



STUDIO STRATEGICO A SUPPORTO DELLE ATTIVITÀ DI PROGRAMMAZIONE DEL PIANO DEL MARE

Main Partner

FINCANTIERI

Partner Istituzionali



ossermare
Osservatorio Nazionale sulla Sicurezza del Mare

Partner

ARMATORI



**CONFINDUSTRIA
LA SPEZIA**



GEICO

Junior Partner



SR



SIR INDUSTRIALE

NatPowerMarine



Sostenitori



allaura



Nova Marine Carriers



Ignazio Messina & C.

In collaborazione con



Indice dello Studio

- L'iniziativa «Risorsa Mare»:
 - Missione, obiettivi e metodologia di lavoro della quarta edizione
 - Il Forum Risorsa Mare
 - L'evoluzione dell'agenda istituzionale dedicata alla Risorsa Mare: fotografia ad oggi e prospettive per il futuro
- Il «Libro Blu» Risorsa Mare:
 - Aggiornamento sul valore dell'Economia del Mare per l'Italia (in collaborazione con OsserMare)
 - I verticali di approfondimento della quarta edizione
 - Il presente e il futuro delle rotte marittime internazionali
 - La fotografia e le «tensioni» dell'industria marittima nazionale
 - La dimensione subacquea
 - Il turismo del mare
 - Una nuova governance per i porti
- Principali fonti bibliografiche

Indice dello Studio

- **L'iniziativa «Risorsa Mare»:**
 - **Missione, obiettivi e metodologia di lavoro della quarta edizione**
 - Il Forum Risorsa Mare
 - L'evoluzione dell'agenda istituzionale dedicata alla Risorsa Mare: fotografia ad oggi e prospettive per il futuro
- Il «Libro Blu» Risorsa Mare:
 - Aggiornamento sul valore dell'Economia del Mare per l'Italia (in collaborazione con OsseRMare)
 - I verticali di approfondimento della quarta edizione
 - Il presente e il futuro delle rotte marittime internazionali
 - La fotografia e le «tensioni» dell'industria marittima nazionale
 - La dimensione subacquea
 - Il turismo del mare
 - Una nuova governance per i porti
- Principali fonti bibliografiche

L'iniziativa «Risorsa Mare» è nata nel 2023



*Nasce su impulso del Ministro per la Protezione civile e le Politiche del mare, che ha chiesto a TEHA Group, sulla base delle rilevanti esperienze maturate in ambito di scenari logistico-portuali e strategie di competitività territoriale, di **mettere a sistema** le migliori esperienze pubbliche e private, nazionali e internazionali, in un'unica grande iniziativa – che possa catalizzare condivisione e priorità di azione – per rendere il sistema-Mare sempre più attrattivo e competitivo*

Think-Tank pubblico-privato, affiancato da una capacità organizzativa e di sviluppo dei contenuti, che mette al centro la **competitività e attrattività della filiera del mare allargata** in Italia, aggregando le diverse componenti del **sistema politico e socio-economico nazionale** attorno alle priorità di intervento e di promozione per il settore, consolidando il ruolo di leadership dell'Italia in questo comparto, nel quadro Euro-Mediterraneo

Il Comitato dei Partner della quarta edizione, oltre al Ministro per la Protezione civile e le Politiche del mare



Main Partner

FINCANTIERI

Partner

ASSARMATORI



Partner istituzionali



Junior Partner



NatPowerMarine



Sostenitori dell'iniziativa



Gli obiettivi della quarta edizione dell'iniziativa



- Aggiornare lo Studio (i.e. il Libro Blu «Risorsa Mare») che ha identificato gli **asset strategici portanti della «Risorsa Mare»** (nel Paese e nei suoi territori), monitorando con metodo i progressi rispetto alle prime tre edizioni, anche con riferimento all'azione di programmazione pubblica destinata al settore e all'avanzamento del **Piano del Mare**
- Monitorare **gli ambiti a maggiore potenziale di sviluppo e impatto** nel percorso di crescita del Paese dei prossimi 10-20 anni e realizzare una attività di benchmarking internazionale e di assessment delle iniziative di policy identificate dal Governo e dei progetti più significativi attivati nel Paese (ad esempio le industrie del mare, la portualità commerciale e turistica)
- Continuare ad approfondire il **tema della formazione scolastica e accademica** nonché degli incentivi e remunerazioni necessari a rendere le professioni marittime attrattive e quello dell'**innovazione**, anche a supporto delle grandi transizioni del settore (innanzitutto sostenibile)
- Estendere l'analisi e il dibattito a varie **tematiche comuni ai Paesi del Mediterraneo ed europei**, coinvolgendo «Partner» (Paesi e realtà imprenditoriali) che si affacciano sull'intero bacino Mediterraneo
- Confermare il **Forum** come momento in cui si rendiconta l'avanzamento delle indicazioni contenute nel Piano del Mare e si individuano **progetti e investimenti** (a carattere pubblico-privato) di particolare rilevanza in termini di impatti per l'Economia del Mare. Si tratta di un metodo ordinato e utile per gli operatori del settore

Indice dello Studio

- **L'iniziativa «Risorsa Mare»:**

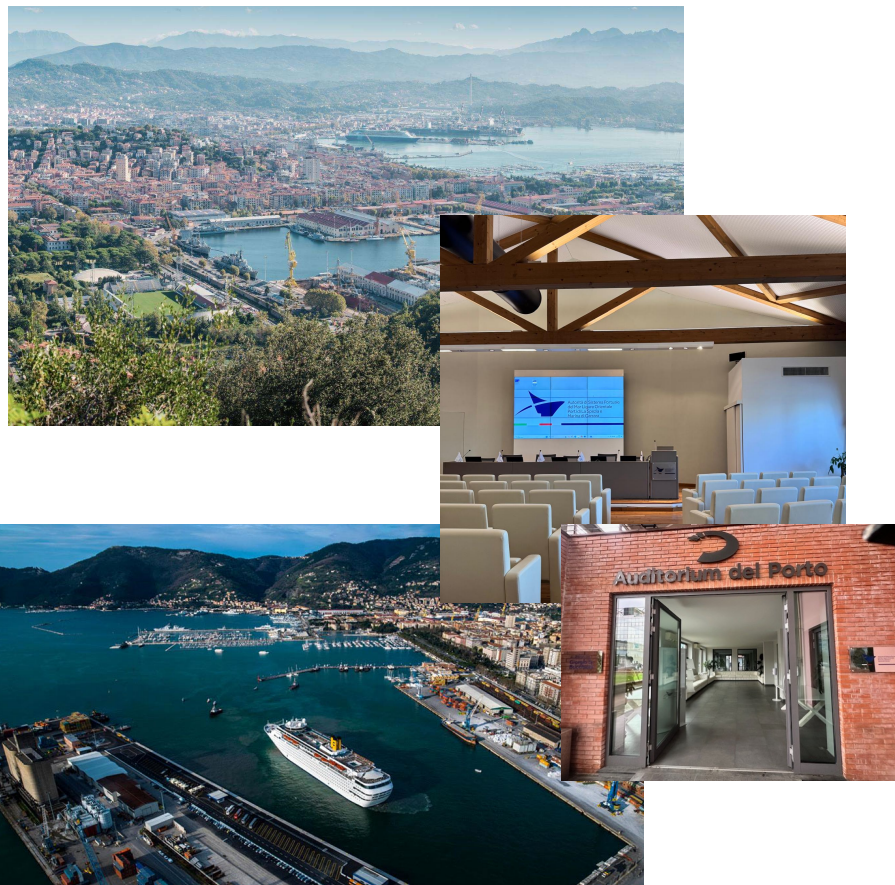
- Missione, obiettivi e metodologia di lavoro della quarta edizione
- **Il Forum Risorsa Mare**
- L'evoluzione dell'agenda istituzionale dedicata alla Risorsa Mare: fotografia ad oggi e prospettive per il futuro

- **Il «Libro Blu» Risorsa Mare:**

- Aggiornamento sul valore dell'Economia del Mare per l'Italia (in collaborazione con OsserMare)
- I verticali di approfondimento della quarta edizione
 - Il presente e il futuro delle rotte marittime internazionali
 - La fotografia e le «tensioni» dell'industria marittima nazionale
 - La dimensione subacquea
 - Il turismo del mare
 - Una nuova governance per i porti

- **Principali fonti bibliografiche**

Il Libro Blu è presentato ogni anno in un Forum, previsto nel 2026 il 17 e il 18 settembre alla Spezia



