



IL QUOTIDIANO ON-LINE
DEL TRASPORTO MARITTIMO IN ITALIA



SHIPPING ITALY



“TRAGHETTI E RO-RO”

EDIZIONE 2025

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Nicola Capuzzo - *Direttore responsabile*





- Manutenzione Navale
- Proveditoria & Agenzia Marittima
- Distribuzione Automatica
- Ristorazione Collettiva
- Pest Control
- Facility Management

Nettuno Multiservizi

SHIP CATERING & GLOBAL SERVICE



**Tutti
i servizi**
un solo partner

Nettuno Multiservizi offre soluzioni integrate, affidabili e su misura. Grazie a un team specializzato e a processi collaudati opera con efficienza e puntualità in diversi settori.



NETTUNO MULTISERVIZI SOCIETÀ COOPERATIVA A.R.L.
Via Calabria, is. 301, n. 38 - 98122 Messina
tel. 090 2132807 info@nettunomultiservizi.it
www.nettunomultiservizi.it



Eco Green



LA GALLERIA FOTOGRAFICA DEL BUSINESS MEETING	PAG. 6
LA GALLERIA FOTOGRAFICA AL COCKTAIL DINNER	PAG. 8
IL VIDEO CLIP E IL VIDEO INTEGRAKE DEL MEETING	PAG. 10
VINCENZO GAROFALO - Adsp Mar Adriatico Centrale “I porti tra elemento essenziale del contesto urbano e il mondo dello shipping e dei trasporti”	PAG. 11
STEFANO MESSINA - Assarmatori “Limiti normativi hanno impedito a PNRR e decreto rinnovo flotte di esprimere il loro potenziale”	PAG. 13
JENS PEDER NIELSEN - Adria Port “Ecco le potenzialità del nuovo terminal Adria Port”	PAG. 15
FABRIZIO BERTACCHI - S.T.C. Servizi Trasporti Combinati “Servono trasporti via mare di carichi ro-ro frequenti e regolari come un servizio ferroviario”	PAG. 17
Antonio Musso - Grendi “In Nord Africa serve lavorare su <i>transit time</i> e sviluppo delle banchine e dei porti”	PAG. 19
FABIO FIOREZZUOLA - Manuport Terberg “Ecco come si stanno adeguando i porti alle esigenze green”	PAG. 21
EMANUELE BECCHIA - DFDS “I prossimi passi nel Mediterraneo e le potenzialità da cogliere per DFDS”	PAG. 23
LUCA ABATELLO - Circle Group “Con la digitalizzazione dei porti maggiore integrazione con il Nord Africa”	PAG. 25
ANGELO DESSOLE - Snam “Un ro-ro elettrico come ponte virtuale e la rivoluzione del BioGNL”	PAG. 27
FABIO PATTI - Power 4 Future “Le batterie, il futuro green nel settore navale secondo Power 4 Future”	PAG. 28
ROBERTO DELOGU - Kongsberg Maritime “L'ibrido a bordo delle navi; il mercato ci chiede molteplici soluzioni”	PAG. 30
GIOVANNI LUCA MORRA - Cantiere Navale Liberty Lines “Un pieno successo il rinnovamento della flotta avviato da Liberty Lines”	PAG. 32
STEFANO LAGANÀ - CR International “Gli operatori dello shipping devono essere pronti a riconoscere i rischi assicurativi”	PAG. 34
ANDREA PICCIONE - Volvo Penta “Proponiamo un sistema flessibile e pronto ad affrontare le tecnologie a bordo che verranno”	PAG. 36
GIORGIO BARABINO - Shell Marine “Il BioGnl sarà il nostro focus per i prossimi anni”	PAG. 38

INDICE

ANDREA COGLIOLO - RINA “Resiste l’incertezza nell’applicazione di norme internazionali”	PAG. 40
ANDREA D’AMBRA - RINA “Le nostre navi a biometanolo usciranno nel 2028, aspettiamo che il sistema si adegui”	PAG. 42
GIULIO PACINI - Wartsila “Già venduti motori dual fuel a gas, a metanolo e uno ad ammoniaca”	PAG. 44
LORENZO BUFFONI - Alpha Trading “I biocarburanti sono già la soluzione per la decarbonizzazione”	PAG. 46
FABRIZIO PESCAGLIA - Lockton P.L. Ferrari “Tra convenzioni mancanti e carburanti rinnovabili l’incertezza alimenta un buco nella giurisdizione”	PAG. 48
LORENZO MATA CENA - Caronte&Tourist “Studiamo l’utilizzo del combustibile a idrogeno nello Stretto di Messina”	PAG. 49
ACHILLE ONORATO - Moby “C’è un problema imminente di rinnovo flotte”	PAG. 50
MATTEO CATANI - GNV “Serve creare spazio di mercato per lo sviluppo di combustibili alternativi”	PAG. 51
ELISEO CUCCARO - Alilauro “Valutare un rallentamento delle decisioni per confrontarsi con gli imprenditori”	PAG. 52
MAURIZIO APONTE - Navigazione Libera del Golfo “Nel Golfo di Napoli le norme incentivano chi investe al ribasso”	PAG. 54
PIERRE MATTEI - Corsica Ferries “La flotta c’è ma i porti italiani non sono pronti e le normative incerte”	PAG. 55
SALVATORE SAVARESE - ACTV “Serve un adeguamento dei cantieri alla domanda di mercato”	PAG. 56





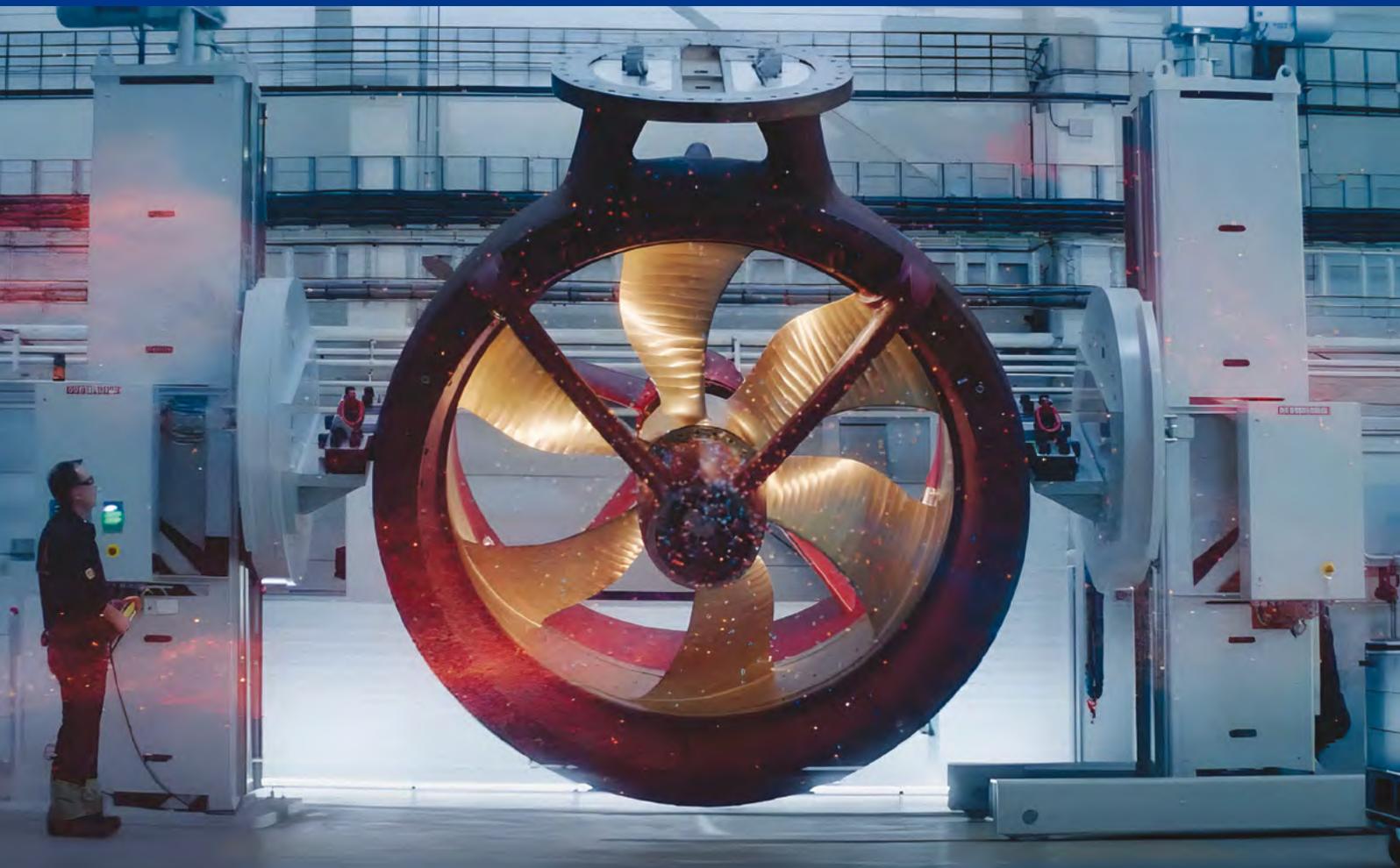
KONGSBERG

Decarbonisation by design

As the world embraces decarbonisation, Kongsberg Maritime is leading the charge towards sustainable oceans. Our cutting-edge technologies are helping to reduce emissions, improve efficiency, and protect the environment.

We don't just build technology; we craft solutions that make a real difference.

Join us in shaping a sustainable future for the maritime industry.
Explore more at [kongsberg.com](https://www.kongsberg.com)



Kongsberg Maritime - Technologies for sustainable oceans

#3 BUSINESS MEETING

TRAGHETTI E RO-RO

Navigare fra incertezze
e nuovi investimenti



GENOVA, 9 MAGGIO 2025
MAGAZZINI DEL COTONE

CLICCA E GUARDA
LA GALLERIA FOTOGRAFICA
DEL BUSINESS MEETING





Global Energy Solutions

Powered by Alpha Trading S.p.A.

In Alpha Trading S.p.A., we are committed to **driving growth and innovation in the energy sector**, both in **Italy and worldwide**. Through competitive pricing, comprehensive services, and continuous investment in research and development, **we are redefining the future of Bunkers and Biofuels**.

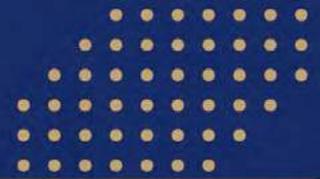
Leveraging our financial strength and reliability, we offer **tailored credit solutions, flexible payment terms, and advanced financial instruments** to mitigate risk and support our partners. Our **24/7 service**, combined with a proactive approach to both risk prevention and problem-solving, ensures seamless and reliable support for our clients.

At the heart of our success are the core values that define Alpha Trading S.p.A., fueling our expansion and leadership in the industry.

Let's shape the future of energy – together.



www.alphatrading.it
bunkers@alphatrading.it
+39.010.5472.200
Via Brigata Liguria, 3/19
16121 Genova, Italy



#3 BUSINESS MEETING

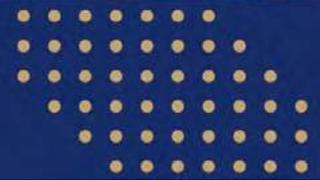
TRAGHETTI E RO-RO

Navigare fra incertezze
e nuovi investimenti



GENOVA, 8 MAGGIO 2025
GRANDHOTEL SAVOIA

CLICCA E GUARDA
LA GALLERIA FOTOGRAFICA
AL COCKTAIL DINNER



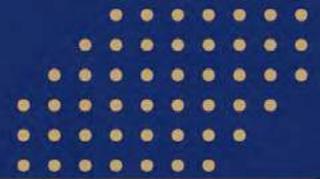


Leading the sea
crossing to a
net-zero future
with innovative
solutions.

