



IL QUOTIDIANO ON-LINE
DEL TRASPORTO MARITTIMO IN ITALIA

SHIPPING ITALY



“TRAGHETTI E RO-RO”

EDIZIONE 2026

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Nicola Capuzzo - *Direttore responsabile*





BATTERIE OTTIMIZZATE PER CICLI OPERATIVI AD ALTA INTENSITÀ

Tecnologia ABB per sistemi di propulsione elettrici e ibridi ad alte prestazioni.

Le batterie a tecnologia LTO di ABB garantiscono ricariche rapide con un degrado minimo, risultando ideali anche nelle finestre di ricarica più brevi. Meno degrado significa minore necessità di sovradimensionamento: sistemi più compatti, più leggeri, stessa potenza. Questa tecnologia si conferma inoltre come scelta di riferimento grazie alla sicurezza comprovata e alla lunga vita utile.



**ENGINEERED
TO OUTFIT**

IL VIDEO CLIP E IL VIDEO INTEGRALE DEL MEETING	PAG. 6
LA GALLERIA FOTOGRAFICA DEL BUSINESS MEETING	PAG. 8
ELSEO CUCCARO - ADSP MARE TIRRENO CENTRALE “Sull’elettrificazione dei porti ho espresso alcune perplessità”	PAG. 10
MARIA GARBARINI - RINA “La flotta europea cresce e quella italiana presenta un’età media inferiore ai 12 anni”	PAG. 12
LUIGI MATARAZZO - FINCANTIERI “Fare traghetti in Italia richiede coraggio”	PAG. 14
FERDINANDO GARRÈ - SAN GIORGIO DEL PORTO “Il tema degli aiuti all’armamento è fondamentale”	PAG. 16
CARLO COTELLA - LIBERTY LINES “Siamo orgogliosi di avere realizzato il primo Hsc ibrido al mondo”	PAG. 18
MAURIZIO APONTE - NAVIGAZIONE LIBERA DEL GOLFO “Da anni gli armatori sottoscrivono il cosiddetto patto di sottomissione”	PAG. 20
MASSIMILIANO PINI - VOLVO PENTA “Abbiamo inoltre aggiornato le motorizzazioni per l’utilizzo del carburante Hvo”	PAG. 22
MATTEO SARTORI - WARTSILA “Proponiamo sistemi propulsivi completi, integrando motori, combustibili alternativi, propulsione elettrica e soluzioni ibride”	PAG. 24
ANTONIO MUSSO - GRUPPO GRENDI “Sul metanolo stiamo iniziando a guardarci intorno”	PAG. 26
FRANCO DEL GIUDICE DELCOMAR - ASSARMATORI “Il rischio è assistere a un ritorno del traffico stradale ”	PAG. 28
PINO MUSOLINO - ALILAURO “Il rischio è arrivare al 2030 con flotte obsolete e un sistema di collegamenti sotto pressione”	PAG. 30
DANIELE BINDELLA - ABB “Il tema batterie è centrale, sia a bordo sia nel cold ironing”	PAG. 32
GIOVANNI GIUSTINIANO - MOBY “La transizione non riguarda solo la nave, ma l’intera rotta”	PAG. 34
LORENZO MATA CENA - GRUPPO CARONTE&TOURIST “Dieci anni di entrate Ets non sarebbero sufficienti nemmeno ad avviare il refitting della flotta europea”	PAG. 36
IVANA MELILLO - GNV “Oggi Gnl è un combustibile disponibile e concreto, pur con alcune limitazioni legate alla distribuzione e alla logistica ”	PAG. 38

INDICE

GUIDO RASO - DFDS

“Un terminal che vuole essere green si confronta però con attività che restano fortemente impattanti”

PAG. 40

LUCA ABATELLO - CIRCLE GROUP

“L'appuntamento intermodale deve diventare dinamico”

PAG. 42

GRIMALDI EMANUELE - GRIMALDI

Grimaldi cresce in Asia con nuove linee verso Filippine, India e Vietnam

PAG. 44

NEWS

Armatori e cantieri in sintonia: “Sostegni pubblici per costruire traghetti in Italia”

PAG. 46

San Giorgio del Porto si aggiudica la gara del Mit per due navi ro-ro da 71 metri

PAG. 46

Salvi i fondi per il cold ironing dei traghetti nel porto di Genova

PAG. 48

Bankitalia: stabile l'incidenza del costo del trasporto sulle esportazioni (2,6%)

PAG. 48

Sul mercato dei traghetti fra Italia e Corsica appare un nuovo player

PAG. 50

Rina e Hanwha alleate per la propulsione ibrida a batterie nel settore dei traghetti

PAG. 50

Visentini attende la V Cinque e studia nuovi progetti di navi per carichi speciali e ro-ro

PAG. 51

Onorato (Moby): “Ecco perché costruiamo traghetti in Cina. Italia non competitiva”

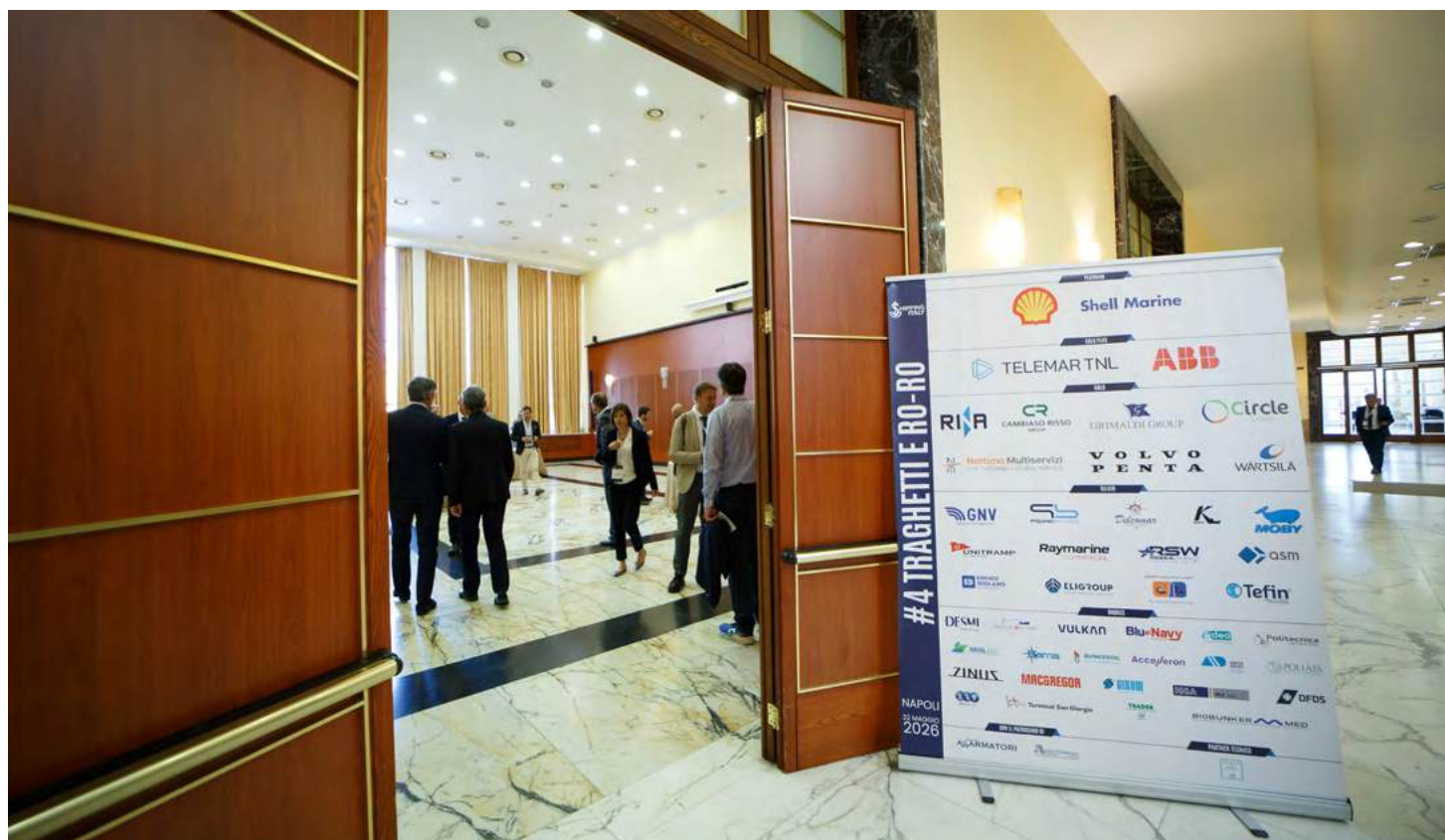
PAG. 51

Porti e ferrovie: treni in calo ma speranze appese alle nuove infrastrutture e ai traffici ro-ro

PAG. 52

Da Dubai l'unica offerta per il terminal ro-ro di Fusina (Marghera)

PAG. 52





TELEMAR TNL

Detecting the heat before the fire

Early Fire Detection for Ro-Ro and Ro-Pax vessels

Telemar TNL's fiber-optic Early Fire Detection system continuously monitors vehicle decks, identifying thermal anomalies before smoke or flames appear.



Early warning in seconds

A temperature rise of 10 degrees within 60 seconds alerts the crew



Maintenance-free operation

Stable, calibration-free performance for up to 20 years.



Pinpoint location

Identifies the exact position of thermal anomalies with accuracy up to ± 0.25 m.



EMI immune

Unaffected by electrical or radio interference.



Continuous deck monitoring

Protects the entire area, not just isolated points.



Built for marine environments

Operating range from -40°C to $+85^{\circ}\text{C}$.



Proven Fiber-Optic Technology

Based on distributed fiber-optic sensing, Early Fire Detection continuously measures temperature along the entire cable length, providing real-time monitoring across large vehicle decks.

Part of the Marlink Group



MARLINK



MARLINK
CYBER



OMNIACCESS



TELEMAR
YACHTING

Contact us

Email: sos@telemargroup.com

www.telemargroup.com

#4 EDIZIONE

TRAGHETTI E RO-RO

NAPOLI, STAZIONE MARITTIMA

22 MAGGIO

2026



**CLICCA E GUARDA
IL VIDEO CLIP**

#4 "TRAGHETTI E RO-RO"
**NAVIGARE LA TRANSIZIONE:
IL FUTURO DEI TRAGHETTI TRA
ENERGIA, INNOVAZIONE E MERCATI**



**CLICCA E GUARDA
IL VIDEO INTEGRALE**



Where cruising grows
responsibly, through
expertise and integrated
solutions for your fleet.