- **Data**
Giovedì 17 e venerdì 18 settembre 2026
- **Sede**
Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Orientale
(Auditorium del Porto e Terminal Crocieristico della Spezia)
- **Partecipanti**
Business leader e vertici delle rappresentanze e delle Istituzioni di riferimento a livello locale, nazionale e internazionale
- **Temi in programma**
 - *Presentazione del Libro Blu*
 - *La legge per la valorizzazione della «Risorsa Mare»*
 - *Emergenza competenze*
 - *Verso un futuro marittimo condiviso*
 - *Orizzonte mediterraneo: da elemento da gestire a protagonista della sicurezza e competizione globale*
 - *Governance del mare e sicurezza*
 - *Se lo "Stretto" diventa "strettissimo" implicazioni per le Forze Armate*
 - *Vivere la Risorsa Mare (Oltre l'onda: il mare come stile di vita)*
 - *Industrie del mare: competere nello scenario globale*
 - *Subacquea, Nautica e Turismo, decarbonizzazione*
 - *I porti come fattore critico per la leadership marittima*

Come in ogni edizione, è rinnovata la collaborazione con le forze armate «collegate al mare»

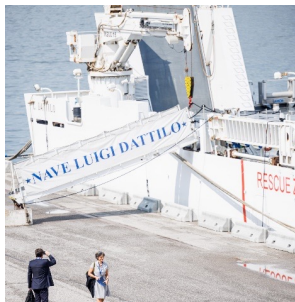


Forum «Risorsa Mare» a Trieste, 2023

Nave Monte Cimone
Pattugliatore classe
«Monti» della Guardia di Finanza



Nave Luigi Dattilo
del Corpo delle Capitanerie di
Porto – Guardia Costiera



Forum «Risorsa Mare» a Palermo, 2024

Nave Francesco Morosini
Pattugliatore Polivalente
d'Altura della
Marina Militare



Nave Monte Cimone
Pattugliatore classe
«Monti» della Guardia di
Finanza



Nave Michele Fiorillo
del Corpo delle
Capitanerie di Porto –
Guardia Costiera



Forum «Risorsa Mare» a Civitavecchia, 2025

Nave Antonio Marceglia
Fregata missilistica
della Marina Militare



Nave Classe «Monti»
Pattugliatore multiruolo
della Guardia di Finanza



Nave Oreste Corsi
Pattugliatore d'altura
del Corpo delle
Capitanerie di Porto –
Guardia Costiera



LA TERZA EDIZIONE DEL FORUM «RISORSA MARE» IN SINTESI

6

Ministri
del Governo italiano

200

rappresentanti delle
Forze Armate italiane

45

relatori

40

Giovani
in rappresentanza dei cadetti della Marina
Militare

3

unità navali
(Marina Militare, Guardia di Finanza, Guardia
Costiera)

4

Paesi esteri
rappresentati in aggiunta all'Italia

10

sessioni di
approfondimento

>150

partecipanti

250

citazioni
sui media

Videomessaggio del Presidente del Consiglio dei Ministri Giorgia Meloni

Indice dello Studio

- **L'iniziativa «Risorsa Mare»:**

- Missione, obiettivi e metodologia di lavoro della quarta edizione
- Il Forum Risorsa Mare
- **L'evoluzione dell'agenda istituzionale dedicata alla Risorsa Mare: fotografia ad oggi e prospettive per il futuro**

- Il «Libro Blu» Risorsa Mare:

- Aggiornamento sul valore dell'Economia del Mare per l'Italia (in collaborazione con OsserMare)
- I verticali di approfondimento della quarta edizione
 - Il presente e il futuro delle rotte marittime internazionali
 - La fotografia e le «tensioni» dell'industria marittima nazionale
 - La dimensione subacquea
 - Il turismo del mare
 - Una nuova governance per i porti

- Principali fonti bibliografiche

«Risorsa Mare» rafforza il Piano del Mare, redatto e aggiornato dal Comitato interministeriale per le politiche del mare (CIPOM)...

Il **CIPOM** ha la **missione** di:

*«Assicurare, ferme restando le competenze delle singole amministrazioni, il **coordinamento** e la **definizione** degli **indirizzi strategici** delle politiche del mare»*



Coerentemente con questa missione, nel 2023 il CIPOM ha elaborato e approvato il **Piano del Mare** (presentato nella prima edizione del Forum «Risorsa Mare»*), contenente gli indirizzi strategici in materia di:

- Tutela e valorizzazione della Risorsa Mare dal punto di vista **ecologico, ambientale, logistico, economico**
- Valorizzazione economica del mare con particolare riferimento a **turismo, archeologia subacquea, pesca, acquacoltura e risorse energetiche**
- Valorizzazione delle vie del mare e sviluppo del **sistema portuale** e del **trasporto marittimo sostenibile**
- Promozione e coordinamento delle politiche volte al miglioramento della **continuità territoriale** da e per le isole (attuazione dello shift modale), superamento degli svantaggi dell'insularità e valorizzazione delle economie delle Isole minori
- Promozione del sistema-mare nazionale a livello **internazionale**
- Valorizzazione del **demanio marittimo**, con riferimento alle concessioni demaniali marittime per finalità turistiche

... che nasce con l'obiettivo di ottimizzare la governance dell'Economia del Mare, storicamente molto frammentata in Italia

Il punto di partenza: governance frammentata dell'Economia del Mare, con 13 Ministeri/Dipartimenti con competenze nei diversi settori

La **stesura del Piano Mare** da parte del CIPOM*, che ha coinvolto molteplici stakeholder

Il **Forum «Risorsa Mare»** è la piattaforma di dialogo sugli orizzonti strategici del Piano

Porti e trasporto marittimo	➔	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Pesca e acquacoltura	➔	Ministero dell'Agricoltura, della sovranità alimentare e forestale
Turismo e crocierismo	➔	Ministero del Turismo
Tutela della Risorsa Mare	➔	Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica
Estrazioni minerarie	➔	Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica
Concessioni balneari	➔	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Ministero dell'Economia e delle Finanze
Competenze trasversali	➔	Ministero dell'Economia e delle Finanze; Affari Esteri; Difesa; Cultura; Università e Ricerca; Affari Regionali e Autonomia; Affari europei, Politiche di Coesione e PNRR; Interno



Ministro per la Protezione civile e le Politiche del mare

A partire dal 2022, il sistema-Mare italiano è protagonista di un lavoro di revisione della governance orientato ad una maggiore collaborazione (1/3)

10 novembre 2022: viene conferito l'**incarico di Ministro per la Protezione civile e le Politiche del mare** al Sen.

Nello Musumeci, con delega di funzioni in materia di coordinamento delle politiche del mare

Gennaio 2023: viene costituita da TEHA Group di intesa con il Ministro per la Protezione civile e le Politiche del mare la **piattaforma «Risorsa Mare»** con l'obiettivo di **supportare il Piano del Mare** nazionale nell'individuare le **priorità di sviluppo del settore**, aggregando e **mettendo a sistema i principali attori** del comparto pubblico-privato

14-15 settembre 2023: si tiene a Trieste la **1ª edizione del Forum dell'iniziativa «Risorsa Mare»** durante il quale è stato presentato per la prima volta il Piano del Mare, discusso in **11 sessioni tematiche** i cui **contenuti sono stati elaborati da TEHA Group** nella **1ª edizione del «Libro Blu»**

11 novembre 2022: viene istituito presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri il **Comitato interministeriale per le politiche del mare (CIPOM)**, con il compito di assicurare il coordinamento e la definizione degli **indirizzi strategici delle politiche del mare** (tramite una **Struttura di missione**)

31 luglio 2023: il CIPOM **approva il primo Piano del Mare nazionale**, che ha l'obiettivo di coordinare e sviluppare tutte le politiche relative al mare in Italia

A partire dal 2022, il sistema-Mare italiano è protagonista di un lavoro di revisione della governance orientato ad una maggiore collaborazione (2/3)

12 dicembre 2023: è inaugurato alla Spezia il **Polo Nazionale della Subacquea**, un **catalizzatore per riunire competenze ed eccellenze** e creare sinergie tra Istituzioni e privati nel **mondo della Subacquea**

Novembre 2024: è istituito presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri il «**Dipartimento per le politiche del mare**», con obiettivo la cura dell'**attuazione delle funzioni relative alle politiche del mare**

26 settembre 2025: viene emanato il Decreto del Presidente della Repubblica con il quale si istituisce la **Zona Economica Esclusiva** italiana nelle acque circostanti il mare territoriale nazionale, entrato in vigore il **3 gennaio 2026**

25-26 settembre 2024: si tiene a Palermo la **2ª edizione del Forum dell'iniziativa «Risorsa Mare»**, strutturata in 10 sessioni tematiche, tra cui la **presentazione della 2ª edizione del Libro Blu «Risorsa Mare»**

25-26 settembre 2025: si tiene a Civitavecchia la **terza edizione del Forum dell'iniziativa «Risorsa Mare»** in 10 sessioni di approfondimento della **3ª edizione del Libro Blu «Risorsa Mare»**, con 45 relatori di cui 6 Ministri del Governo italiano