Our experience. Your growth.

[RINA.ORG](https://www.rina.org)





#3 BUSINESS MEETING

TRAGHETTI E RO-RO

Navigare fra incertezze
e nuovi investimenti



CLICCA E GUARDA
IL VIDEO CLIP



CLICCA E GUARDA
IL VIDEO INTEGRALE 1° PARTE



CLICCA E GUARDA
IL VIDEO INTEGRALE 2° PARTE



“I PORTI TRA ELEMENTO ESSENZIALE DEL CONTESTO URBANO E IL MONDO DELLO SHIPPING E DEI TRASPORTI”

VINCENZO GAROFALO
ADSP MAR ADRIATICO CENTRALE



**CLICCA E GUARDA
L'INTERVENTO**



“I porti sono una parte essenziale all’interno di un contesto urbano. La maggior parte dei porti in Italia sono esterni e quindi la richiesta del mondo dello shipping e del trasporto deve tenere conto di tutte le esigenze.”

“Abbiamo avviato in questi giorni le prime consultazioni per redigere un nuovo piano regolatore ad Ancona.”

Come spiegato da Garofalo, i piani precedentemente approvati sono ormai superati, alla luce dei cambiamenti nelle esigenze dello shipping e della crescente sensibilità urbana verso le tematiche ambientali.

“Come si cambia? Oltre ai combustibili alternativi, c’è un tema legato al ciclo produttivo: bisogna offrire una capacità di operazione portuale sempre più veloce. Essendosi ridotta la velocità di navigazione, è necessario rispondere con una riduzione dei tempi all’interno dei porti.”

Secondo Garofalo, la soluzione è ripensare la progettazione dei porti: “Facilità di ingresso e di uscita, operazioni portuali semplificate, banchine sempre più specializzate”.

Si tratta di modifiche e miglioramenti fondamentali per ottimizzare la funzione dei porti, sia in relazione al contesto urbano sia rispetto all’economia marittima nel suo complesso.



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





YOUR PARTNER IN TRUST



**CAMBIASO RISSO
GROUP**

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



“LIMITI NORMATIVI HANNO IMPEDITO A PNRR E DECRETO RINNOVO FLOTTE DI ESPRIMERE IL LORO POTENZIALE”

STEFANO MESSINA
ASSARMATORI



CLICCA E GUARDA
L'INTERVENTO



“Sono insoddisfatto degli ultimi due anni di lavoro, perché con il PNRR e il decreto per il rinnovo flotta, pensavamo di creare una filiera in grado di generare una serie di investimenti sia in nuove costruzioni sia in refitting” ha affermato Messina.

Poi ha aggiunto: “Tutto ciò non si è concretizzato a causa di vincoli normativi che, pur dovendo necessariamente rispettare, non siamo riusciti a modificare in modo efficace”.

“La nostra volontà era costruire in Italia, ma per farlo ci deve essere una struttura – qui l’insoddisfazione di non aver potuto implementare l’impianto normativo – di aiuto pubblico al sistema.”

Il presidente di Assarmatori ha concluso affermando che ad oggi, visto lo stato di inefficienza tecnologica, diventa sempre più difficile immaginare di poter rinnovare flotte in Europa e soprattutto in Italia.

Messina sottolinea come sia in realtà l’Estremo Oriente e in particolar modo la Cina ad essere il luogo dove si costruiscono le flotte di domani.

SIAMO L'ITALIA SUL MARE



ASSARMATORI



www.assarmatori.eu

Innovazione, visione, concretezza: la firma dell'evoluzione di Circle Group

Circle Group è un partner tecnologico di riferimento nel settore della digitalizzazione e ottimizzazione della logistica portuale e intermodale, capace di integrare competenze tecnologiche avanzate con una profonda conoscenza dei processi operativi del settore, accompagnando operatori e autorità nel percorso di trasformazione digitale, grazie anche a servizi di consulenza strategica e finanziamento in ambito europeo.

Con una visione chiara orientata alla semplificazione dei processi, allo scambio digitale dei flussi informativi e all'interoperabilità dei sistemi informativi degli attori coinvolti nel

terminal per lo sviluppo di iniziative dedicate a identificare e strutturare **soluzioni innovative per la gestione operativa dei terminal passeggeri**, affrontando le necessità emerse in ambiti chiave quali l'integrazione delle informazioni provenienti dalle compagnie di navigazione, la digitalizzazione e l'automazione delle procedure di imbarco e sbarco, l'adeguamento alle normative sulla cybersecurity e la protezione dei dati. Il lavoro avviato punta a costruire una nuova generazione di terminal passeggeri, più efficienti, sicuri e capaci di dialogare in modo immediato con le infrastrutture portuali e i sistemi di bordo.

del piazzale attraverso l'utilizzo di algoritmi di ottimizzazione, integrandosi anche con le piattaforme di **Port Community Systems (PCS)** per assicurare un flusso informativo armonizzato tra terminalisti, armatori, autorità portuali e soggetti istituzionali.

Attraverso la società eXyond, parte del Gruppo da fine 2024, Circle eroga **soluzioni digitali di interoperabilità tra operatori e nodi intermodali**, offrendo servizi digitali di **dematerializzazione documentale** (e-CMR & e-DDT), **preavvisi automatizzati, semplificazione doganale e tracciabilità in tempo reale**, garantendo elevati standard di sicu-



processo, il Gruppo continua a guidare l'innovazione in tutti i segmenti del settore, dalle merci ai passeggeri, con un approccio concreto e fortemente orientato ai risultati.

In occasione del *Business Meeting Traghetti & Ro-Ro* tenutosi il 9 maggio a Genova, Circle Group ha ribadito il proprio impegno a supportare la **trasformazione digitale dei terminal e dei porti**, proponendo soluzioni che permettano una gestione più efficiente, integrata e sicura dei flussi di veicoli, merci e persone.

A questo proposito, negli ultimi mesi il Gruppo ha avviato una attività strategica con Assi-

Circle Group è anche coinvolto in progetti di Corridoi Logistici doganali Intra/Extra EU (**International Fast & Secure Trade Lanes - IF-STL**) per lo sviluppo di un commercio semplificato tra Italia e Paesi dell'Area MED (Marocco, Turchia, Egitto, Tunisia) contribuendo alla creazione di rotte digitali sicure, snelle e semplificate. Parallelamente, prosegue nello sviluppo e nell'implementazione di soluzioni dedicate alla gestione operativa dei terminal attraverso **sistemi di automazione dei varchi, digitalizzazione dell'equipment e ottimizzazione dei processi di sbarco e imbarco e gestione**

rezza, trasparenza e compliance normativa, riducendo inefficienze, costi operativi, errori manuali e impatto ambientale. Attraverso un approccio modulare e integrato, le tecnologie di Circle Group ed eXyond sono oggi in grado di rispondere alle nuove esigenze operative dei terminal passeggeri e merci, supportando la trasformazione digitale e promuovendo l'interoperabilità e la compliance a standard normativi nazionali ed europei.

Per maggiori informazioni:
www.circlegroup.eu



“ECCO LE POTENZIALITÀ DEL NUOVO TERMINAL ADRIA PORT”

JENS PEDER NIELSEN
ADRIA PORT



**CLICCA E GUARDA
L'INTERVENTO**



“Ciò che ha limitato la crescita del porto di Trieste è stato lo spazio portuale a disposizione. Il fatto che lo stato ungherese abbia comprato 26 ettari per sviluppare un nuovo terminal è un’opportunità enorme per il porto e per la sua crescita.”

Così il manager portuale di Adria Port ha continuato: “L’ambizione è di essere parzialmente operativi nel 2028, in questo momento l’autorità portuale sta costruendo la banchina con operazioni di dragaggio.”

“La volontà è che il porto diventi multipurpose: è necessario ora definire con i partner ungheresi come deve essere configurato il terminal. La crescita nel settore ro-ro è destinata a continuare.”

Per Nielsen la potenzialità è proprio nel settore ro-ro, nel general cargo e nel project cargo: “L’autostrada del mare con la Turchia è destinata a crescere; c’è una parte del commercio tra Turchia e Europa che si aggira intorno al 50% che continua ad andare via terra e la sfida nel futuro sarà quella di convertire questo flusso dalla terra al ro-ro”.

MANUPOORT
A TERBERG GROUP COMPANY

ELECTRIC RORO TRACTOR

Motore **elettrico**

Capacità **batteria fino a 300 kwh**

Bassi costi di manutenzione

Rigenerazione energia in frenata con sistema “one pedal” con recupero fino al 30%

Sistema batterie con **regolazione temperatura**, uso in climi freddi e caldi (-30° + 50°)

Sistema di telemetria **Terberg Connect** integrato

 **RT253EV**



manuport.it

Decarbonise with confidence

Learn how Wärtsilä can
support you with
your ferry operations





“SERVONO TRASPORTI VIA MARE DI CARICHI RO-RO FREQUENTI E REGOLARI COME UN SERVIZIO FERROVIARIO”

FABRIZIO BERTACCHI
S.T.C. SERVIZI TRASPORTI COMBINATI



**CLICCA E GUARDA
L'INTERVENTO**



“Il trasporto via mare ro-pax è un’incertezza totale per la merce dal momento che si privilegiano i passeggeri. La soluzione dei vettori è andare via strada. L’anno scorso a Tangeri sono arrivati e partiti 250.000 tir via strada da Algeciras, dove venti navi al giorno percorrono il tratto. Il che comporta un forte inquinamento per le strade europee.” La soluzione per Bertacchi è la seguente: “Il concetto di comunione industriale di affari con il Nord Africa passa per i trasporti che devono diventare una certezza”. Continua affermando che le fabbriche che si sono trasferite in Marocco, e più generalmente in Nord Africa, richiedono che ci sia un dialogo in merito alla sostituzione del via strada. “La maggior parte delle imprese che si trovano in questi territori franchi sono europee.” Bertacchi ha sottolineato come le opportunità presenti in Marocco siano forti: “Il porto di Tangeri, Tanger Med, istituito per accogliere 300-350mila passaggi nave, oggi ha visto un incremento arrivando a 550-600mila, tra tre anni si prevede una crescita a 800mila. Tutto questo significa che crescono le imprese europee in Nord Africa.” “Lo sviluppo ci sarà e sarà rapidissimo. Il Re del Marocco sta iniziando a realizzare l’incremento delle strutture portuali di Tanger Med e la costruzione di un nuovo porto tra Tangeri e Casablanca.” Bertacchi ha concluso sottolineando che quello che manca sono le navi ro-ro per permettere e accogliere tutta questa crescita.

Deloitte.
Legal

**Bring Gen AI
down to earth**

Where legal **meets business**





LOCKTON

P.L. FERRARI

Bunker Convention & Nuovi Carburanti

I nuovi carburanti (metanolo, ammoniaca, LNG, idrogeno e anche CO₂) non sono "oil persistent" (non Hydrocarbon mineral oils) e quindi non ricadono nell'ambito delle Convenzioni esistenti per quanto concerne sversamenti a mare.