Our experience. Your growth.

rina.org



#4 EDIZIONE

TRAGHETTI E RO-RO

NAPOLI, STAZIONE MARITTIMA
22 MAGGIO
2026

 alocinmedia.it

**CLICCA E GUARDA
LAGALLERIAFOTOGRAFICA
DEL BUSINESS MEETING**





YOUR PARTNER IN TRUST



CAMBIASO RISSO
GROUP

HULL INSURANCE - YACHT INSURANCE - P&I - CARGO INSURANCE - SHIPPING AGENCY - SHIP BROKING - FORWARDING & LOGISTICS



"SULL'ELETTRIFICAZIONE DEI PORTI HO ESPRESSO ALCUNE PERPLESSITÀ"

ELISEO CUCCARO

ADSP MARE TIRRENO CENTRALE



**CLICCA E GUARDA
L'INTERVENTO**



"Già alcuni anni fa emergeva la necessità di una riforma della legge 84 e di regolamenti e tariffe comuni, iniziando a ragionare come sistema Paese e non come sedi di autorità portuali e quarantanove porti strategici. In quell'occasione dissi che non avrei escluso la partecipazione dei privati nella governance delle autorità portuali. Uno dei primi temi affrontati nel nuovo incarico è stato quello dei nuovi carburanti e dei sistemi di propulsione. Sull'elettrificazione dei porti ho espresso alcune perplessità non sull'energia elettrica in sé, ma sulla sua applicazione nel porto di Napoli, dove non basta portare un cavo in banchina: serve una grande cabina primaria, difficile da realizzare in un'area vincolata.

Allo stesso tempo, a Salerno i lavori stanno procedendo e il porto sarà presto dotato di questa infrastruttura. Confrontandomi con gli armatori ho verificato che le nuove navi adottano soluzioni diverse, dal metanolo al Gnl. Per questo la priorità è dotare i porti delle infrastrutture necessarie.

A Napoli sarà effettuato il primo bunkeraggio ship to ship di Gnl a una nave da crociera. Questa è la strada da seguire: rendere i porti attrattivi non solo per le città che li ospitano, ma anche perché consentono agli armatori di operare con le nuove tecnologie".



acqua su misura

TRATTAMENTO ACQUE E LABORATORIO DI ANALISI

dal 1983

ACQUA DI BORDO: qualità invisibile, valore essenziale

Laboratorio di analisi

Laboratorio interno accreditato per analisi acqua potabile, ricerca Legionella e controllo impianti aria condizionata.

Trattamento acque

Sistemi automatici di clorazione, strumenti digitali di controllo, addolcitori, filtri, sterilizzatori UV.

Consulenza

Redazione DVR Legionella e supporto nella gestione della conformità delle acque potabili di bordo.

Prodotti chimici

Una gamma completa di prodotti per la gestione delle acque.





"LA FLOTTA EUROPEA CRESCE E QUELLA ITALIANA PRESENTA UN'ETÀ MEDIA INFERIORE AI 12 ANNI"

MARIA GARBARINI
RINA



**CLICCA E GUARDA
L'INTERVENTO**



"Il settore Ro-Ro è fortemente influenzato dalla normativa. Oltre ai requisiti di sicurezza, il tema dominante è quello delle emissioni: sia le navi Ro-Ro Pax sia le Ro-Ro Cargo sono interessate dai regolamenti europei e dall'obbligo, dal 2030, di collegarsi alla rete elettrica da terra. Le Ro-Ro Cargo si confermano un settore resiliente: il Mediterraneo sta andando bene e i noli restano elevati. La flotta europea cresce e quella italiana presenta un'età media inferiore ai 12 anni, segno che gli armatori stanno investendo. Anche il comparto Ro-Ro Pax è in fase di rinnovamento e gli ordini continuano a crescere. Gli armatori italiani stanno investendo sia nei cantieri nazionali sia in Cina. Ogni nuovo progetto prevede combustibili alternativi: Gnl, metanolo e, nel caso delle portacontainer e delle car carrier, anche ammoniaca. Nel Ro-Ro Pax cresce inoltre l'ibridazione con batterie a bordo, fino ad arrivare a soluzioni completamente elettriche. Oggi solo una minima parte degli ordini riguarda navi tradizionali. Le nuove costruzioni rispondono alle normative europee e alla necessità di ridurre le emissioni. I dati mostrano che, nonostante l'aumento dell'attività, i consumi e le emissioni si stanno riducendo grazie ai combustibili alternativi. Anche i porti devono adeguarsi. Oggi l'Italia dispone di strumenti normativi e tecnici che consentono di effettuare il bunkeraggio di Gnl in sicurezza, rendendo possibile l'avvio di queste operazioni anche nel porto di Napoli".



**ADRIA
DOCKS**
refit & repair
service center



Varchi automatizzati, nodi logistici intermodali intelligenti e attori connessi: traghetti e terminal Ro-Ro a prova di futuro

Conclusi i lavori del Business Meeting "Traghetti & Ro-Ro" a Napoli, il settore si interroga su come coniugare l'aumento dei volumi con la fluidità operativa e la sostenibilità dei terminal portuali. La risposta non sta solo nelle infrastrutture fisiche, ma nella capacità di governare i dati e ottimizzarlo. E' proprio in questo scenario che **Circle Group** si muove ormai da anni nel settore, coniugando competenze e una profonda conoscenza dei processi sul campo, accompagnando operatori privati, Enti Pubblici e compagnie di navigazione in una trasformazione digitale concreta, focalizzata su interoperabilità, semplificazione e scambio informativo in tempo reale.

I riflettori dell'evento si sono accesi per rispondere alla complessità che caratterizza la gestione di passeggeri, veicoli e merci ro-ro, ambiti in cui l'efficienza non può più limitarsi al perimetro della banchina ma deve estendersi all'intera catena logistica.

Sul fronte dei passeggeri e dei mezzi al seguito, si sta lavorando per delineare una nuova combinazione che affronterà priorità cruciali quali l'integrazione nativa delle informazioni provenienti dalle compagnie di navigazione, l'automazione e la digitalizzazione delle procedure di imbarco/sbarco (come il check-in rapido e il controllo varchi), il costante adeguamento alle normative sulla cybersecurity e la protezione dei dati, la necessità di snellimento delle procedure operative. L'obiettivo è chiaro: far dialogare in modo sicuro le infrastrutture portuali, i sistemi di bordo e il passeggero. Parallelamente, per il comparto delle merci Ro-Ro

e dei semirimorchi, la rivoluzione digitale unisce la concretezza dell'automazione all'avanguardia del *Deep Tech*. Il pilastro per il mondo terminalista per Circle Group è rappresentato dalla soluzione **Milos® TOS (Terminal Operating System)**, una piattaforma software proprietaria concepita per digitalizzare integralmente i processi intermodali e unire operativamente i nodi fisici a tutti i partner della filiera, orchestrando in modo fluido le attività di banchina e piazzale con i flussi terra-mare e garantendo lo scambio dati tramite standard internazionali (come EDIFACT).

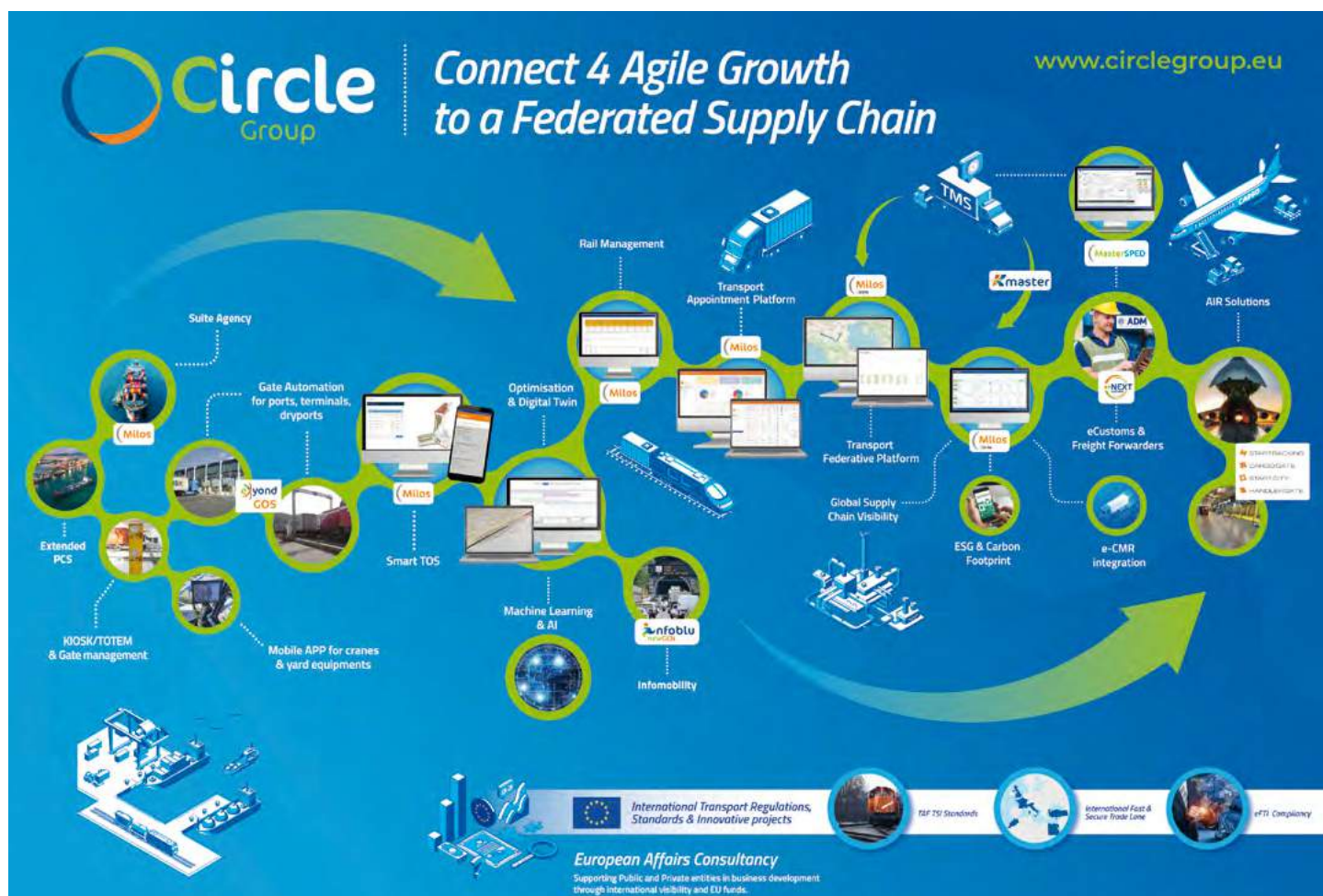
A supporto delle procedure ai varchi, l'architettura si completa con le soluzioni di **Gate Automation** e sistemi OCR/Rfid di eXyond, parte di Circle Group, che accelerano i controlli d'accesso riducendo le congestioni operative. Inutile negare che negli ultimi anni, la vera svolta nell'ottimizzazione delle attività operative è potenziata da algoritmi di Intelligenza Artificiale, Machine Learning e **Digital Twin** che consentono di analizzare un enorme flusso di dati, simulare scenari complessi, prevedere i flussi di traffico in arrivo e monitorare la saturazione delle aree di stoccaggio in tempo reale, identificando preventivamente i colli di bottiglia.

