



PDF  
interattivo

# UN ANNO DI SHIPPING IN ITALY

NICOLA CAPUZZO DIRETTORE RESPONSABILE

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**S** IL QUOTIDIANO ON-LINE DEL TRASPORTO MARITTIMO IN ITALIA  
**SHIPPING  
ITALY**





# ECOL SEA Srl: Il tuo partner per la sostenibilità ambientale



Da sempre impegnata nella tutela dell'ambiente, **ECOL SEA SRL** offre servizi ambientali di alta qualità, combinando professionalità e soluzioni su misura. Operiamo 24/7, 365 giorni all'anno, rispondendo a ogni esigenza dei nostri clienti, nel rispetto delle normative vigenti.

**Rifiuti navali e industriali:** concessionari nei porti di Palermo, Termini Imerese e Porto Empedocle, specializzati nella raccolta, trasporto e smaltimento di rifiuti speciali e solidi urbani generati dalle navi.

**Bonifiche ambientali:** interveniamo su siti contaminati da amianto, idrocarburi e altre sostanze tossiche, dalla bonifica al ripristino dello stato dei luoghi.

**Demolizioni e impermeabilizzazioni:** eseguiamo demolizioni di edifici civili e industriali nel rispetto dell'ambiente e impermeabilizzazioni di vasche e serbatoi.

**La nostra flotta:** bettoline, autocisterne e autocarri con gru e mezzi scarrabili, adibiti anche al trasporto in regime ADR ci permettono di gestire ogni esigenza con rapidità e precisione.

## La sostenibilità e sicurezza al centro delle nostre attività

Ogni intervento è studiato con l'obiettivo di proteggere l'ambiente e contribuire concretamente al miglioramento della qualità della vita.

Dalla gestione dei rifiuti alla consulenza ambientale, l'azienda mette a disposizione competenze specialistiche e un supporto continuo, affermandosi come partner affidabile per chi condivide una visione orientata allo sviluppo sostenibile e alla tutela del territorio.

Il nostro team, qualificato e costantemente aggiornato, utilizza tecnologie avanzate e attua procedure rigorose garantendo la sicurezza del personale e la tutela dell'ambiente.



# INDICE

SHIPPING COMPANIES TOP 50	PAG. 4
SHIPPING COMPANIES TOP 50	PAG. 5
SHIPPING COMPANIES TOP 50	PAG. 6
SHIPPING COMPANIES TOP 50	PAG. 7
SHIPPING COMPANIES TOP 50	PAG. 8
SHIPPING COMPANIES TOP 50	PAG. 9
GRUPPI ARMATORIALI ITALIANI TOP 15	PAG. 11
GRUPPI ARMATORIALI ITALIANI TOP 15	PAG. 12
GRUPPI ARMATORIALI ITALIANI TOP 15	PAG. 13
"IL TRASPORTO MARITTIMO E IL RUOLO DEI CANARINI NELLE MINIERE"	PAG. 14
"BISOGNO DI SEMPLICITÀ E DI VALORIZZARE CIÒ CHE ABBIAMO"	PAG. 17
"NAVALMECCANICA ELEMENTO CENTRALE DI UN NUOVO MODELLO INDUSTRIALE TRA INNOVAZIONE E AUTONOMIA STRATEGICA"	PAG. 19
"LA PORTUALITÀ CRESCE SOLO SE CRESCE IL SISTEMA CHE LA CIRCONDA"	PAG. 22
"IN ATTO UNA RIVOLUZIONE LEGATA ALL'APPLICAZIONE SEMPRE CRESCENTE DELL'INTELLIGENZA ARTIFICIALE"	PAG. 24
"LA ROTTA GREEN DELL'ARMAMENTO ITALIANO: INVESTIMENTI, SEMPLIFICAZIONE E COMPETITIVITÀ"	PAG. 27
"CONFERMATA L'ECCEZIONALE CAPACITÀ DI ADATTAMENTO AI MUTAMENTI RAPIDISSIMI DEL MERCATO"	PAG. 30
"IL MARE RIMARRÀ UN MOTORE FONDAMENTALE DI CRESCITA PER L'ITALIA"	PAG. 33
"NELLA LOGISTICA IL MERCATO VA PIÙ VELOCE DELLE ISTITUZIONI"	PAG. 36
"DIGITALE, FISCO E NUOVE PROSPETTIVE PER GLI SPEDIZIONIERI ITALIANI"	PAG. 38
"L'ANNO CHE SI CONCLUDE POTREBBE ESSERE RAPPRESENTATO DA UN GIANO BIFRONTE"	PAG. 39
"IL NUMERO DI DONNE NELLA BLUE ECONOMY È AUMENTATO, MA DIMINUISCE LA LORO INCIDENZA"	PAG. 41
<b>LE NEWS</b>	
FLOTTA ITALIANA SEMPRE PIÙ GIÙ: -6,1% IN PORTATA LORDA SECONDO UNCTAD	PAG. 43
TERMINAL CONTAINER ITALIANI, SUPERATO IL MILIARDO DI FATTURATO	PAG. 43
I PORTI DI GENOVA, LA SPEZIA E SALERNO SEMPRE PIÙ INTERCONNESSI ALLE LINEE CONTAINER GLOBALI	PAG. 43
TRAFFICI VIA MARE IN AUMENTO SOLO DELLO 0,5% NEL 2025 SECONDO UNCTAD	PAG. 43
QUANTO VALE (112 MILIARDI NEL 2025) E COME EVOLVE LA LOGISTICA CONTO TERZI IN ITALIA	PAG. 44
NELLA TOP 20 DEGLI INTERPORTI EUROPEI SONO 7 I NOMI ITALIANI	PAG. 44
PORTI ITALIANI CENTRALI NEL FUTURO DELLO SHORT SEA SHIPPING	PAG. 44
DALL'ECONOMIC OUTLOOK DI FEDESPEDI ANCHE BUONE NOTIZIE PER LE SPEDIZIONI ITALIANE VIA NAVE E AEREO	PAG. 44
ITALIA ANCORA LEADER PER PASSEGGERI IN EUROPA, MA CON MENO CROCIERISTI DEL 2019	PAG. 45
NOVE CANTIERI ITALIANI DOMINANO LA CLASSIFICA DELLE NAVI DA DIPORTO IN COSTRUZIONE	PAG. 45
CROCIERISTICA ITALIANA: PREVISIONI DA RECORD PER IL 2026 E INVESTIMENTI OLTRE IL MILIARDO DI EURO	PAG. 45
SOLIDE PROSPETTIVE PER LA NAVALMECCANICA ITALIANA SECONDO CDP	PAG. 45

RANK	RAGIONE SOCIALE	ANNO	Ricavi YoY %	RICAVI	EBITDA	TOT. ATTIVO	PATRIMONIO NETTO
1	COSTA CROCIERE S.P.A.	2024	14%	4.899.295 €	1.239.814 €	7.971.735 €	5.025.455 €
		2023		4.105.248 €	832.137 €	8.673.318 €	5.178.553 €
		2022		2.256.842 €	- 429.200 €	8.234.482 €	4.806.828 €
		2021		487.231 €	- 717.548 €	9.470.635 €	5.061.240 €
		2020		1.274.302 €	- 576.863 €	9.196.178 €	4.472.848 €
2	GRIMALDI EUROPE S.P.A.	2024	3%	2.531.802 €	714.195 €	4.337.814 €	3.380.111 €
		2023		2.483.702 €	882.582 €	3.968.921 €	2.829.115 €
		2022		1.878.905 €	550.611 €	3.356.855 €	2.168.985 €
		2021		1.308.022 €	210.697 €	2.876.821 €	1.826.868 €
		2020		1.112.842 €	155.030 €	2.758.858 €	1.745.597 €
3	GRIMALDI DEEP SEA S.P.A.	2024	-4%	1.034.082 €	360.171 €	2.343.775 €	1.834.940 €
		2023		1.082.257 €	471.208 €	2.286.741 €	1.845.118 €
		2022		1.008.618 €	403.149 €	2.133.984 €	1.637.007 €
		2021		787.008 €	267.887 €	1.682.650 €	1.231.309 €
		2020		639.787 €	172.358 €	1.433.800 €	1.061.305 €
4	GRANDI NAVI VELOCI S.P.A.	2024	-1%	554.332 €	- 77.082 €	881.358 €	131.225 €
		2023		570.655 €	- 73.155 €	715.704 €	- 28.680 €
		2022		554.403 €	- 58.454 €	670.847 €	44.871 €
		2021		441.812 €	15.375 €	623.182 €	82.040 €
		2020		285.414 €	- 13.006 €	589.355 €	79.875 €
5	ITALIA MARITTIMA S.P.A.	2024	n.d.	350.023 €	82.474 €	637.358 €	577.467 €
		2023		n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
		2022		735.077 €	387.083 €	504.282 €	424.750 €
		2021		695.718 €	287.091 €	455.179 €	330.954 €
		2020		557.885 €	38.007 €	258.570 €	53.989 €
6	IGNAZIO MESSINA & C. S.P.A.	2024	13%	282.148 €	23.558 €	564.053 €	480.868 €
		2023		258.411 €	269.357 €	573.551 €	477.331 €
		2022		481.418 €	181.537 €	535.387 €	272.748 €
		2021		333.083 €	84.395 €	533.457 €	135.132 €
		2020		283.232 €	34.400 €	479.745 €	87.780 €
7	AZIENDA VENEZIANA DELLA MOBILITA' S.P.A.	2024	1%	275.325 €	20.207 €	518.885 €	85.914 €
		2023		271.814 €	17.045 €	477.837 €	94.835 €
		2022		232.778 €	17.105 €	445.148 €	94.257 €
		2021		185.421 €	5.305 €	448.072 €	93.540 €
		2020		155.901 €	21.214 €	447.062 €	92.757 €
8	NOBY S.P.A.	2024	10%	257.188 €	- 17.524 €	549.328 €	54.144 €
		2023		242.120 €	26.598 €	549.322 €	12.084 €
		2022		211.914 €	- 12.519 €	487.758 €	- 408.937 €
		2021		171.117 €	28.708 €	430.597 €	- 377.279 €
		2020		134.878 €	4.508 €	389.183 €	- 392.238 €

IL PRESENTE REPORT È STATO CREATO CLASSIFICANDO IN ORDINE DI RICAVATO 2024 DECRESCENTE I GRUPPI E LE SINGOLE AZIENDE REGISTRATE IN ITALIA CON CODICE ATECO 50, TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA. IL REPORT RACCHIUDE LE SOLE AZIENDE IL CUI BILANCIO 2023 RISULTA REGISTRATO NELLA BANCA DATI AIDA FINO AL 11/12/2024. FA ECCEZIONE COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE S.P.A. PER LA QUALI GLI ULTIMI DATI DI BILANCIO DISPONIBILI RISULTANO ESSERE DELL'ANNO 2023. ELABORAZIONE A CURA DEI DOTTORI ELISABETTA VIGILANTE E PIETRO BERUTTI, CON LA SUPERVISIONE DEI PROFESSORI ROBERTO GARELLI E GIAN ENZO DUCI. FONTI: AIDA (BUREAU VAN DIJK) - DICEMBRE 2024



RANK	RAGIONE SOCIALE	ANNO	Ricavi YoY %	RICAVI	EBITDA	TOT. ATTIVO	PATRIMONIO NETTO
16	LIBERTY LINES S.P.A.	2024	0%	94.496 €	- 270 €	173.883 €	45.238 €
		2023		84.181 €	10.406 €	197.873 €	42.807 €
		2022		90.654 €	8.423 €	185.340 €	44.089 €
		2021		82.834 €	10.082 €	124.884 €	45.586 €
		2020		77.234 €	10.768 €	105.520 €	45.052 €
17	CARONTE & TOURIST S.P.A.	2024	0%	93.547 €	31.888 €	293.084 €	111.703 €
		2023		93.578 €	28.544 €	259.850 €	110.379 €
		2022		88.727 €	21.548 €	239.918 €	117.107 €
		2021		87.711 €	33.105 €	245.135 €	127.127 €
		2020		74.387 €	25.385 €	249.554 €	129.204 €
18	3M HOFFMANN S.R.L.	2024	194%	89.851 €	10.149 €	95.027 €	17.355 €
		2023		38.410 €	7.053 €	14.166 €	7.520 €
		2022		n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
		2021		n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
		2020		n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
19	FRATELLI COSulich S.P.A.	2024	0%	81.831 €	- 1.952 €	170.083 €	34.068 €
		2023		81.432 €	- 1.128 €	156.143 €	37.319 €
		2022		82.008 €	764 €	125.862 €	29.705 €
		2021		59.092 €	47 €	107.728 €	23.152 €
		2020		53.271 €	- 971 €	100.456 €	20.124 €
20	ACORDA FERRIES S.P.A.	2024	18%	80.487 €	22.425 €	106.046 €	48.215 €
		2023		68.081 €	24.891 €	114.717 €	52.424 €
		2022		66.098 €	22.479 €	72.750 €	38.975 €
		2021		54.108 €	15.216 €	67.596 €	22.527 €
		2020		35.100 €	10.947 €	58.972 €	15.540 €
21	NAVIGAZIONE MONTANARI S.P.A.	2024	-4%	75.505 €	34.472 €	242.338 €	134.983 €
		2023		78.683 €	24.503 €	198.706 €	119.825 €
		2022		87.535 €	40.725 €	178.587 €	101.935 €
		2021		40.355 €	4.849 €	145.471 €	64.783 €
		2020		58.060 €	20.625 €	145.883 €	62.508 €
22	T-BULK (ITALY) S.R.L.	2024	-7%	57.434 €	2.023 €	19.921 €	14.450 €
		2023		58.213 €	4.122 €	20.189 €	13.540 €
		2022		61.442 €	7.807 €	26.872 €	10.531 €
		2021		63.948 €	5.439 €	25.507 €	5.280 €
		2020		18.644 €	1.053 €	3.472 €	1.684 €
23	FENAV ITALY S.P.A.	2024	20%	55.922 €	57.287 €	111.725 €	77.945 €
		2023		46.838 €	21.587 €	210.540 €	131.713 €
		2022		36.745 €	17.552 €	151.088 €	121.073 €
		2021		10.584 €	- 2.000 €	50.543 €	46.741 €
		2020		10.795 €	2.188 €	57.889 €	55.385 €

IL PRESENTE REPORT È STATO CREATO CLASSIFICANDO IN ORDINE DI RICAVATO 2024 DECRESCENTE I GRUPPI E LE SINGOLE AZIENDE REGISTRATE IN ITALIA CON CODICE ATECO 50, TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA. IL REPORT RACCHIUDE LE SOLE AZIENDE IL CUI BILANCIO 2023 RISULTA REGISTRATO NELLA BANCA DATI AIDA FINO AL 11/12/2024. FA ECCEZIONE COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE S.P.A. PER LA QUALI GLI ULTIMI DATI DI BILANCIO DISPONIBILI RISULTANO ESSERE DELL'ANNO 2023. ELABORAZIONE A CURA DEI DOTTORI ELISABETTA VIGILANTE E PIETRO BERUTTI, CON LA SUPERVISIONE DEI PROFESSORI ROBERTO GARELLI E GIAN ENZO DUCI. FONTI: AIDA (BUREAU VAN DIJK) - DICEMBRE 2024