Le attuali Convenzioni sono applicabili solo per carburanti tradizionali quali fuel oil o diesel oil. Come si nota il veloce progresso raggiunto con questi nuovi "propellenti" ha superato e reso inapplicabili le varie Convenzioni e Regolamenti che per lungo tempo erano stati un buon sistema di riferimento in molti Paesi del mondo.

La Bunker Oil Pollution Convention identifica responsabilità in capo ad Armatore ma anche identifica la limitazione di responsabilità (la usuale LLMC 1976 e aggiornamenti successivi) di cui l'Armatore può beneficiare in caso di sversamento a mare.

La limitazione armatoriale in caso di sversamento a mare è coperta integralmente dagli assicuratori di responsabilità dell'Armatore (i Pandi Clubs)

Quanto sopra costituisce un valido sistema di risarcimento per tutti i danneggiati in caso di inquinamento.

Ribadiamo tuttavia che non questo sistema NON è applicabile per i nuovi carburanti in quanto non sono considerati prodotti "oil based".

Per quanto concerne i nuovi carburanti fino a quando non verrà redatta una nuova Convenzione (o, alternativamente, concordato un protocollo che estenda la validità della Bunker Oil Pollution Convention anche ai nuovi carburanti) c'è il concreto rischio che un danneggiato da inquinamento provi a radicare la giurisdizione nel Tribunale del Paese considerato più favorevole per massimizzare il risarcimento - il c.d. rischio di forum shopping.

Visto le discordanti giurisprudenze nazionali in merito all'inquinamento, c'è il teorico rischio quindi per Armatori di incorrere in sentenze che impongano pesanti risarcimenti ai danneggiati. Tali sentenze potrebbero comportare per Armatori esborsi ben superiori agli importi pagabili se fossero applicabili, anche per i nuovi carburanti, le attuali Convenzioni in essere per prodotti "oil".

Riteniamo tuttavia doveroso sottolineare che anche in questo scenario di mancanza di normativa /leggi e Convenzioni per nuovi carburanti a livello internazionale gli assicuratori di responsabilità degli Armatori (i Pandi Clubs) rimborsano comunque il loro associato in caso di sentenza avversa. Tale risarcimento avverrà fino alla concorrenza del massimale previsto dalle Regole dei Pandi Clubs ed in conformità ad i termini di iscrizione di ogni singolo associato.





“IN NORD AFRICA SERVE LAVORARE SU *TRANSIT TIME* E SVILUPPO DELLE BANCHINE E DEI PORTI”

ANTONIO MUSSO
GRENDI



**CLICCA E GUARDA
L'INTERVENTO**



“Nell’ultimo anno Libia, Tunisia e Algeria hanno conosciuto fenomeni di crescita. Noi ci occupiamo di una tipologia di traffico legata al contenitore internazionale. Il nostro sforzo negli ultimi anni è stato quello di introdurre il concetto del ro-ro anche su questo tipo di traffico: alcune caratteristiche del ro-ro che sono riconducibili a una maggiore dinamicità, la possibilità di avere garanzie di ormeggio in una giornata fissa.” Musso ha affermato: “Attraverso il ro-ro riusciamo a portare un servizio migliorativo nel network internazionale. La crescita di questo sistema fa sì che l’ubicazione del porto di transhipment diventi un punto fondamentale. Da questo punto di vista stiamo godendo della posizione di Cagliari, rispetto alla Tunisia o Algeria, che è avvantaggiata essendo la distanza minima. Stiamo vivendo una richiesta di nuovi servizi che sono disposti a pagare un doppio transhipment pur di avere la certezza del servizio regolare.” Per Musso, questo è il punto fondamentale per lo sviluppo dei nuovi mercati. Il passo successivo è unire le due esigenze dando vantaggi dal punto di vista dei volumi e del servizio offerto. Ciò che trattiene al momento lo sviluppo incondizionato di questi nuovi mercati per Musso sono le incertezze: “Sono mercati che oggettivamente hanno una stabilità non regolare: per esempio il recente cambio di normativa algerina che improvvisamente ha stabilito che i traffici che hanno toccato porti marocchini non potevano entrare in Algeria; il che ha causato uno sconvolgimento nel network internazionale.”

Guardiamo avanti con le radici nel passato

Fin dalla fondazione, la tensione a guardare oltre l’orizzonte ci ha consentito, miglio dopo miglio, chilometro dopo chilometro di raggiungere i nostri più grandi obiettivi.

Una visione a lungo termine che anche oggi, dopo quasi 200 anni di storia, ci rende al tempo stesso orgogliosi del percorso fatto e sempre proiettati verso il futuro della logistica e del pianeta.

grendi.it



First

MARINE INSURANCE

Leader in marine insurance

FIRST MARINE S.A.

☎ +30 210 610 6630
✉ adm@firsthellas.com
📍 40, Agiou Konstantinou Street
Maroussi 15124, Athens, Greece
🌐 www.firsthellas.com

FIRST MARINE INSURANCE SRL

☎ +39 010 860 6437
✉ underwriting@firstpandi.com
📍 Palazzo del Principe,
Piazza Principe 4, 16126, Genova Italy
🌐 www.firstmarine-insurance.com

FIRST MARINE

☎ +33 698 201 046
✉ info@firstmonaco.com
📍 "Le Continental" B 18,
Place des Moulins, 98000
Monaco



“ECCO COME SI STANNO ADEGUANDO I PORTI ALLE ESIGENZE GREEN”

FABIO FIORENZUOLA
MANUPOINT TERBERG



CLICCA E GUARDA L'INTERVENTO



“Sicuramente le macchine elettriche che servono per le attività di banchina, il carico e lo scarico dei semi rimorchi e rimorchi sulle navi, stanno iniziando ad avere una richiesta sempre maggiore, proprio perché l'attività ro-ro sta aumentando e questo tipo di servizio sta crescendo. La necessità e la volontà di andare verso tecnologie green stanno prendendo piede.”

Come ha affermato Fiorenzuola, il Nord Europa sta trainando la rivoluzione delle macchine portuali green: “Sono i primi nostri clienti che hanno già iniziato a adottare macchine completamente elettriche. Al momento, stiamo portando le prime totalmente elettriche nel settore ro-ro, che ancora si sta adattando a questo sviluppo.”

La necessità è avere delle prestazioni paritetiche a quelle del diesel e con dimensioni che permettano di entrare nelle stive delle navi e fare le manovre”.

Fiorenzuola ha proseguito dicendo: “Oggi la macchina esiste, e le stiamo consegnando ai clienti. Le potremo vedere pertanto anche sulle banchine italiane prossimamente. La domanda è sostenuta ma è necessario che le infrastrutture si adeguino per la ricarica.”

“Oggi in Italia ci sono iniziative conosciute come ‘green ports’ dove si promuovono gli investimenti verso tecnologie green e su questo stiamo iniziando a lavorare: con il porto di Genova e con il porto di Trieste.”

PLC MARINE

Our Services

We provide **global technical support** for the **design, installation, maintenance, and repair** of a wide range of systems.

- Marine Automation & Control systems
- PLC, HMI and VFD backup and configuration
- Cables wiring and installation
- Electric Motors services
- HVAC and energy saving control systems
- Electric power production, distribution & protection systems
- Automation, electrical, electronics spare parts distributor & systems integrator



Electronic repairs



Obsolete and new products available



Express Worldwide Shipping



24/7 Customer Support



+39 081 192 88664

www.plc-marine.com

sales@plc-marine.com

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale



Ogni anno, oltre 830.000 passeggeri scelgono i porti di Ancona e Pesaro per i collegamenti marittimi con i Balcani Occidentali.

I porti del Mare Adriatico Centrale rappresentano una soluzione efficiente, rapida e confortevole per gli spostamenti internazionali.

**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale:
al centro delle connessioni strategiche con Grecia, Albania,
Croazia e Montenegro.**



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Centrale

Porti di Ancona, Pesaro, Falconara, S. Benedetto, Pescara, Ortona, Vasto



“I PROSSIMI PASSI NEL MEDITERRANEO E LE POTENZIALITÀ DA COGLIERE PER DFDS”

EMANUELE BECCHIA
DFDS



**CLICCA E GUARDA
L'INTERVENTO**



“Ci sono grandi novità nel gruppo DFDS: lo scorso maggio 2024, abbiamo integrato all'interno del gruppo FRS Iberia Maroc.

Siamo così entrati nel mercato dello stretto di Gibilterra: un mercato ad altissimo traffico sia per quanto riguarda i passeggeri che le merci.

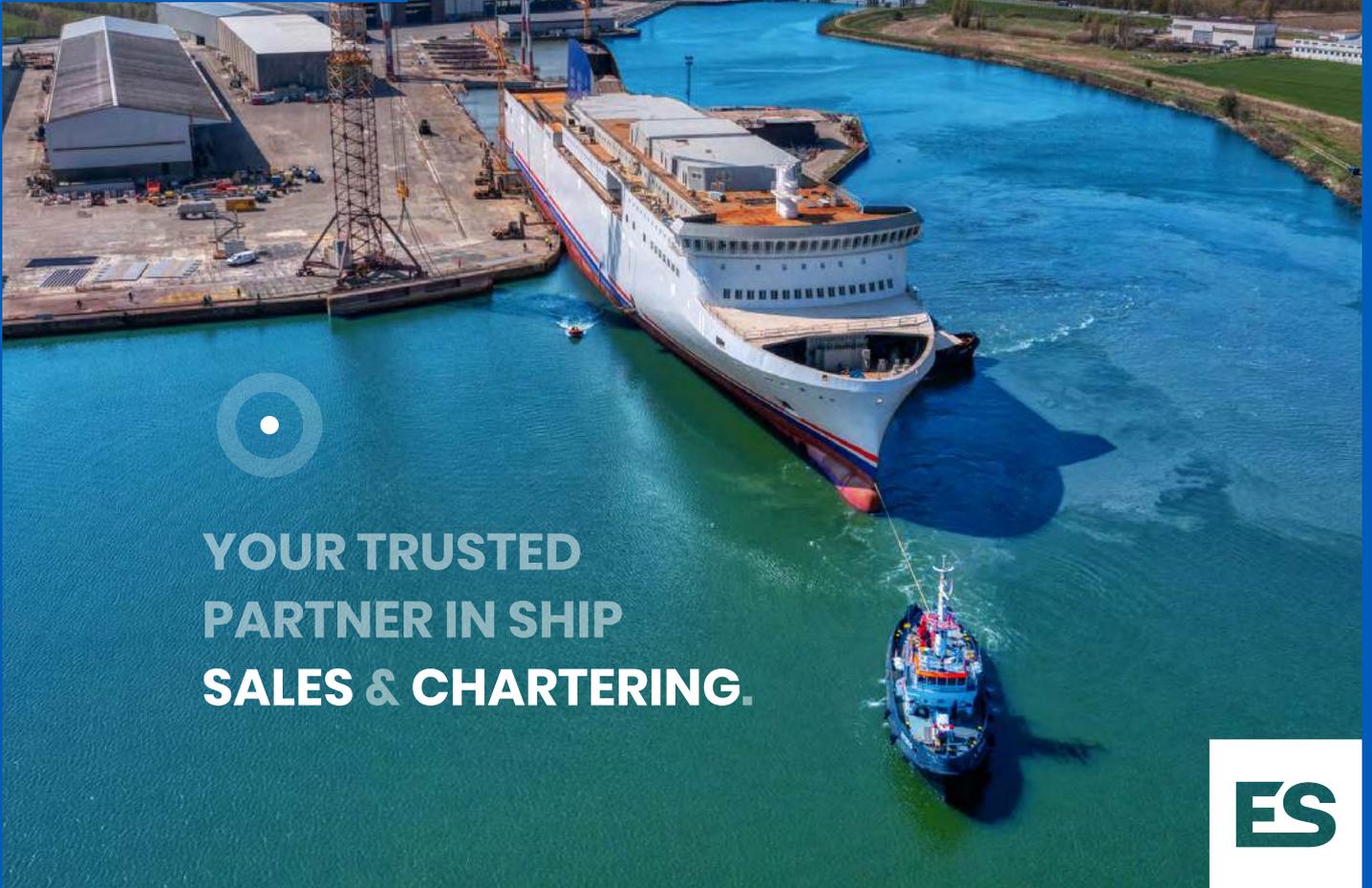
Prevediamo la vera crescita spinta dal *nearshoring*, ossia l'avvicinamento delle attività produttive al mercato di consumo.”