Tutto questo approccio non si limita all'area terminalista, ma con il modello di **Extended Port Community System (Extended PCS)** i nodi logistici portuali allargano i propri confini digitali per armonizzare i flussi informativi tra armatori, autorità, soggetti istituzionali

e l'intera catena logistica che si muove su gomma o rotaia.

Il viaggio della merce infatti inizia dai varchi portuali e terminalistici e prosegue fino all'ultimo miglio, il tutto in un processo "Full Digital" end-to-end: la transizione verso gli standard europei eFTI è abilitata dalla piattaforma ExAc di ACCUDIRE, che assicura una gestione dematerializzata, sicura e immutabile dell'e-CMR e dell'e-DDT. Questo documento di trasporto nativamente digitale si aggancia in modo fluido ai servizi di infomobilità stradale avanzata e di telematica di flotta per veicoli pesanti abilitati da eXyond tramite la soluzione KMaster: quest'ultima integrazione permette di unire la telematica dei mezzi con l'infomobilità, l'interoperabilità con i nodi e la digitalizzazione dei documenti di trasporto anche con logiche predittive & AI, trasformando la necessità di intermodalità e digitalizzazione in una nuova opportunità di efficienza e di vantaggio competitivo per i clienti, rafforzando il posizionamento distintivo di Circle. In questo modo, i preavvisi automatizzati dell'autotrasporto, la tracciabilità del mezzo in tempo reale e la semplificazione delle procedure doganali convergono direttamente all'interno dell'Extended PCS e del TOS, consentendo al terminal ro-ro di conoscere in anticipo l'esatto momento d'arrivo del carico e accelerando le procedure ai varchi tramite le soluzioni fisiche di Gate Automation e sistemi OCR/Rfid.

È così che il cerchio si chiude: una filiera totalmente connessa e federata, dove il dato fluisce sicuro per trasformare la complessità logistica in pura efficienza.





"FARE TRAGHETTI IN ITALIA RICHIEDE CORAGGIO"

LUIGI MATARAZZO
FINCANTIERI



**CLICCA E GUARDA
L'INTERVENTO**



"Fincantieri occupa nel mondo 24 mila persone, oltre la metà in Italia. Nel piano industriale 2026-2030 sono previsti quasi 2 miliardi di euro di investimenti destinati ai processi produttivi e ai cantieri. Stiamo introducendo nuove tecnologie, digitalizzazione, robotica e automazione. Oggi le saldature vengono eseguite con sistemi automatizzati e i controlli vengono effettuati con i droni. Stiamo cambiando il modo di costruire le navi. Stiamo inoltre incrementando la capacità produttiva nel Paese, con investimenti nei cantieri di Monfalcone, Ancona e Palermo. Ad Ancona il bacino sarà ampliato di 60 metri e a Palermo sarà realizzato un nuovo bacino.

Alle oltre 13mila persone impiegate direttamente da Fincantieri si aggiunge una filiera che coinvolge tra 80 e 90mila lavoratori. Quando si costruisce una nave nel nostro Paese, l'80% degli acquisti viene effettuato in Italia. Negli ultimi due anni circa 3,5 miliardi di euro sono ricaduti sulla piccola e media impresa italiana.

Fare traghetti in Italia richiede coraggio. Esiste ancora un divario rispetto alla concorrenza asiatica e non basta investire, innovare o aumentare la produttività. Servono sostegni pubblici a livello europeo e nazionale. Dobbiamo fare più sistema, lavorando insieme ad armatori, associazioni e istituzioni, e dedicare maggiore attenzione al settore marittimo".

We're with you for the journey

Solutions designed for efficient sailing



Engine Room Pumps | Ballast Water Management Systems |
Alternative Fuel Pumps | OptiSave™ Energy Saving System

DESMI
Make life flow



Smarter pathways
to efficient,
compliant ferry
operations today





"IL TEMA DEGLI AIUTI ALL'ARMAMENTO È FONDAMENTALE"

FERDINANDO GARRE
SAN GIORGIO DEL PORTO



**CLICCA E GUARDA
L'INTERVENTO**



"Anche noi stiamo cercando di prepararci a costruire traghetti e abbiamo già iniziato a farlo, perché crediamo che in Italia esista ancora questa necessità e che vi siano poche opportunità produttive. Il tema degli aiuti all'armamento è fondamentale per compensare le differenze di costo rispetto alla Cina e ai Paesi dell'Estremo Oriente. Il divario rimane ancora significativo e senza il supporto dello Stato sarà difficile fare molte cose.

Abbiamo partecipato a progetti sostenuti dal Pnrr. Una delle navi costruite recentemente è una nave per il trasporto del gas, oggi noleggiata ad Axpo. Abbiamo rispettato tempi molto stretti e completato tutte le procedure previste, ma i contributi non sono ancora stati erogati. La stessa situazione riguarda un'altra nave per il trasporto del metano, una unità dual fuel a metanolo e marine gasolio, dotata anche di batterie. Si tratta di una nave complessa che è già operativa, ma i contributi non sono ancora arrivati. Anche su questo aspetto occorre lavorare, perché queste difficoltà rappresentano un limite importante. Tra i nuovi progetti vi sono due traghetti per il trasporto pubblico locale con propulsione dual fuel a Gnl e un sistema di batterie che consente di effettuare le operazioni portuali a emissioni sostanzialmente zero, una soluzione ancora poco diffusa in Italia".

BIOBUNKER  MED

PER UN FUTURO SOSTENIBILE NEL MEDITERRANEO

MENO EMISSIONI,
INSIEME, RIDUCIAMO LA CO₂.



HVO

FINO AL 90% DI RIDUZIONE
DELLE EMISSIONI DI CO₂*



BIO BLENDS

SOLUZIONI FLESSIBILI
PER UN FUTURO GREEN



BIO GNL

EVOLUZIONE DEL GNL



B100

100% BIODIESEL

BIOBUNKER  MED

 www.biobunker.it

 ops@biobunker.it

*Rispetto ai combustibili fossili tradizionali, lungo l'intero ciclo di vita (secondo direttiva RED II).



THE NEXT CRUISE ERA ON BOARD

Fincantieri plasma il futuro delle crociere attraverso una cantieristica navale visionaria.

Le nostre navi sono progettate per pensare, percepire ed evolversi, guidate da un cervello digitale che valorizza ogni fase del loro ciclo di vita.

Grazie a sistemi intelligenti e a una propulsione alimentata a idrogeno, stiamo guidando una nuova era di navigazione pulita e connessa.

Dall'energia a zero emissioni al processo decisionale in tempo reale:

È COSÌ CHE PORTIAMO IL FUTURO A BORDO.

FINCANTIERI
FUTURE ON BOARD



"SIAMO ORGOGLIOSI DI AVERE REALIZZATO IL PRIMO HSC IBRIDO AL MONDO"

CARLO COTELLA
LIBERTY LINES



**CLICCA E GUARDA
L'INTERVENTO**



"Abbiamo partecipato al bando rinnovo flotte del 2022 perché avevamo la necessità di rinnovare e ampliare la flotta che collega la Sicilia alle isole minori, lo Stretto di Messina e la linea tra Trieste, Croazia e Slovenia. Operiamo con mezzi veloci che devono raggiungere velocità tra 30 e 34 nodi per garantire collegamenti rapidi a territori che dipendono quotidianamente dalla terraferma. Abbiamo progettato un monocalena ibrido, perché l'aliscafo tradizionale presenta oggi limiti tecnici e normativi. Siamo orgogliosi di avere realizzato il primo Hsc ibrido al mondo. Le batterie non servono per la navigazione a 30 nodi, ma consentono le manovre e le soste nei porti in modalità elettrica, senza rumore ed emissioni. L'azienda ha ottenuto fondi Pnrr per la costruzione di nove nuove unità, realizzate in tre anni. I problemi sono sorti al momento della certificazione: in Italia mancava una normativa che consentisse agli Hsc di operare in modalità elettrica. La prima nave è stata quindi certificata a Madeira e successivamente autorizzata a operare in Italia. Dopo circa un anno e mezzo è stata definita anche la normativa nazionale per l'utilizzo elettrico delle unità. Oggi le navi sono operative, ma resta il tema dei contributi: parte dei fondi è stata erogata, mentre altre risorse sono ancora attese".



Progettazione Navale e Meccanica,
Ingegnerizzazione Modifiche, Redazione
Specifiche Lavori e Bacini

Project Management, Direzione Lavori
Scansioni 3D, Survey ed Ispezioni, Technical
Services

Manutenzioni e Riparazioni Navali

Valutazioni EEXI, CII e progettazione
modifiche per riduzione consumi



Sede Legale: Via Pietro Castellino, 45 - 80128 Napoli
Sede Operativa: Via Alessandro Scarlatti, 215 - 80127 Napoli – Italia
Cell. +39 328 3603946 - giancarlo.coletta@navalegt.it - www.navalegt.it



UNITRAMP
SHIPBROKERS



Fully Dedicated to Shipbroking since 1969



UNITRAMP SRL SHIPBROKERS

Via San Carlo, 26 - 80133, Naples, Italy

sandp@unitramp.it - chartering@unitramp.it

Tel : +39 081 5529952

www.unitramp.it



"DA ANNI GLI ARMATORI SOTTOSCRIVONO IL COSIDDETTO PATTO DI SOTTOMISSIONE"

MAURIZIO APONTE
NAVIGAZIONE LIBERA DEL GOLFO



CLICCA E GUARDA
L'INTERVENTO



"Nel nostro settore, quello degli Hsc, il vero problema è giustificare investimenti da decine di milioni di euro senza avere certezze sul futuro. Nel Golfo di Napoli operiamo in regime di autorizzazione e i permessi rilasciati dalla Regione Campania hanno una durata molto breve. Da anni gli armatori sottoscrivono il cosiddetto patto di sottomissione, che consente di svolgere servizi di continuità territoriale senza contributi pubblici e senza costi per la collettività. In cambio vengono richiesti standard molto elevati: mezzi efficienti, affidabili e disponibili tutto l'anno.