RANK	RAGIONE SOCIALE	ANNO	Ricavi YoY %	RICAVI	EBITDA	TOT. ATTIVO	PATRIMONIO NETTO
24	MEDITERRANEA DI NAVIGAZIONE S.P.A.	2024	-25%	54.427 €	8.333 €	89.318 €	75.535 €
		2023		72.726 €	26.340 €	106.366 €	60.815 €
		2022		90.052 €	20.102 €	95.778 €	38.545 €
		2021		43.024 €	1.380 €	80.801 €	52.451 €
		2020		44.418 €	15.542 €	83.120 €	46.115 €
25	AUGUSTA DUE S.R.L.	2024	-45%	50.375 €	7.875 €	84.819 €	65.088 €
		2023		92.110 €	28.538 €	81.502 €	18.407 €
		2022		n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
		2021		59.330 €	3.326 €	105.295 €	80.934 €
		2020		71.195 €	11.509 €	113.827 €	73.012 €
26	MONFINI S.P.A.	2024	-22%	50.370 €	40.120 €	93.538 €	8.413 €
		2023		64.748 €	40.877 €	133.473 €	368 €
		2022		72.842 €	31.481 €	99.597 €	34.214 €
		2021		35.038 €	1.773 €	87.917 €	60.300 €
		2020		37.514 €	8.656 €	129.933 €	5.645 €
27	SHAV S.P.A.	2024	4%	49.155 €	5.547 €	85.543 €	13.400 €
		2023		47.425 €	5.257 €	70.277 €	14.487 €
		2022		45.305 €	4.454 €	45.757 €	12.327 €
		2021		33.981 €	1.348 €	39.832 €	10.444 €
		2020		18.411 €	4.798 €	44.357 €	11.500 €
28	NAVIGAZIONE LIBERA DEL GOLFO S.P.A.	2024	5%	48.168 €	14.560 €	84.405 €	59.362 €
		2023		45.578 €	15.582 €	80.806 €	52.308 €
		2022		35.454 €	12.657 €	74.855 €	43.811 €
		2021		15.395 €	1.027 €	68.923 €	35.009 €
		2020		8.842 €	3.420 €	62.783 €	38.022 €
29	PRIMADA S.P.A.	2024	-16%	47.008 €	21.942 €	174.421 €	134.775 €
		2023		55.002 €	31.848 €	184.331 €	125.321 €
		2022		60.330 €	34.256 €	208.475 €	87.351 €
		2021		62.502 €	21.667 €	151.438 €	52.025 €
		2020		43.627 €	7.182 €	172.518 €	28.488 €
30	SYNERGAS S.R.L.	2024	-8%	43.894 €	17.573 €	85.424 €	41.853 €
		2023		47.881 €	10.266 €	81.968 €	35.080 €
		2022		44.773 €	12.970 €	98.814 €	33.588 €
		2021		38.560 €	12.308 €	97.080 €	27.012 €
		2020		36.405 €	9.332 €	87.747 €	27.352 €

IL PRESENTE REPORT È STATO CREATO CLASSIFICANDO IN ORDINE DI RICAVATO 2024 DECRESCENTE I GRUPPI E LE SINGOLE AZIENDE REGISTRATE IN ITALIA CON CODICE ATECO 50, TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA. IL REPORT RACCHIUDE LE SOLE AZIENDE IL CUI BILANCIO 2023 RISULTA REGISTRATO NELLA BANCA DATI AIDA FINO AL 11/12/2024. FA ECCEZIONE COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE S.P.A. PER LA QUALI GLI ULTIMI DATI DI BILANCIO DISPONIBILI RISULTANO ESSERE DELL'ANNO 2023. ELABORAZIONE A CURA DEI DOTTORI ELISABETTA VIGILANTE E PIETRO BERUTTI, CON LA SUPERVISIONE DEI PROFESSORI ROBERTO GARELLI E GIAN ENZO DUCI. FONTI: AIDA (BUREAU VAN DIJK) - DICEMBRE 2024



RANK	RAGIONE SOCIALE	ANNO	Ricavi YoY %	RICAVI	EBITDA	TOT. ATTIVO	PATRIMONIO NETTO
		2021		38.560 €	12.308 €	97.080 €	27.012 €
		2020		36.405 €	9.332 €	87.747 €	27.362 €
31	FRATELLINIS S.P.A.	2022	-3%	30.685 €	13.071 €	199.891 €	130.717 €
		2021		32.473 €	15.838 €	206.666 €	128.136 €
		2020		31.672 €	11.101 €	213.778 €	123.204 €
32	MAIRSA CHARTERING S.R.L.	2024	-14%	42.286 €	2.668 €	81.067 €	40.388 €
		2023		48.352 €	4.314 €	57.653 €	36.602 €
		2022		72.517 €	22.898 €	46.283 €	31.309 €
		2021		42.581 €	18.500 €	31.047 €	14.645 €
		2020		7.663 €	715 €	5.032 €	392 €
33	CARDONE S.P.A.	2024	39%	41.175 €	22.660 €	171.766 €	104.485 €
		2023		28.546 €	7.352 €	118.370 €	86.470 €
		2022		33.836 €	13.502 €	122.961 €	86.575 €
		2021		26.828 €	2.594 €	120.934 €	81.762 €
		2020		31.025 €	4.281 €	122.126 €	79.005 €
34	M.A. CRENDICAL 1828 S.P.A. SOCIETA' BENEFIT	2024	6%	38.825 €	2.671 €	43.600 €	13.070 €
		2023		36.500 €	2.502 €	44.501 €	11.030 €
		2022		35.960 €	2.088 €	38.384 €	10.131 €
		2021		31.568 €	1.933 €	42.141 €	18.000 €
		2020		25.894 €	1.704 €	41.271 €	16.002 €
35	HAVALMED S.R.L.	2024	-17%	37.522 €	6.836 €	51.502 €	18.593 €
		2023		45.315 €	10.528 €	50.466 €	15.454 €
		2022		43.678 €	5.582 €	42.367 €	9.614 €
		2021		26.011 €	266 €	26.230 €	8.662 €
		2020		19.201 €	821 €	14.181 €	4.883 €
36	TOSCANA REGIONALE MARITTIMA SPA	2024	4%	35.815 €	2.563 €	42.109 €	6.726 €
		2023		35.231 €	2.881 €	30.036 €	6.624 €
		2022		32.226 €	2.563 €	28.639 €	6.645 €
		2021		30.848 €	3.372 €	30.378 €	5.963 €
		2020		27.021 €	3.496 €	28.119 €	4.979 €
37	BAMBINO S.P.A.	2024	15%	34.241 €	9.141 €	49.176 €	24.876 €
		2023		29.842 €	5.549 €	45.101 €	18.885 €
		2022		28.836 €	4.012 €	43.362 €	17.986 €
		2021		24.148 €	4.784 €	45.786 €	17.283 €
		2020		23.075 €	4.186 €	49.444 €	16.593 €
38	GAUNA - GANCINI LIQUIDI SOCIETA' ARMATORIALE S.P.A.	2024	12%	32.824 €	11.917 €	58.602 €	39.520 €
		2023		29.388 €	10.203 €	38.578 €	30.453 €
		2022		28.773 €	8.564 €	28.210 €	24.840 €
		2021		16.972 €	2.506 €	26.606 €	22.304 €
		2020		15.725 €	2.812 €	31.422 €	28.058 €

IL PRESENTE REPORT È STATO CREATO CLASSIFICANDO IN ORDINE DI RICAVATO 2024 DECRESCENTE I GRUPPI E LE SINGOLE AZIENDE REGISTRATE IN ITALIA CON CODICE ATECO 50, TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA. IL REPORT RACCHIUDE LE SOLE AZIENDE IL CUI BILANCIO 2023 RISULTA REGISTRATO NELLA BANCA DATI AIDA FINO AL 11/12/2024. FA ECCEZIONE COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE S.P.A. PER LA QUALI GLI ULTIMI DATI DI BILANCIO DISPONIBILI RISULTANO ESSERE DELL'ANNO 2023. ELABORAZIONE A CURA DEI DOTTORI ELISABETTA VIGILANTE E PIETRO BERUTTI, CON LA SUPERVISIONE DEI PROFESSORI ROBERTO GARELLI E GIAN ENZO DUCI. FONTI: AIDA (BUREAU VAN DIJK) - DICEMBRE 2024

RANK	RAGIONE SOCIALE	ANNO	Ricavi YoY %	RICAVI	EBITDA	TOT. ATTIVO	PATRIMONIO NETTO
39	CARTOUR S.R.L.	2024	14%	31.588 €	3.421 €	51.555 €	25.485 €
		2023		27.828 €	4.383 €	55.080 €	31.498 €
		2022		25.960 €	5.118 €	57.920 €	31.100 €
		2021		24.180 €	5.542 €	58.710 €	29.227 €
		2020		21.595 €	2.708 €	51.834 €	28.989 €
40	ARKAS ITALIA S.R.L.	2024	14%	31.504 €	5.429 €	24.478 €	5.085 €
		2023		27.518 €	5.228 €	22.658 €	5.048 €
		2022		29.442 €	5.372 €	22.891 €	5.785 €
		2021		23.110 €	3.750 €	18.055 €	3.717 €
		2020		20.204 €	2.002 €	14.281 €	2.457 €
41	BLUPERIES S.R.L.	2024	0%	30.435 €	8.551 €	83.139 €	51.701 €
		2023		30.395 €	8.533 €	82.539 €	48.145 €
		2022		30.024 €	8.532 €	84.771 €	44.258 €
		2021		27.035 €	8.883 €	61.988 €	40.107 €
		2020		22.482 €	7.508 €	57.173 €	35.704 €
42	ALBAUNA S.P.A.	2024	7%	28.918 €	5.014 €	42.253 €	33.455 €
		2023		28.085 €	8.755 €	43.783 €	32.738 €
		2022		20.114 €	7.570 €	38.755 €	27.583 €
		2021		8.155 €	368 €	38.897 €	23.419 €
		2020		5.237 €	- 281 €	40.335 €	25.085 €
43	CARONTE & TOURNET BOLEMINORI S.P.A.	2024	2%	28.788 €	- 5.328 €	152.210 €	29.429 €
		2023		29.158 €	10.307 €	115.839 €	22.559 €
		2022		24.988 €	7.856 €	80.259 €	21.820 €
		2021		22.044 €	5.250 €	87.024 €	25.500 €
		2020		17.845 €	7.340 €	81.720 €	22.741 €
44	M.I. MARITTIMA EMILIANA S.P.A.	2024	26%	28.388 €	14.232 €	133.590 €	94.080 €
		2023		23.410 €	11.842 €	127.095 €	85.032 €
		2022		18.884 €	7.129 €	115.558 €	79.588 €
		2021		20.128 €	5.961 €	104.483 €	75.407 €
		2020		23.487 €	9.090 €	108.575 €	74.988 €
45	ELIANA DI NAVIGAZIONE S.P.A.	2024	-15%	28.795 €	5.361 €	35.881 €	18.215 €
		2023		34.187 €	5.518 €	42.548 €	14.582 €
		2022		35.338 €	5.917 €	38.583 €	12.553 €
		2021		22.491 €	1.404 €	34.813 €	8.585 €
		2020		23.023 €	2.114 €	37.591 €	10.825 €
46	MICHELE BOTTIGLIERI ARMATONE S.P.A.	2024	3%	28.554 €	3.082 €	53.494 €	45.515 €
		2023		27.838 €	770 €	57.947 €	45.485 €
		2022		45.048 €	18.342 €	57.148 €	48.144 €
		2021		35.553 €	14.138 €	108.050 €	23.248 €
		2020		20.215 €	- 329 €	95.059 €	19.205 €

IL PRESENTE REPORT È STATO CREATO CLASSIFICANDO IN ORDINE DI RICAVATO 2024 DECRESCENTE I GRUPPI E LE SINGOLE AZIENDE REGISTRATE IN ITALIA CON CODICE ATECO 50, TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA. IL REPORT RACCHIUDE LE SOLE AZIENDE IL CUI BILANCIO 2023 RISULTA REGISTRATO NELLA BANCA DATI AIDA FINO AL 11/12/2024. FA ECCEZIONE COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE S.P.A. PER LA QUALI GLI ULTIMI DATI DI BILANCIO DISPONIBILI RISULTANO ESSERE DELL'ANNO 2023. ELABORAZIONE A CURA DEI DOTTORI ELISABETTA VIGILANTE E PIETRO BERUTTI, CON LA SUPERVISIONE DEI PROFESSORI ROBERTO GARELLI E GIAN ENZO DUCI. FONTI: AIDA (BUREAU VAN DIJK) - DICEMBRE 2024



RANK	RAGIONE SOCIALE	ANNO	Ricavi YoY %	RICAVI	EBITDA	TOT. ATTIVO	PATRIMONIO NETTO
47	<b>COMPAGNIA MEDITERRANEA DI ARMAMENTO S.R.L.</b>	2024	n.d.	27.018 €	8.608 €	80.139 €	51.605 €
		2023		- €	98 €	45.886 €	41.223 €
		2022		22.792 €	28.207 €	62.341 €	52.380 €
		2021		18.238 €	17.725 €	120.286 €	36.874 €
		2020		27.484 €	27.203 €	148.094 €	28.907 €
48	<b>AUGUSTA OFFSHORE SPA</b>	2024	11%	28.973 €	8.866 €	87.089 €	53.814 €
		2023		24.324 €	8.987 €	90.418 €	54.326 €
		2022		21.753 €	6.516 €	96.569 €	61.733 €
		2021		17.824 €	3.053 €	97.806 €	50.922 €
		2020		18.253 €	1.503 €	108.140 €	57.166 €
49	<b>SCOBULK SHIPPING S.R.L.</b>	2024	-12%	24.863 €	496 €	3.762 €	2.019 €
		2023		28.410 €	396 €	3.794 €	1.001 €
		2022		31.606 €	420 €	4.022 €	1.035 €
		2021		26.358 €	549 €	3.848 €	685 €
		2020		13.343 €	151 €	1.866 €	151 €
50	<b>BRITOL OFFSHORE SERVICES SRL</b>	2024	30%	24.038 €	1.229 €	40.254 €	8.557 €
		2023		18.538 €	6.143 €	12.864 €	8.057 €
		2022		2.981 €	896 €	4.314 €	3.487 €
		2021		2.518 €	482 €	4.034 €	2.989 €
		2020		2.143 €	201 €	3.919 €	2.950 €

IL PRESENTE REPORT È STATO CREATO CLASSIFICANDO IN ORDINE DI RICAVATO 2024 DECRESCENTE I GRUPPI E LE SINGOLE AZIENDE REGISTRATE IN ITALIA CON CODICE ATECO 50, TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA. IL REPORT RACCHIUDE LE SOLE AZIENDE IL CUI BILANCIO 2023 RISULTA REGISTRATO NELLA BANCA DATI AIDA FINO AL 11/12/2024. FA ECCEZIONE COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE S.P.A. PER LA QUALI GLI ULTIMI DATI DI BILANCIO DISPONIBILI RISULTANO ESSERE DELL'ANNO 2023. ELABORAZIONE A CURA DEI DOTTORI ELISABETTA VIGILANTE E PIETRO BERUTTI, CON LA SUPERVISIONE DEI PROFESSORI ROBERTO GARELLI E GIAN ENZO DUCI. FONTI: AIDA (BUREAU VAN DIJK) - DICEMBRE 2024



## **FUTURE OF CRUISE SHIP ON BOARD**

Fincantieri è leader nella navalmeccanica ad alta tecnologia e leader mondiale nel settore cruise. Nei nostri cantieri costruiamo una nuova generazione di navi da crociera e lavoriamo ogni giorno perché siano le migliori al mondo integrando nuove tecnologie di propulsione, carburanti di nuova generazione, automazione, big data e intelligenza artificiale. Per portare a bordo un futuro verde e digitale.