Poi ha aggiunto: “Abbiamo acquisito Ekol Logistic, una delle più grandi compagnie logistiche in Turchia, questo ha aumentato notevolmente la nostra capacità operativa e logistica non solo in Turchia ma sul suolo Europeo”. La novità importante per il gruppo è data dalla nuova rotta che collega Trieste all'Egitto, sulla quale Becchia ha concluso dicendo: “È essenziale il punto d'entrata nel Nord Africa. Ci aspettiamo ancora crescita, il Mediterraneo rimane un mercato centrale per DFDS”.



**Customised Cargo
Access Solutions**

MACGREGOR



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



“CON LA DIGITALIZZAZIONE DEI PORTI MAGGIORE INTEGRAZIONE CON IL NORD AFRICA”

LUCA ABATELLO
CIRCLE GROUP



**CLICCA E GUARDA
L'INTERVENTO**



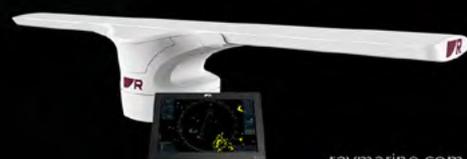
“Con DFDS abbiamo recentemente avuto un bilaterale Italia-Egitto a cui hanno contribuito il Ministero dei Trasporti, dello Sviluppo Economico e degli Esteri. Si è trattato di un evento che ha portato a un risultato unico in Europa.” Abatello si è riferito con orgoglio al progetto conosciuto come “International Fast and Secure Trade Lane” e ha continuato affermando: “Si tratta del primo caso in cui la dogana italiana ha fatto un accordo bilaterale con una dogana nordafricana in cui, grazie a un sigillo elettronico e a uno scambio anticipato dei dati, vi è la possibilità di ridurre drasticamente sia i costi, sia i rischi di un allungamento dei *dwell time* nel porto di arrivo.” Secondo Abatello, la potenzialità di questa digitalizzazione può essere estesa anche ad altri contesti: “Si tratta di un accordo aperto a implementazioni in altri contesti geografici dove come Italia potremmo rafforzare il concetto di porta di ingresso per tutto il mondo del centro dell’Europa, e in più si tratta di un modello di integrazione verticale tecnologica che permette di gestire una catena door-to-door totalmente digitalizzata”. “Da una parte c’è una dematerializzazione della documentazione di accompagnamento: per esempio è entrata in vigore la normativa della lettera di vettura elettronica che nel mondo del ro-ro è importantissima”. Per Abatello stiamo attraversando un momento particolarmente significativo e a questo proposito ha aggiunto: “Ci sono delle opportunità sia normative che tecnologiche che vanno nella direzione del monitoraggio in tempo reale delle emissioni. L’accelerazione legata al PNRR c’è stata.”

Raymarine

**VISIBILMENTE
DIFFERENTE**

**NUOVO
PATHFINDER
RADAR IMO A STATO SOLIDO**

Il nuovo rivoluzionario sistema radar Pathfinder si basa sulle pluripremiata tecnologia a stato solido di Raymarine per garantire una eccezionale chiarezza di visione unita a un'interfaccia utente intuitiva. Pathfinder è facile da installare, permette di tagliare drasticamente i costi di manutenzione ed è costruito per durare nel tempo.



raymarine.com



ELIGROUP[®]
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



info@eligroup.net



Porto di Napoli



+39 0815634591



“UN RO-RO ELETTRICO COME PONTE VIRTUALE E LA RIVOLUZIONE DEL BIOGNL”

ANGELO DESSOLE
SNAM



**CLICCA E GUARDA
L'INTERVENTO**



“Nel terminale Gnl di Panigaglia (La Spezia), l'unico terminale onshore in Italia, abbiamo sviluppato un progetto denominato *Truck Loading*. Questo progetto permette di caricare il GNL su autobotti che servono tre tipi di clienti: stazioni di servizio, le utenze *off grid* e il settore del bunkeraggio navale”.

È stata questa la premessa di Dessole per raccontare con precisione cosa prevede il progetto di traghettamento di Snam a Spezia: “Abbiamo costruito quattro baie di carico per consentire il caricamento in simultanea di quattro autocisterne di GNL e di BioGNL: erogando così 200mila tonnellate di prodotto. Abbiamo realizzato una colonnina di ricarica presso un pontile secondario.”

Dessole ha utilizzato questo incipit per arrivare all'informazione principale che vuole consegnare al pubblico: “Abbiamo costruito un ro-ro elettrico come ponte virtuale per collegare da una sponda all'altra il golfo al fine di non gravare sulla viabilità cittadina.”

L'idea del traghettamento elettrico nasce nel 2019: “Abbiamo analizzato tre tipi di alimentazione: il GNL tradizionale, il gasolio, e l'elettrico. Volevamo che il progetto fosse *future proof*, ossia che durasse almeno 25 anni”, per questo ha vinto l'elettrico.

Dessole ha terminato confermando che la rivoluzione è che il Terminal di Panigaglia sarà uno dei pochi terminali che potrà erogare anche BioGNL.

**We're with you
for the journey**



Complete Flow Solutions for Maritime Transport

At DESMI, we provide high-efficiency flow solutions designed to keep global trade moving. Collaborating closely with shipowners, operators, and shipyards, we provide reliable pumps, ballast water management systems, and supporting technologies - ensuring high performance and low total cost of ownership.

Wherever shipping goes, we **Make Life Flow**.

DESMI
Make life flow

www.desmi.com



“LE BATTERIE, IL FUTURO GREEN NEL SETTORE NAVALE SECONDO POWER 4 FUTURE”

FABIO PATTI
POWER 4 FUTURE



**CLICCA E GUARDA
L'INTERVENTO**



“Siamo il primo produttore italiano che realizza sistemi batteria agli ioni di litio con tecnologie altamente performanti e prodotti verticalizzati per applicazioni marine. Abbiamo realizzato uno stabilimento produttivo dove stiamo costruendo sistemi di energy storage completi: acquistiamo materie prime sottoposte a una profonda trasformazione dei prodotti.” così Patti annuncia l’attività della controllata di Fincantieri, raccontando del loro prodotto 100% Made in Italy.

“Uno dei fattori importanti per le batterie è la gestione dell’energia, conosciuto come Battery Managements System (BMS), il processo che stabilisce il livello di sicurezza controllando costantemente il funzionamento di tutta l’elettronica bordo, per garantire che questi sistemi batteria siano sicuri”.

“L’altro tema legato alla sicurezza riguarda la cyber security” così Patti introduce il secondo tema riguardante il suo intervento. Il vertice di Power4 Future spiega: “Stiamo investendo tantissimo in questo tema”. Per Patti si tratta di “dominare la tecnologia ed è estremamente importante”.

“Per Fincantieri le batterie sono un fattore strategico e abilitante per il processo di decarbonizzazione” conclude, sottolineando che il BMS è una tecnologia derivante dalle applicazioni militari ora implementata al settore navale.

**SOLUTIONS
&
GREEN TECHNOLOGIES**

FINCANTIERI

evolving integration

RETROFIT

BATTERY ENERGY STORAGE SYSTEMS (BESS)
BATTERY MANAGEMENT SYSTEM (BMS)

ELECTRIC DISTRIBUTION NETWORK
ELECTRICAL SUBSTATIONS

SUPPLY OF HYBRID AND FULL
ELECTRIC PROPULSION AND
AUTOMATION SYSTEM

COLD IRONING
&
CHARGING POINTS

www.fincantierisi.it
www.linkedin.com/company/fincantierisi

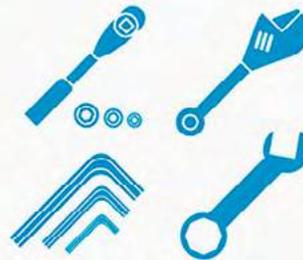
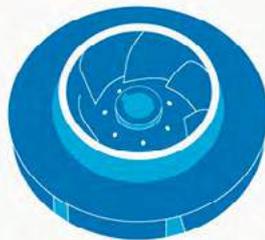
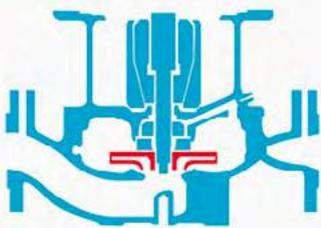
**DEVELOPMENT OF SYSTEMS, TECHNOLOGIES, AND SOLUTIONS
AIMED AT ENSURING ENVIRONMENTAL RESPECT**

FGS FLUID
GLOBAL
SOLUTIONS

PUMPS AND SPARE PARTS

PUMPS AND SPARE PARTS ELECTRIC MOTORS SERVICE ON BOARD

ASSISTANCE AND MAINTENANCE TO SHIPS
TOUCHING ITALIAN PORTS 



Via XXV Aprile, C3, 19021 Arcola SP - Italy

sales@fluidglobalsolutions.com

www.fluidglobalsolutions.com

+39 0187 195 3245



“L’IBRIDO A BORDO DELLE NAVI; IL MERCATO CI CHIEDE MOLTEPLICI SOLUZIONI”

ROBERTO DELOGU
KONGSBERG MARITIME



**CLICCA E GUARDA
L’INTERVENTO**



“Il mercato ci chiede molteplici soluzioni: l’ibrido deve essere customizzato in base all’utilizzo della nave, vi è la necessità di sfruttare al meglio l’energia prodotta a bordo.

È possibile farlo attraverso investimenti hard, ossia ottimizzando il progetto della nave, nello specifico il progetto propulsivo e la generazione dell’energia, utilizzando i motori nel loro range ottimale”.

“Siamo un’azienda scandinava che ha iniziato prima rispetto all’Italia a sviluppare questo tipo di soluzioni: siamo arrivati così alla produzione di puro elettrico”.

Delogu continua affermando che l’azienda si è orientata anche su investimenti più soft “sia sul piano tecnologico che digitale: sistemi per l’ottimizzazione della rotta.

È necessario trattandosi di navi che utilizzano batterie per cui devono utilizzare al meglio ogni wat.”

Delogu conclude sottolineando come questi nuovi progetti abbiano suscitato un forte interesse anche dentro la stessa Kongsberg Maritime che ha portato alla creazione di una divisione dedicata alla digitalizzazione e al training.



TRUST OUR EXPERIENCE



www.aeigrafica.it

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

Da più di cent'anni il nome Ferrando & Massone è sinonimo di professionalità e affidabilità nel campo dell'intermediazione marittima.