Questo sistema, però, non incentiva gli investimenti né l'innovazione. Per i mezzi veloci le soluzioni energetiche alternative sono ancora molto limitate: il Gnl e il metanolo restano lontani, mentre le batterie possono essere utilizzate soprattutto durante gli accosti. Il problema principale è la durata delle autorizzazioni. Con permessi annuali è difficile investire in nuove navi, più grandi, veloci ed efficienti, senza sapere se in futuro le regole cambieranno o le autorizzazioni saranno rimesse in gara. Anche il sistema di assegnazione degli slot presenta criticità. In alcuni casi può essere favorito un operatore con mezzi più piccoli e meno performanti rispetto a chi impiega unità moderne e con maggiore capacità di trasporto. Per questo riteniamo necessario modificare il regolamento regionale e garantire autorizzazioni di durata più lunga, che consentano agli armatori di programmare gli investimenti".



BUNKEROIL

One partner, global services.

NAVIGA SENZA LIMITI.

Con Bunkeroil hai accesso a **bunkeraggio** e **lubrificanti** navali in tutti i mari d'Italia e nel mondo. Carburante di qualità, prezzi accessibili e un'esperienza di oltre **40 anni** nel bunkeraggio al tuo servizio.

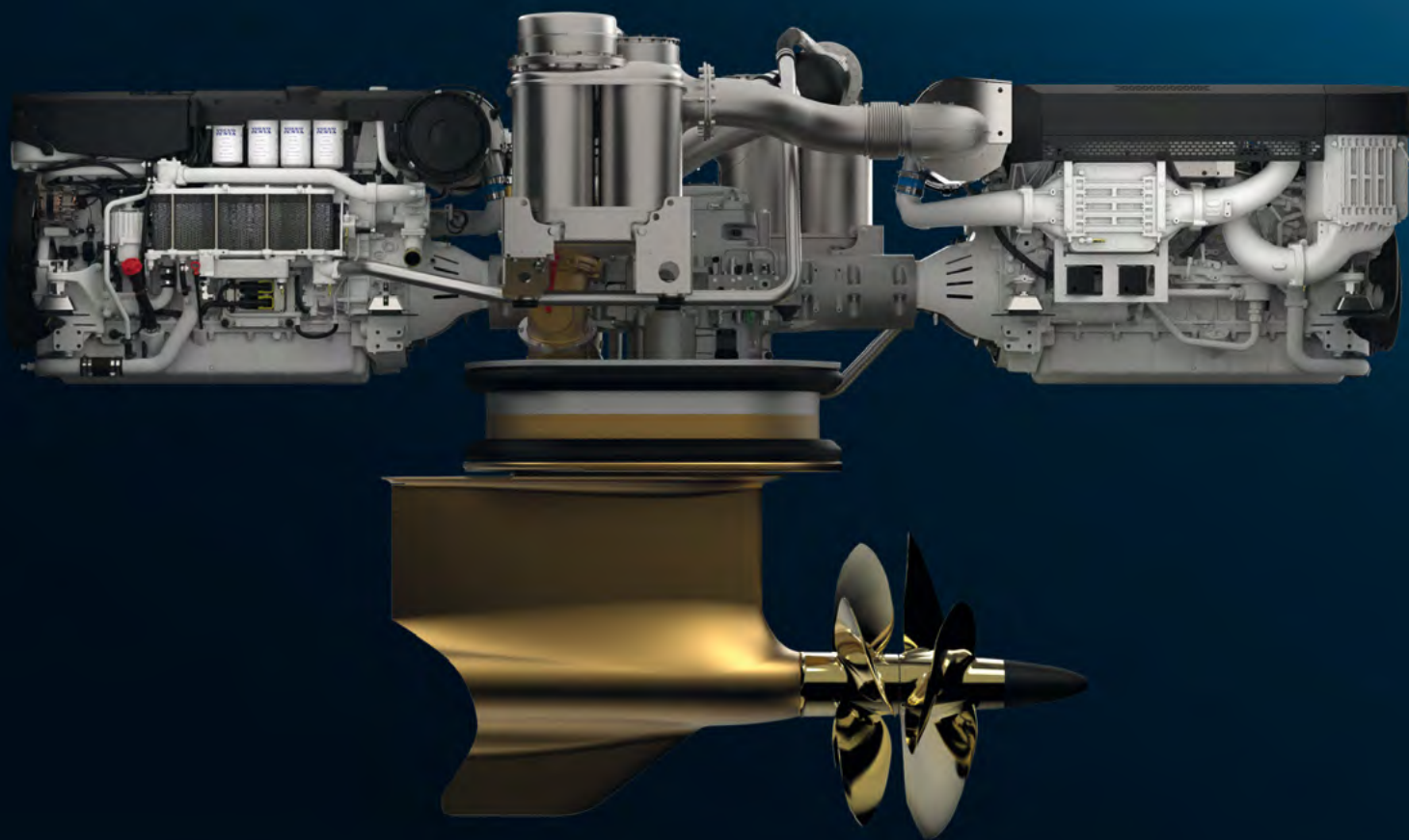
BUNKEROIL.IT

+39 0586 219214

bunker@bunkeroil.it



V O L V O P E N T A



FROM POWER TO SUPERPOWER

ALL-NEW
IPS Professional Platform



www.volvopenta.com



"ABBIAMO INOLTRE AGGIORNATO LE MOTORIZZAZIONI PER L'UTILIZZO DEL CARBURANTE HVO"

MASSIMILIANO PINI
VOLVO PENTA



**CLICCA E GUARDA
L'INTERVENTO**



"Stiamo lavorando su tre fronti per rispondere alle richieste degli armatori: efficienza, elettrificazione e carburanti alternativi. Sul fronte dell'efficienza abbiamo sviluppato un nuovo sistema propulsivo completo, l'Eps, che ha richiesto sette anni di sviluppo tra l'avvio del progetto e la messa in acqua della prima imbarcazione. Il sistema è già installato su diverse unità nel Golfo di Napoli e nel Golfo di Trieste e consente una riduzione dei consumi fino al 30% rispetto a una propulsione tradizionale, con una conseguente diminuzione delle emissioni.

Abbiamo inoltre aggiornato le motorizzazioni per l'utilizzo del carburante Hvo, anche se al momento in Italia non abbiamo ancora motori operativi alimentati con questo combustibile. Per l'elettrificazione, stiamo sviluppando sistemi propulsivi ibridi sia seriali sia paralleli. Sul fronte dei carburanti alternativi stiamo completando i test sul metanolo in configurazione dual fuel e stiamo sviluppando applicazioni a idrogeno. Entro l'anno saranno messe in acqua le prime imbarcazioni con gruppi elettrogeni alimentati a metanolo. La maggiore richiesta del mercato riguarda oggi i sistemi propulsivi efficienti e quelli ibridi, soprattutto nel settore commerciale, dove l'elevato numero di ore di esercizio consente di ottenere benefici economici e una riduzione delle emissioni".

TRUST OUR EXPERIENCE



**NUOVE COSTRUZIONI | COMPRAVENDITA | NOLEGGIO
ROPAX-FERRY-CRUISE | DRY CARGO | VALUTAZIONI**



FERRANDO & MASSONE

s h i p b r o k e r s

ESTABLISHED IN GENOA 1919

Via alla Porta degli Archi 3/18 - Genoa (Italy) - Tel. +39 010 586170
info@ferrandoemassone.com - www.ferrandoemassone.com

FULL SHIP MANAGEMENT

RIGOROUS STANDARDS FOR MANAGING
RORo & DRY CARGO SHIPS

COMPETITIVE FULL MANAGEMENT

OF OIL, ,GAS CARRIERS, CHEMICAL TANKERS
POST FIXTURE SERVICES THAT
GO BEYOND EXPECTATIONS



SPECIAL PROJECTS & SHIP RECYCLING

NAVAL ENGINEERING & DESIGN

OUR TEAM OF NAVAL ARCHITECTS RECEIVE FIRST HAND
EXPERIENCE FROM OUR SUPERINTENDENTS AND CREW

BASIC DESIGN

DETAILED DESIGN

TECHNICAL SUPERVISION FOR NEW BUILDINGS AND MAIOR REFITTINGS
WE GOT YOUR BACK SINCE THE VERY BEGINNING OF EVERY
CONSTRUCTION OR MAJOR CONVERSION

K-SHIPS: THE 360° MARITIME SOLUTION

Complete Ship Management:

- ✓ Oil chemical tankers, gas carriers dry cargo, RoRo, ferries, and barges.
- ✓ Naval Design: new constructions, refitting, and conversions with a team of expert naval architects.
- ✓ Special Projects & Ship Recycling: tailor-made solutions for every need.
- ✓ Technical supervision from design to final delivery.

Sea Culture is Key!

www.kships.it

Calata Boccardo snc - 16128 Genova (Italy)

info@kships.it - tel. +39-010 8595701



"PROPONIAMO SISTEMI PROPULSIVI COMPLETI, INTEGRANDO MOTORI, COMBUSTIBILI ALTERNATIVI, PROPULSIONE ELETTRICA E SOLUZIONI IBRIDE"

MATTEO SARTORI
WARTSILA



CLICCA E GUARDA
L'INTERVENTO



"Per Wärtsilä l'innovazione è fondamentale e rappresenta uno degli ambiti nei quali investiamo maggiormente. Oggi non proponiamo soltanto motori, ma sistemi propulsivi completi, integrando motori, combustibili alternativi, propulsione elettrica e soluzioni ibride. I casi già in esercizio dimostrano come queste tecnologie siano ormai realtà.

Tra questi vi è un Ro-Ro ibrido progettato fin dall'origine per utilizzare metanolo, diesel, biodiesel e Hvo, integrando anche un sistema ibrido per ottimizzare le fasi operative. Abbiamo anche un traghetto diesel-elettrico da oltre 20 megaWatt, progettato per funzionare in bassa tensione, semplificando la gestione e la manutenzione da parte degli equipaggi.

Un traghetto di oltre 180 metri opera invece in porto esclusivamente con le batterie, effettuando manovre, soste e ripartenze senza motori in funzione e ricaricando gli accumulatori tramite la connessione elettrica da terra. Un altro esempio è un catamarano di 110 metri elettrico, privo di motori a combustione e alimentato esclusivamente da batterie. Molti di questi progetti sono nati nel Nord Europa, dove la disponibilità di combustibili alternativi e delle infrastrutture di ricarica ha favorito l'innovazione. Anche nel Mediterraneo si sta lavorando con gli armatori, sebbene il contesto sia ancora meno sviluppato".