A partire dal 2022, il sistema-Mare italiano è protagonista di un lavoro di revisione della governance orientato ad una maggiore collaborazione (3/3)

10-12 ottobre 2025: si tengono a Lipari gli **Stati Generali delle Isole minori marine**, un'iniziativa promossa dalla PdCM e dal Ministro per la Protezione civile e le Politiche del mare per approfondire in ottica multidisciplinare **criticità e potenzialità dei territori insulari**

Gennaio 2026: ripartono i lavori della **4ª edizione dell'iniziativa «Risorsa Mare»**, con kick-off di **impostazione dello sviluppo dei contenuti del Libro Blu «Risorsa Mare»** tenutosi il 30 aprile 2026

7 maggio 2026: il CIPOM ha approvato il **Piano del Mare 2026-2028**



In questo percorso, dopo la pubblicazione del primo Piano del Mare, sono stati promossi diversi interventi legislativi

Data	Interventi legislativi	Descrizione	Stato
Giu. 2024	D.Lgs. per il recepimento delle novità UE sullo schema ETS**	Il disegno di legge include l'aumento dell'obiettivo di riduzione delle emissioni al 62% (invece che al 42% fissato nel 2005) e l'inclusione del settore marittimo nello schema ETS	
Set. 2025	D.P.R. per la Zona Economica Esclusiva Italiana	Istituzione della Zona Economica Esclusiva italiana nelle acque circostanti il mare territoriale nazionale per rafforzare l' esercizio dei diritti sovrani e della giurisdizione nazionale sulle risorse marine e le infrastrutture offshore	
Dic. 2025	Legge per la modifica al Codice della navigazione	Ammodernamento del Codice della navigazione per favorire una semplificazione delle procedure amministrative (es. il comandante o l'armatore possono stipulare contratti di imbarco/sbarco, senza atto pubblico)	
Gen. 2026	Legge in materia di sicurezza delle attività subacquee	Disposizioni in materia di accesso e protezione di spazi e strutture subacquee : - Istituzione di un'apposita Agenzia per la sicurezza delle attività subacquee (ASAS) - Norme per la gestione delle infrastrutture sottomarine (es. cavi)	
Mag. 2026	Legge per la « Valorizzazione della Risorsa Mare »	- Rafforzare il coordinamento tra le Istituzioni, potenziando il ruolo del CIPOM - Estendere la zona contigua fino a 24 miglia nautiche dalla costa Promuovere e sviluppare il turismo subacqueo Semplificare le procedure amministrative e favorire la digitalizzazione nel settore della nautica da diporto	
Giu. 2026	DDL per la « Riforma dei Porti »	Istituzione di Porti d'Italia S.p.A. progettazione, affidamento, realizzazione e vigilanza degli interventi strategici per lo sviluppo della rete portuale italiana Introduzione di un piano nazionale di interventi per le infrastrutture strategiche Creazione di un nuovo Fondo per le infrastrutture strategiche	

A marzo 2026 la Commissione Europea ha adottato una Strategia Marittima Industriale Europea basata su 3 pilastri...



Novità

1

BUILD, EQUIP & REPAIR

- Le azioni includono la creazione dell'**EU Industrial Maritime Value Chains Alliance**, il sostegno alla trasformazione digitale e sostenibile dei cantieri navali (**Shipyards of the Future**) e l'adozione di misure per garantire una concorrenza internazionale

2

TRANSPORT & CONNECT

- Le azioni includono il rafforzamento dell'impegno in sede IMO, la revisione dei **meccanismi ETS** e di **FuelEU Maritime** in ottica semplificativa e la promozione di partenariati strategici per garantire il buon funzionamento dei mercati marittimi globali

3

SECURE & PROTECT

- Le azioni includono il rafforzamento delle capacità produttive dell'industria navale anche attraverso i programmi **European Defence Industry Programme** e **ReArm Europe Plan**
- e la promozione del programma **Dual Use Ferry Construction**

Iniziativa trasversali

ACCESS TO INNOVATION

Aggiornamento del quadro normativo per rafforzare la leadership europea, supporto a R&S nel settore marittimo e iniziative dedicate all'osservazione degli oceani (**OceanEye**)

ACCESS TO FINANCE & INVESTMENT

Sostegno al rinnovo e alla decarbonizzazione della flotta e alla capacità industriale europea, destinando di parte dei proventi ETS a investimenti nel settore e un più semplice accesso alla finanza sostenibile

ACCESS TO SKILLS & QUALITY JOBS

Creazione di una rete europea di istituti di istruzione e formazione marittima e rafforzamento della partecipazione all'Erasmus+ facilitando la mobilità

...declinata in Italia lungo quattro assi, che riprendono anche gli spunti emersi dall'iniziativa «Risorsa Mare»



Novità

I quattro pilastri strategici nella visione italiana per l'Economia del Mare



Oltre alla strategia marittima industriale, l'UE ha adottato una strategia portuale

La **EU Ports Strategy**, adottata il **4 marzo 2026** dalla Commissione Europea e approvata l'**8 giugno 2026** dal Consiglio dell'UE, ridefinisce il ruolo dei i porti, riconoscendoli come **infrastrutture critiche** per la **sicurezza economica**, la **resilienza delle supply chain**, l'**autonomia strategica** e la **difesa** dell'UE:

- Rafforzare il ruolo dei porti come gateway strategici per **commercio, logistica, energia e mobilità militare**
- Promuovere investimenti in **elettrificazione, carburanti alternativi, digitalizzazione**
- Potenziare le **connessione multimodali**

A supporto della strategia europea, il **12 marzo 2026**, la Commissione Europea e la BEI hanno rilanciato il programma **TEN-T** nel **rafforzare i porti piccoli e medi della rete transeuropea dei trasporti**

INFRASTRUTTURE DUAL USE

La strategia prevede che, in caso di **rischio per la sicurezza portuale**, agli Stati sia assicurata la possibilità di ottenere temporaneamente il **controllo** o il **diritto d'uso** di infrastrutture strategiche considerate dual use

SICUREZZA DIGITALE

La sicurezza portuale viene estesa anche alla **dimensione digitale**. In particolare, l'UE punta a rafforzare la **sovranità digitale** dei porti, la **cybersecurity** e la **riduzione della dipendenza da fornitori** potenzialmente instabili

Altri fatti rilevanti avvenuti dall'ultima edizione di Risorsa Mare (1/2)

- Dal **10 al 12 ottobre 2025** si sono tenuti a Lipari gli **Stati Generali delle Isole minori marine**, un'iniziativa promossa dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri e dal Ministro per la Protezione civile e le Politiche del mare per approfondire in ottica multidisciplinare **criticità e potenzialità dei territori insulari**
- Nella seduta del **14 ottobre 2025** del CIPOM è stata istituita la **Capitale Italiana del Mare** con l'obiettivo di promuovere progetti e attività di valorizzazione della marittimità nazionale anche grazie ad un contributo di **1 milione di Euro** destinato a sostenere i progetti posti in essere. Il **4 marzo 2026** Ravenna è stata nominata Capitale Italiana del Mare 2026
- A **marzo 2026** la **Commissione Europea** ha adottato una **Strategia Marittima Industriale Europea** basata su 3 pilastri: Build, equip & repair, Transport & connect, Secure & protect. In **Italia**, la Strategia è stata declinata **su 4 pilastri: Competitività dell'industria marittima, Capitale umano: forza lavoro e formazione, Transizione verde e digitale, Dimensione della difesa e della subacquea**
- Il **7 maggio 2026** il CIPOM ha approvato il **Piano del Mare 2026-2028**, pubblicato successivamente nella Gazzetta Ufficiale del 30 giugno 2026
- L'**11 maggio 2026** è stata pubblicata dalla Commissione Europea **la bozza dei nuovi benchmark ETS** per il periodo 2026-2030 e avviata la consultazione pubblica, che si è conclusa l'**8 giugno 2026**
- L'**8 giugno 2026** il Consiglio Europeo ha **approvato la Strategia Portuale Europea (EU Ports Strategy)**, annunciata a marzo insieme alla Strategia Marittima Industriale

Altri fatti rilevanti avvenuti dall'ultima edizione di Risorsa Mare (2/2)