Armatori e operatori marittimi che privilegiano l'approfondimento del servizio si rivolgono a Ferrando & Massone in via preferenziale e, in alcuni casi in via esclusiva. La specializzazione nel campo delle navi traghetti, roro, passeggeri e ropax definisce il settore in cui la società prevalentemente opera, ma l'interesse è rivolto all'intero mercato comprese le nuove costruzioni e ad altri servizi connessi quali ad esempio consulenze tecniche, ricerche di mercato e valutazioni navi.



FERRANDO & MASSONE

s h i p b r o k e r s

ESTABLISHED IN GENOA 1919

Via alla Porta degli Archi 3/18 - tel. +39 010.586170 - info@ferrandoemassone.com
www.ferrandoemassone.com



“UN PIENO SUCCESSO IL RINNOVAMENTO DELLA FLOTTA AVVIATO DA LIBERTY LINES”

GIOVANNI LUCA MORRA
CANTIERE NAVALE LIBERTY LINES



**CLICCA E GUARDA
L'INTERVENTO**



“Stiamo portando avanti un programma massivo di rinnovo flotta: si tratta di nove navi a propulsione ibrida, nell’ambito di un progetto internazionale.

Abbiamo attualmente sei navi operanti. Il programma verrà completato nel primo trimestre nel 2026.

Siamo soddisfatti.

Questo progetto ha avuto un pieno successo: il nostro obiettivo era avere un rinnovo massiccio della flotta teso a sviluppare tecnologie green considerando i porti e gli ecosistemi dedicati nei quali lavoriamo”.

“Il nostro obiettivo era quello di poter operare emissioni zero, 100% elettrico, nelle manovre di ormeggio e disormeggio nei porti: lo riusciamo a fare con un pacco batterie da 346 kW, ricaricabili durante il trasferimento” afferma Morra.

“Si tratta di un progetto nato nel 2022 e le tecnologie si stanno trasformando velocemente” dichiara Morra in conclusione al suo intervento.



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

FULL SHIP MANAGEMENT

RIGOROUS STANDARDS FOR MANAGING
RORO & DRY CARGO SHIPS

COMPETITIVE FULL MANAGEMENT
OF OIL & 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 CONTROL
FOR NEW BUILDINGS
AND MAJOR REFITTINGS

WE GOT YOUR BACK SINCE THE VERY BEGINNING
OF EVERY CONSTRUCTION OR MAJOR CONVERSION PROJECTS

WE KNOW WHAT YOU NEED

Sea culture is the Key!

CALATA BOCCARDO, SNC, 16128 GENOVA (ITALY)

+39 010 859 5700 | INFO@KSHIPS.IT





“GLI OPERATORI DELLO SHIPPING DEVONO ESSERE PRONTI A RICONOSCERE I RISCHI ASSICURATIVI”

STEFANO LAGANÀ
CR INTERNATIONAL



**CLICCA E GUARDA
L'INTERVENTO**



“Il quadro geopolitico è molto instabile, e le sfide tecnologiche vanno incontro ai target sfidanti delle comunità comunitarie e non solo. In questo contesto è necessario avere un approccio scientifico per i rischi emergenti in funzione delle nuove tecnologie e dei nuovi scenari.”

Laganà spiega: “È chiaro che nei momenti di transizione c'è il rischio che gli operatori possano essere influenzati da *bias* cognitivi, e che questo porti poi a sottostimare i rischi derivanti dall'utilizzo delle nuove tecnologie.”

Nonostante si fosse creato scetticismo, quando si iniziò a parlare di utilizzo di batterie agli ioni di litio per i ro-ro e ro-pax, Laganà assicura che oggi dopo anni di studi, la situazione è diversa: “Il trasporto dei veicoli elettrici è ritenuto simile a quelli con alimentazione tradizionale, salvo che per alcune specificità che però tutti gli operatori di settore, oggi considerano come gestibili da un punto di vista della gestione del rischio”.

“Quello che noi vediamo come operatori sui mercati assicurativi è che in prospettiva, in questa crescente situazione di complessità geopolitica e tecnologica, si farà sempre più ricorso al *risk transfer* in favore dei mercati assicurativi: soprattutto per i rischi relativi alla *trade disruption*, ossia i rischi legati alla catena di approvvigionamento”.

Secondo Laganà, “per arrivare ad avere un equilibrio tra domanda e offerta e avere dunque un'offerta bilanciata, sarà necessario da parte degli operatori dello shipping dotarsi di strumenti di gestione del rischio per valutare le minacce potenziali e concrete, e strumenti di gestione della quotidianità operativa per trovare soluzioni utili a mitigare gli effetti che queste minacce possono porre. Ciò può portare a questo vantaggio: le aziende dello shipping che si dotano di strutture di gestione del rischio risultano essere più attrattive verso investitori terzi.”

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

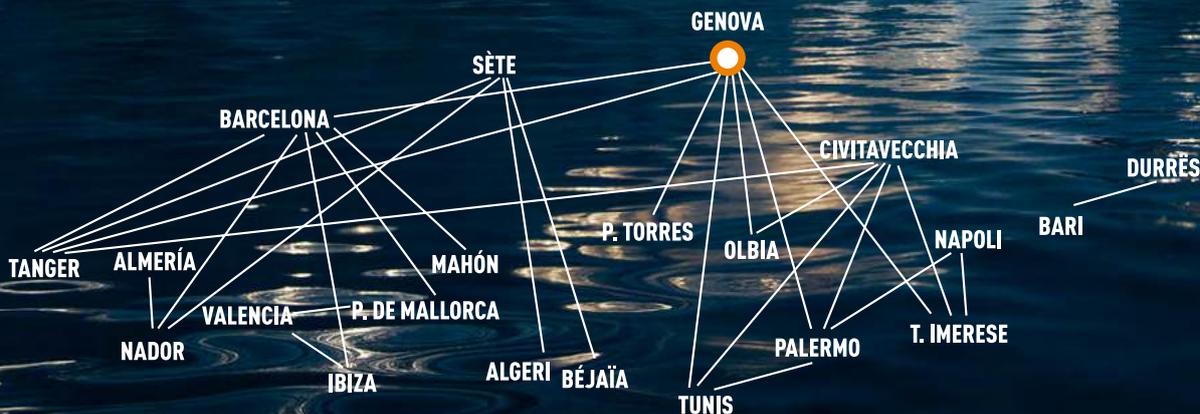


SFRUTTA
LA COMPLETEZZA
DEL GRUPPO
EDITORIALE
ALOCIN MEDIA
CON UNA
CAMPAGNA
PUBBLICITARIA
DIVERSIFICATA
SU TUTTE E QUATTRO
LE TESTATE
GIORNALISTICHE





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





“PROPONIAMO UN SISTEMA FLESSIBILE E PRONTO AD AFFRONTARE LE TECNOLOGIE A BORDO CHE VERRANNO”

ANDREA PICCIONE
VOLVO PENTA



**CLICCA E GUARDA
L'INTERVENTO**



“Abbiamo investito più di 50 milioni di euro nel tema dell’efficienza propulsiva. Per noi è un valore che ci consente di attraversare tutte le incertezze di questa epoca. Non sappiamo quale combustibile sarà il protagonista in futuro, ci siamo così allontanati da questo dibattito proponendo un sistema flessibile e pronto ad affrontare le tecnologie a bordo che verranno”.

“Il sistema si basa sull’esperienza della piattaforma IPS, è un’evoluzione pensata per applicazioni di marina commerciale e trasporto passeggeri. Si tratta di una piattaforma che consente di utilizzare un numero di motori uguale a quello del carico. È un sistema innovativo e abbiamo pensato che la soluzione migliore per dimostrare l’effettiva validità del sistema fosse acquistare un traghetto che abbiamo rimotorizzato.”

Piccione spiega che il *refit* è stato raggiunto con un sistema propulsivo moderno che ha portato risultati immediati dal punto di vista dei costi operativi, del consumo di gasolio e emissione di Co2, ma anche per la ISG.

Piccione conclude: “Il nostro prodotto colma un gap, quello relativo ai pod azimutali. La soluzione dei pod su grandi navi è una soluzione che può essere applicata, mancava una soluzione di transito tra I 24 e I 60 metri che ora c’è”.

MARINE
FUEL SPECIALTIES

*Enhancing your fleet
performance*

Discover Octamar™

Solutions for your maritime decarbonization journey




Your experts in navigating the changing world of marine fuels





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



“IL BIOGNL SARÀ IL NOSTRO FOCUS PER I PROSSIMI ANNI”

GIORGIO BARABINO
SHELL MARINE



**CLICCA E GUARDA
L'INTERVENTO**



“Non possiamo aspettarci che un unico carburante possa risolvere i problemi di emissione e di decarbonizzazione. La decarbonizzazione dello shipping avverrà esclusivamente tramite multiple soluzioni. È inevitabile che la decarbonizzazione avverrà con un costo”.

“La situazione rispetto all’anno scorso è cambiata: a Shell, c’è un focus maggiore sul BioGnl. Il Gnl è ormai considerato un fuel convenzionale, accessibile ovunque, dove noi facciamo forniture su base giornaliera. Il BioGnl sarà il nostro focus per gli anni a venire.”

“L’elettrico è un’energia che si può valutare per il cabotaggio marittimo. Non ci sono ancora oggi tecnologie per pensare all’elettrico come propulsione per le grandi navi, il problema è anche relativo al *cold ironing*, dove in Italia siamo molto indietro” continua così Barabino in merito al fatto che in altri paesi l’elettrificazione da terra sia già ampiamente diffusa.

“Di recente abbiamo firmato un accordo di fornitura di Gnl con Msc per la Msc World America, è un contratto medio-lungo termine e permette la fornitura in due aree differenti: Miami e Bahamas. Avendo globalmente dodici barge con prospettive di espansione, fornire un porto italiano con un barge proveniente da fuori non sarebbe un ostacolo.”

Barabino conclude: “Crescere in Italia è complicato per questioni normative, e per questioni di accessibilità di depositi per il Gnl che attualmente sono pochi.”

SAVE THE DATE!

**SPORT
BUSINESS MEETING
FORUM**
GLI APPUNTAMENTI
DA SETTEMBRE A
DICEMBRE 2025

AGO-SETT
30-5

#3 SHIPPING ITALY TENNIS TOURNAMENT

Genova, Valletta Cambiaso



OTTOBRE
24

#2 BREAK BULK ITALY

Mestre, M9 District



NOVEMBRE
21

#2 CONTAINER ITALY

Milano, NH Assago



DICEMBRE
2

#1 SAILING SUPER YACHT FORUM

Genova, Magazzini del Cotone



Per info su come partecipare e/o sponsorizzare:

segreteria@alocinmedia.it - +39 010 9703071 - alocinmedia.it/eventi

AMPLIFIED FIRE DETECTION SYSTEM

The production of electric or hybrid cars is increasing. Consequently there is a growing need for transferring them from the production sites to their individual storage and sales warehouses.

Transport is an increasing issue: units dedicated to vehicle transport (Car Carriers) are used for new cars and RoRo units for the transport of passengers travelling with electric cars.

Frequent and potential fires caused by the malfunction of the car batteries are a risk and therefore they generate a need for greater control and safety of the "load" carried on board.

Immediate intervention in these cases is crucial to avoid damage to cars and people and to the vessel itself.

In an effort to optimize systems, Tefin has developed its software: **Amplified Fire Detection System**. It interfaces with the fire-fighting control units on board, detecting and signaling in advance any increase in temperature in the "car parking areas" or vehicle transportation decks.