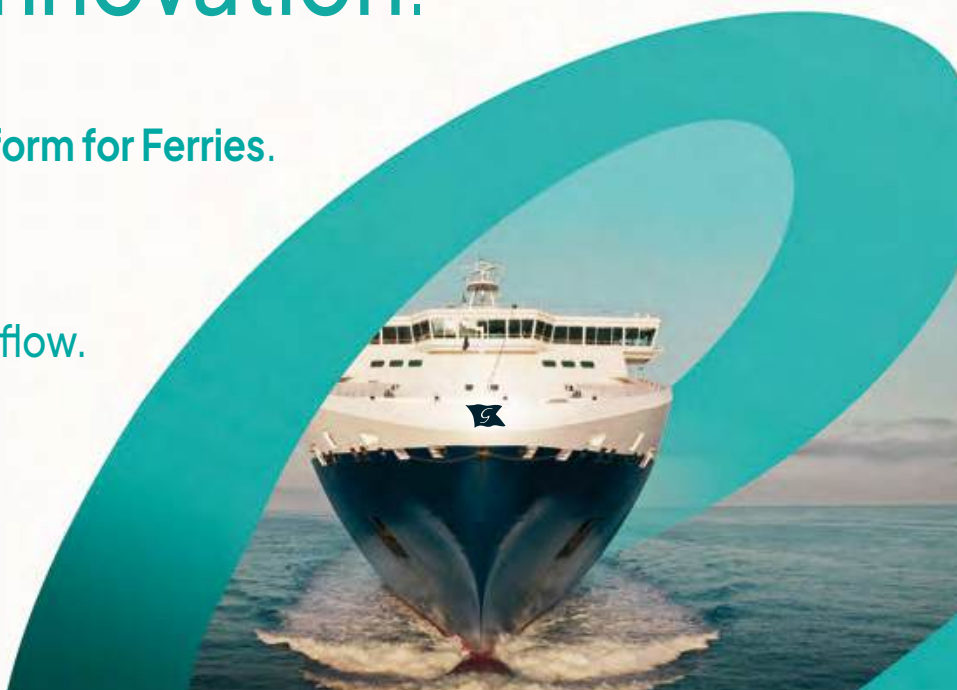
Trusted by the Best. Driven by Innovation.

e-dea®
Transport Technology

The Leading Digital Platform for Ferries.

Increase revenue,
streamline operations,
and automate your workflow.

www.e-dea.com



It is not the ship
so much as the
skillful sailing
that assures a
prosperous
voyage



TURNKEY
TAILORED
SERVICE

OUR TEAM AND OUR SERVICES CAN MAKE THE DIFFERENCE!



Technical Services

- ✓ Automation
- ✓ Energy Saving
- ✓ Frequency-Drives
- ✓ Navcom
- ✓ Predictive Maintenance
- ✓ Refitting
- ✓ Safety & Security
- ✓ R&D Solutions



Core values

- ✓ Achievement
- ✓ Teamwork
- ✓ Flexibility
- ✓ Innovation
- ✓ Reliability
- ✓ Respect
- ✓ Sustainability
- ✓ Availability
- ✓ Readiness
- ✓ Safety



Mission and vision

To ensure the safety and reliability of navigation through immediate, professional, and effective interventions, minimizing costs and the inconvenience caused by onboard breakdowns.



"SUL METANOLO STIAMO INIZIANDO A GUARDARCI INTORNO"

ANTONIO MUSSO
GRUPPO GRENDI



**CLICCA E GUARDA
L'INTERVENTO**



"La prima nave con cui abbiamo iniziato il servizio sulla Sardegna, quasi sessant'anni fa, era un mezzo da sbarco modificato che trasportava 21 container e navigava a 10 nodi. È importante ricordare da dove siamo partiti, considerando che in sessant'anni il settore si è evoluto profondamente. Successivamente abbiamo utilizzato navi specializzate nel trasporto di container, molto efficienti ma poco versatili nel settore Ro-Ro. Dai primi anni Duemila siamo passati a navi Ro-Ro in grado di trasportare sia container sia semirimorchi. Dal 2013 abbiamo introdotto il sistema delle cassette, che ha rappresentato per noi un importante salto tecnologico e ci ha consentito di crescere nel settore.

La nuova nave, che sarà consegnata nelle prossime settimane, è stata costruita nei cantieri Visentini. Utilizza una motorizzazione tradizionale con scrubber, ma è anche methanol ready e potrà essere convertita in futuro all'utilizzo del metanolo. Con una capacità di 3.000 metri lineari è la più grande nave che abbiamo avuta. Il sistema di carico consente di ridurre i tempi di sosta in porto e di operare a velocità inferiori, con benefici sui consumi e sulle emissioni. Sul metanolo stiamo iniziando a guardarci intorno, ma restano due domande fondamentali: quale combustibile scegliere e se sarà disponibile. Per realtà delle nostre dimensioni è necessario muoversi con prudenza, ma non si può più restare fermi: tra 8 o 10 anni le motorizzazioni tradizionali non saranno più sostenibili".



Jobson Italia



YOUR TRUSTED PARTNER IN SHIP SALES & CHARTERING.



A LEADING FIRM IN THE INDUSTRY.

With almost **50 years of experience** in shipbroking, we established a **solid reputation** as a leading firm in the industry. Our team's vast knowledge and deep understanding of the market and of the contractual procedures and documentation ensure that you receive expert guidance throughout your ship sale or chartering journey. Our **extensive network** of industry contacts spans across major shipping hubs worldwide. This allows us to connect you with a diverse range of reputable buyers, sellers and charterers, expanding your opportunities and **maximising your business**. At Enrico Scolaro Shipbrokers Srl, we commit to client's satisfaction and success and we strive to **build long-lasting partnerships** based on **trust** and **integrity**.

CONTACT US.

Discuss your ship sales & chartering requirements.

📍 Viale Goffredo Franchini, 4/6, 16167 Genova GE

✉️ mail@scolaroshipbrokers.com

☎️ +39 010 372 5133

★ scolaroshipbrokers.com



"IL RISCHIO È ASSISTERE A UN RITORNO DEL TRAFFICO STRADALE "

FRANCO DEL GIUDICE
DELCOMAR – ASSARMATORI



CLICCA E GUARDA
L'INTERVENTO



"Il problema dell'Ets è molto serio e arriva dopo anni di ritardi. La normativa europea non nasce oggi e modificare un sistema già avviato è estremamente complesso. Si possono ottenere deroghe o misure di mitigazione, ma i tempi sono fondamentali. Per il cabotaggio nazionale, soprattutto verso le isole e le isole minori, il tema è particolarmente delicato. L'introduzione dei costi Ets rischia di gravare sui cittadini e sulle economie locali. Il settore marittimo, però, è poco conosciuto e i suoi problemi sono spesso sottovalutati.

L'Italia presenta caratteristiche uniche, con migliaia di chilometri di coste, numerosi porti e collegamenti essenziali con le isole. In molte realtà l'elettrificazione e i nuovi combustibili sono più difficili da introdurre rispetto ad altri Paesi europei. Nel 2024 il gettito Ets italiano ammonta a 2,6 miliardi di euro. Una quota rilevante viene destinata ad altre finalità, mentre solo una parte limitata resta disponibile per il rinnovo delle flotte e la decarbonizzazione, che sono invece gli obiettivi per cui il settore sostiene questi costi. Nel cabotaggio nazionale i maggiori oneri si riflettono direttamente sulle economie di Sardegna e Sicilia. Aumentare i costi dei trasporti significa ridurre i traffici e penalizzare i territori. Il rischio è assistere a un ritorno del traffico stradale proprio mentre si parla di decarbonizzazione".



Sales and Service
motori navali e gruppi elettrogeni ausiliari

www.bomamotori.com





**PIÙ CHE UN VIAGGIO,
UN'EMOZIONE.
SCOPRITE CON NOI
LA BELLISSIMA
SARDEGNA.**



www.delcomar.it



"IL RISCHIO È ARRIVARE AL 2030 CON FLOTTE OBSOLETE E UN SISTEMA DI COLLEGAMENTI SOTTO PRESSIONE"

PINO MUSOLINO
ALILAURO



**CLICCA E GUARDA
L'INTERVENTO**



"L'Italia ha una forte componente insulare. Il trasporto marittimo veloce è un'infrastruttura sociale, oltre che un servizio. Sicilia e Sardegna coinvolgono circa 7 milioni di persone, oltre il 10% della popolazione. La specificità insulare è stata riconosciuta con la riforma costituzionale dell'articolo 119. Nel comparto Hsc operano pochi soggetti e non esistono sovvenzioni strutturate. Le risorse tra fondi nazionali ed europei coprono meno del 20% del fabbisogno. È necessario riconoscere che Mediterraneo e Mare del Nord non sono comparabili: contesti diversi richiedono soluzioni diverse. Molte norme, come l'Ets, sono state costruite su modelli del Mare del Nord senza tenere pienamente conto delle caratteristiche del Mediterraneo. Nel Golfo di Napoli le linee operano con percorrenze di pochi minuti, senza margini per elettrificazione o cold ironing come nei sistemi del Nord Europa. Mancano infrastrutture, tariffe e schemi di sostegno adeguati. Anche il fuel surcharge non è riconosciuto in modo stabile. Senza un adeguamento del quadro regolatorio e infrastrutturale, la transizione energetica rischia di non essere applicabile a questo tipo di servizio. Se non si introduce una lettura realistica del contesto mediterraneo, il rischio è arrivare al 2030 con flotte obsolete e un sistema di collegamenti sotto pressione, con impatti sulla mobilità e sulla continuità territoriale".

Know more on:
pisanobunker.com



BUNKER SUPPLIES SINCE 1971

EMEA specialists with a global reach.
Ready to trade Sustainable Fuels under the ISCC EU.





Nettuno Multiservizi
SHIP CATERING & GLOBAL SERVICE



Eco Green

**Specializzati
in particolar modo
in attività nel settore
marittimo quali:**

- **Provveditoria Marittima**
(fornitura derrate alimentari)
- **Logistica e facchinaggio**
con ausilio di attrezzature
specifiche
- **Servizio di biglietteria e
assistenza**
ai passeggeri per unità navali
- **Manutenzione navale**
- **Pulizia navale**
- **Ristorazione/bar di bordo**



Facility
Management



Pest
Control



Ristorazione
Collettiva



Distribuzione
Automatica



Provveditoria
& Agenzia
Marittima



Manutenzione
Navale

**Tutti
i servizi**
un solo partner



NETTUNO MULTISERVIZI SOCIETÀ COOPERATIVA SCARL

Via Calabria, is. 301, n. 38 - 98122 Messina - tel. 090 2132807 - info@nettunomultiservizi.it
www.nettunomultiservizi.it





"IL TEMA BATTERIE È CENTRALE, SIA A BORDO SIA NEL COLD IRONING"

DANIELE BINDELLA
ABB



**CLICCA E GUARDA
L'INTERVENTO**



"L'aspetto normativo è un tema delicato. Come ABB, azienda globale, vediamo progetti molto avanzati nel Nord Europa, mentre in Italia il livello è più indietro. La decarbonizzazione è al centro della trasformazione, ma serve essere chiari: non esiste una soluzione unica. Serve un approccio multitecnologico.

