto 30 giorni. Punto di riferimento per le esperienze di yachting di lusso, la Marina di Porto Cervo è inserita in un contesto naturale unico, amministrato dal Consorzio Costa Smeralda®, che si estende su un'area di circa 3.114 ettari, di cui 96,3% di superficie verde, con un'estensione costiera di circa 55 chilometri.

Il riconoscimento internazionale giunge a seguito dell'adozione del modello settoriale dedicato alla filiera dei Porti Turistici - secondo lo schema ISO 17029 FidESG® approvato da ACCREDIA - attraverso cui Porto Cervo Marina

rendiconta, gestisce e comunica gli aspetti ESG (ambientali, sociali e di governance) relativi alla propria attività, rappresentando annualmente i risultati ottenuti nell'ultimo triennio e programmando gli impegni futuri. Il modello di rendicontazione volontaria di sostenibilità sviluppato da Porto Cervo Marina è stato valutato con esito positivo dall'ente terzo accreditato DNV, che ha rilasciato gli attestati di verifica e validazione ISO 17033 e UNI PdR 102 dell'Organization ESG Rating & Risk e del Sustainability Report.

Porto Cervo Marina, in linea con il Manifesto ESG del gruppo Smeralda Holding - società indirettamente controllata da Qatar Investment Authority (QIA), proprietaria dal 2012 di immobili e terreni in Costa Smeralda® - è da sempre impegnata sia nella valorizzazione dell'offerta nautica e turistica sia nella tutela del territorio che la ospita, attraverso iniziative dedicate alla preservazione, alla cura e alla valorizzazione dell'ambiente unico in cui opera, al monitoraggio dei consumi legati alle attività portuali e di cantiere, oltre che al coinvolgimento della comunità locale e alla promozione del patrimonio culturale.

«Aderire al protocollo di certificazione Porto Sostenibile® - dichiara Mario Ferraro, CEO di Smeralda Holding - rappresenta per Porto Cervo Marina un allineamento al percorso di sviluppo responsabile che, da anni, tutto il

Linee invisibili

Luca Picotti. Egea

In un contesto globale segnato da conflitti geopolitici, frammentazione delle catene del valore e crescente competizione normativa, Linee invisibili. Geografie del potere tra confini e mercati di Luca Picotti (Egea) offre una chiave di lettura utile per comprendere come diritto, economia e geopolitica contribuiscano oggi a ridefinire i confini del potere. Un tema che assume particolare rilevanza anche per il mondo dei trasporti e della logistica, sempre più esposto agli effetti di sanzioni, dazi, restrizioni tecnologiche e riconfigurazioni delle supply chain.

Il punto di partenza del volume è la proposta di una nuova lente interpretativa: la "geografia giuridica della globalizzazione". In un mondo formalmente organizzato in Stati, confini e giurisdizioni, Picotti mostra come gli scambi globali siano attraversati da confini non visibili, ma estremamente concreti, generati da norme, regimi sanzionatori, controlli sui dati, infrastrutture digitali e asset strategici. Queste linee invisibili non sostituiscono i confini tradizionali, ma li integrano e, in molti casi, li superano, incidendo direttamente sulle decisioni di imprese e governi.

"Le crisi degli ultimi anni si sono mosse nelle arterie della globalizzazione, non al di fuori", scrive Picotti. "Le architetture costruite negli scorsi decenni coesistono con la conflittualità: istituzioni sovranazionali, congressi multilaterali, catene del valore che percorrono decine di paesi, scambi economici fitti, formulari, moduli contrattuali e arbitrati internazionali multinazionali, movimenti di capitali, oltre a tutte le commistioni culturali. Per questo il nostro presente non può che essere descritto come un mondo globalizzato e frammentato al tempo stesso. Quello che appare sempre più evidente, già ora, è un aumento della complessità e dei rischi".

Picotti affronta questioni centrali per l'economia globale: perché molte imprese occidentali non hanno abbandonato immediatamente la Russia dopo l'invasione dell'Ucraina, quali fattori rendono strategica la localizzazione geografica degli asset produttivi e logistici, chi esercita il controllo sui dati digitali e sulle comunicazioni satellitari, e quali siano i reali colli di bottiglia dei mercati globali. Domande che trovano risposta in una lettura incrociata di diritto, territorio e potere.