**FINCANTIERI**  
FUTURE ON BOARD



RANK	Gruppo	ANNO	Ricavi YoY %	RICAVI	EBITDA	TOT. ATTIVO	PATRIMONIO NETTO
1	COSTA CROCIERE S.P.A.	2024	14%	4.899.296 €	1.233.814 €	7.871.736 €	5.025.455 €
		2023		4.306.248 €	892.137 €	8.673.318 €	5.178.553 €
		2022		2.256.842 €	- 428.200 €	9.234.482 €	4.806.828 €
		2021		487.231 €	- 717.546 €	9.470.636 €	5.061.240 €
		2020		1.274.302 €	- 575.863 €	8.196.178 €	4.472.848 €
2	SERIALDI GROUP S.P.A.	2024	1%	3.565.664 €	1.074.366 €	6.081.589 €	5.215.051 €
		2023		3.545.969 €	1.353.800 €	6.253.062 €	4.674.234 €
		2022		2.982.524 €	953.550 €	5.480.890 €	3.705.893 €
		2021		2.096.031 €	468.584 €	4.668.571 €	3.058.177 €
		2020		1.112.842 €	155.030 €	2.758.859 €	1.745.587 €
3	GRUPPO MSC in ITALIA (GRV, SNAV, Navigazione Libera del Golfo)	2024	0%	661.665 €	- 55.856 €	1.031.417 €	204.018 €
		2023		653.668 €	- 51.306 €	965.898 €	38.115 €
		2022		645.173 €	- 42.353 €	791.559 €	10.110 €
		2021		491.218 €	16.683 €	731.937 €	128.494 €
		2020		312.766 €	- 21.223 €	696.506 €	128.558 €
4	TRASPORTI MARITTIMI COMUNI DI VENEZIA (AVM, ACTV)	2024	0%	498.596 €	46.762 €	823.722 €	158.450 €
		2023		487.515 €	43.883 €	784.096 €	153.627 €
		2022		434.362 €	39.004 €	748.141 €	152.877 €
		2021		344.320 €	6.784 €	719.168 €	151.722 €
		2020		165.901 €	21.214 €	447.062 €	92.757 €
5	ITALIA MARITTIMA S.P.A.	2024	n.d.	350.023 €	82.474 €	637.368 €	577.487 €
		2023		n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
		2022		735.077 €	387.083 €	504.262 €	424.750 €
		2021		696.719 €	287.091 €	466.179 €	330.954 €
		2020		657.885 €	39.007 €	269.570 €	63.968 €
6	RONAZIO MESSINA & C. S.P.A.	2024	13%	292.148 €	23.668 €	564.053 €	460.968 €
		2023		258.411 €	269.357 €	573.561 €	477.331 €
		2022		481.418 €	181.837 €	595.387 €	272.748 €
		2021		393.083 €	64.996 €	533.457 €	136.132 €
		2020		283.232 €	34.400 €	479.745 €	87.780 €
7	GRUPPO ONORATO (MOBY, CN)*	2024	n.d.	267.188 €	- 17.524 €	549.328 €	54.144 €
		2023		424.276 €	127.504 €	929.106 €	212.017 €
		2022		401.323 €	- 6.443 €	847.702 €	- 518.598 €
		2021		369.380 €	7.452 €	812.812 €	- 482.175 €
		2020		395.302 €	- 23.996 €	757.896 €	- 463.903 €

IL PRESENTE REPORT È STATO CREATO CLASSIFICANDO IN ORDINE DI RICAVATO 2024 DECRESCENTE I GRUPPI E LE SINGOLE AZIENDE REGISTRATE IN ITALIA CON CODICE ATECO 50, TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA. IL REPORT RACCHIUDE LE SOLE AZIENDE IL CUI BILANCIO 2023 RISULTA REGISTRATO NELLA BANCA DATI AIDA FINO AL 11/12/2024. FA ECCEZIONE COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE S.P.A. PER LA QUALI GLI ULTIMI DATI DI BILANCIO DISPONIBILI RISULTANO ESSERE DELL'ANNO 2023. ELABORAZIONE A CURA DEI DOTTORI ELISABETTA VIGILANTE E PIETRO BERUTTI, CON LA SUPERVISIONE DEI PROFESSORI ROBERTO GARELLI E GIAN ENZO DUCI. FONTI: AIDA (BUREAU VAN DIJK) - DICEMBRE 2024

RANK	Gruppo	ANNO	Ricavi YoY %	RICAVI	EBITDA	TOT. ATTIVO	PATRIMONIO NETTO
8	MARNavi SPA	2024	-2%	174.802 €	38.206 €	374.886 €	282.413 €
		2023		177.837 €	47.700 €	329.860 €	215.868 €
		2022		160.537 €	33.843 €	298.072 €	170.960 €
		2021		107.899 €	17.401 €	286.366 €	153.595 €
		2020		107.802 €	14.142 €	288.080 €	148.235 €
9	GRUPPO ARKAS (ENES FIDUCIARIA SRL, ARKAS ITALIA)	2024	2%	168.614 €	8.246 €	60.508 €	16.863 €
		2023		165.535 €	8.465 €	50.754 €	13.485 €
		2022		178.900 €	8.538 €	52.034 €	12.637 €
		2021		134.221 €	4.335 €	40.443 €	6.360 €
		2020		118.673 €	3.330 €	34.261 €	4.744 €
10	CARONTE & TOURIST S.P.A. (CARTOUR SRL, CARONTE&TOURIST ISOLE LIMITED CO. A)	2024	3%	154.814 €	29.981 €	506.958 €	167.828 €
		2023		150.576 €	43.336 €	441.959 €	164.456 €
		2022		138.575 €	34.534 €	378.107 €	170.187 €
		2021		133.936 €	45.907 €	380.869 €	181.854 €
		2020		113.829 €	35.434 €	383.118 €	180.844 €
11	TARROS S.P.A.	2024	6%	130.579 €	- 3.750 €	78.540 €	21.187 €
		2023		122.838 €	- 4.488 €	70.096 €	21.081 €
		2022		158.861 €	13.900 €	71.701 €	24.234 €
		2021		108.540 €	6.304 €	66.115 €	11.348 €
		2020		91.795 €	- 1.961 €	63.183 €	6.128 €
12	DALMARE SPA	2024	3%	126.288 €	5.483 €	112.155 €	19.240 €
		2023		121.447 €	8.331 €	111.808 €	17.945 €
		2022		167.621 €	7.726 €	117.541 €	15.612 €
		2021		87.590 €	6.556 €	118.566 €	16.170 €
		2020		60.048 €	6.561 €	128.579 €	16.151 €
13	FORNAP S.P.A.	2024	-27%	117.936 €	- 1.546 €	233.767 €	41.842 €
		2023		162.029 €	- 4.493 €	185.767 €	44.187 €
		2022		160.548 €	- 2.277 €	177.403 €	48.587 €
		2021		119.779 €	- 1.807 €	148.736 €	53.308 €
		2020		139.047 €	3.642 €	124.062 €	66.888 €
14	COSMARMA S.P.A.	2024	-14%	109.641 €	9.536 €	66.231 €	35.964 €
		2023		126.979 €	30.293 €	74.771 €	41.598 €
		2022		136.963 €	36.822 €	73.883 €	43.747 €
		2021		83.368 €	18.172 €	46.806 €	24.131 €
		2020		78.806 €	12.545 €	38.917 €	17.483 €
15	LIBERTY LINES S.P.A.	2024	0%	94.496 €	- 270 €	173.893 €	45.238 €
		2023		94.181 €	10.406 €	187.873 €	42.607 €
		2022		90.664 €	6.423 €	168.340 €	44.068 €
		2021		82.634 €	10.082 €	124.884 €	46.566 €
		2020		77.234 €	10.758 €	108.520 €	46.062 €





## IL FUTURO DELL'ENERGIA VIAGGIA SUL MARE

Soluzioni integrate per il trasporto lo stoccaggio e la logistica dell'energia.



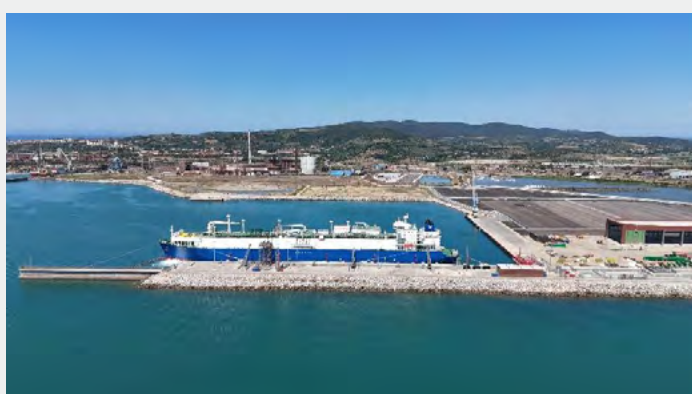
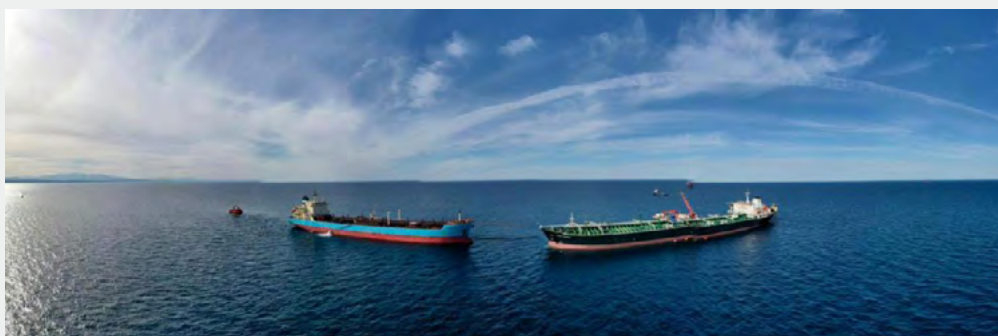
**GAS NATURALE  
LIQUEFATTO**



**STOCCAGGIO  
GALLEGGIANTE**



**TRASPORTO E  
LOGISTICA**



PB Tankers SpA  
[www.pbtankers.com](http://www.pbtankers.com)  
[info@pbtankers.com](mailto:info@pbtankers.com)

ISO 9001:2015

Member of CIRS Federation



ISO 14001:2015

Member of CIRS Federation



\*presidente  
Stefano  
Messina

# "IL TRASPORTO MARITTIMO E IL RUOLO DEI CANARINI NELLE MINIERE"

**I**l mondo muta e si trasforma a ritmi impensabili sino a pochi decenni fa. Assistiamo a cambi di rotta improvvisi, allo sfiorire di alleanze geopolitiche che sembravano incrollabili e all'emergere di nuove economie e nuovi rapporti di forza, a volte anche nel volgere di pochi mesi. In questo contesto si inserisce anche il trasporto marittimo, che sempre più spesso assume quello che era il ruolo dei canarini nelle miniere in grado di avvertire per primi, purtroppo morendo, le fughe di gas in atto: veri e propri "campanelli d'allarme", avanguardie di fenomeni destinati poi a coinvolgere tutta l'economia.

Ambiente. In tale scenario si inseriscono ad esempio le normative climatiche. Il 2025 è il secondo anno in cui il trasporto marittimo è stato chiamato a fare i conti con l'ETS, con quote sempre più impattanti sui bilanci delle società armatoriali. Nel 2021 questo sistema, al pari di tutto il pacchetto "Fit for 55" voluto dalla Commissione europea, ci era stato delineato come semplicemente 'anticipatore' di una dinamica che si sarebbe poi consolidata a livello globale. Così non è stato. Proprio quest'anno abbiamo assistito alla frenata in sede IMO (International Maritime Organization) sul Net Zero Fra-

mework, ovvero su una regola valida a livello mondiale sulle emissioni. In assenza di questa, è diventato ancora più urgente che il Vecchio Continente torni sui suoi passi. Politiche imposte su scala regionale non solo hanno un effetto davvero minimo, se non impalpabile, sulla reale decarbonizzazione del trasporto marittimo, ma vanno a minare la competitività delle compagnie di navigazione e dei porti: gli ingenti investimenti che si stanno dispiegando sulle banchine degli scali nordafricani ne sono la prova più evidente. Nel 2026 ci sarà spazio per modificare questa impostazione e dovremo essere pronti a



coglierlo, per tutelare i settori maggiormente a rischio, ovvero transhipment, Autostrade del Mare (un segmento in cui gli armatori italiani sono leader a livello globale, realizzando una vera sostenibilità ambientale) e collegamenti con le isole maggiori.

E in questo contesto, siamo soddisfatti dell'operato del Governo, dal Ministro Salvini al Vice Ministro Rixi, che a livello europeo sta tenendo il punto evidenziando in ogni sede le storture di queste politiche.

**Semplificazioni.** Il 2025 è anche l'anno in cui sono arrivati risultati non trascurabili sul fronte della semplificazione amministrativa dell'apparato burocratico che regola il trasporto marittimo. Lo evidenziamo da anni: la bandiera italiana continua a perdere tonnellaggio perché gli armatori sono attratti da Registri di altri Paesi – spesso anche europei – che non offrono benefici fiscali, ma una burocrazia agile, snella. È quindi un fatto positivo l'approvazione alla Camera e al Senato del Disegno di Legge Semplificazioni, attraverso il quale vengono

introdotte misure a costo zero per le casse dello Stato; misure che sono tuttavia molto importanti per le imprese di navigazione e per il lavoro marittimo. In particolare, sono state rese strutturali le semplificazioni definite durante l'emergenza pandemica relativamente alle annotazioni di imbarco e sbarco e alle forme del contratto di arruolamento dei lavoratori marittimi, poi prorogate di anno in anno, con l'utilizzo di forme digitali e la possibilità di stipula in luoghi diversi da quello dell'armatore. Inoltre, è stato previsto il riordino e la semplificazione della disciplina del servizio sanitario a bordo delle navi mercantili, con particolare riferimento alle figure professionali sanitarie interessate. Siamo pienamente soddisfatti dell'esito di questo procedimento, che abbiamo seguito da vicino sin dall'inizio, ma l'opera di sburocratizzazione dell'apparato amministrativo che regola il trasporto marittimo in Italia deve andare avanti senza ritardi: l'approvazione del Disegno di Legge Semplificazioni deve essere il calcio d'inizio di un percorso

che riporti la marittimità italiana a competere a livello globale e non certo il fischio finale della partita.