- Il **17 luglio 2026** la Commissione Europea ha pubblicato la **proposta di revisione dell'EU ETS** insieme ad un **Piano d'Azione per l'Elettrificazione**
- Il **10 giugno 2026** la Commissione Europea ha presentato le prime strategie europee dedicate alle Isole e alle comunità costiere, introducendo un quadro specifico per sostenere lo sviluppo di questi territori
 - La **Strategia per le Isole** mira ad affrontare le sfide specifiche di queste realtà, come l'isolamento geografico e le dimensioni ridotte di mercato, tramite la **promozione dell'imprenditorialità**, il **rafforzamento dei servizi pubblici** e l'assistenza sanitaria, la **diversificazione delle economie locali**
 - La **Strategia per le Comunità Costiere** si concentra su tre priorità: **prosperità**, per promuovere un'economia blu dinamica e diversificata e favorire l'innovazione e nuovi modelli imprenditoriali; **resilienza**, per migliorare l'adattabilità ai cambiamenti climatici e alle più ampie sfide ambientali, economiche, sociali e di sicurezza; **vivibilità**, per promuovere luoghi dinamici, inclusivi e attraenti
- Diverse **iniziative** sono state promosse per **diffondere e rafforzare la cultura del mare**:
 - L'**8 maggio 2026** si è tenuta a Pisa la terza edizione della rassegna letteraria «**Pagine d'aMare**», promossa dal 2024 dal Comitato Interministeriale per le politiche del mare
 - Il **22 giugno 2026** si è tenuto a Milano il convegno «**Parliamo di mare: il mare che muove l'industria**» organizzato dal Ministro per la Protezione civile e le Politiche del mare in collaborazione con Confindustria e Assolombarda

Il Piano del Mare 2026-2028 identifica 16 direttrici di analisi e sviluppo per rafforzare la competitività marittima italiana nel mondo



Una **visione integrata della politica marittima italiana**, finalizzata a **rafforzare competitività, sostenibilità, sicurezza e ruolo geopolitico dell'Italia**

- 1. Spazi marittimi** – Rafforzare la gestione e la tutela degli spazi marittimi italiani attraverso una pianificazione integrata, l'estensione della giurisdizione e una maggiore cooperazione internazionale
- 2. Rotte commerciali** – Rendere il trasporto marittimo più competitivo, sicuro e sostenibile, garantendo la continuità territoriale e la resilienza delle catene logistiche
- 3. Porti e logistica** – Modernizzare i porti italiani migliorandone infrastrutture, digitalizzazione, intermodalità ed efficienza per rafforzarne il ruolo nel Mediterraneo
- 4. Energia proveniente dal mare** – Sviluppare le risorse energetiche marine, sia rinnovabili sia tradizionali, per aumentare la sicurezza energetica del Paese
- 5. Transizione ecologica dell'industria del mare** – Accompagnare la decarbonizzazione del settore marittimo attraverso nuove tecnologie, combustibili alternativi e porti più sostenibili
- 6. Pesca e acquacoltura** – Promuovere una pesca e un'acquacoltura innovative e sostenibili
- 7. Cantieristica** – Rafforzare la leadership della cantieristica italiana investendo in innovazione, competenze e competitività internazionale
- 8. Industria armatoriale** – Sostenere la competitività della flotta italiana favorendo investimenti, semplificazione normativa e transizione ecologica
- 9. Lavori del settore marittimo** – Valorizzare il capitale umano del comparto marittimo migliorando formazione, occupazione, sicurezza e competenze digitali
- 10. Ecosistemi e aree marine protette** – Proteggere biodiversità ed ecosistemi marini riducendo l'inquinamento e rafforzando la resilienza ambientale
- 11. Dimensione subacquea e risorse dei fondali** – Sviluppare in modo sicuro e sostenibile le attività nei fondali marini, dalla ricerca scientifica alla protezione delle infrastrutture
- 12. Sistema delle isole minori** – Ridurre gli svantaggi dell'insularità migliorando servizi essenziali, collegamenti, sviluppo economico e qualità della vita
- 13. Turismo del mare** – Rafforzare tutte le forme di turismo legate al mare valorizzando il patrimonio costiero e aumentando la competitività del settore
- 14. Cambiamenti climatici** – Adattare le aree costiere e le attività marittime agli effetti del cambiamento climatico attraverso prevenzione, monitoraggio e pianificazione
- 15. Cooperazione europea e internazionale** – Rafforzare la collaborazione con l'UE e i partner internazionali
- 16. Sicurezza marittima** – Garantire la sicurezza delle rotte, delle infrastrutture e degli interessi strategici nazionali

Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Piano del Mare 2026-2028 - CIPOM, 2026

Indice dello Studio

- L'iniziativa «Risorsa Mare»:
 - Missione, obiettivi e metodologia di lavoro della quarta edizione
 - Il Forum Risorsa Mare
 - L'evoluzione dell'agenda istituzionale dedicata alla Risorsa Mare: fotografia ad oggi e prospettive per il futuro
- **Il «Libro Blu» Risorsa Mare:**
 - **Aggiornamento sul valore dell'Economia del Mare per l'Italia (in collaborazione con OsseRMare)**
 - I verticali di approfondimento della quarta edizione
 - Il presente e il futuro delle rotte marittime internazionali
 - La fotografia e le «tensioni» dell'industria marittima nazionale
 - La dimensione subacquea
 - Il turismo del mare
 - Una nuova governance per i porti
- Principali fonti bibliografiche

Anche in questa edizione TEHA sta collaborando con le primarie Associazioni e Istituzioni di riferimento per l'Economia del Mare in Italia



- Identificazione dei **primati** dell'industria armatoriale italiana a livello europeo e mondiale
- Ricostruzione puntuale della **normativa nazionale ed europea** impattante l'industria armatoriale italiana
- Focus sul **ruolo** fondamentale che l'**industria armatoriale** svolge per la **continuità territoriale**, abilitando il rispetto dei principi costituzionali

- Identificazione dei **primati** dell'industria armatoriale italiana a livello europeo e mondiale
- Ricostruzione puntuale della **normativa nazionale ed europea** impattante l'industria armatoriale italiana
- Approfondimento sul ruolo che l'industria armatoriale svolge nel percorso di consolidamento del ruolo dell'Italia come hub **energetico**

- Identificazione dei **primati del turismo nautico italiano** a livello europeo
- Ricostruzione delle **infrastrutture portuali turistiche** italiane e suddivisione per tipologia di area portuale
- Approfondimento sull'andamento delle **unità da diporto** costruite (in particolare yacht e superyacht) e/o immatricolate in Italia

- Elaborazione dei **numeri chiave** dell'Economia del Mare (Valore Aggiunto, occupati, moltiplicatore economico, ...) a livello nazionale e regionale
- Ricostruzione dei **settori** che costituiscono l'Economia del Mare, riclassificati secondo l'impostazione metodologica del Libro Blu «Risorsa Mare»
- Ricostruzione e quantificazione dell'ecosistema produttivo della **filiera subacquea**

Il perimetro dell'Economia del Mare e l'approccio metodologico utilizzato

I settori dell'Economia del Mare

	Turismo costiero	Attività legate alla ricettività alla ristorazione, compresa quella su navi e attività connesse al turismo (sport, intrattenimento, ecc.)
	Movimentazione merci e passeggeri	Trasporto via acqua di merci e persone, attività di assicurazione e intermediazione dei trasporti e servizi logistici e attività portuali connesse
	Ricerca e tutela ambientale	Attività di studio, protezione e conservazione degli ecosistemi marini, nel contrasto all'inquinamento e preservazione della biodiversità
	Cantieristica	Costruzione e demolizione di imbarcazioni, fabbricazione di strumenti e installazione di macchine e apparecchiature industriali
	Filiera ittica	Pesca, lavorazione del pesce, preparazione di piatti a base di pesce, commercio all'ingrosso e al dettaglio
	Energia ed estrazioni	Estrazione di risorse naturali dal mare (sale, petrolio, gas naturale) ed energia offshore

Approccio metodologico adottato da TEHA

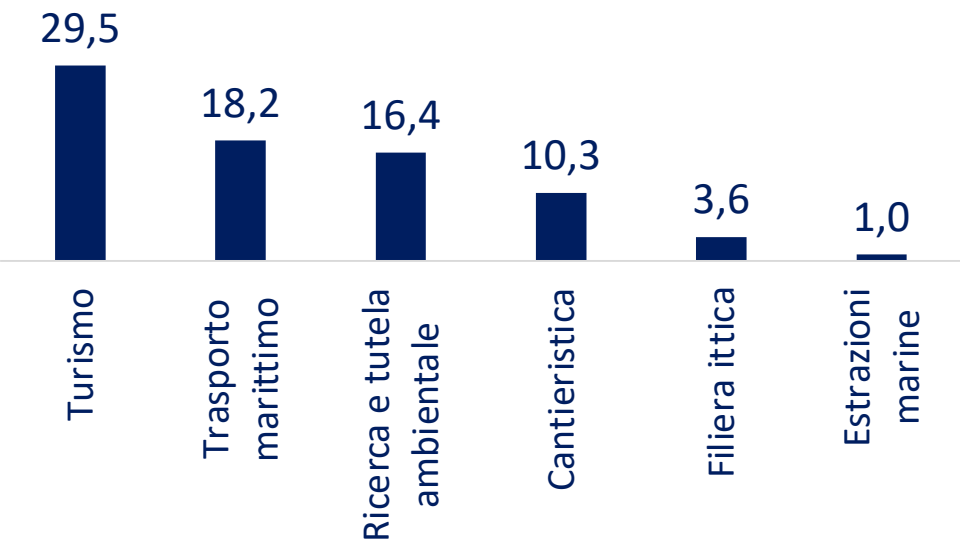
- 
- **Uso di fonti primarie** (Commissione europea, Eurostat, Istat, ecc.)
 - A livello italiano, **analisi al 2024** (o ultimi disponibili) e **confronto con i dati al 2020** (o diversamente qualora specificato) per supportare riflessioni strategiche e non congiunturali, legate a shock esogeni (ad esempio la pandemia, ...)
 - Elaborazione di un **modello di stima condiviso con Assonautica-OsserMare**, applicato all'Economia del Mare, a partire dai dati più recenti disaggregati per ciascun settore

N.B. Vi sono delle difformità tra il perimetro dell'Economia del Mare utilizzato a livello europeo (dove vi è anche la necessità di uniformare le diverse specificità dei 27 Stati membri) e italiano. Inoltre, ad oggi, gli ultimi dati disponibili per un confronto europeo fanno riferimento al 2023, mentre a livello italiano gli ultimi dati disponibili fanno riferimento al 2024.