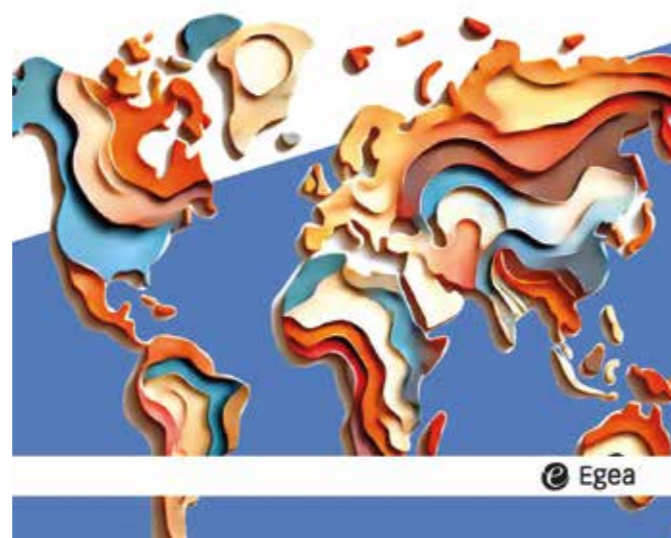
Particolare attenzione è dedicata alle catene del valore e ai loro punti di vulnerabilità. Sanzioni finanziarie e commerciali, dazi e triangolazioni incidono direttamente sulla struttura delle supply chain, costringendo le imprese a rivedere rotte, fornitori e strategie di approvvigionamento. In questo quadro si inserisce anche il tema del reshoring, frequentemente evocato come soluzione alle fragilità emerse negli ultimi anni. L'analisi dei dati evidenzia come il ritorno delle produzioni nei Paesi d'origine si scontri spesso con costi elevati, carenza di competenze, dipendenza da fornitori globali e vincoli logistici, traducendosi più realisticamente in processi di regionalizzazione delle filiere.

"La difficoltà nell'orientarsi in questo mondo complesso,

LUCA PICOTTI Linee invisibili

Geografie del potere
tra confini e mercati

Prefazione di
GIAMPIERO MASSOLO



frammentato e conflittuale comporta un aggravio dei costi di consulenza strategica, economica e legale. Tutto questo rischia di tramutarsi in prezzi più alti per il consumatore finale, meno diversità nel paniere dei beni, una ridotta ricchezza in generale. Anche perché simile spirale ha molto più a che fare con un mondo fuori controllo che con legittime alternative politiche più sostenibili rispetto alle grandi catene del valore".

"Per questa ragione, davanti a tale rinnovata corsa alla chiusura, tra tentativi di modificare un sistema che certamente presentava degli squilibri e le sfide con paesi sempre più assertivi", conclude Picotti, "sarebbe comunque auspicabile conservare un minimo di interdipendenza e cooperazione, anche tra attori che appartengono a sistemi valoriali diversi. Se la pace degli scambi economici era un'illusione, non per questo bisogna gettar via il bambino con l'acqua sporca. Il rischio altrimenti è quello di trasformare comprensibili preoccupazioni politico-strategiche in scenari di autarchia e chiusura, con annessi tutti i relativi pericoli".

giovanni.grande@portoeinterporto.it



Forum Mediterraneo del Turismo Sostenibile

26 - 28 febbraio 2026

**Lloyd's Baia Hotel, Vietri sul Mare
(Salerno)**

www.fmts2026.it

**Rethinking Passengers Flow.
Regenerating Destinations.**

**Gestire in modo sostenibile i flussi passeggeri per un
Mediterraneo più equilibrato, accessibile e resiliente.**

il



REEN

è già

OGGI

Per un trasporto marittimo sempre più eco-sostenibile

il Gruppo Grimaldi impiega navi di nuovissima generazione con caratteristiche uniche al mondo, ibride, a basse emissioni nocive e dal design innovativo, garantendo **zero emissioni in porto**.