**Riforma.** Nel corso dell'anno che si avvia alla conclusione abbiamo potuto svolgere anche un primo approfondimento sulla bozza di riforma portuale. Riteniamo che il nodo principale da affrontare sia l'attuale assenza di un coordinamento centrale realmente efficace. Le Autorità di Sistema Portuale hanno spesso agito in autonomia, definendo strategie e investimenti non sempre allineati fra loro. Anche la Conferenza dei Presidenti, introdotta con la riforma del 2016, non si è dimostrata lo strumento idoneo a garantire un'effettiva visione unitaria. Valutiamo pertanto positivamente che la riforma introduca una regia nazionale con poteri chiari e capacità operativa, così da assicurare una pianificazione omogenea e orientata all'interesse generale; criteri di valutazione univoci per gli interventi strategici; una gestione coordinata delle priorità infrastrutturali, basata su analisi tecniche e non su spinte territoriali.■

## SIAMO L'ITALIA SUL MARE



**ASSARMATORI**



[www.assarmatori.eu](http://www.assarmatori.eu)



# Futuro in corso.

**Da oltre 140 anni,  
siamo impegnati per il progresso  
e la sicurezza energetica del Paese.  
Anche adesso, anche qui.**

Lavoriamo per garantire la stabilità del sistema energetico nazionale e degli approvvigionamenti, promuovendo innovazioni sostenibili per affrontare le sfide future.

📍 Deposito Edison di Gas Naturale Liquefatto a Ravenna, nave per il trasporto del GNL.



Diventiamo l'energia che cambia tutto.

\*presidente  
Tomaso  
Cognolato

# "BISOGNO DI SEMPLICITÀ E DI VALORIZZARE CIÒ CHE ABBIAMO"

**A**ssiterminal chiude il 2025 con 108 aziende terminaliste rappresentate: questo risultato premia il nostro modo di fare ed essere associazione, inclusivi, aperti al dialogo con tutti, determinati nel portare avanti le istanze del settore condividendo gli obiettivi con chiunque abbia gli stessi interessi.

L'anno prossimo festeggeremo i 25 anni e ci stiamo avvicinando all'Assemblea del 12 maggio anche attraverso l'iniziativa del "Tour dei Porti", che ci sta portando a visitare i 16 porti sede di AdSP, conoscendo meglio gli operatori, i nuovi Presidenti, ma soprattutto capendo e intercettando le peculiarità di ogni realtà e dei territori circostanti: una bellissima esperienza.

Detto ciò, l'anno si chiude con un timido rafforzamento dei traffici in import-export per ogni merceologia, con particolare soddisfazione per il comparto crocieristico e dry bulk, un consolidamento degli asset finanziari delle aziende, un incremento di posti di lavoro nonché di investimenti in di-

gitalizzazione, anche grazie al bando Login Business.

Resta il tema di uno scollamento tra la progressione dei processi evolutivi del settore imprenditoriale e gli strumenti normativi a supporto, non tanto da un punto di vista economico quanto, quantomeno, a corollario in termini di semplificazione e uniformità di perimetro regolamentare.

Tant'è vero che abbiamo nuovamente promosso un ricorso amministrativo sui criteri di indicizzazione dei canoni concessori, così come attendiamo ancora un definitivo riscontro sulla possibilità o meno di costituire il fondo per il pre-pensionamento dei lavoratori portuali. Abbiamo inoltre reiterato proposte normative per inserire nei contesti ZES e ZLS la possibilità di fruire di benefici fiscali per investimenti infrastrutturali in aree demaniali; attendiamo la definizione del modello operativo per l'erogazione di servizi in ambito cold ironing, lo sblocco dello strumento del bonus portuale, così come una normativa

sui dragaggi modellata in linea con quella di altri Paesi europei.

Abbiamo riavviato un dialogo con ART, convinti che gli strumenti normativi che regolano il nostro settore produttivo debbano essere armonizzati quantomeno nell'applicazione, così da fornire alle aziende un quadro certo in cui programmare, investire, svilupparsi e chiare regole di controllo e vigilanza all'interno delle quali operare.

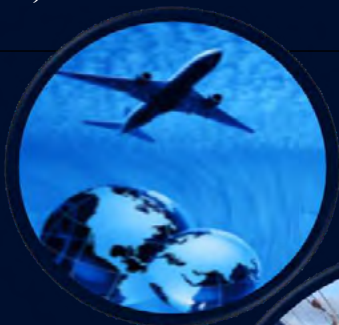
Il 2026 si apre, come spesso accade, in continuità: abbiamo di fronte le incognite dell'impatto dell'ETS sia sui porti gateway che di transhipment, sul cabotaggio ma anche sulle crociere (per non parlare dell'Entry/Exit System), stante anche il ritardo nella versatilità degli approvvigionamenti di combustibili alternativi, così come attendiamo di capire quale impatto avrà il nuovo tributo CBAM sui traffici dry in un contesto in cui l'Europa conferma una visione miope e anticoncorrenziale verso mercati esteri, sempre meno lontani e sempre più aggressivi, anche grazie a politiche comunitarie sbagliate.

L'anno prossimo si avvierà anche la campagna elettorale in vista del 2027: è evidente che la preoccupazione in merito all'iter dell'ipotesi di riforma cresce, tenuto conto dell'esigenza di consolidare una governance dei porti equilibrata e condivisa soprattutto nei meccanismi di funzionamento più che di sostenibilità finanziaria, in virtù di un mercato della logistica sempre più concentrato e di dinamiche geopolitiche, ma anche geoeconomiche, sempre più volatili. Avremmo bisogno di semplicità, di valorizzare ciò che abbiamo, anche in termini di competenze condivisibili, più che di nuovi percorsi inesplorati: in questo Assiterminal c'è, come c'è sempre stata. ■





Bucchioni S.r.l è un'organizzazione che ha compiuto 40 anni di attività nel 2025 e che si occupa di operazioni e consulenze in materia doganale e fiscale, di trasporti nazionali, di spedizioni internazionali e di logistica. Forte di un organico di doganalisti e professionisti altamente specializzati, Bucchioni S.r.l opera su standard ISO e A.E.O. FULL (Operatore Economico Autorizzato - Dogana e Sicurezza).



**Di seguito le attività distintive:**

- Agenzia Marittima e Raccomandatori Marittimi
- Spedizioni nazionali unitizzate e/o groupage
- Operatori doganali e consulenze fiscali e tributarie e CBAM
- Logistica integrata e magazzinaggio nazionale ed estero
- Servizi Project cargo

**L'obiettivo della nostra azienda è fornire ai clienti un pacchetto di servizi completo che possa garantire una efficace assistenza tecnico/logistica e lo svolgimento di tutte le operazioni in importazione/esportazione delle merci via mare e aerea.**



\*presidente  
Biagio  
Mazzotta

# "NAVALMECCANICA ELEMENTO CENTRALE DI UN NUOVO MODELLO INDUSTRIALE TRA INNOVAZIONE E AUTONOMIA STRATEGICA"

Nel 2025 il comparto marittimo ha continuato ad attraversare una fase di trasformazione profonda, accentuata da nuove pressioni globali e da fenomeni geopolitici che hanno ridefinito le dinamiche del trasporto via mare, della sicurezza delle rotte e della stabilità economica. Allo stesso tempo, va sottolineato come si sia rafforzato il

dialogo tra cantieristica navale e istituzioni, con l'obiettivo di valorizzare il comparto navalmeccanico e aumentarne la visibilità politica e sociale.

La navalmeccanica è riconosciuta, infatti, come settore fondamentale per l'industria europea e l'autonomia strategica, inclusa tra i settori chiave nel "Libro Verde" sulla politica industriale nazionale, propeudeutico alla stesura del "Libro Bianco" che ne definirà il ruolo e le priorità future.

In una visione di lungo periodo la navalmeccanica italiana può e deve diventare un ecosistema integrato, capace di coniugare innovazione tecnologica e sostenibilità con un forte legame tra industria, ricerca e difesa.

Il Governo, tramite il CIPOM, (Comitato Interministeriale per le Politiche del Mare), ha l'opportunità di svolgere un ruolo chiave nella definizione delle politiche industriali europee ed assicurare il pieno coinvolgimento del settore navale italiano nelle politiche su competitività, digitalizzazione, sostenibilità e difesa. Va aggiunto poi come il comparto sia stato sempre più al centro dell'attenzione da parte delle istituzioni europee, che ne riconoscono l'importanza strategica per l'autonomia e la sicurezza dell'Europa, nonché per la sua capacità di contribuire alla transizione verde e digitale del continente: nel Competitiveness Compass pubblicato ad inizio 2025 l'UE ha confermato la necessità di una Strategia Industriale Marittima, attualmente in fase di

definizione e attesa per i primi mesi del 2026.

L'UE ha inoltre recentemente pubblicato il Military Mobility Framework, che include esplicitamente infrastrutture navali dual-use e porta avanti lo sviluppo di corridoi logistici militari integrati, nei quali il settore navalmeccanico può giocare un ruolo fondamentale.

La cantieristica mondiale, segnata dalla spinta per l'avanzamento tecnologico e la transizione energetica, vede nell'integrazione di soluzioni legate a sostenibilità e digitalizzazione due delle direttrici principali di sviluppo, con l'Italia che continua a rivestire un ruolo di riferimento globale.

Il 2025 è stato caratterizzato da un trend positivo per il mercato crocieristico, con numerosi nuovi ordini confermati. La domanda di navi da crociera, core business della cantieristica europea, continua a rappresentare una quota significativa degli ordini globali.

Passando al comparto militare, questo, alla luce del mutato contesto geopolitico, ha visto il bisogno di difesa entrare nel dibattito quotidiano, registrando un incremento degli investimenti nel settore e, al tempo stesso, una spinta sempre più forte verso l'innovazione tecnologica. L'industria beneficia di programmi di ammodernamento delle flotte e di investimenti strategici, con una visione di lungo periodo che vede il segmento militare in espansione, trainato anche da una maggiore efficienza



operativa. In questo scenario, Fincantieri rappresenta uno dei principali complessi cantieristici al mondo, l'unico attivo in tutti i settori della navalmeccanica ad alta tecnologia, leader nella costruzione di unità da crociera, unità per la difesa e navi da lavoro offshore. L'evoluzione tecnologica e, come riportato, il mutato contesto geopolitico hanno trasformato la navalmeccanica, orientandola verso settori fortemente innovativi e ad alto contenuto tecnologico. Tra le aree emergenti assumono particolare rilievo l'underwater, dedicato allo sviluppo di sistemi e infrastrutture sottomarine avanzate, e la cybersecurity, strategica per la protezione delle unità navali e delle infrastrutture digitali. Tali ambiti rappresentano oggi alcune delle nuove frontiere di sviluppo e investimento, non solo per la difesa ma anche per applicazioni civili e industriali. In questo contesto, l'attività svolta da Assonave nel corso



dell'ultimo anno ha confermato quanto la cooperazione tra attori industriali e istituzionali sia essenziale per affrontare le trasformazioni in atto e garantire uno sviluppo duraturo e resiliente per tutta la filiera.

L'Associazione intende rafforzare ulteriormente il proprio ruolo, promuovendo una rappresentanza unitaria, capace di raccogliere e interpretare le esigenze di cantieri navali e fornitori. ■







# Fertonani Shipbrokers

**SALE & PURCHASE**

**NEW BUILDINGS**

**CHARTERING**

**COURT COMMISSIONER**

**DEMOLITIONS**

**EVALUATIONS**

**MARINE ENGINE**

**SPARE PARTS**



**[WWW.FERTONANISHIPBROKERS.COM](http://WWW.FERTONANISHIPBROKERS.COM)**



\* past presidente  
Rodolfo  
Giampieri

# "LA PORTUALITÀ CRESCE SOLO SE CRESCE IL SISTEMA CHE LA CIRCONDA"

**I**l 2025 si avvia alla conclusione come un anno che ha messo ancora una volta alla prova la resilienza, la visione strategica e la capacità di adattamento del sistema portuale italiano. In un contesto geopolitico attraversato da tensioni che hanno modificato rotte commerciali e catene di approvvigionamento, i porti hanno confermato di essere un'infrastruttura essenziale per il Paese, un punto di equilibrio tra economia reale, sicurezza energetica e continuità dei traffici.

La risposta del settore è stata concreta e misurabile: digitalizzazione accelerata, processi più trasparenti ed efficienti, inve-

stimenti rilevanti in tecnologie innovative e un avanzamento significativo nella transizione energetica. Tutto ciò ha rafforzato la competitività degli scali italiani nel Mediterraneo, che oggi più che mai rappresenta il crocevia naturale delle grandi sfide globali.

Molti dei progetti che le Autorità di Sistema Portuale hanno avviato in questi anni hanno trovato nel 2025 una fase decisiva di consolidamento. L'evoluzione del Port Community System, lo sviluppo del digital twin, l'introduzione di strumenti predittivi e l'avvio di importanti interventi legati al cold ironing, ai parchi fotovoltaici e alle nuove aree energetiche, mostrano come il sistema portuale abbia abbracciato una trasformazione che non è solo tecnologica, ma culturale. Oggi è chiaro che competitività e sostenibilità non sono più visioni parallele: sono le due gambe su cui cammina il futuro dei porti italiani. Ovviamente se ciò viene fatto in maniera sostenibile anche da un punto di vista economico e sociale.

Rimangono alcuni nodi da risolvere come le complessità autorizzative e la lentezza di alcuni iter che richiedono una semplificazione coerente che speriamo possa essere accompagnata anche da un coordinamento tra istituzioni nazionali, regionali e locali. È un tema che abbiamo sottolineato più volte: la portualità cresce solo se cresce il sistema che la circonda. Senza una cornice normativa chiara, un processo decisionale efficace e anche investimenti complementari in ferrovie, retroporti e aree logistiche, anche il porto più moderno rischia di non esprimere tutto il suo potenziale.

Un tratto distintivo del 2025 è stato anche il rafforzamento del rapporto porto-città. Le comunità chiedono qualità dell'aria,

mitigazioni ambientali, accessibilità urbana e occasioni di sviluppo condiviso. Le AdSP hanno risposto con progettualità concrete, con concorsi di idee, con investimenti sui waterfront e con un modello di ascolto e co-progettazione che rappresenta un vero cambio di passo culturale. Il porto non è più un luogo chiuso: è una piattaforma che dialoga, restituisce valore e contribuisce al benessere del territorio.

Guardando al 2026, sono chiare le sfide che attendono il sistema portuale. La prima riguarda la transizione energetica, che richiederà risorse, competenze e una governance capace di accompagnare imprese e territori senza lasciare indietro nessuno. La seconda riguarda la digitalizzazione avanzata: interoperabilità nazionale ed europea, cybersecurity e formazione di nuove professionalità. La terza, inevitabilmente, è geopolitica: il Mediterraneo continuerà a ridefinire equilibri commerciali e logistici, e i porti italiani dovranno rafforzare la loro capacità di essere piattaforme strategiche per il Paese.