Fonte: TEHA Group, 2026

In Italia, l'Economia del Mare genera un Valore Aggiunto di 78,9 miliardi di Euro e gli occupati sono 1,1 milioni

Valore Aggiunto dell'Economia del Mare in Italia per comparto (miliardi di Euro), 2024



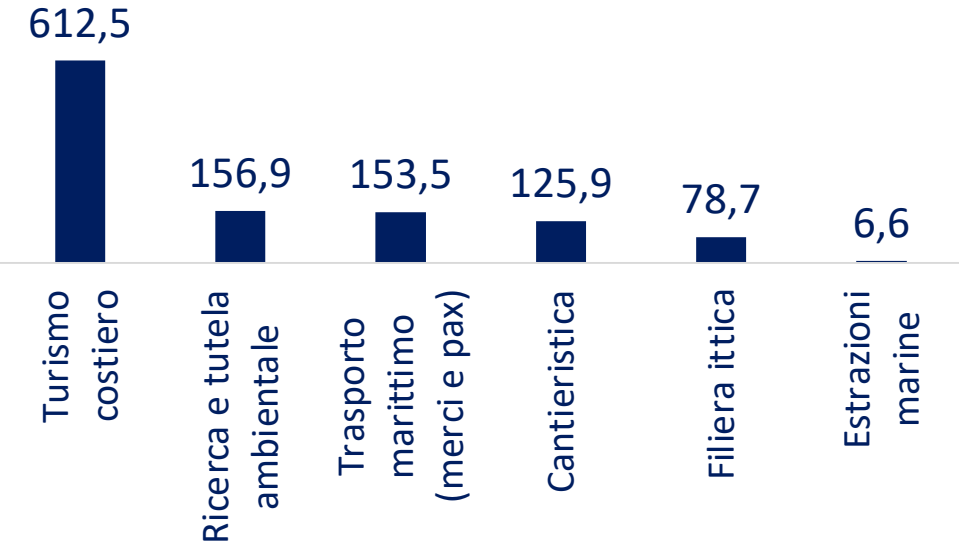
Var. % vs 2020

165,8% 73,3% -4,7% 41,1% 16,1% -44,4%

Incidenza sul totale dell'Economia del Mare (%), 2024

37,3% 23,0% 20,8% 13,0% 4,6% 1,3%

Occupati dell'Economia del Mare in Italia per comparto (migliaia di unità), 2024



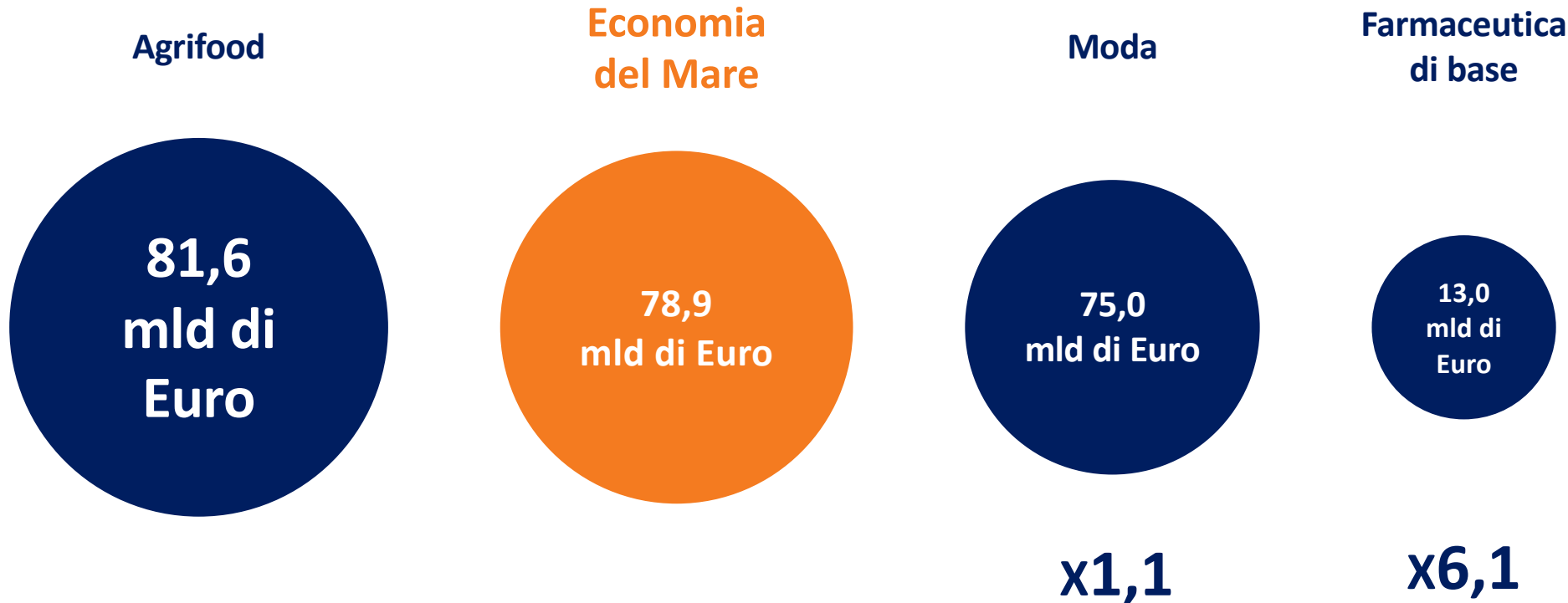
Var. % vs 2020

47,6% 2,2% 7,2% 2,1% 7,7% -48,8%

Incidenza sul totale dell'Economia del Mare (%), 2024

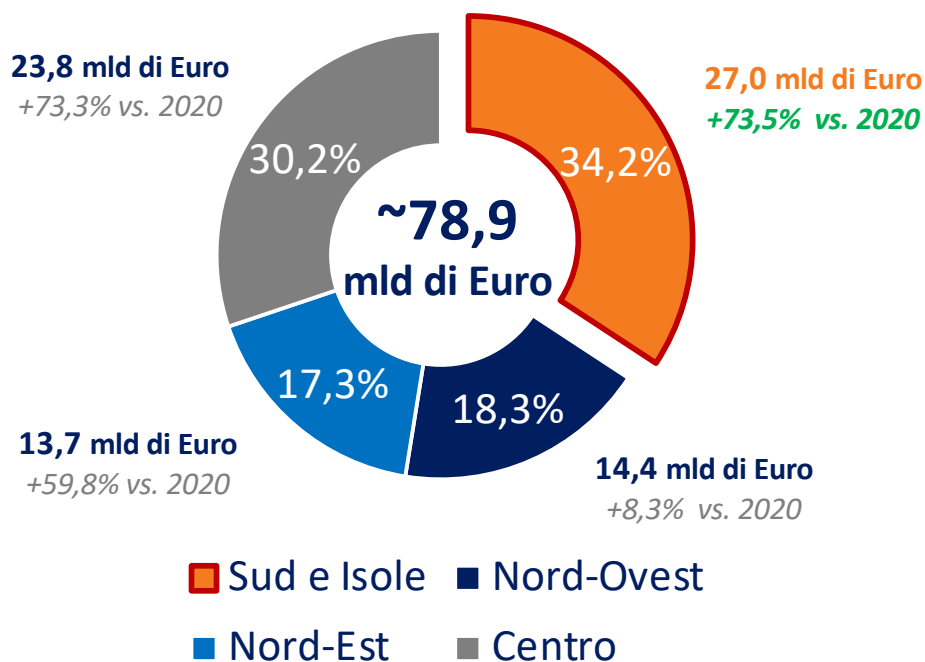
54,0% 13,8% 13,5% 11,1% 6,9% 0,6%

Il Valore Aggiunto diretto dell'Economia del Mare è comparabile a quello di altre importanti filiere del Made in Italy