Nel settore marittimo operiamo con quadri elettrici in media tensione, shaft generator e azipod. Il tema batterie è centrale, sia a bordo sia nel cold ironing. Il valore dell'elettificazione è nella riduzione della CO2 e in una maggiore efficienza, ma il limite della transizione è una sua caratteristica: va gestito caso per caso. Le batterie non sono tutte uguali e non esiste una batteria migliore in assoluto: contano i profili di utilizzo e le emissioni. Disponiamo di soluzioni per applicazioni dinamiche, con certificazioni Dnv e Rina, e per usi statici. In alcuni casi servono picchi di potenza elevati e le batterie con C-rate molto alto, anche 8C-10C, permettono scariche rapide. È possibile arrivare anche a ricariche fino all'80% in circa 10 minuti. Le applicazioni sono più diffuse nel Nord Europa, meno in Italia. In ambito portuale, le batterie possono supportare il cold ironing, alimentando le navi in banchina e integrando la rete. È un tema complesso ma con potenziale concreto, soprattutto per la riduzione delle emissioni e il supporto energetico a terra".

MACGREGOR

**Designed to perform with the sea.
Built to Last for Lifetimes.**

Over 50% of the global merchant fleet sails with MacGregor equipment. From initial design to 24/7 worldwide service support, we maximize your Ro-Ro cargo efficiency and profitability.

**Discover our
Ro-Ro Solutions**



MacGregor Italy
Via Al Molo Giano Genoa, 16128, Italy
Office: +39 3358012338
Email: mcg.italy@macgregor.com





RETROFIT REPAIR MAINTENANCE



SERVICES

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



ELIGROUP[®]
naval service network



CONTACT US



www.eligroup.net



info@eligroup.net



Porto di Napoli



+39 0815634591



"LA TRANSIZIONE NON RIGUARDA SOLO LA NAVE, MA L'INTERA ROTTA"

GIOVANNI GIUSTINIANO
MOBY



CLICCA E GUARDA
L'INTERVENTO



"Il cold ironing è solo una parte della transizione. Porti green e navi smart sono due elementi dello stesso sistema. La transizione non riguarda solo la nave, ma l'intera rotta: porto, logistica, passeggeri, merci e filiera del servizio. Anche le batterie modificano lo scenario: l'energia può essere accumulata a bordo e utilizzata in porto per ridurre le emissioni in sosta. Siamo pronti con sei navi predisposte al collegamento, due nuove e quattro retrofit. Il commissioning non è stato completato perché le infrastrutture non sono ancora pronte. Restano da definire tempi, costi, attori e formazione del personale. Centrale anche il tema del capitale umano. Una nave smart deve essere semplice da gestire. La tecnologia deve semplificare, non complicare. Sul fronte della decarbonizzazione abbiamo ridotto le emissioni fino al 20% per nave e, con le nuove unità, fino al 50% di efficienza complessiva, con capacità di trasporto quasi doppia a parità di emissioni. Sulle navi esistenti si interviene con reblading, slow steaming e ottimizzazione dei motori. Non tutto però è economicamente sostenibile. La transizione deve essere ambientale, operativa ed economica. Sul piano normativo si spinge sui combustibili alternativi. Ma il sistema dei surplus può ridurre l'efficacia dell'incentivo: diventa più conveniente acquistare crediti che usare combustibili alternativi. Servono combustibili più competitivi, altrimenti la transizione perde efficacia".


ASSARMATORI
SHIPOWNERS' ASSOCIATION



assarmatori.eu

La Sardegna è a portata di Moby.



Moby Legacy e Moby Fantasy:
i traghetti più grandi del Mediterraneo.

SARDEGNA • CORSICA • ELBA

237 metri di lunghezza e 33 metri di larghezza, sulla linea Livorno – Olbia – Livorno. 3000 passeggeri, 1300 posti auto, 441 cabine e ampie suite finemente arredate con servizio VClass e Room Service, Sport Bar con 720 posti a sedere, area giochi per bambini, videogame e videowall, pinseria, piadineria e area bakery. Ristorante con menù à la carte, Grill con tagli di carne pregiati ed eccellente selezione di vini, Bistrot Mascalzone Latino con vista panoramica e ampia scelta di piatti come la pasta fresca fatta a bordo, bar all'aperto con dj set, 2 ampie sale poltrone reclinabili, solarium, eliporto. Wifi gratis per tutta la durata del viaggio, Tv via cavo per godersi i migliori eventi sportivi, casse automatiche per azzerare le attese e maggiordomo robot attento ad ogni esigenza.

Viaggia hi-tech con Moby Fantasy e Moby Legacy.





"DIECI ANNI DI ENTRATE ETS NON SAREBBERO SUFFICIENTI NEMMENO AD AVVIARE IL REFITTING DELLA FLOTTA EUROPEA"

LORENZO MATAACENA
GRUPPO CARONTE&TOURIST



CLICCA E GUARDA
L'INTERVENTO



"I carburanti alternativi, o quelli che oggi non vengono ancora definiti tali, sono in larga parte non disponibili nei porti e hanno costi proibitivi rispetto ai combustibili tradizionali. A questo si aggiungono incertezze normative: chi utilizza Lng acquista un carburante più costoso e rischia di non vedersi riconosciuti i benefici. Si è inoltre innescato un meccanismo perverso quando i certificati di credito sono stati trasformati in strumenti finanziari, snaturando l'obiettivo per cui erano stati creati. Nel frattempo il settore marittimo paga l'Ets, mentre il trasporto stradale no. Solo quest'anno questo ha comportato 82 milioni di chilometri in più sulle autostrade italiane e circa 68mila camion tornati dalla nave alla strada.

Le risorse generate dall'Ets dovrebbero tornare al mare, sostenendo la riduzione dei costi e le infrastrutture portuali. Tuttavia, dieci anni di entrate Ets non sarebbero sufficienti nemmeno per avviare il refitting della flotta europea. Occorre utilizzare i fondi infrastrutturali europei per favorire la costruzione di nuove navi e sostenere la cantieristica europea, un settore ad alta intensità di lavoro. Oggi è necessario immaginare misure che favoriscano i carburanti alternativi, realizzare infrastrutture nei porti, sostenere il loro utilizzo e ridurre il divario di costo tra i combustibili e tra le stesse navi".

TRADER

Worldwide Bunkers & Lubricants Supplier

Partner di fiducia
in un **mare** che cambia

al servizio della tua
navigazione



FORNITURE
NAUTICHE



ASSISTENZA
TECNICA



SOLUZIONI
GLOBALI



ESPERIENZA
E AFFIDABILITÀ

www.tradersrl.it

Da 60 anni per mare, verso ciò che conta.

Migliaia di storie si incrociano a bordo delle nostre navi. Ognuna con una meta diversa, tutte con lo stesso desiderio di raggiungerla. Noi ci siamo. Con l'esperienza di chi naviga da sessant'anni e con la cura di chi sa quanto è importante arrivare.

Perché dietro ogni viaggio c'è una storia. E ogni storia merita la sua destinazione.



carontetourist.it



GRUPPO CARONTE & TOURIST



Da 60 anni per mare, verso ciò che conta



"OGGI GNL È UN COMBUSTIBILE DISPONIBILE E CONCRETO, PUR CON ALCUNE LIMITAZIONI LEGATE ALLA DISTRIBUZIONE E ALLA LOGISTICA "

IVANA MELILLO
GNV



CLICCA E GUARDA
L'INTERVENTO



"L'esperienza di Gnv rientra pienamente nel percorso avviato sulla transizione energetica. Il primo bunkeraggio Lng nel porto di Genova, effettuato a dicembre sulla Gnv Virgo, e il successivo sulla Gnv Aurora hanno rappresentato un risultato raggiunto non solo dalla compagnia, ma dall'intero cluster marittimo. È stata la prima autorizzazione in un porto italiano per un bunkeraggio Lng come operazione ordinaria e il lavoro per ottenerla è durato sei mesi. Oggi l'Lng è un combustibile disponibile e concreto, pur con alcune limitazioni legate alla distribuzione e alla logistica. Gnv sta rinnovando la flotta con otto nuove navi, quattro già consegnate, tra cui due dual fuel, investendo anche in innovazione e digitalizzazione. I dati raccolti dai sensori di bordo vengono utilizzati per supportare le decisioni strategiche e migliorare l'efficienza energetica. L'innovazione energetica non riguarda soltanto il combustibile, ma anche lo sviluppo di nuove tecnologie e il lavoro con le persone. La formazione degli equipaggi è stata fondamentale per creare una cultura energetica e accompagnare l'introduzione di nuove tecnologie. Sul cold ironing le navi sono già predisposte, ma restano criticità legate alle infrastrutture, alla rete e alla disponibilità di energia. La domanda è dove reperire l'energia necessaria e come distribuirla nel modo più pulito possibile".

ORYX^{MAX}

SICOM
containerEVOLUTION



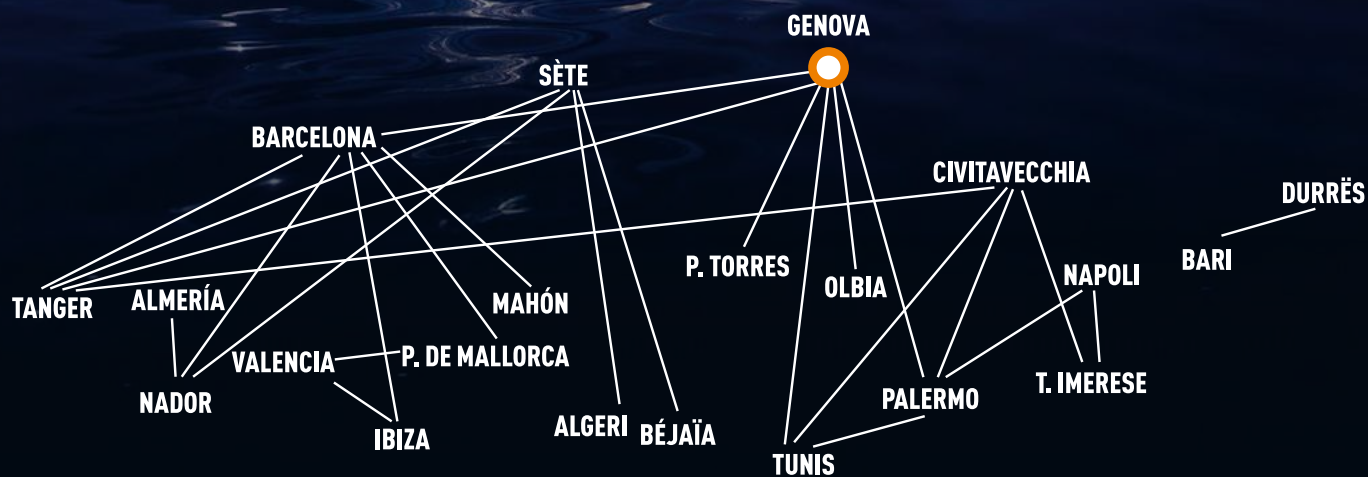
Per la scheda tecnica completa
scannerizzare il **QR CODE**