Concludo sottolineando un aspetto per me fondamentale. Questi anni alla guida di Assoporti hanno mostrato quanto sia importante avere una rappresentanza unita, capace di parlare con una sola voce pur nella diversità dei territori portuali. Con la scadenza del mio mandato al 31 dicembre, nel 2026 l'Associazione avrà un nuovo Presidente, al quale auguro fin d'ora buon lavoro, e che potrà contare su un sistema più forte, più consapevole e con una visione condivisa del futuro. Le sfide saranno molte, ma altrettante saranno le opportunità. Sono certo che, con continuità istituzionale e spirito collaborativo, i porti italiani continueranno a essere un motore di crescita economica, ambientale e sociale per l'intero Paese. ■





# PUMPS · SPARE PARTS ELECTRIC MOTORS

**MAINTENANCE AND OVERHAULING  
OF PUMPS AND ELECTRIC MOTORS**

**SERVICE ON BOARD**



[fluidglobalsolutions.com](http://fluidglobalsolutions.com)  
[sales@fluidglobalsolutions.com](mailto:sales@fluidglobalsolutions.com)



\*presidente  
Carlo  
De Ruvo

# "IN ATTO UNA RIVOLUZIONE LEGATA ALL'APPLICAZIONE SEMPRE CRESCENTE DELL'INTELLIGENZA ARTIFICIALE"

I cambiamenti geopolitici e le crisi globali in corso stanno profondamente trasformando il panorama mondiale e con esso quello della logistica internazionale. Il 2025 ha visto crescere le tensioni globali, affrontare i dazi introdotti dagli USA e ricalibrare la logistica mondiale rilanciando l'interesse verso altri corridoi commerciali come l'IMEC.



Per Confetra è stato anche un anno ricco di attività e di importanti confronti istituzionali sia a livello europeo che nazionale. Una questione su cui abbiamo posto l'accento e che continuerà a essere al centro delle nostre attività anche nel 2026 riguarda il ruolo delle Authority (come ART e AGCOM). Continueremo a promuovere in tutte le sedi istituzionali competenti un'azione di revisione e delimitazione del ruolo delle Authority che impongono contribuzioni a settori economici che, per quanto riguarda l'ART, dovrebbero essere completamente esclusi in quanto né destinatari e né beneficiari della competenza regolatoria della stessa e, per quanto riguarda l'AGCOM, applicate in misura sproporzionata.

Per quanto riguarda il trasporto stradale, abbiamo appoggiato fortemente la posizione del Governo contro le quote obbligatorie di veicoli elettrici voluta dall'UE, una misura che rischia di imporre nuovi oneri alle imprese senza considerare la realtà infrastrutturale e operativa del settore. Inoltre, abbiamo avuto incontri molto costruttivi con l'Agenzia delle Dogane sulla riforma del codice doganale unionale: nell'esprimere il nostro sostegno alla riforma riconoscendone gli obiettivi di semplificazione e uniformità delle procedure di sdoganamento nei diversi Stati membri abbiamo anche sollevato alcune criticità come il rischio di marginalizzare il ruolo dell'Operatore Economi-

co Autorizzato (AEO), figura fondamentale per le PMI.

La portualità è un altro tema chiave del 2025 con la preannunciata riforma portuale che dovrebbe vedere la luce entro fine anno. Al fine di ottenere uno sviluppo organico e funzionale del sistema portuale Confetra ha da sempre sottolineato la necessità di rafforzare la *governance* a livello centrale del MIT, cui attribuire poteri di indirizzo per l'attuazione delle questioni strategiche e di vigilanza per il coordinamento del sistema portuale. L'attesa riforma portuale sembra andare in questa direzione ma è necessario calibrare bene l'attribuzione dei poteri tra la nuova Porti d'Italia Spa, che si auspica resti al 100% in mani pubbliche, e le AdSP affinché si instauri un coordinamento efficace tra i vari soggetti evitando sovrapposizioni operative e coinvolgendo maggiormente imprese e operatori marittimo-portuali.

Inoltre abbiamo accolto positivamente l'accordo raggiunto a livello europeo sul posticipo al 2028 dell'applicazione dell'ETS2, il sistema di scambio delle emissioni per edifici e trasporto stradale. Purtroppo restano ancora aperte le criticità legate all'ETS, che nell'accordo non beneficia di alcuna proroga o misura compensativa e che rischia di portare ad un aumento dei costi operativi che si rifletterà inevitabilmente sulla merce rendendo meno conveniente il trasporto marittimo e rischiando così lo shift





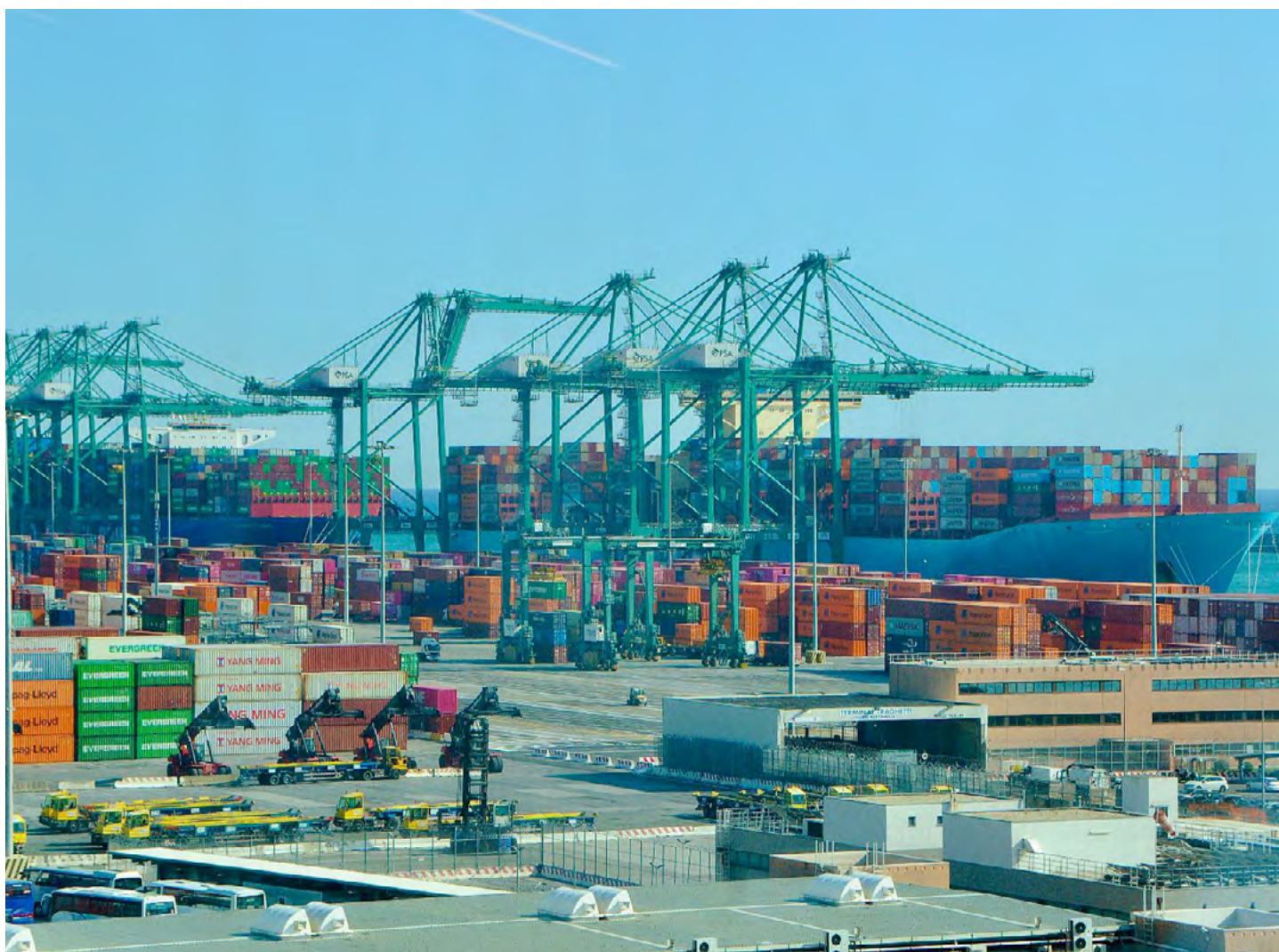
modale inverso cioè dal mare verso la strada.

Il 2025 è stato un anno caratterizzato anche da una crescente attenzione alla sostenibilità ambientale e all'adozione di tecnologie innovative nel no-

stro settore. Le politiche governative giocano un ruolo fondamentale nel promuovere la transizione verso una logistica e trasporti più sostenibili e innovativi: incentivi fiscali per l'adozione di tecnologie

pulite, investimenti in infrastrutture per la ricarica di veicoli elettrici e la promozione della formazione professionale sono solo alcune delle misure che possono favorire lo sviluppo del settore.

Il 2026 ci continuerà a vedere protagonisti su tutti i temi citati ma non solo, è in atto una vera e propria rivoluzione legata all'applicazione sempre crescente dell'Intelligenza artificiale. Il 2025 è l'anno zero dell'IA per la logistica ma secondo recenti dati ISTAT l'utilizzo dell'intelligenza artificiale da parte delle imprese italiane è raddoppiato anche se resta un divario importante fra aziende grandi e piccole che va assolutamente colmato. Si tratta di un processo complesso e ancora lontano dall'essere completato, ma strategico per la competitività delle imprese che però necessita di un'attenta gestione per ottenere un incremento della produttività tutelando al contempo il mercato del lavoro. ■







# Merry Christmas

[seaworldmanagement.com](http://seaworldmanagement.com)



\*presidente  
Mario  
Zanetti

# "LA ROTTA GREEN DELL'ARMAMENTO ITALIANO: INVESTIMENTI, SEMPLIFICAZIONE E COMPETITIVITÀ"

**L**e sfide che l'armamento nazionale sta affrontando richiedono oggi una visione chiara e un'azione forte a tutti i livelli, a partire da quello europeo. Transizione energetica, semplificazione normativa, solidità dell'industria marittima e governance portuale sono temi centrali non solo per il settore, ma per la crescita dell'intero Sistema Paese.

La decarbonizzazione dello shipping è una priorità inevitabile. Tuttavia, il modo in cui viene regolata e governata determinerà se si tradurrà in un'opportunità di sviluppo o in un fattore di indebolimento della capacità competitiva delle imprese. Le regole europee, così come sono oggi configurate, rischiano infatti di penalizzare il settore nella competizione internazionale,

esponendo le imprese armatoriali anche a concreti rischi di doppia imposizione.

È in questo quadro che la competitività resta il concetto guida con cui l'armamento italiano guarda alla transizione green. Non uno slogan, ma il filo conduttore che orienta il lavoro di Confitarma e del Gruppo Tecnico di Confindustria sull'Economia del Mare, che ho il privilegio di guidare su mandato del Presidente Orsini.

La capacità dell'Italia di mantenere un ruolo di primo piano nel panorama marittimo globale, e quindi sui mercati internazionali delle commodities, delle merci e dei beni di consumo, dipende dalla forza della sua flotta e dall'efficienza dell'industria armatoriale nazionale, in un contesto geo-

politico sempre più complesso. Innovare è la condizione per rafforzare questo posizionamento. Non solo nuove navi o nuovi carburanti, ma anche digitalizzazione, tecnologie di bordo, porti e infrastrutture adeguate, formazione e valorizzazione del capitale umano. Tutti elementi che possono generare valore solo se inseriti in un quadro regolatorio stabile, coerente e sostenibile, capace di accompagnare gli investimenti senza scoraggiarli.

Gli armatori italiani hanno già intrapreso con decisione la rotta della decarbonizzazione, avviando investimenti per oltre 2,5 miliardi di euro e più di 60 nuove costruzioni, l'80% delle quali predisposte per l'utilizzo di combustibili alternativi. La questione, dunque, non è se lo shipping debba





decarbonizzare – perché lo sta già facendo – ma come l'Europa sta scegliendo di governare questo percorso.

Le misure ETS marittimo e FuelEU Maritime stanno caricando sul settore costi senza precedenti: oltre 8 miliardi di euro l'anno a livello europeo per l'ETS, di cui oltre di 620 milioni stimati nel solo 2025 a carico degli armatori italiani, e un FuelEU che potrebbe raggiungere, a livello europeo, i 65 miliardi di euro l'anno nel 2050. Costi che alimentano il rischio di un “modal back shift”, con traffici che tornano dalla nave alla strada e una perdita di attrattività del trasporto marittimo, in particolare nello Short Sea Shipping e nei collegamenti con le isole, infrastruttura essenziale per un Paese come l'Italia.

In questo contesto globale complesso, confermato anche dal rinvio dell'adozione del nuovo Net-Zero Framework da parte dell'IMO, assume un valore strategico l'elezione dell'Italia come Paese più votato nel Consiglio IMO in Categoria A. Una centralità che deve tradursi nella capacità di incidere sui grandi dossier della tran-

sizione energetica, evitando nuove distorsioni concorrenziali a carico dell'industria armatoriale europea e il rischio di doppia imposizione tra strumenti unionali e futuri meccanismi globali.

Per questo chiediamo alla Commissione europea un chiarimento immediato sulla direzione che intende percorrere in tema di competitività della flotta europea, in primis sulla decarbonizzazione. A tal proposito, l'industria armatoriale nazionale chiede l'utilizzo mirato dei proventi ETS e FuelEU per un fondo pluriennale dedicato al rinnovo e al refitting della flotta, ai carburanti alternativi, al Sea Modal Shift e all'innovazione digitale, trasformando un costo in una leva industriale a sostegno del settore.

Come peraltro previsto dalla normativa europea che nell'ultima revisione del sistema ETS del 2023 ha stabilito che gli Stati membri sono tenuti a utilizzare il 100% dei proventi riscossi per sostenere l'azione per il clima e la trasformazione energetica. Non solo, con specifico riferimento al settore del trasporto marittimo, la Re-

lazione della Commissione al Parlamento Europeo e al Consiglio sul funzionamento del mercato europeo del carbonio nel 2023, stabilisce che *gli Stati membri che ricevono volumi maggiori di quote aggiuntive in relazione al rapporto tra compagnie di navigazione e popolazione, dovrebbero utilizzare la quota corrispondente per scopi marittimi*.

La tenuta del sistema si gioca anche sul fronte nazionale. Il recente DDL Semplificazioni va nella giusta direzione e dovrà essere coordinato con il DDL sulla Valorizzazione della Risorsa Mare per rafforzare la bandiera italiana e avviare una riforma efficace della governance portuale, fondata su regole uniformi e certezza nella programmazione.

L'armamento italiano ha già scelto la rotta dell'innovazione. Ora tocca all'Europa e al Sistema Paese fare la propria parte, affinché la transizione green non sia un semplice costo per le imprese e i cittadini ma un'occasione di sviluppo, un fattore di rafforzamento industriale per chi, come l'armamento nazionale, è già in cammino sulla rotta green. ■



CONFITARMA  
Confederazione Italiana Armatori

**BLUE TO BLUE**  
*Uniti verso il*  
**FUTURO**





**ELIGROUP**<sup>®</sup>  
naval service network

**RETROFIT REPAIR MAINTENANCE**



## SERVICES

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



**CONTACT US**



[www.eligroup.net](http://www.eligroup.net)



[info@eligroup.net](mailto:info@eligroup.net)



Porto di Napoli



+39 0815634591





\*presidente  
Paolo  
Pessina

# "CONFERMATA L'ECCEZIONALE CAPACITÀ DI ADATTAMENTO AI MUTAMENTI RAPIDISSIMI DEL MERCATO"

**"A** *da passa a nittata*" direbbero a Napoli; ma quante notti ha passato lo shipping mondiale e il commercio via mare nel corso del 2025? Probabilmente un numero infinito di emergenze che hanno costretto attività di trasporto via mare ad adattarsi nei tempi più rapidi possibili a vere e proprie emergenze trovando la forza e le energie per non interrompere la catena logistica e conseguendo anche risultati finanziari decisamente positivi.