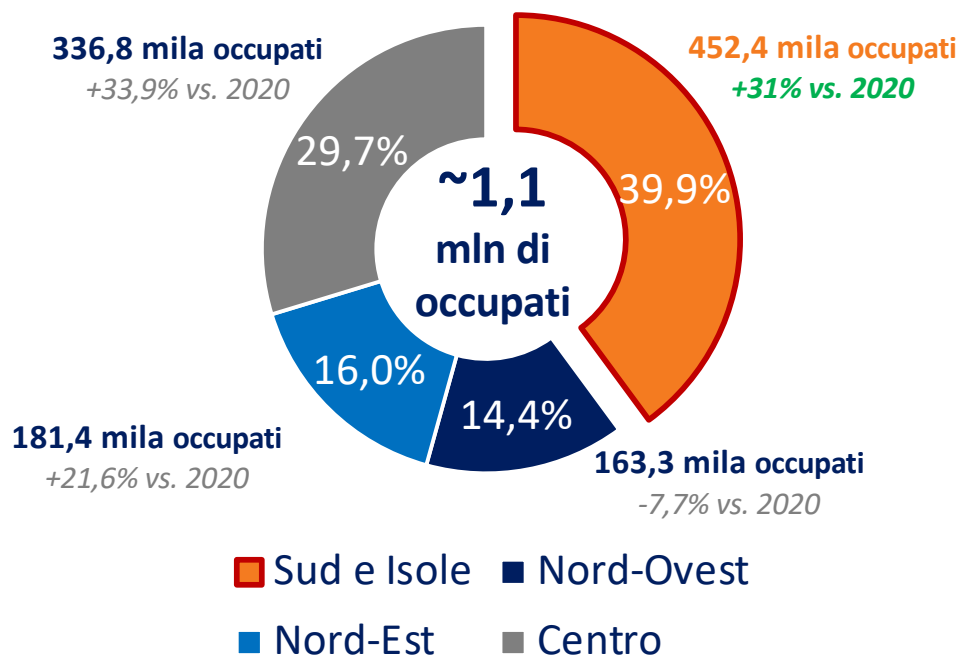


Le Regioni del Sud rappresentano il 34,2% del Valore Aggiunto diretto dell'Economia del Mare

Valore Aggiunto dell'Economia del Mare in Italia per macroarea (incidenza % sul totale e miliardi di Euro), 2024

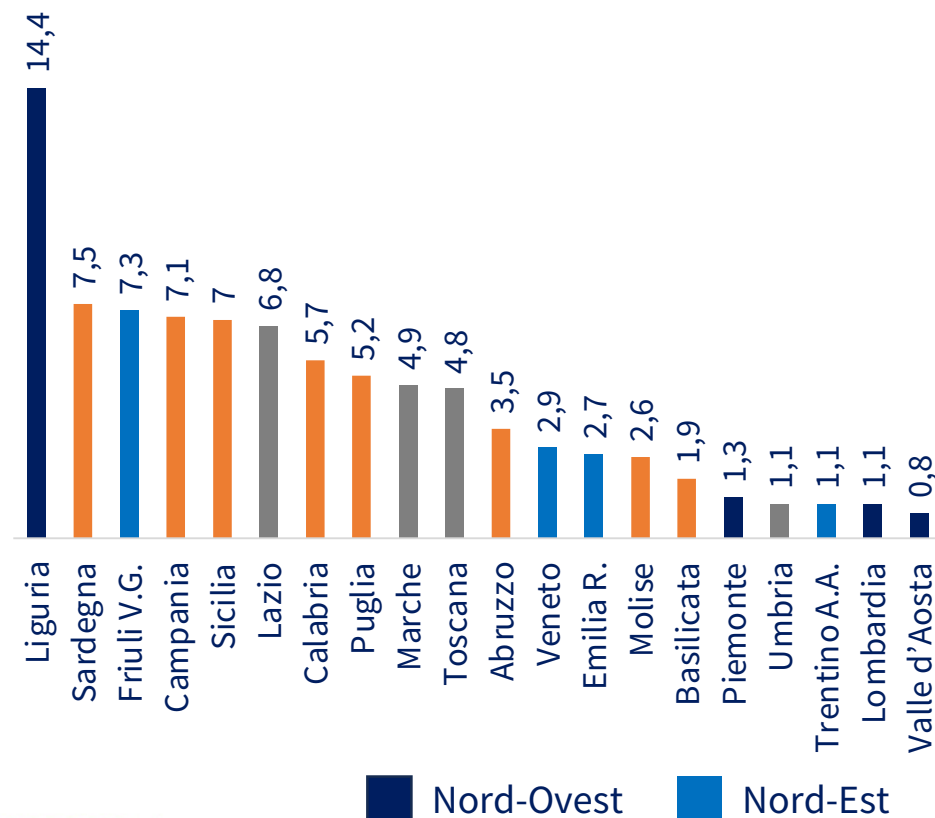


Occupati dell'Economia del Mare in Italia per macroarea (incidenza % sul totale e valori in migliaia), 2024

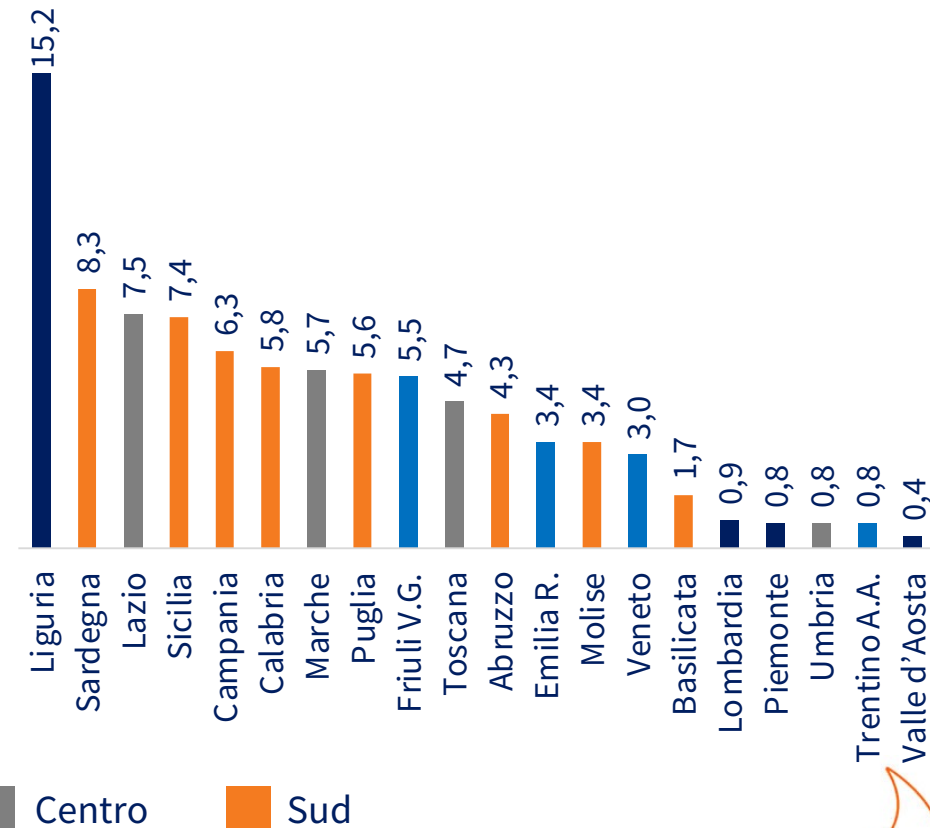


La Liguria è la prima Regione italiana per incidenza del Valore Aggiunto e degli occupati sul totale della propria economia, seguita dalla Sardegna

Valore Aggiunto dell'Economia del Mare per Regione
(incidenza % sul totale dell'economia regionale), 2024