Built for **DISTANCE**
Designed for **VOLUME**
Engineered to **LAST**

Richiedi informazioni o un preventivo
info@sicom-containers.com
www.sicom-containers.com
+39 0172 427711
Via La Morra 8 - 12062 Cherasco (CN) - Italy



**Traghetti per: Sicilia, Sardegna, Baleari,
Tunisia, Marocco, Albania e Algeria**





"UN TERMINAL CHE VUOLE ESSERE GREEN SI CONFRONTA PERÒ CON ATTIVITÀ CHE RESTANO FORTEMENTE IMPATTANTI"

GUIDO RASO
DFDS



CLICCA E GUARDA
L'INTERVENTO



"Rappresentiamo un gruppo nordeuropeo che effettua 550 partenze settimanali e trasporta circa 3 milioni di unità di carico, principalmente nel Nord Europa. L'integrazione verticale del gruppo consente ad alcuni terminal di disporre di impianti eolici e pannelli solari che contribuiscono all'alimentazione del cold ironing. Il gruppo ha un obiettivo di neutralità climatica entro il 2050 e una riduzione delle emissioni del 45% entro il 2030.

Circa il 10% dei volumi transita da Trieste, che rappresenta il punto di accesso principale. Il terminal è già dotato dell'infrastruttura di cold ironing, ma manca ancora la componente normativa: chi collega la nave, con quali standard, con quali tempi e quali responsabilità in caso di interruzione dell'energia?

Il terminal che vuole essere green si confronta però con attività che restano fortemente impattanti. I semirimorchi vengono movimentati con trattori prevalentemente diesel e il gruppo sta lavorando al loro retrofitting verso la trazione elettrica. Rimane però il problema dell'alimentazione energetica e della disponibilità di potenza. La strada individuata è l'integrazione verticale e il trasferimento dei traffici sulla ferrovia. Oggi il 40% dei volumi viene inoltrato via treno e l'obiettivo è raggiungere il 60%, ma le infrastrutture non sono ancora in grado di sostenere l'aumento dei volumi".

Unlimited Solutions

Founded upon our long heritage and experience with transport at sea incorporating intermodal transport solutions, we work to deliver a truly premium service.

Through the combination of our first class network, fleet and team, we deliver flexible and reliable transport solutions that keep your business in motion.

To learn more about how we can solve your freight shipping challenges:

dfds.com



LE VIBRAZIONI NON MENTONO.

Quello che senti oggi, lo paghi domani.



DALLA VIBRAZIONE ALLA SOLUZIONE.

Ispezioni. Analisi vibroacustiche. Troubleshooting. Retrofit.

VULKAN Italia | Via dell'Agricoltura 2, Novi Ligure | +39 0143 310211

Scopri come
convertire
i segnali
in soluzioni.

SCAN ME



ALOCIN
MEDIA
SRL

IL GRUPPO EDITORIALE
SPECIALIZZATO
NELL'INFORMAZIONE B2B
SU SHIPPING,
CARGO AEREO,
LOGISTICA
E SUPER YACHT



SCOPRI LA NOSTRA
PROPOSTA
DI CONTENUTI
VERTICALI SUL **WEB**,
SUI **SOCIAL**
E ISCRIVENDOTI
ALLE **NEWSLETTER**.
LE TUE **NEWS**
QUOTIDIANE
SONO
A PORTATA DI UN
CLICK SU PC E MOBILE.



AIRCARGOITALY **SUPPLYCHAINITALY**





"L'APPUNTAMENTO INTERMODALE DEVE DIVENTARE DINAMICO"

LUCA ABATELLO
CIRCLE GROUP



**CLICCA E GUARDA
L'INTERVENTO**



"Uno degli obiettivi fondamentali delle attività in corso è la riduzione dei viaggi a vuoto, delle attese dei camion e dell'inquinamento generato a monte e a valle del trasporto marittimo. Negli ultimi due anni, nonostante ritardi e complessità, sono stati avviati investimenti importanti attraverso Governo, ministeri e Pnrr. Entro il 2026 tutti i porti italiani disporranno di un Port Community System e tutti gli interporti di un Freight Village System.

Molti operatori hanno investito nell'automazione dei gate di ingresso e uscita, con una riduzione media del 70% dei tempi di attraversamento dei varchi e un maggiore scambio digitale dei dati. Un altro filone riguarda l'ottimizzazione della ferrovia. A Trieste, Genova e La Spezia sono stati realizzati progetti pilota che hanno consentito di recuperare il 20-25% di efficienza nelle manovre ferroviarie. L'obiettivo è una piena integrazione della filiera attraverso sistemi di pianificazione, booking automatizzati e preavvisi. A Trieste le buffer area consentono ai camion di attendere il via libera senza soste inutili, entrando in terminal solo quando il sistema comunica la disponibilità.

L'appuntamento intermodale deve diventare dinamico. Le tecnologie predittive permettono di aggiornare in tempo reale gli orari di arrivo e di partenza, fornendo informazioni precise a terminalisti, trasportatori e operatori logistici".



RELAX CRUISE



SIRENETTA



RELAX FORMULA



RELAX GTV



RELAX TURISMO



RELAX VIAGGIO



ARCO



JOY



Da oltre 25 anni Politecnica è specializzata nella progettazione e costruzione di poltrone passeggeri per medio e lungo raggio. Tutte le fasi di costruzione, partendo dalle strutture metalliche, fino alla schiumatura poliuretanica e tappezzeria, vengono realizzate internamente facendone uno dei prodotti più duraturi e con minor costi di manutenzione presenti sul mercato. Un prodotto orgogliosamente 100% made in Italy.



WWW.POLITECNICASEDILI.IT

ON BOARD
service



Worldwide Bunker Trader.

Building connections, delivering success.



HQ: Via di Porta Pinciana, 6 00187 Rome, Italy
HQ: Ypsilantou Street 115 21 63 Athens Greece Kolonaki
HO: Via Com.te G.B. Della Gatta, 3 - 80059 Torre del Greco, Naples Italy





GRIMALDI CRESCE IN ASIA CON NUOVE LINEE VERSO FILIPPINE, INDIA E VIETNAM

GRIMALDI EMANUELE GRIMALDI



CLICCA E GUARDA
L'INTERVENTO



Dopo l'attivazione a inizio anno di una rotta di cabotaggio tra la Cina e lo scalo filippino di Batangas, Grimaldi studia ora anche l'avvio di linee per l'export dai promettenti mercati di India e Vietnam.

Lo ha rivelato il numero uno del gruppo, Emanuele Grimaldi, nel corso dell'intervista che ha concluso il Business Meeting "Traghetti e Ro-Ro 2026" di SHIPPING ITALY, tornato a Napoli a due anni di distanza dal precedente appuntamento.

Se dall'Asia il gruppo partenopeo mostra quindi di attendersi diverse soddisfazioni, dal Vecchio Continente al momento sta invece ricevendo diversi grattacapi. Quello di più stringente attualità riguarda gli extra costi per carburante ed emissioni. Pari a "3 milioni a settimana solo per lo short sea", ha spiegato Grimaldi, di cui 2 dovuti agli incrementi del fuel e uno all'Ets. "Una parte la ribaltiamo sulla clientela, ma il rischio è che i camion decidano di scendere a terra" ha proseguito, tornando così su un tema molto avvertito dal settore, ovvero il disallineamento tra l'entrata in vigore del sistema di scambio di quote di emissioni per il trasporto marittimo e per quello stradale (ovvero Ets2, ora atteso ora per il 2028; ma c'è anche chi, come l'ad di Caronte & Tourist Lorenzo Matacena, si è detto convinto che "l'autotrasporto non lo pagherà mai").

"Una perversione", ha proseguito ancora il numero uno di Grimaldi Group, "dato che è ormai chiaro che il trasporto marittimo è la modalità migliore", la quale porta a situazioni quasi paradossali ad esempio su certe linee con le isole, che "hanno bisogno di

sponsorizzazioni (dello Stato, ndr): le sostieni ma poi ti riprendi i soldi?".

Difficoltà che però non stanno frenando il gruppo dal compiere investimenti, anche in newbuilding. Dopo i ro-pax (per le controllate Euromed, Minoan e Finnliness) e le 17 car carrier in costruzione (a cui potrebbero aggiungersi altre newbuilding), "stiamo virando sulle unità multipurpose, settore in cui abbiamo ordinato meno, di recente" ha affermato Grimaldi, che invece per quanto riguarda i carburanti ha confermato l'orientamento per il prossimo futuro verso il metanolo (con l'eccezione delle navi da carico per le quali la scelta va verso l'ammoniaca). "La disponibilità c'è, ma il costo è elevato, ci auguriamo che con una maggiore diffusione scenda, stiamo già vedendo dei progressi".





GRIMALDI GROUP

IL FUTURO è CO_2 Oggi



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

www.grimaldi.napoli.it



ARMATORI E CANTIERI IN SINTONIA: "SOSTEGNI PUBBLICI PER COSTRUIRE TRAGHETTI IN ITALIA"



> **CLICCA E LEGGI
L'ARTICOLO**



SAN GIORGIO DEL PORTO SI AGGIUDICA LA GARA DEL MIT PER DUE NAVI RO-RO DA 71 METRI



> **CLICCA E LEGGI
L'ARTICOLO**



Terminal San Giorgio

Raymarine
COMMERCIAL

LA NUOVA ERA DELLA NAVIGAZIONE COMMERCIALE

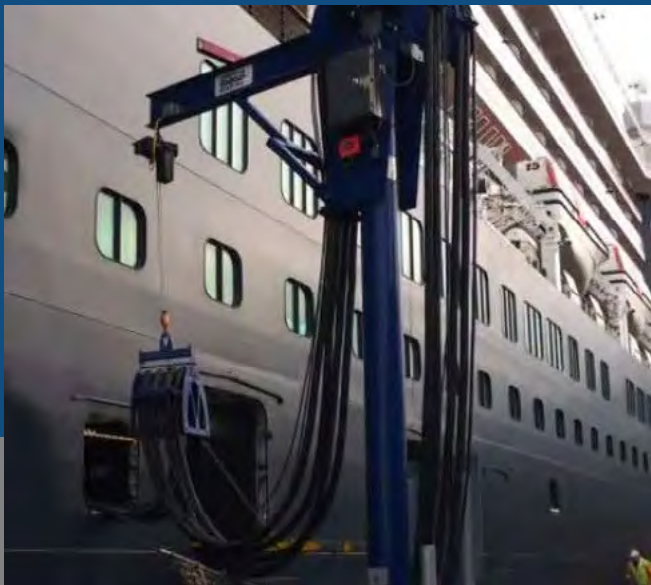
Con Raymarine Commercial, l'esperienza di Raymarine è ora al servizio dei professionisti della navigazione commerciale.