Guerra in Ucraina, chiusura del Mar Nero, 7 ottobre e conseguente guerra di Gaza, con il rischio di un'estensione all'intero Medio Oriente, in particolare all'Iran, gli attacchi degli Houthi alle navi mercantili nel Mar Rosso e la parziale chiusura del Canale di Suez. All'elenco delle difficoltà di tipo geopolitico si è sommata anche l'emersione, perché di tale si tratta, di una guerra commerciale che era già in atto e che era caratterizzata dalla metodica invasione dei mercati occidentali da parte

dei prodotti cinesi esportati al di sotto dei normali costi di produzione. Guerra commerciale che è deflagrata pubblicamente con i dazi imposti dagli Stati Uniti con le trattative spesso bilaterali per trovare un punto di incontro che non si traducesse in una cesura di rapporti mercantili tra diverse aree del mondo.

Il 2025, che ha visto ad esempio un massiccio utilizzo della rotta che prevede la circumnavigazione dell'Africa, lascia in eredità per il nuovo anno una situazione di globale incertez-





za che rende impossibile formulare previsione attendibili. Anzi i primi segnali sono a dir poco contraddittori: mentre tutti gli esperti prevedono per il 2026 una brusca contrazione dei noli container, il mercato ha registrato in queste settimane un netto incremento su alcune rotte strategiche come quella di connessione fra l'estremo Oriente e l'Europa.

Ma cosa accadrà quando le grandi navi che sono entrate in servizio e che hanno riempito le stive essenzialmente grazie all'allungamento del round trip torneranno a transitare in forze via Suez e creare un massiccio over capacity nell'offerta di trasporto? Il 2025 si è chiuso con un record: è stato l'anno in cui si è registrato il più alto numero di nuove costruzioni di navi container, entrate in servizio e anche il più alto livello di commesse ai cantieri navali del mondo, in primis quelli cinesi.

Non per essere tacciato di imitare Cassandra, ma a detta di tutti gli studi di consulenza la situazione attuale nel mercato conti-

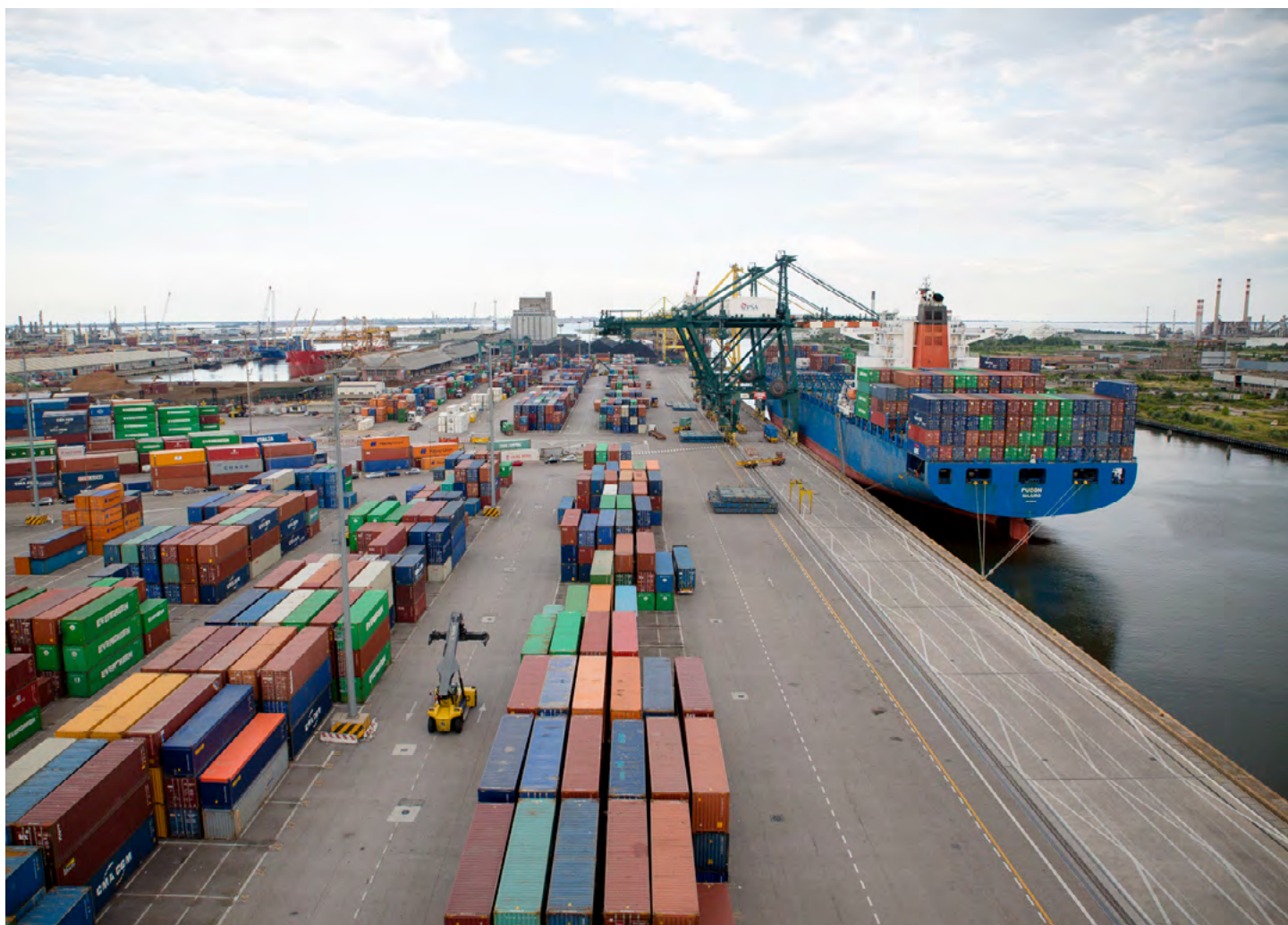
ner ricorda terribilmente quella vissuta in passato dal mercato delle navi cisterna, a sua volta caratterizzato da gigantismo navale (molti ricorderanno le mostruose ULCC, Ultra Large Crude Carriers) e le drammatiche conseguenze che provocarono sui noli del mercato di riferimento in cui operavano.

Se è vero che i noli container sono in crescita, il fatto che grandi compagnie siano sul mercato per una possibile vendita (è il caso della compagnia israeliana Zim) rende inevitabile preconizzare un'altra ondata di concentrazioni e quindi una rarefazione nell'offerta di trasporto che sarà appannaggio esclusivo di un numero limitatissimo di Container Carrier.

Impossibile affermare quali conseguenze questo stato delle cose genererà in settori affini come quello della Portualità e della Logistica in un processo di verticalizzazione che vede i big del mercato proseguire in una metodica campagna di acquisizione anche di società di logistica, di trasporto ferroviario, per

non parlare di terminal. Ancora più complesse le previsioni per quanto riguarda lo sviluppo dei singoli mercati. Se quelle relative all'utilizzo della Rotta artica appaiono ogni giorno di più come fake news mirate a mascherare il significato strategico e militare di questa rotta, sono in molti a pensare che un progressivo spostamento a sud dell'asse dei traffici possa rilanciare le rotte dell'intra-Med specie se le emergenze geopolitiche cesseranno di essere tali e se saranno trovati nuovi equilibri in particolare sul mercato del Medioriente.

Gli Agenti Marittimi? La nostra categoria ha confermato un'eccezionale capacità di adattamento ai mutamenti anche rapidissimi del mercato, espandendo il suo raggio di azione alla gestione di terminal portuali e degli anelli della catena logistica. Nel 2025 ha confermato tangibilmente questa capacità della categoria che svolge un ruolo essenziale nel mantenimento di equilibri del mercato anche nell'interesse del sistema paese. ■





carontetourist.it



IM-MEDIA

# 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





\*presidente  
Mario  
Mattioli

# "IL MARE RIMARRÀ UN MOTORE FONDAMENTALE DI CRESCITA PER L'ITALIA"

Nel corso di un anno molto intenso come questo 2025, soprattutto per la situazione geopolitica mondiale, la Federazione del Mare ha proseguito la sua missione volta a rafforzare sempre più la strategicità della blue economy, un settore capace di conciliare transizione energetica e competitività.

Abbiamo proseguito la nostra attività nei progetti cofinanziati dall'Ue di cui la Federazione è partner e cioè MED BAN - Mediterranean Blue Acceleration Network per stimolare le PMI della Blue economy dell'UE ad adottare

processi più ecologici ed digitali; CallmeBLUE - Cluster Alliance Med Blue per rafforzare le alleanze di cluster esistenti nell'area del Mediterraneo e ad accelerare la cooperazione regionale nord-sud verso l'emergere di cluster marittimi strategici nel Nord Africa, e WIN-BIG - Women in Blue Economy per mappare lo status di genere e le differenze di trattamento professionali nei bacini marittimi e nei settori blu e per sviluppare strumenti di capacity building su misura per rendere l'industria blu europea più equilibrata e sostenibile. A dicembre si è aggiunto

il progetto SAFE DIGIMAR, di cui la Federazione è partner insieme a Feport (Federation of European Private Port Companies and Terminals) e a France Cyber Maritime, coordinatore del progetto, per affrontare specificamente le sfide della sicurezza informatica per il mondo marittimo

Una delle chiavi per continuare a promuovere il settore è creare una rete di collegamento tra tutti coloro che compongono il prezioso settore produttivo della Blu Economy, valorizzandoli, ascoltando le esigenze del settore grazie ad un Cluster marittimo in grado





di rafforzare sempre più il dialogo tra imprese, istituzioni e mondo della ricerca.

FdM si sta muovendo già da tempo in quest'ottica e nel 2025 ha firmato il protocollo di collaborazione con WSense, la prima realtà a livello mondiale a portare internet in profondità oceanica per acquisire big data, impegnandosi ad adottare programmi e iniziative congiunti volti a promuovere specifiche attività per la divulgazione verso il grande pubblico del valore dell'economia blu e favorire la coscienza pubblica di tutti gli aspetti del mare, a partire da quelli socio-economici, di sviluppo scientifico, tecnologico e tutela ambientale.

Sono orgoglioso di poter dire che il protocollo FdM-WSense apre la strada alla collaborazione tra il cluster marittimo ed altre realtà aziendali legate al mare al fine di creare una vera e propria rete di aziende del settore marittimo con l'obiettivo di stringere alleanze, attrarre investimenti, consolidare le imprese e promuovere l'imprenditorialità nella Blue Economy.

Non meno importanti i pro-

toccoli d'intesa firmati con i cluster marittimi della Libia e della Tunisia con l'obiettivo di promuovere iniziative congiunte in ricerca, innovazione, trasferimento tecnologico, investimenti e sviluppo delle competenze in tutta l'economia blu.

A luglio, una delegazione della Federazione ha preso parte all'Expo Universale di Osaka in occasione della Giornata del Mare in Giappone, al seguito del Ministro Musumeci. È stata un'occasione preziosa per presentare le eccellenze del sistema marittimo italiano e per consolidare relazioni con attori internazionali di primo piano, rafforzando la presenza del nostro Paese in un'area strategica per l'economia globale.

Guardando al 2026, il settore si prepara ad affrontare ulteriori sfide e opportunità, innanzi tutto tenendo conto delle ancora numerose difficoltà per poter rendere green il settore marittimo, non per cattiva volontà degli operatori ma perché mancano le concrete condizioni per poter utilizzare combustibili alternativi. Purtroppo, il comparto si deve confrontare

anche con la percezione errata da parte dell'opinione pubblica che crede che sia possibile decarbonizzare già oggi e che le imprese non lo fanno solo perché costa troppo. In secondo luogo, è importante semplificare per ridurre competitività al Paese e ai suoi porti e ridurre gap logistico di 70/80 miliardi anno: un valore pari a quello di 2 Leggi Finanziarie. Per questo sarà essenziale accelerare la modernizzazione dei porti, rendendoli non solo più sostenibili, ma anche più interconnessi con il sistema logistico nazionale ed europeo. Anche perché la crescente competizione con i porti del Nord Europa richiede politiche mirate a valorizzare il Mediterraneo come centro nevralgico per il traffico internazionale.

La Federazione continuerà a lavorare per, valorizzare il cluster marittimo in Italia e all'estero: le sfide sono molte, ma altrettanto forti sono le capacità e l'energia del nostro sistema marittimo. È con questa consapevolezza che guardiamo al 2026, confidanti che il mare rimarrà un motore fondamentale di crescita per l'Italia. ■

**RESPONSABILI  
DA SEMPRE.  
B CORP OGGI**

Certified



Corporation

**Ogni scelta rivela chi siamo e che futuro vogliamo.** Crediamo che il vero progresso non sia solo nei risultati, ma nel modo in cui li otteniamo, rispettando persone e ambiente. Vicini ai nostri primi 200 anni di attività, annunciamo con orgoglio di aver ottenuto la certificazione B Corp.