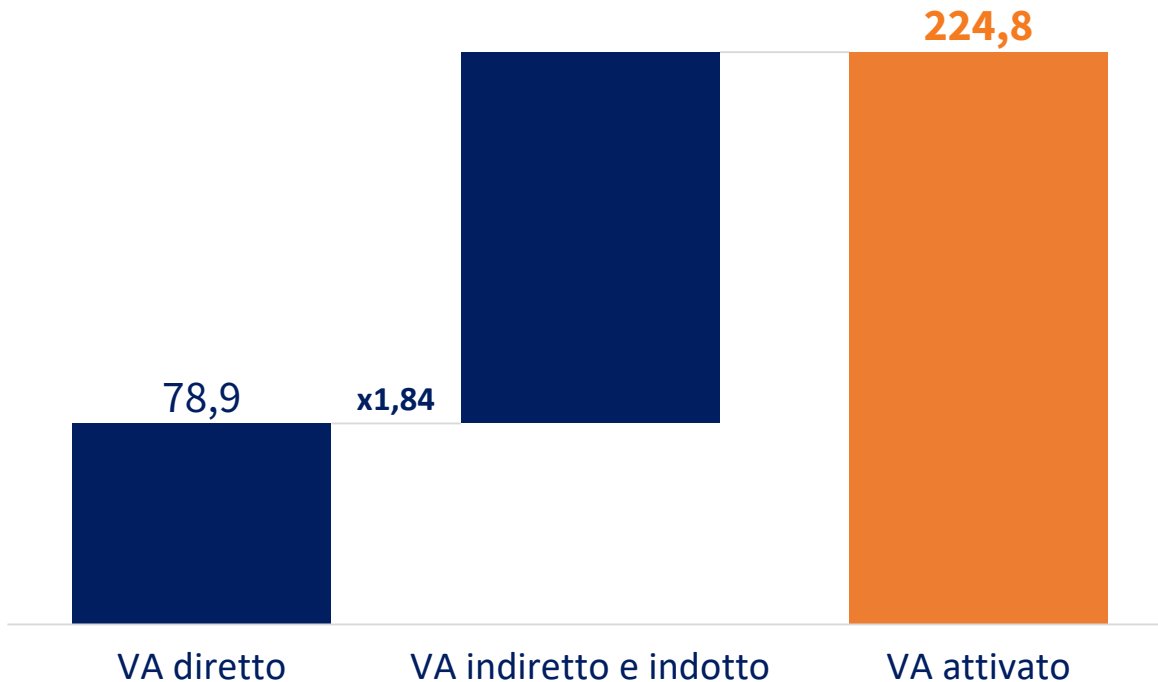


Occupati dell'Economia del Mare per Regione
(incidenza % sul totale dell'economia regionale), 2024



Considerato il moltiplicatore economico (1,8), l'Economia del Mare genera un contributo al PIL di quasi 225 miliardi di Euro (pari all'11,4% del PIL)

**Valore Aggiunto (VA) diretto, indiretto e indotto attivato
nell'Economia del Mare (miliardi di Euro attivati), 2024**



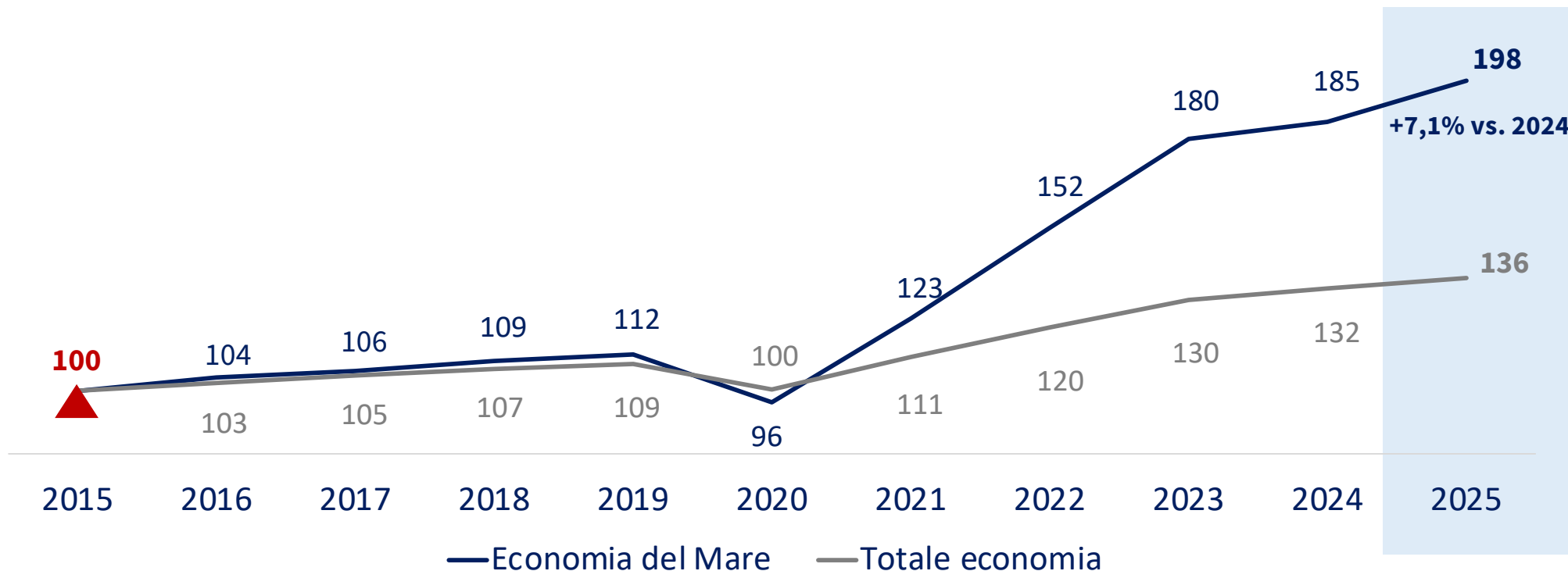
1€ prodotto
nell'Economia del
Mare **ne attiva** altri
1,8* nel resto
dell'economia

L'Economia del Mare è stimata crescere del 7,1% nel 2025, superiore rispetto alla crescita stimata per il totale economia



Valore Aggiunto diretto dell'Economia del Mare e del totale economia*
(valori indice, anno 2015=base 100; prezzi correnti**), 2015-2025e

Stima



(*) Il totale economia è calcolato al netto dell'Economia del Mare. (**) I valori a **prezzi correnti** di mercato riflettono l'andamento economico e quindi considerano gli aggiustamenti delle variazioni dei prezzi (inflazione/deflazione).

Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne – Unioncamere – OsserMare, Istat, 2026

Indice dello Studio

- L'iniziativa «Risorsa Mare»:
 - Missione, obiettivi e metodologia di lavoro della quarta edizione
 - Il Forum Risorsa Mare
 - L'evoluzione dell'agenda istituzionale dedicata alla Risorsa Mare: fotografia ad oggi e prospettive per il futuro
- **Il «Libro Blu» Risorsa Mare:**
 - Aggiornamento sul valore dell'Economia del Mare per l'Italia (in collaborazione con OsseRMare)
 - **I verticali di approfondimento della quarta edizione**
 - Il presente e il futuro delle rotte marittime internazionali
 - La fotografia e le «tensioni» dell'industria marittima nazionale
 - La dimensione subacquea
 - Il turismo del mare
 - Una nuova governance per i porti
- Principali fonti bibliografiche

Il framework metodologico della quarta edizione del Libro Blu riprende lo schema metodologico precedente e lo rende più attuale

Opportunità e rischi del contesto macroeconomico e geopolitico del Mare

A

Rotte marittime internazionali

È in corso un ridisegno delle rotte del traffico merci dettato dal contesto geopolitico e l'Italia può e deve continuare a svolgere il suo ruolo da protagonista nel traffico di merci e persone

B

Il contributo delle «Industrie del Mare» all'attrattività-Paese

1. Industria marittima

L'industria armatoriale, la cantieristica e le filiere collegate rappresentano un'eccellenza del Made in Italy riconosciuta a livello internazionale. L'eolico offshore galleggiante rappresenta un ambito di sviluppo ad elevato potenziale strategico

2. Subacquea

La subacquea è un settore innovativo in cui l'Italia si può affermare come leader, con conseguenti impatti su difesa, energia, turismo e infrastrutture strategiche

3. Turismo del mare

L'Italia è il primo hub crocieristico d'Europa. I marina costituiscono un'infrastruttura strategica per lo sviluppo del turismo nautico e del diportismo privato. Si inquadra nello sviluppo del Turismo del mare la necessità di garantire una adeguata assistenza alla crescita delle Isole minori

C

La valorizzazione dei porti come preconditione per l'attrazione di investimenti nelle «Industrie del Mare»

Analisi delle politiche e strategie dei principali competitor internazionali e casi studio nazionali

Approfondimento delle competenze e delle opportunità del Sud Italia in ciascun ambito

Analisi delle normative e dei trend in tema di sostenibilità e decarbonizzazione del sistema-Mare