The system increases the power of the thermal sensors in the selected decks. This provides real time detection and processing of the temperature variations measured by each sensor.

It is useful and essential for all vessels/ships carrying vehicles, including hybrid or electric cars.

The system limits the potential danger of water pollution linked to any battery explosion.

Immediate intervention is crucial to avoid damage to vehicles, people and to the vessel itself and of course to limit marine pollution resulting from any fire.

MONITORING, SAFETY, PROMPTNESS

HOW TO SECURE GREATER CONTROL AND SAFETY OVER THE TRANSPORTED LOAD?

The system is innovative, functional and simple to use. It provides greater safety to the ships that also transport electric and hybrid vehicles. It is a product developed in-house by Tefin's R&D Division.

WHAT IS IT

The Amplified Fire Detection System is software that by cross-checking the data received from the sensors installed in the "transport areas" can promptly assess the temperatures developed indoors. This is thanks to a higher capacity and a sophisticated monitoring system. It immediately signals any increase in temperature well in advance of power centers on board.

The Fire Detection System increases the effectiveness of the thermal sensors in the selected areas and allows the detection and processing in real time of the temperature changes monitored by the sensors.

HOW IT WORKS

The software, by crossing-checking the data from the sensors installed within the predefined areas, is able to:

- Monitor temperatures with accuracy
- Identify and promptly evaluate any irregular and abrupt localized temperature increases

In fact, any "suspicious" signals can be the warning / indication of a fire, even with a temperature below the alarm threshold set by default on the sensor from the fire control unit.



CONTINUOUS MONITORING OF THE TEMPERATURE (INSIDE THE GARAGE)

The software interfaces with the fire detection control units on board



INTERACTIVE AND INTUITIVE MONITORING GRAPHICS

To promptly show the operator the areas affected by temperature deviations



IMMEDIATE SAFETY INTERVENTION

Early detection of fire warnings will facilitate and speed up all checks and possible safety measures necessary for emergency personnel, before the standard alarm signal is triggered.



REDUCTION OF RISKS IN NAVIGATION

For the safety and protection of passengers, crew and vehicles transported



SAFEGUARDING OF SEA-WATERS AND THE ENVIRONMENT

The system is innovative and eco-friendly facilitating navigation and transport by sea

RISKS IN CAR TRANSPORT

Transport is an increasing issue. Currently units dedicated to the transport of vehicles are:

- **Car Carriers:** used for new vehicles
- **Ro-Ro units:** used for the transport of passengers travelling with cars (including electric ones)

The risk of frequent and potential fires caused by the malfunction of the batteries there present, especially on electric and hybrid vehicles, is high.

The need for greater control and safety of the load carried on board is evident.

INTUITIVE AND INTERACTIVE INTERFACE

The interactive monitoring graphics will show the operator the area affected by temperature deviations and this will facilitate and speed up all checks and possible safety measures necessary by the emergency personnel, before the standard alarm signal is triggered.

The graphics available on site will indicate to the operator the affected areas where to intervene.

The intuitive interface facilitates checks and promptness of intervention, facilitating emergency operations.

IN CASE OF SMOKE

The graphics will be an added value in all emergency situations and particularly in the event of an area filled with smoke.

In fact, the system, thanks to temperature monitoring and graphic representation, will be able to promptly locate the origin of the fire and the areas involved.



“RESISTE L’INCERTEZZA NELL’APPLICAZIONE DI NORME INTERNAZIONALI”

ANDREA COGLIOLO
RINA



**CLICCA E GUARDA
L’INTERVENTO**



Cogliolo racconta che da aprile 2025, l’Imo ha fatto scelte strategiche diverse rispetto a quelle a cui ci aveva abituato: “Ha introdotto il concetto di valutazione dei combustibili tramite un accesso *life cycle*, cioè dalla produzione *well to wake*.

Tenendo conto sia della parte di energia necessaria per produrre, trasportare e rendere disponibile il combustibile, fino ad arrivare a bruciare e utilizzare il combustibile a bordo che era la seconda parte che una volta era normata.

Il secondo grande cambiamento riguarda il vecchio concetto di compliance che è stato sostituito da nuove norme. Quest’ultime ora si basano su un concetto *market based*: devo pagare se non performo in maniera adeguata”.

Il nuovo rapporto di strategia dell’Imo, spiega Cogliolo, è legato a due misure: “Da una parte c’è il tempo, per capire come ci si deve adattare per essere pronti dal 2028 quando entreranno in vigore queste misure fino ad arrivare al 2050 net zero; dall’altra parte, la quantità di Co2 equivalente, ossia la Co2 completa dei gas che hanno un *global warming potential* analogo, o maggiore di quello della Co2, in particolare il metano e l’N2O.”



DA 25 ANNI GARANTIAMO IL COMFORT A BORDO



**ON BOARD
service**

RELAX CRUISE



SIRENETTA



RELAX GTV



RELAX POLE POSITION



RELAX TURISMO



RELAX VIAGGIO



ARCO



Da 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 poliuretanic 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





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





“LE NOSTRE NAVI A BIOMETANOLO USCIRANNO NEL 2028, ASPETTIAMO CHE IL SISTEMA SI ADEGUI”

ANDREA D'AMBRA
RINA



**CLICCA E GUARDA
L'INTERVENTO**



“È evidente come i biocombustibili, già del 2030 non saranno più sufficienti per essere in compliance. Per le navi in esercizio, questi tipi di combustibili (bioGnl, metanolo, ammoniaca) sono l'unica soluzione per navi di lungo raggio. Per le nuove costruzioni, ci stiamo muovendo su due fronti: in primo luogo, valutare combustibili alternativi, per le navi da carico abbiamo identificato l'ammoniaca come possibilità, per le navi passeggeri il metanolo. In secondo luogo, ridurre i consumi di queste navi per renderle più efficienti.”

“Abbiamo dotato le nuove car carrier attualmente in produzione di tanti contenuti tecnologici, molti dei quali già testati sulle ro-ro che sono in esercizio del 2020. Tra le dotazioni: batterie, pannelli solari, *air lubrication*, ecc.. Nello specifico, i pannelli solari sono di più, coprono un'area di 2500 mq, producendo fino a 530kwat di picco. Sulle prossime nuove navi esploreremo il *gate rudder*, che insieme alle altre tecnologie ci porterà a conseguire il nostro obiettivo: ridurre almeno del 50% le emissioni per unità di carico trasportato. Obiettivo già raggiunto con le navi eco nel 2020.

“Queste tecnologie verranno trasferite sulle navi ro-pax. Queste navi saranno alimentate a metanolo, oltre che a gasolio. Il motore uscirà dalla fabbrica avendo effettuato le prove a banco a metanolo. Stiamo puntando al biometanolo, per cui quando sarà pronto avremo già le navi per utilizzarlo”.

BIOBUNKER MED

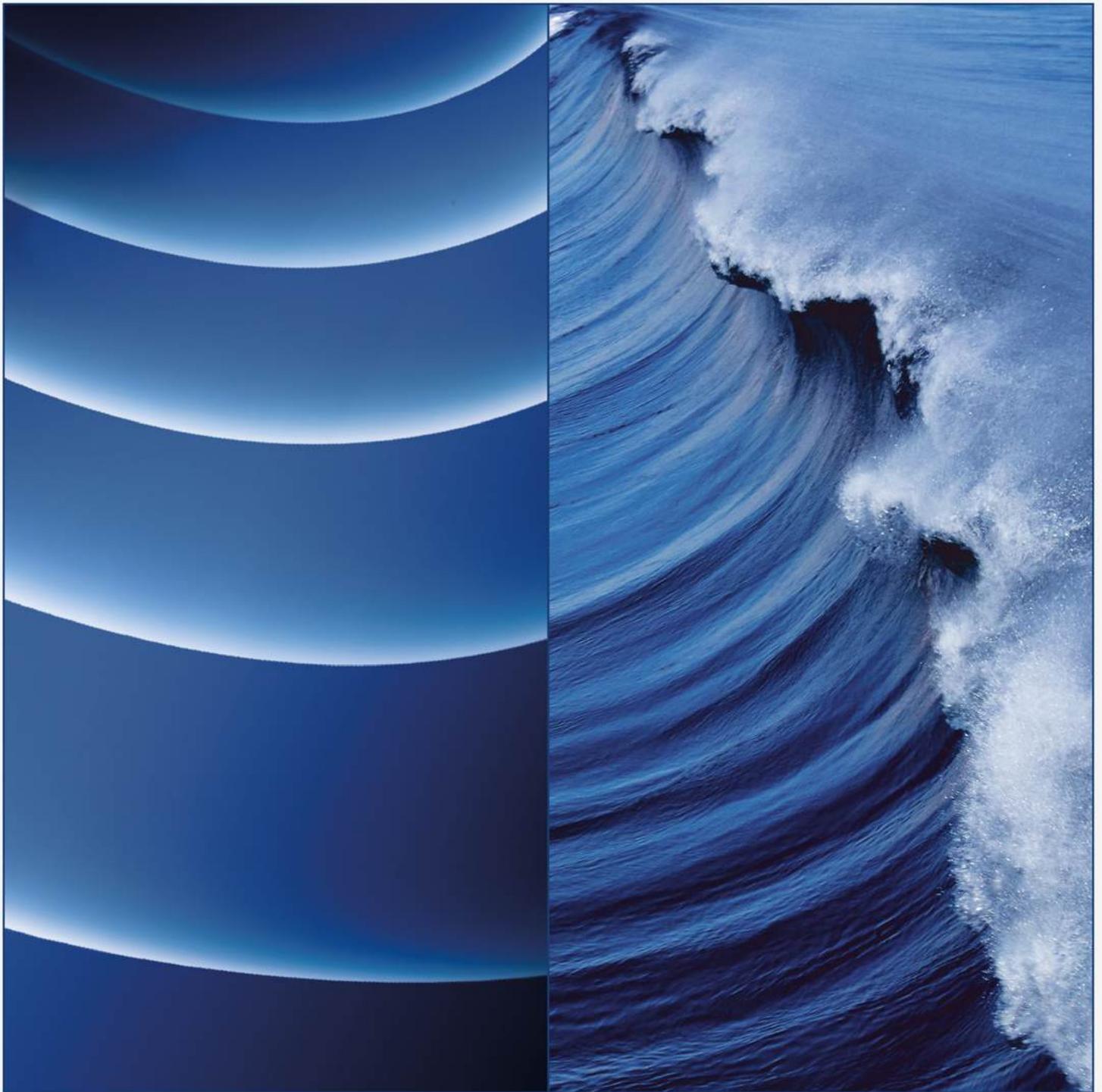
IL FUTURO SOSTENIBILE NEL MEDITERRANEO

All'esperienza nel settore dei bunkeraggi e a quella nei biocarburanti, uniamo la capacità di guidare gli armatori nella transizione energetica. Offriamo soluzioni sostenibili con miscele di B20, B24, B30 HVO, BIOLNG, principalmente nel Mediterraneo.



www.biobunker.it

info@biobunker.it



#FutureOnBoard

FUTURE

ON BOARD

Insieme siamo in viaggio verso la nave verde, digitale, automatizzata. Una nave che alla potenza della nostra forza lavoro integra tecnologia, big data e intelligenza artificiale. Come leader mondiale della cantieristica navale ad alta tecnologia ci impegniamo a creare il futuro dell'industria grazie a innovazione tecnologica, sostenibilità ambientale e sviluppo del Made in Italy.