È frutto di un impegno collettivo di chi ogni giorno lavora e crede che si possa fare impresa e logistica generando un impatto positivo. **Siamo parte di un movimento globale che reinventa il business a beneficio delle persone, delle comunità e del Pianeta.**

scopri di più su [bcorp.com](https://bcorp.com)



[grendi.it](https://grendi.it)



GRUPPO

**GRENDI1828**





# IL FUTURO è $CO_2$ Oggi



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

[www.grimaldi.napoli.it](http://www.grimaldi.napoli.it)



\*presidente  
Davide  
Falteri

# "NELLA LOGISTICA IL MERCATO VA PIÙ VELOCE DELLE ISTITUZIONI"

**P**er decenni, e anche in tempi recenti, la logistica è sempre stata considerata come "parte di..." ovvero come un'attività funzionale a garantire l'efficienza, la competitività e l'esistenza stessa di altri comparti e di altre attività economiche, in primis quelle manifatturiere e industriali. Poi si è iniziato a parlare di logistica funzionale a rendere efficienti i porti e a interconnettere razionalmente il trasporto marittimo con le altre modalità di trasporto (ferrovie e trasporto su gomma). Negli ultimi due anni, con una

accentuazione marcata nel corso del 2025 la logistica, in tutte le sue declinazioni, da quella di cabina di regia del trasporto a elemento di coordinamento fra varie modalità di trasporto, dalla distribuzione all'e-commerce, la logistica si è affrancata da ogni posizione subalterna e ha conquistato una dignità e un'autorevolezza tutta sua, assurgendo a chiave di lettura di un intero sistema economico nonché dell'interscambio mondiale. Al tempo stesso alla logistica è stata riconosciuta la capacità di anticipare e capire per tempo le motivazioni di emergenze e crisi, trovando e pianificando soluzioni funzionali alle stesse. Ciò anche dal punto di vista della domanda di nuove infrastrutture o di un upgrading di quelle esistenti. Ma specialmente il 2025 ha sancito una constatazione che è diventata e diventerà ancora di più patrimonio comune per leggere i grandi fenomeni economici: la logistica non può e non deve essere imprigionata entro confini ristretti ma deve essere lo strumento per interpretare fenomeni complessi e per garantire quella fluidità nella mobilità di merci e persone che altrimenti, con approcci parrocchiali e provinciali, non potrebbero mai essere ottenuti. Non è un caso che Federlogistica abbia nel 2025 esteso il suo raggio di azione essenzialmente in due direzioni: da un lato, affermando un suo ruolo anche di analisi in tutti i settori più importanti della logistica, a partire dall'e-commerce per arrivare ai centri merce, ai retroporti, alle carenze autostradali, all'autotrasporto, ai magazzini generali; dall'altro imponendosi una spinta verso una internazionalizzazione della Federlogistica. La logistica è diventata industria primaria per le economie dei Paesi sviluppati e ancora

di salvezza per i Paesi che devono svilupparsi. Finalmente anche a livello italiano si è compreso che i reali fattori di competitività sistemica non possono essere circoscritti al puro costo del lavoro, ma risiedono invece nella capacità di fluidificare la mobilità e il traffico delle merci. Purtroppo questo settore sconta ancora grandi contraddizioni e ritardi ad esempio sul piano della realizzazione di nuove infrastrutture e sull'upgrading di opere pubbliche che sono invecchiate e scontano gli effetti di decenni di scarsa manutenzione. Nella logistica, così come in molti altri settori dell'economia, il mercato va più veloce delle istituzioni: i processi di integrazione verticale dell'intera catena logistica procedono, sotto la guida dei grandi player, a una velocità doppia rispetto agli adeguamenti strutturali del sistema Paese. È il caso ad esempio della integrazione fra porti e territori retroportuali che è frenata da autostrade (è il caso del nord ovest) o da opere ferroviarie che procedono a ritmi non compatibili con quella che è una vera e propria emergenza del sistema Paese. Federlogistica sta mettendo a disposizione di tutti i tavoli tecnici di confronto l'expertise e la professionalità dei suoi associati nella convinzione che anche i grandi processi come la centralità del Mediterraneo o progetti ambiziosi come il Piano Mattei debbano poter contare su certezze logistiche e su un assetto che garantisca crescita, efficienza, competitività e specialmente fluidità nella mobilità delle merci. È un cammino lungo e complesso che richiede anche una forte volontà di cambiamento, fronte sul quale le grandi imprese del settore stanno fornendo dimostrazioni di concretezza e di visione per il futuro. ■



# C. Steinweg - GMT



Your partner for all  
*logistic solutions*

**OUR BRANCH  
OFFICES IN ITALY:**

TRIESTE  
LEGHORN  
SALERNO  
RAVENNA  
POZZOLO FORMIGARO  
GAETA

**OUR BRANCH OFFICES  
IN THE MED:**

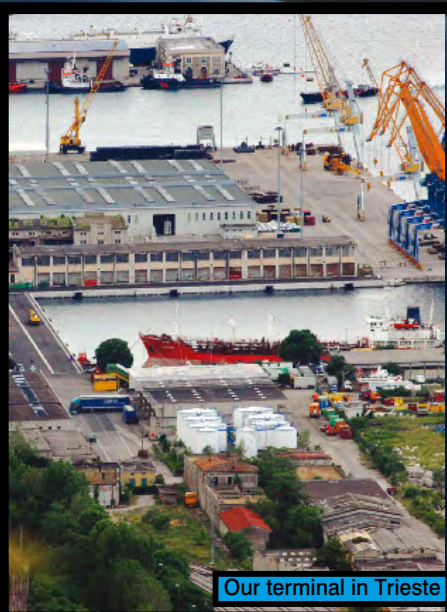
KOPER (SLOVENIA)  
RIJEKA (CROATIA)  
BEOGRAD (SERBIA)  
CASABLANCA (MAROCCO)  
ALEXANDRIA (EGYPT)  
BAR (MONTENEGRO)

**OUR HEAD - OFFICE:**  
GENOVA - ITALY

Our terminal in Genoa



Our terminal in Trieste



THROUGH THE STEINWEG GROUP NETWORK WE OFFER WORLDWIDE LOGISTIC SUPPORT

**WWW.ITALY.STEINWEG.COM**

Via Scarsellini 119 - I Gemelli - 16149 Genova (GE) Italy

T: +39 010 469761 - F: +39 010 6599204 - E-mail: [genoa@it.steinweg.com](mailto:genoa@it.steinweg.com)



\*presidente  
Alessandro  
Pitto

# "DIGITALE, FISCO E NUOVE PROSPETTIVE PER GLI SPEDIZIONIERI ITALIANI"

**I**l 2025 ha rappresentato un anno chiave per la federazione delle imprese di spedizioni, impegnata in un intenso dialogo con le istituzioni su tre dossier strategici per il settore, in un contesto economico e geopolitico segnato da sfide sempre più complesse.

Il processo di digitalizzazione ha ricevuto un impulso decisivo con il Bando LogIN Business, un'iniziativa del PNRR che ha messo a disposizione 157 milioni di euro per supportare gli investimenti in digitalizzazione e interoperabilità entro il 2026.

Le domande presentate hanno confermato che la priorità è l'allineamento agli standard europei. In particolare, le imprese puntano sull'eFTI – lo standard per la dematerializzazione dello scambio dati – e sulla e-CMR (la lettera di vettura internazionale digitale). L'interoperabilità con la Piattaforma Logistica Nazionale (PLN) è centrale per collegare i sistemi aziendali a un hub pubblico. Affinché la trasformazione digitale funzioni, Fedespedit ha affiancato le imprese per innalzare il livello delle competenze digitali. Questa attività ha generato 22,9 milioni di euro di investimenti presentati, pari all'11% del valore complessivo dei progetti ammessi.

Un risultato fondamentale in ambito fiscale su cui ci siamo spesi molto riguarda l'articolo 12 del decreto legislativo "Disposizioni in materia di Terzo settore, crisi d'impresa, sport e imposta sul valore aggiunto", entrato ufficialmente in vigore lo scorso 13 dicembre. Tale articolo prevede la non imponibilità dell'IVA per i servizi di trasporto di beni in esportazione, transito o importazione temporanea resi a prestatori di servizi di spedizioni internazionali anche nella qualifica di intermediari, cioè quando nel servizio di spedizione sono coinvolte più imprese di spedizioni. Abbiamo accolto con soddisfazione questo importante sviluppo che ripristina un quadro normativo chiaro e di riconoscimento del ruolo giocato dalle imprese di spedizioni nella filiera del trasporto al servizio commercio internazionale, frutto dell'intenso lavoro di dialogo con il Ministero dell'Economia e delle Finanze portato avanti negli ultimi 4 anni insieme con Confetra alla luce all'entrata in vigore nel 2021 di una disciplina nazionale più restrittiva in materia di IVA nei trasporti, come

normata dal Decreto Legislativo 141/2021 e da una serie di interventi di prassi dell'Agenzia delle Entrate.

Infine, è invece ancora in corso il nostro dialogo volto a portare all'attenzione delle istituzioni le istanze del nostro settore contestualmente alla disciplina delle attese al carico e scarico.

Fedespedit ritiene che la normativa, così come modificata, non risolva le inefficienze strutturali della filiera e, sostenendo il primato del contratto, stiamo dialogando con Ministero e autorità competenti presso porti e aeroporti per favorire l'applicazione operativa della norma anche presso questi nodi logistici complessi.

Il Rinnovo degli Organi e le prospettive del 2026

Il 2025 è stato un anno significativo per la Federazione anche perché lo scorso settembre si è insediata ufficialmente la nuova squadra di Fedespedit per il mandato 2025-2028. Il rinnovamento è stato sostanziale, con quasi la metà dei componenti (43%) di nuova nomina e una presenza femminile in crescita. Sono stati nominati tre nuovi Vicepresidenti - Mario Bartoli, Debora Schisano, Matteo Somma - per valorizzare gli ambiti di competenza tecnica. Inoltre, si sono insediati i presidenti dei sette Advisory Body, gli organi tecnici chiamati ad approfondire i fattori di sviluppo per le imprese. Questa nuova generazione di manager è espressione di un metodo basato su partecipazione e competenza.

Con questa nuova squadra guardiamo all'anno che ci aspetta con rinnovato entusiasmo e voglia di fare, un anno segnato da importanti tappe e traguardi, tra cui l'Ottantesimo anniversario di Fedespedit, il centenario di FIATA e i 10 anni di corso e convegno doganale. ■



\*presidente  
Pasquale  
Legora De Feo

# "L'ANNO CHE SI CONCLUDE POTREBBE ESSERE RAPPRESENTATO DA UN GIANO BIFRONTE"

Come abbiamo detto in occasione della nostra Assemblea pubblica, l'anno che si avvia a conclusione ben potrebbe essere rappresentato, dall'angolo di visuale degli operatori portuali e terminalisti, da un Giano bifronte.

Da un lato positivo, per la complessiva tenuta dei livelli di traffico – ma con oscillazioni anche significative in singole realtà (anzitutto a motivo di riassetto delle alleanze tra i maggiori gruppi armatoriali o scelte di alcuni tra questi) – nonostante il perdurare del conflitto russo-ucraino, l'affievolirsi delle minacce nell'area del Mar Rosso e di Suez, l'incognita delle misure sostanzialmente protezionistiche dell'amministrazione USA. Positivo, ancora – lo strumento Log In Business – che dimostra l'attenzione effettiva e concreta a supporto della digitalizzazione delle imprese, quindi della catena logistica in tutte le sue componenti.

Dall'altro lato, possiamo citare

come non positivo del 2025, non essere stati risolti e in alcuni casi neanche affrontati elementi che limitano le potenzialità competitive e di crescita del sistema logistico nazionale.

Crescita che necessariamente deve far leva su porti e imprese terminalistiche e portuali: gate dell'import e export a servizio del sistema produttivo e di consumo del Paese; sistema che, se potenziato sul versante delle connessioni di rete (ferroviarie anzitutto) e adeguato dal punto di vista infrastrutturale (in primo luogo per quel che riguarda i fondali; quindi, i dragaggi) con interventi opportunamente mirati e velocizzati, potrà candidarsi a divenire versante marittimo meridionale per molti Paesi europei e, in misura ancora maggiore rispetto ad oggi, fulcro delle rotte infra-mediterranee.

Richiamo soltanto i problemi irrisolti, o peggio neanche considerati: mancata istituzione del fondo per l'incentivazione al pensionamento dei lavoratori portuali; mancata inclusione di alcune professionalità tipiche dell'operatività portuale tra le attività usuranti; perdurare di carenza di chiarezza riguardo l'adeguamento dei canoni di concessione demaniale; l'esclusione dell'obbligo di assicurazione RC per i mezzi operativi utilizzati (esclusivamente) in porto.

Aggiungo a questi, poiché di criticità talora maggiore, quanto di spiacevolmente nuovo abbiamo trovato nel corso del 2025: l'imposta regionale sui canoni concessori introdotta dalla Campania; la revisione della normativa riguardo l'indennizzo dei tempi di attesa dell'autotrasporto che sul versante portuale pare più creare problemi che risolverne.

Se devo indicare invece un tema che ha caratterizzato l'anno che sta terminando, senza dubbio di smentita posso citare la riforma dell'ordinamento portuale. O me-

glio il gran parlare che si è fatto sul tema.

Confronto culturalmente anche interessante, ma di utilità sicuramente parziale dal punto di vista dell'impresa privata, poiché anche nei documenti informali fin qui circolati non abbiamo intravisto ipotesi di soluzione alle problematiche di cui abbiamo parlato né, seppure quasi esclusivamente incentrati su aspetti di assetto istituzionale, abbiamo individuato modifiche volte a risolvere criticità tipiche del sistema-Paese, ovvero mirate a: semplificazione della macchina amministrativa e dei livelli istituzionali e decisionali; integrazione degli strumenti di pianificazione e programmazione; effettivo confronto con gli operatori e loro coinvolgimento – quali destinatari della stessa attività – in tutte le fasi di elaborazione degli atti di normazione e regolazione; attenzione alla tutela delle capacità competitive di imprese – quelle terminalistiche e portuali – che operano in un mercato che non ha confini né nazionali, né dell'UE, bensì è di dimensioni mondiali.

Proprio mentre stiamo mettendo su carta queste considerazioni stanno circolando documenti, ancora informali che si apprestano ad essere sottoposti al Consiglio dei ministri. Queste valutazioni le rivedremo, ovviamente, alla luce di un esame approfondito degli ultimi testi, che faremo a breve, con il coinvolgimento di tutti i nostri associati.

Se quindi possiamo esprimere un auspicio per il 2026, confidiamo che alla soluzione delle crisi politiche e militari si aggiungano: segnali di ripresa della produzione e dei consumi, alimentando in tal modo anche i traffici; l'avvio a soluzione di problemi che da tempo gli operatori terminalisti hanno indicato come prioritari; un confronto vero ed effettivo su un disegno di revisione dell'ordinamento portuale orientato al mercato. ■





# Terminal Darsena Toscana

## nodo strategico dall'efficienza certificata



Grazie al collegamento ferroviario diretto tra TDT e la stazione di Livorno Darsena, viene eliminato il passaggio della merce dalla stazione di smistamento, a garanzia di tempi di transito ridotti e maggiore affidabilità degli orari.

La posizione strategica, gli accessi diretti al sistema autostradale ed i collegamenti ferroviari, fanno del TDT il Terminal ideale al servizio dei mercati del Centro e Nord Italia.



TDT è oggi il principale punto di riferimento per la logistica portuale del freddo in Italia.

Gli investimenti in nuove tecnologie e risorse umane qualificate garantiscono alti standard di efficienza, affidabilità e sicurezza, valori chiave per l'azienda.



Sede Legale: V.le Mogadiscio, 23  
Darsena Toscana - Sponda Ovest – 57123 Livorno  
segreteria@tdt.it – Tel. +39 0586.258111  
customer.service@tdt.it – Tel. +39 0586.258207  
pec: tdt@pec.it – sito: [www.tdt.it](http://www.tdt.it)



\*presidente  
Costanza  
Musso

# "IL NUMERO DI DONNE NELLA BLUE ECONOMY È AUMENTATO, MA DIMINUISCE LA LORO INCIDENZA"

**I**l 2025 è stato per Wista Italy un anno importante dove si sono raccolti i frutti del lavoro fatto per i trent'anni dell'associazione.

A marzo abbiamo avuto la possibilità di presentare il nostro libro, "Donne sul ponte di comando, trent'anni di storia e di storie delle protagoniste del mare", edito da Mursia nel settembre del 2024, a Roma presso l'Aula dei Gruppi Par-

lamentari di Montecitorio con un evento organizzato dal Presidente IX Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni della Camera dei Deputati On. Salvatore Deidda a cui hanno partecipato Marina Calderone, Ministro del Lavoro e Nello Musumeci, Ministro per le Politiche del mare.