Esplora la nuova gamma di sistemi di elettronica avanzata per il settore.



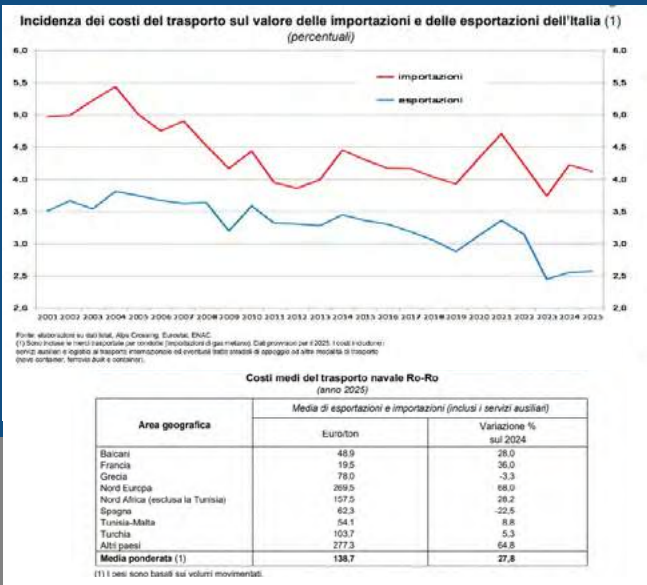
SCOPRI RAYMARINE COMMERCIAL
commercial.raymarine.com

SALVI I FONDI PER IL COLD IRONING DEI TRAGHETTI NEL PORTO DI GENOVA



> CLICCA E LEGGI L'ARTICOLO

BANKITALIA: STABILE L'INCIDENZA DEL COSTO DEL TRASPORTO SULLE ESPORTAZIONI (2,6%)



> CLICCA E LEGGI L'ARTICOLO

BluNavy

ISOLA D'ELBA

LE VACANZE ALL'ELBA INIZIANO CON NOI.

BluNavy.com



Sail better today, prepare for a sustainable future

More businesses are being held accountable for their sustainability practices. We understand that operating in this climate can be a complex challenge.

That's why Shell Marine is here to help. With our suite of solutions, you can get the support you need to avoid, reduce or compensate your carbon footprint and respond effectively to regulatory changes – without compromising your operations.

That's how we can keep moving forward together.

Shell Marine



SUL MERCATO DEI TRAGHETTI FRA ITALIA E CORSICA APPARE UN NUOVO PLAYER



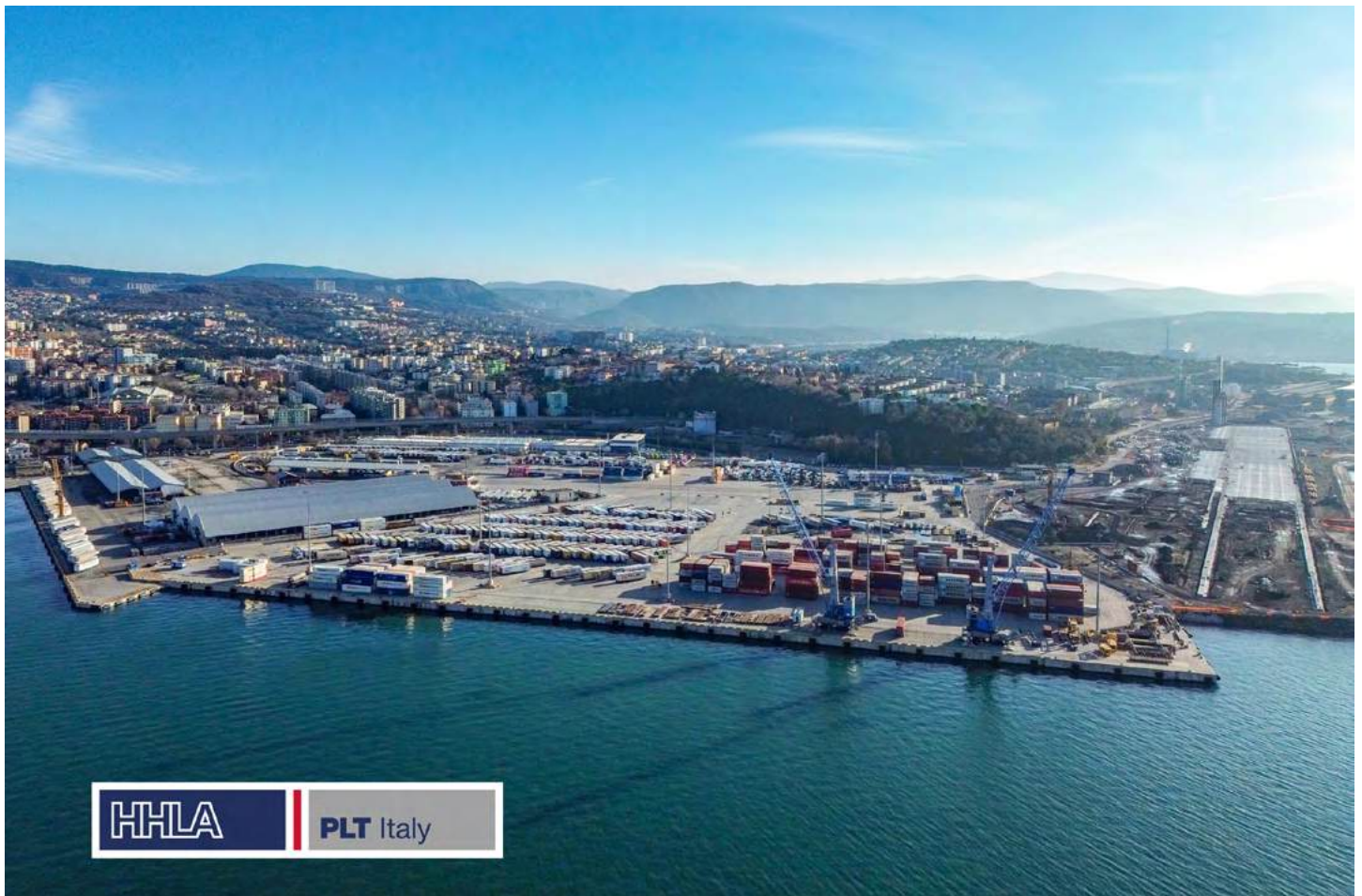
> CLICCA E LEGGI
L'ARTICOLO



RINA E HANWHA ALLEATE PER LA PROPULSIONE IBRIDA A BATTERIE NEL SETTORE DEI TRAGHETTI



> CLICCA E LEGGI
L'ARTICOLO



HHLA

PLT Italy



VISENTINI ATTENDE LA V CINQUE
E STUDIA NUOVI PROGETTI DI NAVI
PER CARICHI SPECIALI E RO-RO



> CLICCA E LEGGI
L'ARTICOLO



ONORATO (MOBY): "ECCO PERCHÉ
COSTRUIAMO TRAGHETTI IN CINA.
ITALIA NON COMPETITIVA"



> CLICCA E LEGGI
L'ARTICOLO



YOU SAIL,
WE CARE.



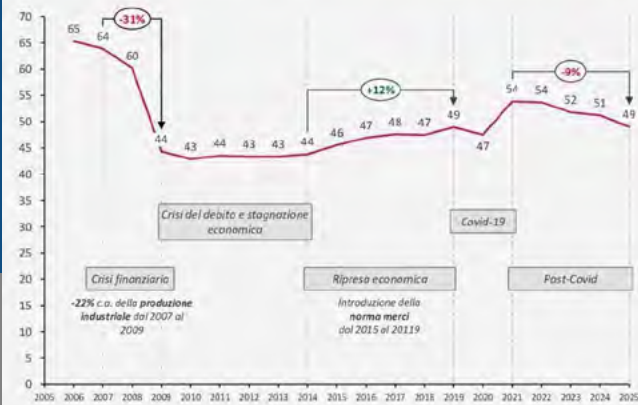
info@poliass.it | poliass.it



PORTI E FERROVIE: TRENI IN CALO MA SPERANZE APPESE ALLE NUOVE INFRASTRUTTURE E AI TRAFFICI RO-RO

Il traffico ferroviario merci – Andamento nazionale negli ultimi 20 anni e andamento sui valichi e nei principali porti nel periodo 2022-2025

I VOLUMI DI TRAFFICO NEGLI ULTIMI 20 ANNI



CLICCA E LEGGI
L'ARTICOLO



DA DUBAI L'UNICA OFFERTA PER IL TERMINAL RO-RO DI FUSINA (MARGHERA)



CLICCA E LEGGI
L'ARTICOLO



ZINUS

Innovative energy connections

Zinus connect ports and vessels through safe and reliable shore power and charging solutions.



Compact



Cruiser



Container



RoRo



Autonomous



MCS

zinuspower.com

Photo: Autonomous ferry charging tower - ZPP700



IL QUOTIDIANO ONLINE DEL TRASPORTO MARITTIMO IN ITALIA

UNA PUBBLICAZIONE DI
ALOCIN MEDIA SRL
P.I./C.F. 02499470991

DIREZIONE & REDAZIONE
NICOLA CAPUZZO
CAPUZZO.NICOLA@GMAIL.COM

PUBBLICITÀ & MARKETING
SALES@ALOCINMEDIA.IT
MARKETING@ALOCINMEDIA.IT



WWW.SHIPPINGITALY.IT



+39 010 9703071



PIAZZA R. BALDINI 7/75
16149 GENOVA



REDAZIONE@SHIPPINGITALY.IT

**SCOPRI LE NOSTRE TESTATE B2B E IL CALENDARIO DEI
BUSINESS MEETING E FORUM DEL GRUPPO!**

CON IL QR CODE ACCEDI A UN ECOSISTEMA EDITORIALE
AUTOREVOLE E A EVENTI PROFESSIONALI DEDICATI A
SHIPPING, CARGO AEREO, LOGISTICA E MONDO SUPERYACHT.
UN NETWORK DI CONTENUTI E APPUNTAMENTI PENSATO PER
CHI VUOLE RESTARE AGGIORNATO E CONNESSO.