Per portare a bordo il futuro.

FINCANTIERI
FUTURE ON BOARD



“GIÀ VENDUTI MOTORI DUAL FUEL A GAS, A METANOLO E UNO AD AMMONIACA”

GIULIO PACINI
WARTSILA



CLICCA E GUARDA
L'INTERVENTO



“Abbiamo iniziato a sviluppare il gas dagli anni '90 dalle metaniere sino ai giorni nostri: è stato molto utilizzato per le navi da crociera e nuove costruzioni per il settore dei traghetti.

Nel corso degli anni lo abbiamo reso disponibile per ogni taglia di motore anche introducendo la versione a gas a doppia alimentazione.”

Pacini ha spiegato che gli sviluppi tecnologici hanno riguardato anche altri combustibili: “C'è stato uno sviluppo anche per i derivati dell'idrogeno come il metanolo. Come per il gas, il nostro obiettivo è quello di rendere disponibile entro il 2030 per tutte le taglie di motori anche la versione a metanolo, sia per le nuove costruzioni sia per il mercato del *refit*.”

Pacini conclude: “Per i motori a gas abbiamo costruito più di 2.200 motori dagli anni '90 ad oggi.

A metanolo, più di 250 motori tra venduti e in consegna, e infine il primo progetto ad ammoniaca.

Tutti questi sviluppi sono dati dagli obiettivi che sono arrivati da analisi di mercato.”





25 anni

tra le isole della

Sardegna



www.delcomar.it
800.195.344



"I BIOCARBURANTI SONO GIÀ LA SOLUZIONE PER LA DECARBONIZZAZIONE"

LORENZO BUFFONI
ALPHA TRADING



**CLICCA E GUARDA
L'INTERVENTO**



"Ad Alpha Trading ci occupiamo di nuovi carburanti, miscele con una componente fossile e una bio. L'aspetto positivo di questi biocarburanti è che si tratta di soluzioni immediatamente attuabili. Le navi stesse possono già utilizzare questi carburanti senza sottoporsi a grandi cambiamenti. Nello stesso modo, anche la logistica a terra è già pronta". Per Buffoni i biofuel sono pronti da utilizzare e rappresentano una soluzione già concreta per la decarbonizzazione; nonostante il fatto che siano più costosi offrono la possibilità per una strada più green.

Buffoni: "Il primo vantaggio dall'utilizzo dei biofuel è ambientale. L'utilizzo dei biocarburanti che hanno una percentuale di biodiesel fino al 30%, abbassano notevolmente le emissioni di Co2."

"L'utilizzo dei biofuel permette altresì agli armatori di sfruttare al meglio le nuove regolamentazioni: IMO CII, FuelEU Maritime e l'ETS Marittimo."

"Oltre al Biodiesel, è importante menzionare la sua alternativa: l'HVO. Deriva da un processo di idrogenazione degli oli vegetali. Il prodotto ha un alto potere calorifico, così come una stabilità chimica elevata. L'HVO è compatibile al 100% con i motori esistenti" conclude Buffoni, il target per l'utilizzo di questi prodotti è identificato nei traghetti.



Sales and Service
motori navali e gruppi elettrogeni ausiliari

www.bomamotori.com



HIGH
POWER
GENERATION





GRIMALDI GROUP

IL **FUTURO**
è **CO₂** *Oggi*



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

www.grimaldi.napoli.it



“TRA CONVENZIONI MANCANTI E CARBURANTI RINNOVABILI L'INCERTEZZA ALIMENTA UN BUCO NELLA GIURISDIZIONE”

FABRIZIO PESCAGLIA
LOCKTON P.L. FERRARI



**CLICCA E GUARDA
L'INTERVENTO**



“I nuovi carburanti sono considerati *non persistent oil*, per cui le convenzioni in vigore non sono applicabili. I nuovi bunker non essendo categorizzati come *oil persistent*, non possono avvalersi di quelle convenzioni.

I prodotti alternativi come l'ammoniaca e il Gnl ricadono in una convenzione del 1996, modificata nel 2010.

Questi tipi di prodotti sono entrati in questa convenzione per il trasporto come carico. Il problema è che quest'accordo non è ancora stato ratificato da un numero sufficiente di stati.”

Pescaglia afferma che la mancata aderenza da parte di tutti gli stati alla convenzione del 1996, è un problema specialmente per i bunker, Pescaglia: “Si sta cercando di portare avanti una convenzione relativa ai nuovi bunker, ma ci vorrà qualche anno”.

Tutto questo si traduce in un rischio di incertezza, Pescaglia conclude: “Siamo in una situazione dove ci sono già navi che utilizzano carburanti alternativi e il regime di responsabilità non è ancora stato chiarito.”



**Malta
Shipbrokers
International Ltd**



Malta Shipbrokers is a dynamic Company specialised in New Building, Sale and Purchase and Chartering services for Ferries, Fast Ferries, Ro/Ro, Ro/Pax , and Car Carriers.

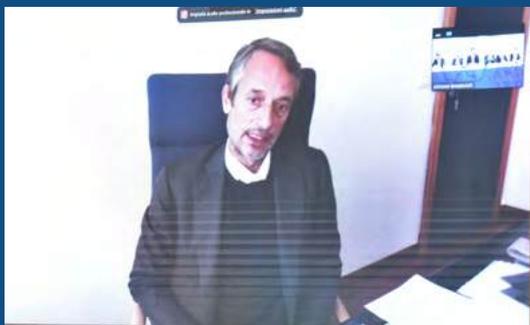
In addition to S&P and T/C services in the specialised market, we can also provide guidance and assistance in various aspects of shipbroking including dry cargo sector, ship valuations, market analysis, maritime law and vessel's inspections.

www.maltabrokers.com



“STUDIAMO L’UTILIZZO DEL COMBUSTIBILE A IDROGENO NELLO STRETTO DI MESSINA”

LORENZO MATACENA
CARONTE&TOURIST



**CLICCA E GUARDA
L’INTERVENTO**



“Caronte&Tourist continua a fare rifornimento di carburante alternativo ai suoi traghetti in Sicilia con delle autocisterne che arrivano da Ravenna. Il tema del combustibile alternativo riguarda più i porti che gli armatori: il punto è che, lato armatori, c’è molto sviluppo nel mondo del Gnl, ma dal punto di vista pratico, ossia lato infrastrutturale, si nota che si tratta di un carburante che costa molto da trasportare per kilometro. La possibilità di approvvigionarsi in modo conveniente è legata all’infrastruttura presente.”
“Abbiamo continuato a investire in Gnl e Biognl per quanto riguarda le isole minori; per lo Stretto di Messina abbiamo due navi che navigano a Gnl con la possibilità di spegnere i motori in porto essendo dotati anche di batterie. Abbiamo cominciato a considerare il combustibile a idrogeno: un’alternativa che possiamo considerare perseguibile vista anche la brevità del tragitto in cui operiamo nello Stretto di Messina.”

“Le normative ci impongono degli investimenti che sono importanti, li consideriamo possibili su alcuni mercati dove i ritorni sono sufficienti, su altri mercati tipo il trasporto pubblico locale, è necessario produrre una riflessione. In modo particolare sulla possibilità di restituire i soldi che oggi vengono pagati con queste nuove normative alle aziende che vogliono investire in innovazione. Lo shipping è l’unico settore che oggi paga l’ETS, ed è il settore che non riceve nessun beneficio: le cifre che lo shipping paga si aggirano intorno al miliardo di euro l’anno.”

PLC MARINE



Our Services

We provide **global technical support** for the **design, installation, maintenance, and repair** of a wide range of systems.

- Marine Automation & Control systems
- PLC, HMI and VFD backup and configuration
- Cables wiring and installation
- Electric Motors services
- HVAC and energy saving control systems
- Electric power production, distribution & protection systems
- Automation, electrical, electronics spare parts distributor & systems integrator



Electronic repairs



Obsolete and new products available



Express Worldwide Shipping



24/7 Customer Support

+39 081 192 88664

www.plc-marine.com

sales@plc-marine.com



“C'È UN PROBLEMA IMMINENTE DI RINNOVO FLOTTE”

ACHILLE ONORATO
MOBY



**CLICCA E GUARDA
L'INTERVENTO**



“Oggi sul corto raggio c'è un problema imminente di rinnovo flotte. Un problema che considero poco sostenibile. Si tratta di navi più costose rispetto a quelle che impieghiamo su rotte di corto raggio con dei costi dei biglietti che sono calmierati. Le sovvenzioni non sono sufficienti per andare a costruire un naviglio che oggi ha 40 o 50 anni” secondo Onorato.

“Per questo siamo andati avanti con dei refitting importanti: abbiamo ri-motorizzato dove abbiamo potuto e cambiato i generatori, però stiamo arrivando a fine corsa: questa è la grande sfida”.

“Nella cronaca si trova la recente dismissione di navi più datate. Si è giunti alla dismissione perché avere delle navi con costi di sosta importanti durante i periodi invernali uniti alla componente Ets rende poi di fatto diseconomico il conto della singola nave”.

“In questo momento stiamo consolidando le linee dove è presente Moby e Tirrenia, stiamo capendo come muoverci in questo settore che corre più veloce dell'infrastruttura. Mi riferisco in particolare alla problematica ETS per cui stiamo subendo un costo importante. Ad oggi metà dell'ETS va alla riduzione del debito pubblico” come sottolinea il vertice di Moby.

BUNKER SUPPLIES SINCE 1971

EMEA specialists with a global network.
Ready to trade Sustainable Fuels under the ISCC EU and ISCC Plus schemes.

**PISANO
BUNKER**

pisanobunker.com



“SERVE CREARE SPAZIO DI MERCATO PER LO SVILUPPO DI COMBUSTIBILI ALTERNATIVI”

MATTEO CATANI
GNV



**CLICCA E GUARDA
L'INTERVENTO**



“È giusto costruire insieme agli stakeholder le prospettive. Tra i carburanti disponibili per traghetti di lungo raggio esiste il GNL come opzione più pulita e a minore impatto. In prospettiva futura: la progressione dovrebbe transitare dai carburanti fossili al Gnl fossile a Gnl bio e poi ai carburanti sintetici. Questa prospettiva è di lungo termine ma gli stakeholder e le istituzioni la devono gestire, perché sia presente in futuro.”

Catani afferma: “Bisogna preoccuparsi già oggi per riuscire a rendere disponibile tra 8,10, 15 anni i *fuel* sintetici che possono essere utilizzati sugli asset che hanno una vita utile di 25-30 anni. Attraverso una prospettiva di lungo termine, noi già oggi portiamo sul mercato la soluzione ma devono essere disponibili anche le infrastrutture. Dobbiamo impegnarci a creare armonizzazione tra le varie normative che impongono un maggior costo, mi riferisco all’ETS. Dobbiamo gestire la filiera che porta alla produzione e alla disponibilità, individuando gli incentivi: le istituzioni devono porsi il problema su come incentivare la produzione”.

Catani conclude: “È chiaro che il costo sarà più alto. È la prima volta nella storia che passiamo da una fonte energetica di un certo tipo a una che è logisticamente più complicata e costa di più.”