In quella sede, alla presenza del cluster marittimo, abbiamo avuto la possibilità di tracciare

l'evoluzione della nostra storia che ha conciso con l'evoluzione del settore marittimo e, oltre a ricordare come ha inciso sull'associazione il lavoro delle nove presidenti che l'hanno attraversata, abbiamo cercato anche di fotografare la presenza femminile nella blue economy.

Infatti IMO (international Maritime Organisation) e Wista International nel 2024 hanno





pubblicato il secondo rapporto sulla presenza femminile nel settore marittimo ma l'Italia non è riuscita a partecipare entrambe le volte perché non sono stati forniti dati abbastanza rappresentativi.

Il quadro che esce della presenza femminile mondiale nel settore è che le 176.820 donne occupate rappresentano poco meno del 19% della forza lavoro totale. Questo dato si confronta con le 151.979 donne del 2021, che rappresentavano però il 26%. Pertanto, sebbene il numero totale di donne registrato in questo rapporto sia aumentato, è diminuita la loro incidenza. In mare, a livello mondiale, le donne restano ampiamente sottorappresentate, rappresentando appena l'1% del numero totale di marittimi impiegati dalle organizzazioni intervistate. Allo studio hanno fornito dati 88 dei 176 stati membri di IMO.

Il dato europeo che emerge dallo studio ci dice che le donne occupate nel settore marittimo sono il 22%.

Wista Italy, insieme alla Federazione del Mare, con cui ha siglato nel 2024 un protocollo d'intesa, ha deciso di promuovere un Osservatorio Nazionale della presenza femminile nel settore della Blue Economy per pro-

vare a colmare la mancanza di dati attuali e spingere il settore a una maggiore consapevolezza dell'importanza della presenza femminile come elemento trainante per un cambiamento.

Perché la leadership femminile, che cerchiamo di portare avanti, è una leadership condivisa che non vede una donna sola al comando ma un gruppo di donne che perseguono insieme gli stessi obiettivi di inclusione e di condivisione per contribuire allo sviluppo di politiche, programmi e progetti, che sostengano la diversità e l'inclusione, attraggano nuovi talenti e supportino obiettivi di evoluzione in materia di sostenibilità, decarbonizzazione e digitalizzazione.

Da marzo l'Assessore alle pari opportunità della regione Liguria Simona Ferro e il Governatore Marco Bucci ci hanno coinvolto in una serie di quattro incontri dal titolo "Donne sul Ponte di Comando" all'interno del "Festival delle Regioni" che si sono tenuti in quattro diversi momenti dell'anno coordinati per Wista da Caterina Cerrini e Barbara Pozzolo.

In ottobre si è svolta l'AGM (Annual General Meeting) di Wista International a Barcellona, esempio tangibile di cosa significhi appartenere a una

rete presente in 62 paesi con oltre 6.000 socie. Un network di donne a tutte le latitudini, pronte a mettersi a disposizione una dell'altra e supportarsi nella navigazione di un mondo tanto affascinante quanto complesso.

Wista ha ispirato ed è stata citata in due risoluzioni parlamentari presentati da forze di governo e opposizione. Il 19 marzo è stata presentata la risoluzione 7-00287 di FdI in Comm. Trasporti – che impegna il Governo ad adottare iniziative per favorire le pari opportunità di genere nel settore marittimo-portuale, promuovendo la presenza femminile nei processi decisionali della filiera e nelle politiche del mare, anche attraverso l'adeguamento normativo. Il 9 settembre 2025 alcune deputate e alcuni deputati del Gruppo PD alla Camera hanno depositato la risoluzione 7-00325 (a prima firma dell'On. Ghio) in materia di parità di genere nella blue economy.

Chiudiamo con una nota dolente: nelle nomine dei Presidenti delle 14 autorità portuali avvenute nel 2025 c'è stata solo una donna e nel ruolo di segretario generale attualmente l'unica donna rimane Federica Montaresi. Veramente un dato che fa riflettere. ■



*d'Amico*

Across  
the World

[www.damicoship.com](http://www.damicoship.com)

## FLOTTA ITALIANA SEMPRE PIÙ GIÙ: -6,1% IN PORTATA LORDA SECONDO UNCTAD

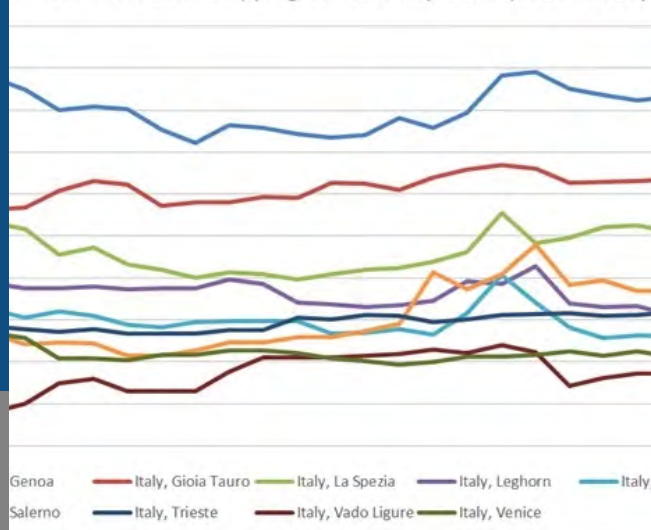


> CLICCA E LEGGI  
L'ARTICOLO



## I PORTI DI GENOVA, LA SPEZIA E SALERNO SEMPRE PIÙ INTERCONNESSI ALLE LINEE CONTAINER GLOBALI

ITALIA - Port Liner Shipping Connectivity Index (2019 - 2025)



> CLICCA E LEGGI  
L'ARTICOLO



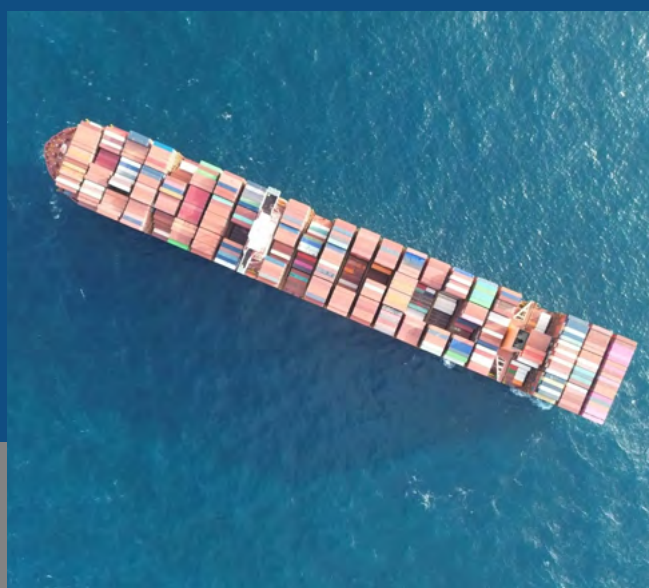
## TERMINAL CONTAINER ITALIANI, SUPERATO IL MILIARDO DI FATTURATO

Società	Teu 2023	Teu 2024	Var % 2024/2023	Mq terminal	Metri banchina
ACT-AN	109.548	106.215	-3,0%	50.000	300
BET-GE	104.565	71.707	-31,4%	90000	450
CON-NA	462.637	482.529	4,3%	157.000	670
LOR-LI	263.000	268.000	1,9%	120.000	550
LSCT-SP	1.012.103	1.123.601	11,0%	453.000	986
MCT-RC	3.548.827	3.940.447	11,0%	1.600.000	3.391
PRA-GE	1.397.343	1.398.837	0,1%	978.000	1494
RTC-RM	78.720	73.639	-6,5%	225.000	750
SCT-SA	345.545	358.134	3,6%	100.000	829
SECH-GE	240.246	283.855	18,2%	205.000	526
SOT-NA	18.000	23.900	32,8%	41.500	770
TCR-RA	190.342	176.598	-7,2%	250.000	680
TDG-SP	130.760	118.259	-9,6%	42.500	337
TDT-LI	387.808	381.198	-1,7%	389.000	1.430
TFG-NA	115.000	139.913	21,7%	33.000	292
TIV-VE	160.922	187.075	16,3%	185.000	1.300
TMT-TS	742.708	696.803	-6,2%	400.000	770
VAD-SV	293.332	314.639	7,3%	211.000	700
VCT-VE	337.032	290.595	-13,8%	283.000	852
Totale (A)	9.938.438	10.435.944	5,0%	5.813.000	17.077
Totale ITALIA (B)	11.295.845	11.733.609	3,9%		
A/B (%)	88,0%	89,9%			

> CLICCA E LEGGI  
L'ARTICOLO



## TRAFFICI VIA MARE IN AUMENTO SOLO DELLO 0,5% NEL 2025 SECONDO UNCTAD



> CLICCA E LEGGI  
L'ARTICOLO





## QUANTO VALE (112 MILIARDI NEL 2025) E COME EVOLVE LA LOGISTICA CONTO TERZI IN ITALIA



> CLICCA E LEGGI  
L'ARTICOLO

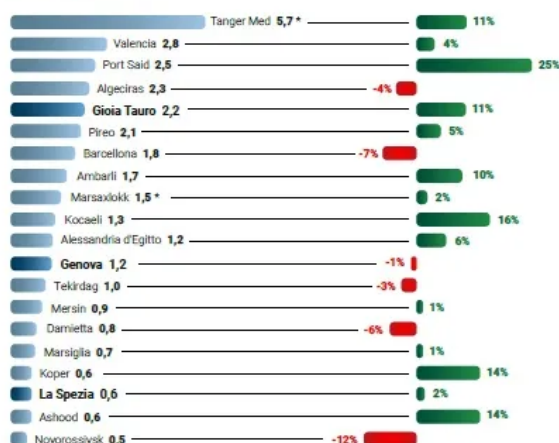


## PORTI ITALIANI CENTRALI NEL FUTURO DELLO SHORT SEA SHIPPING

### Top 20 Porti Med

Throughput I sem 2025 e var. % su I sem 2024

milioni di TEU



> CLICCA E LEGGI  
L'ARTICOLO



## NELLA TOP 20 DEGLI INTERPORTI EUROPEI SONO 7 I NOMI ITALIANI



> CLICCA E LEGGI  
L'ARTICOLO



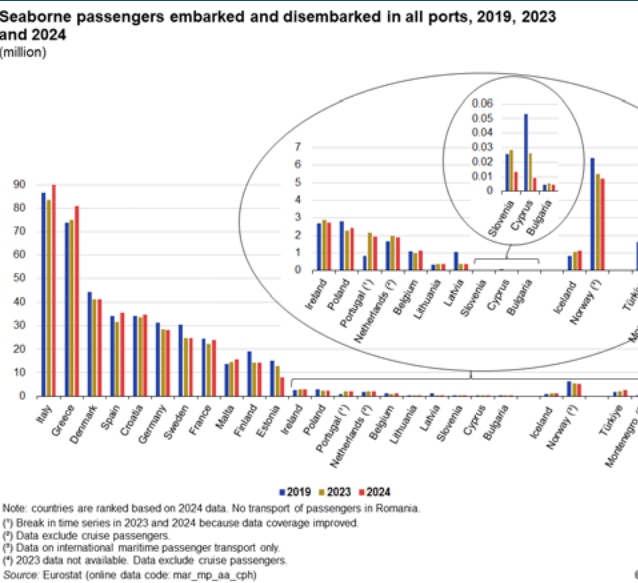
## DALL'ECONOMIC OUTLOOK DI FEDESPEDI ANCHE BUONE NOTIZIE PER LE SPEDIZIONI ITALIANE VIA NAVE E AEREO



> CLICCA E LEGGI  
L'ARTICOLO



# ITALIA ANCORA LEADER PER PASSEGGERI IN EUROPA, MA CON MENO CROCIERISTI DEL 2019



> CLICCA E LEGGI L'ARTICOLO

# CROCIERISTICA ITALIANA: PREVISIONI DA RECORD PER IL 2026 E INVESTIMENTI OLTRE IL MILIARDO DI EURO



> CLICCA E LEGGI L'ARTICOLO

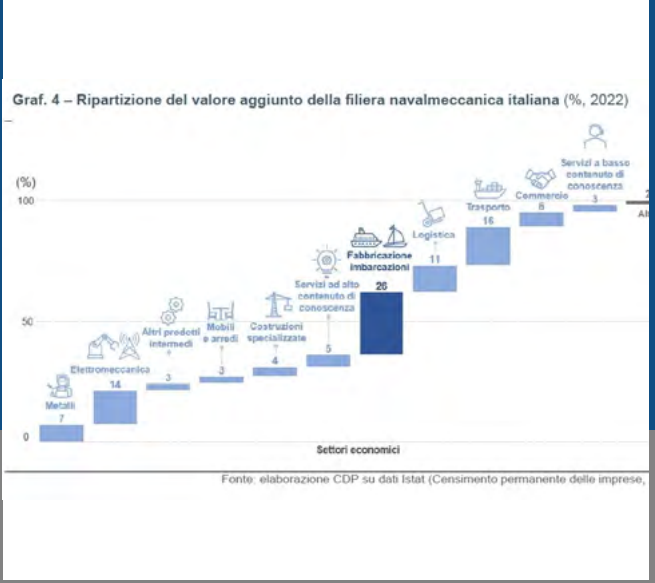
# NOVE CANTIERI ITALIANI DOMINANO LA CLASSIFICA DELLE NAVI DA DIPORTO IN COSTRUZIONE

TOP BUILDERS BY TOTAL LENGTH OF CONSTRUCTION

2026 RANK	COMPANY	TOTAL LENGTH (M)	NUMBER OF PROJECTS
1	Azimut-Benetti	5,924	163
2	Sanlorenzo**	4,698	130
3	Lürssen*	1,417	13
4	Feadship	1,390	18
5	The Italian Sea Group	1,337	23
6	Sunreef Yachts	1,185	41
7	Overmarine	1,129	26
8	Ocean Alexander	1,101	32
9	Palumbo Superyachts	1,057	20
10	Damen Yachting	1,021	14
11	Baglietto	872	18
12	Sunseeker	818	30
13	Bilgin Yachts	814	14
14	Horizon	721	25
15	Next Yacht Group	635	19
16	Princess Yachts	629	24
17	Cantiere Delle Marche	607	15
18	Tankoa Yachts	514	10
19	Heesen Yachts	434	8

> CLICCA E LEGGI L'ARTICOLO

# SOLIDE PROSPETTIVE PER LA NAVALMECCANICA ITALIANA SECONDO CDP



> CLICCA E LEGGI L'ARTICOLO





**SAVE THE DATE AND SECURE YOUR PLACE AT OUR 2026 EVENTS!**

# **FEBRUARY 17**

## **#8 SUPER YACHT 24 FORUM**

IN PARTNERSHIP WITH



**SANREMO, 3 P.M. | VICTORY MORGANA BAY**

# **NOVEMBER 27**

## **#2 SAILING SUPER YACHT FORUM**

**GENOA, 3 P.M. | MAGAZZINI DEL COTONE**

**TO LEARN MORE, DROP US AN EMAIL OR VISIT OUR WEBSITE  
[SEGRETERIA@ALOCINMEDIA.IT](mailto:SEGRETERIA@ALOCINMEDIA.IT)**

