

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Amm. Marchese: “Con la Porti d’Italia Spa una rete nazionale integrata”

Nicola Capuzzo · Saturday, May 30th, 2026

*Contributo Avv. Ammiraglio Rosario Marchese **

** Consigliere del Ministro delle Politiche del Mare*

La riforma della portualità italiana, imperniata sulla nascita di **Porti d’Italia S.p.A.**, rappresenta uno dei più importanti tentativi di modernizzazione del sistema logistico nazionale degli ultimi decenni. Tale struttura si inserisce in un contesto internazionale profondamente mutato, nel quale i porti non sono più semplici infrastrutture di approdo e movimentazione merci, ma piattaforme strategiche integrate, capaci di incidere sulla competitività industriale, energetica e tecnologica di un Paese.

Il sistema portuale italiano, pur essendo tra i più rilevanti d’Europa per traffico marittimo e posizione geografica, continua infatti a soffrire di frammentazione amministrativa, disomogeneità infrastrutturale e lentezza decisionale. La proposta di istituire una governance unitaria attraverso Porti d’Italia S.p.A. nasce proprio dall’esigenza di superare questi limiti storici, introducendo una regia nazionale capace di coordinare investimenti, innovazione tecnologica e pianificazione strategica.

L’elemento più innovativo della riforma consiste nella trasformazione del sistema portuale da insieme di realtà autonome e spesso concorrenti tra loro a vera e propria **“rete nazionale integrata”**. In tale prospettiva, il porto non viene più considerato come un’infrastruttura locale, ma come nodo di una filiera logistica europea e mediterranea. Questo approccio consentirebbe all’Italia di presentarsi con una sola voce nei tavoli internazionali, rafforzando il proprio ruolo geopolitico nel Mediterraneo e lungo le direttrici commerciali euro-asiatiche.

La riforma, inoltre, si collega direttamente alla visione del cosiddetto **“Porto 6.0”**, modello strategico sviluppato in Italia da SRM (Studi e Ricerche per il Mezzogiorno) che definisce gli scali marittimi moderni non più come semplici punti di sbarco, ma come veri e propri **hub tecnologici, energetici ed ecologici**. Tale modello considera il porto come un ecosistema tecnologico avanzato, nel quale convergono digitalizzazione, intelligenza artificiale, sostenibilità ambientale e

innovazione industriale.

Le quattro direttrici strategiche individuate risultano particolarmente coerenti con la nuova governance proposta, già attuata nel porto di Taranto, considerato un porto 6.0:

1. **Digitalizzazione dei processi:** l'adozione generalizzata dei Port Community System (PCS), dei digital twin e di piattaforme interoperabili consentirebbe una drastica riduzione dei tempi burocratici e logistici, aumentando l'efficienza operativa dei porti italiani.
2. **Automazione e robotica:** la gestione centralizzata potrebbe favorire standard comuni nell'impiego di sistemi automatizzati, robotica subacquea, manutenzione predittiva e tecnologie smart per la sicurezza e l'efficienza delle infrastrutture.
3. **Intelligenza artificiale:** l'utilizzo dell'AI e della computer vision permetterebbe di migliorare il monitoraggio del traffico, la sicurezza portuale, la manutenzione e il controllo ambientale, seguendo modelli già adottati a Rotterdam e Anversa.
4. **Sostenibilità ambientale:** Porti d'Italia S.p.A. potrebbe diventare il soggetto attuatore di una grande strategia nazionale "green", coordinando cold ironing, energie rinnovabili, monitoraggio ambientale smart e carburanti alternativi in linea con il Green Deal europeo e con il regolamento FuelEU Maritime.

Sotto il profilo economico, la riforma potrebbe produrre effetti significativi: maggiore certezza regolatoria, riduzione della frammentazione contrattuale, capacità di attrarre capitali privati e sviluppo di partenariati pubblico-privati più solidi.

Inoltre, una governance unitaria permetterebbe di programmare gli investimenti infrastrutturali con logiche industriali di lungo periodo, superando la dispersione delle risorse e le duplicazioni progettuali.

Particolarmente interessante è il richiamo ai modelli internazionali di riferimento: da un lato il sistema spagnolo di *Puertos del Estado*, caratterizzato da forte coordinamento statale; dall'altro il modello manageriale-industriale del Porto di Rotterdam. La proposta italiana sembra voler coniugare entrambe le esperienze, creando una struttura pubblica ma orientata a criteri industriali, competitivi e finanziariamente sostenibili. Tuttavia, la vera sfida della riforma non sarà soltanto organizzativa, ma culturale e strategica. Perché Porti d'Italia S.p.A. possa realmente rappresentare un salto di qualità, sarà necessario evitare il rischio di una mera centralizzazione burocratica. La governance unitaria dovrà invece essere accompagnata da autonomia gestionale, meritocrazia manageriale e forte integrazione con i territori.

In questa prospettiva, una proposta innovativa potrebbe essere la creazione di una "**Agenzia Nazionale per l'Innovazione Portuale e la Blue Economy**", collegata a Porti d'Italia S.p.A., con tre missioni principali:

1. **Coordinare ricerca e sviluppo**
su intelligenza artificiale, cybersecurity, automazione, digitalizzazione e smart logistics, creando standard tecnologici comuni per tutti i porti italiani.
2. **Sviluppare incubatori tecnologici nei retroporti**
trasformando le aree portuali in poli di innovazione dedicati a blue economy, energie rinnovabili, robotica marina e logistica avanzata.
3. **Attrarre investimenti internazionali**
nella transizione energetica marittima, nei carburanti green, nell'idrogeno, nella digitalizzazione e nelle infrastrutture strategiche del Mediterraneo.

Questa struttura potrebbe trasformare i porti italiani in veri hub di innovazione mediterranea, integrando università, centri di ricerca, startup e imprese logistiche.

La finalità strategica sarebbe quella di creare un vero **“Sistema Italia del Mare”**, capace di competere con i grandi modelli internazionali come Rotterdam, Singapore e Pireo, rafforzando il ruolo geopolitico ed economico dell’Italia nel Mediterraneo

A questa proposta la creazione di una **“Carta Nazionale dei Green Ports”**, con obiettivi ambientali misurabili e premialità economiche per gli scali più virtuosi in termini di decarbonizzazione, efficienza energetica e riduzione delle emissioni, sarebbe di grande impatto,

Ogni porto verrebbe valutato attraverso indicatori precisi, come:

- riduzione delle emissioni di CO₂;
- utilizzo di energie rinnovabili;
- elettrificazione delle banchine (*cold ironing*);
- efficienza energetica;
- qualità dell’aria e delle acque;
- utilizzo di carburanti green;
- digitalizzazione dei controlli ambientali.

I porti più virtuosi riceverebbero:

- incentivi economici;
- priorità nei finanziamenti pubblici ed europei;
- agevolazioni fiscali;
- maggiore attrattività per investitori e compagnie marittime.

L’obiettivo è creare una competizione positiva tra gli scali italiani, accelerando la transizione ecologica del sistema portuale nazionale e rendendo l’Italia un modello mediterraneo di portualità sostenibile.

In conclusione, la riforma di Porti d’Italia S.p.A. non rappresenta soltanto una revisione amministrativa del sistema portuale, ma può diventare il motore di una nuova politica industriale marittima nazionale. Se accompagnata da innovazione tecnologica, sostenibilità ambientale e visione strategica, essa potrà trasformare i porti italiani da semplici punti di transito a protagonisti della competitività europea e mediterranea del XXI secolo.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E’ ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Saturday, May 30th, 2026 at 8:00 am and is filed under [Politica&Associazioni](#), [Porti](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.