1921  **Ignazio Messina & C.**

 **IMT**
INTERMODAL MARINE TERMINAL

**HIGHLY SPECIALIZED
PROJECT CARGO | CONTAINERS | RO-RO
TRANSPORT SERVICES**



WWW.MESSINALINE.IT
WWW.IMTERMINAL.IT



“VALUTARE UN RALLENTAMENTO DELLE DECISIONI PER CONFRONTARSI CON GLI IMPRENDITORI”

ELISEO CUCCARO
ALILAURO



**CLICCA E GUARDA
L'INTERVENTO**



“L'Italia è tra le prime nazioni al mondo dove i livelli di sicurezza sono eccellenti, le regole da rispettare stringenti e non dobbiamo perdere questa peculiarità. Siamo però indietro nell'adeguamento delle infrastrutture: è aumentato numericamente il naviglio e le sue dimensioni, insieme ai passeggeri. C'è una tendenza in crescita e le infrastrutture non sono adeguate.

“Per primi, due anni fa qui al Business Meeting 'Traghetti e Ro-Ro' abbiamo archiviato l'elettrico. Avevamo tante perplessità che interessavano gli enti pubblici e le autorità portuali e la loro capacità di realizzare l'elettrificazione delle banchine. Gli armatori che ora portano avanti tanti investimenti mi generano un timore: spero che nei porti saremo in grado di rifornire unità che utilizzeranno carburanti diversi.”

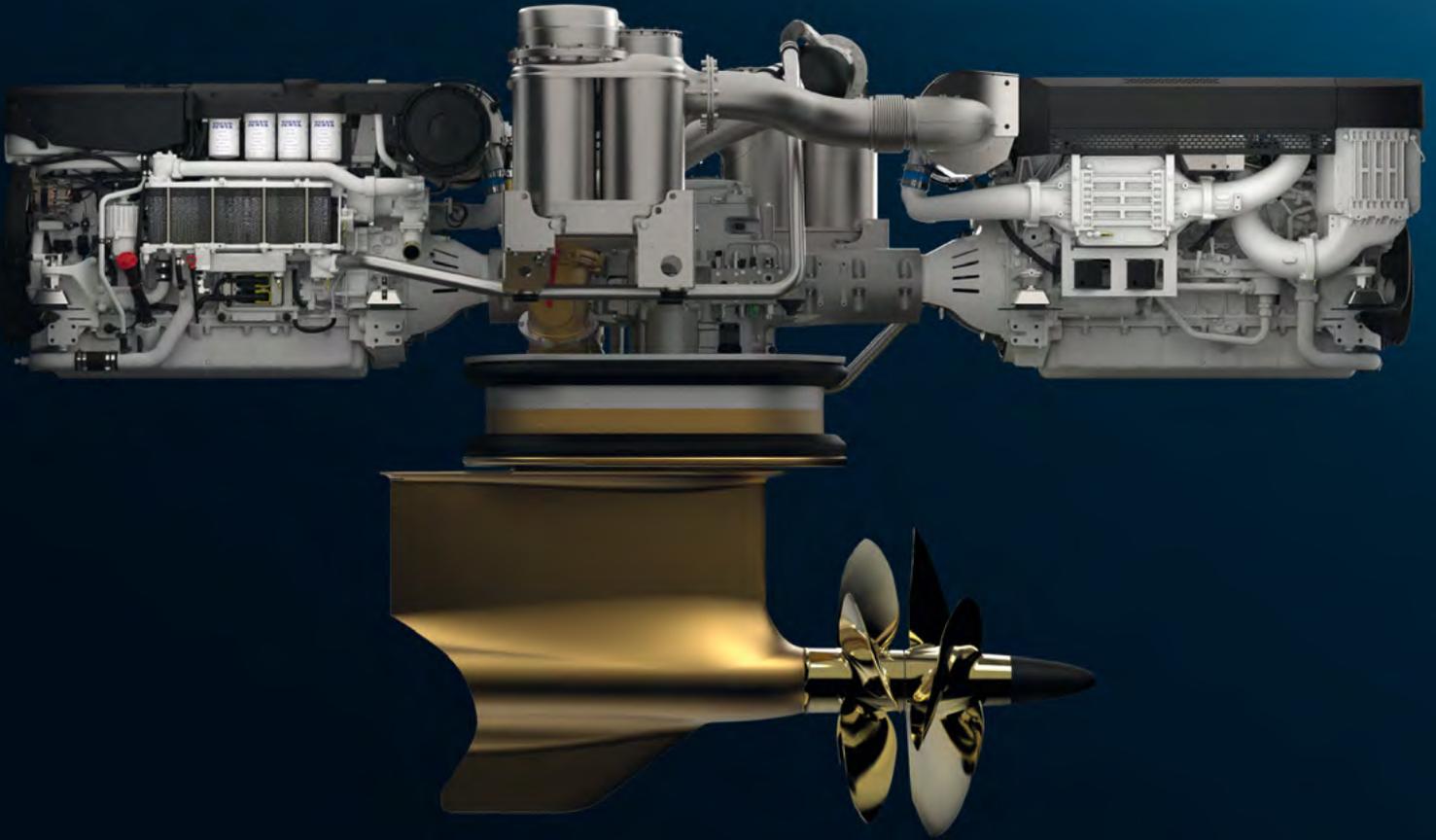
“La grande incertezza nasce dal sistema regolatorio: oggi il vero vulnus è su chi ha l'onere di dettare le regole; oggi chi se ne occupa non sembra avere le idee chiare, il che ricade sugli imprenditori che entrano in confusione e non sanno come indirizzare gli investimenti. È bene valutare un rallentamento delle decisioni già prese per confrontarsi con gli imprenditori che operano nel settore e fare la scelta più giusta possibile.”

“Oltre alle infrastrutture materiali, ho preoccupazione per un altro aspetto: noto una carenza nel capitale umano: mi sembra che manchino le personalità adatte a trattare questi sistemi. Nelle autorità portuali manca il personale adatto.”

Cuccaro conclude: “È necessario sollecitare i legislatori per cambiare il modello di governance anche delle autorità portuali: serve pensare a un sistema diverso, misto tra pubblico e privato, dove le società private possano dare un grande impulso sia in termini di finanziamenti che di competenze nel decidere cosa è giusto fare e in quale direzione investire.”



V O L V O P E N T A



FROM POWER TO SUPERPOWER

ALL-NEW

IPS Professional Platform



www.volvopenta.com



“NEL GOLFO DI NAPOLI LE NORME INCENTIVANO CHI INVESTE AL RIBASSO”

MAURIZIO APONTE
NAVIGAZIONE LIBERA DEL GOLFO



**CLICCA E GUARDA
L'INTERVENTO**



“Oggi nel Golfo di Napoli durante il periodo estivo ci sono 100 corse al giorno di vari armatori: sono rappresentante all’85% dal libero mercato, mentre il 10/15% è sotto convenzione regionale. Di recente, è stata promossa la volontà di aumentare le corse convenzionate, quindi a scapito dei privati, in porti che sono ormai saturi.”

Per Aponte la saturazione dei porti dipende da questi fattori: “La crescita vera nel corto raggio del nuovo naviglio è stata realizzata da armatori più piccoli. Nell’ultimo periodo questo fenomeno si è andato intensificando e sono in grado di reggere il confronto con armatori più grandi, grazie a normative nazionali che le agevolavano.” Aponte conclude: “Vorrei che ci fosse a livello nazionale una revisione e una armonizzazione di tutti i servizi passeggeri che fanno solo questo servizio. Un esempio: su un mezzo HSC, il passeggero deve essere seduto. Su una barca di vetroresina non c’è questo obbligo, il passeggero può restare in piedi: sono autorizzati dal decreto sicurezza 435 del 1991. È necessario affrontare questo tema di sicurezza. La norma attuale incentiva l’armatore che investe al ribasso”.





“LA FLOTTA C’È MA I PORTI ITALIANI NON SONO PRONTI E LE NORMATIVE INCERTE”

PIERRE MATTEI
CORSICA FERRIES



**CLICCA E GUARDA
L'INTERVENTO**



“Ogni giorno per me è importante capire se c’è un nuovo mercato, se ci sono mercati con prezzi sufficienti, mi domando quanto pagheremo il combustibile per produrre una marginalità che ci possa consentire di far fronte alle nuove normative.

Come Corsica Ferries operiamo in porti dove non possiamo sapere o decidere quali carburanti saranno disponibili.”

“Sul *cold ironing*, noi abbiamo investito molto: il 60% della flotta è già pronta, e presto lo sarà al 100%.

Ma i porti non lo sono, soprattutto in Italia. Noi abbiamo così adempiuto al target del 2030 ma la nostra flotta però, stando alla situazione attuale, non potrà attraccare ai porti perché non predisposti. Negli stessi porti probabilmente pagheremo delle penali: queste sono le criticità che affrontiamo”.

Mattei conclude: “La nostra preoccupazione resta trovare nuovi mercati, pronti a pagare il prezzo della transizione ambientale per produrre delle marginalità che ci consentano di fare fronte a queste nuove normative.

Se le normative sono conosciute sappiamo e possiamo organizzarci, ma se le normative continuano a cambiare e sono incerte il nostro lavoro da armatori-imprenditori è reso difficile.”





“SERVE UN ADEGUAMENTO DEI CANTIERI ALLA DOMANDA DI MERCATO”

SALVATORE SAVARESE
ACTV



**CLICCA E GUARDA
L'INTERVENTO**



“Nella laguna di Venezia abbiamo sfide diverse: tra tutte il moto ondoso e il rispetto dell’urbanistica di Venezia. Abbiamo in esercizio quasi 160 unità, delle quali 110 navigano in laguna. Abbiamo una copertura H24, consumiamo molto combustibile: siamo vicini ai 10 milioni di litri l’anno.”

“Queste imbarcazioni ogni 5 anni devono essere rinnovate di classe: per cui ogni anno dobbiamo rinnovare la classe a 30 unità. Nella laguna veneta e nelle immediate vicinanze non c’è sufficiente cantieristica per svolgere queste attività. Sono attività che portano sul mercato 4 milioni di euro, ma abbiamo difficoltà a trovare cantieri che suppliscano a quello che facciamo.”

“La difficoltà che oggi ha la laguna veneta è avere cantieri minori in grado di riparare e costruire. Ciò è dovuto a un trend che va verso il mondo del diporto e degli yacht, in ultimo riscontriamo che c’è mancanza di personale. Il rinnovo della flotta che è iniziato nel 2022 e durerà 10 anni, per un piano di investimenti di 150 milioni, si sta scontrando con una pochezza numerica e qualitativa della cantieristica italiana.”

Savarese conclude: “Non si riesce a trovare qualcuno che in maniera decisa voglia costruire le navi, e mi riferisco a imbarcazioni piccole: si parte dai 20 metri dei vaporetto fino ai traghetti che collegano il centro storico con l’isola del lido. Trovare costruttori navali in Italia è diventato un problema. Il piano si deve completare entro il 2032.”





IL QUOTIDIANO ON-LINE
DEL TRASPORTO MARITTIMO IN ITALIA

SHIPPING ITALY

UNA PUBBLICAZIONE DI
ALOCIN MEDIA SRL
PIAZZA ROBERTO BALDINI 4/66
16149 GENOVA
TEL. +39 010 9703071
P.I./C.F. 02499470991

DIREZIONE & REDAZIONE
NICOLA CAPUZZO
CELL: + 39 334 7889863
REDAZIONE@SHIPPINGITALY.IT
CAPUZZO.NICOLA@GMAIL.COM

PUBBLICITÀ & MARKETING
SALES@ALOCINMEDIA.IT
MARKETING@ALOCINMEDIA.IT
TEL. +39 010 9703071