I messaggi chiave sulle filiere analizzate nel «Libro Blu» 2026 in sintesi

Traffici e snodi

- Il **29,3% dell'export italiano** (46,1% per l'Extra-UE) dipende dal trasporto via mare: nel 2025, a causa del contesto geopolitico internazionale, lo **scambio marittimo di merci è calato del 2,3%**, con la bilancia commerciale (EX-IM) peggiorata di **3,0 miliardi di Euro**
- Il **traffico merci in Italia cresce** ed è trainato dal Sud (che pesa il 48,9% del totale nazionale e registra **+10,4%** nel 2025 vs 2024). Il Tirreno e l'Adriatico sono aree di investimento prioritario: il primo come sistema integrato di **gateway verso il Nord Europa** (Genova, La Spezia e Civitavecchia), il secondo, tramite il porto di Trieste, è tra i **principali candidati europei** per il collegamento con India e Medio Oriente (corridoio IMEC) e Bari e Brindisi possono diventare una **porta d'ingresso verso i Balcani**, o specializzarsi nel settore crocieristico
- La competitività dei porti italiani nei **traffici internazionali** è influenzata non solo dal quadro geopolitico ma anche dal quadro di **adattamento alle normative** sulla decarbonizzazione: il funzionamento dell'ETS marittimo rischia di **penalizzare la competitività dei porti UE** a favore di scali esteri, come Tanger Med e Port Said. Inoltre, l'**esenzione** prevista per **alcune rotte insulari** ha generato un **effetto distortivo**, incentivando gli operatori a **concentrare** su queste tratte le **navi più emissive**

Industria marittima

- Nell'ambito dell'**industria armatoriale**, la Commissione europea ha autorizzato la proroga fino al 2033 della **Tonnage Tax** e del **Registro Internazionale italiano**, con l'obiettivo di favorire il rientro delle navi sotto bandiera UE/SEE e mantenere in Italia la gestione strategica e commerciale delle flotte

I messaggi chiave sulle filiere analizzate nel «Libro Blu» 2026 in sintesi

- L'adozione della **Strategia Industriale Marittima europea** e della **Strategia Industriale Marittima Nazionale** ha riconosciuto la **cantieristica** come settore strategico, ponendo l'accento su innovazione, difesa, tecnologie dual use, competenze e segmenti ad alta complessità tecnologica
- Il **Piano del Mare 2026-2028** ha avviato un **percorso di semplificazione del quadro amministrativo**, basato sull'aggiornamento del Codice della navigazione, sulla digitalizzazione delle pratiche di bordo e sulla razionalizzazione dei processi relativi al ciclo di vita della nave
- La **flotta navale italiana** rappresenta il **2,8% di quella mondiale**, ma ha registrato un calo del **-2,3%** medio annuo nell'ultimo decennio anche a causa di **complessità normative** e **processi di iscrizione al registro navale** considerati onerosi nel confronto internazionale, pur nel riconoscimento di numerosi elementi di attrattività del registro italiano
- Tra le filiere dell'industria armatoriale, la **cantieristica** si conferma un **comparto strategico** per l'Italia: nel 2025 l'export ha raggiunto il suo **massimo storico di 10,4 mld di Euro** e nuove opportunità di sviluppo possono derivare dal quadro nazionale ed europeo di investimenti nella difesa: l'**innovazione** si configura come un fattore critico di successo per arginare la concorrenza asiatica
- Anche altre filiere innovative, come l'**eolico offshore**, possono contribuire alla **competitività** dell'industria armatoriale e manifatturiera italiana (specialmente in aree di crisi industriale come Taranto e Siracusa) e alla **sicurezza energetica italiana** grazie ad un **beneficio** netto positivo di medio e lungo periodo per imprese e consumatori stimato da TEHA Group in **20 mld di Euro**

I messaggi chiave sulle filiere analizzate nel «Libro Blu» 2026 in sintesi

La dimensione subacquea

- L'Unione Europea ha rafforzato la sicurezza della dimensione subacquea attraverso l'**EU Action Plan on Cable Security**, reso operativo nel 2026 con un pacchetto comune di misure per la prevenzione e gestione dei rischi e con **€347 milioni** destinati a progetti strategici, sistemi intelligenti e capacità di riparazione dei cavi sottomarini
- L'Italia ha rafforzato il quadro nazionale della dimensione subacquea attraverso la **Legge n. 9/2026**, che ha introdotto per la prima volta una disciplina organica delle attività subacquee e istituito l'**Agenzia per la Sicurezza delle Attività Subacquee**, e con l'avvio del percorso attuativo della **Zona Economica Esclusiva**
- **OsserMare** ha realizzato il **Primo Rapporto Nazionale sulla Dimensione Subacquea Italiana**, offrendo la prima mappatura e quantificazione economica della filiera e sottolineandone la crescente importanza strategica
- A livello globale si stima che la subacquea possa valere >400 miliardi di Euro nel periodo 2024-2034. In Italia, la **filiera industriale subacquea** è un comparto in forte crescita negli ultimi anni (**+65,9%** di Valore Aggiunto tra il 2015 e il 2024), principalmente grazie al ruolo propulsivo della **Marina Militare** e di **Fincantieri** come capofila e alla nascita di numerose startup, specialmente nel segmento dei **droni subacquei**
- Le **tecnologie della subacquea** sono centrali per la sicurezza delle **infrastrutture digitali ed energetiche**: dal Mediterraneo passa il **95%** delle **comunicazioni tra Europa, Asia e Medio Oriente** e il **48,6%** delle **riserve di gas italiane** (dagli ingressi da gasdotto nel Sud Italia)
- La **nuova legge italiana sulla sicurezza delle attività subacquee** fornisce un **quadro normativo** integrato per il settore e istituisce l'**Agenzia per la Sicurezza delle Attività Subacquee** (ASAS), una struttura organizzativa tra le prime al mondo del suo genere, che rende l'Italia un Paese all'avanguardia nel presidio del dominio subacqueo

I messaggi chiave sulle filiere analizzate nel «Libro Blu» 2026 in sintesi

Il turismo del mare

- Il 28 maggio 2026 il **Consiglio dell'Unione Europea** ha adottato le conclusioni che delineano i **nuovi orientamenti strategici** per costruire un **settore turistico sostenibile e competitivo**, delineando tra le priorità la riduzione dell'impronta ambientale, il contrasto dell'overtourism, la destagionalizzazione e il miglioramento dei collegamenti marittimi, con particolare attenzione alle destinazioni costiere e periferiche
- Il **Piano del Mare 2026-2028** ha dedicato una direttrice specifica ai «**Turismi del Mare**», con l'obiettivo di creare un brand unitario **Mare Italia**, riconoscibile sui mercati internazionali, che integri crociere, nautica, porti turistici e territori, favorisca la destagionalizzazione e supporti lo sviluppo del turismo ambientale, culturale e subacqueo
- La Legge del 7 maggio 2026, n.70, per la **Valorizzazione della Risorsa Mare** prevede l'individuazione delle **zone di interesse turistico subacqueo**, selezionate per il loro valore naturalistico, archeologico, culturale e paesaggistico
- Con **93,5 mln** di **passengeri** nel 2024, l'Italia si posiziona **1ª in UE** per trasporto marittimo di passeggeri, seguita dalla Grecia (**81,1 mln**) e Danimarca (**41,3 mln**)
- In particolare, con **14,4 mln** di **crocieristi movimentati** nel 2025 e **8 porti italiani tra i primi 20 nel Mediterraneo**, l'Italia ha raggiunto il suo **record storico**. Gli spostamenti di media percorrenza registrano una lieve contrazione, mentre il **trasporto locale** cresce in rilevanza (**+97,6%** nel decennio) anche grazie al suo ruolo di garante della **continuità territoriale con le Isole minori**, cui l'UE ha destinato una nuova strategia da declinare a livello nazionale
- L'Italia è **1ª** nel Mediterraneo europeo per **numero di marina e approdi turistici** (552) ed è **2ª per posti barca** (163mila nel 2024), ma le **immatricolazioni** sono in **calo** del **22%** tra il 2015 e il 2024: il diportismo nautico nazionale non è però dotato di una legge ad hoc e subisce la concorrenza dell'area balcanica da un lato e francese dall'altro

I messaggi chiave sulle filiere analizzate nel «Libro Blu» 2026 in sintesi

I porti

- Nel 2026 l'Unione Europea ha adottato la nuova **Strategia UE per i Porti**, affiancata dalla revisione delle **reti TEN-T** e dai regolamenti **FuelEU Maritime** e **AFIR**, individuando tra le priorità il rafforzamento delle **connessioni retroportuali**, l'**elettificazione delle banchine** e l'utilizzo dell'**energia da terra** a partire dal 2030
- Il rafforzamento delle connessioni intermodali e l'elettificazione delle banchine sono stati individuati come priorità anche dal **Piano del Mare 2026-2028**, insieme al **bunkeraggio di combustibili alternativi** e la **sicurezza portuale** in quanto infrastrutture strategiche per la competitività nazionale
- Il 17 luglio 2026 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha adottato le prime **Linee guida nazionali per l'affidamento del servizio di Cold Ironing**, con l'obiettivo di fornire un quadro normativo trasparente che possa accompagnare la trasformazione del sistema portuale italiano
- I **porti** costituiscono un **fattore abilitante** fondamentale dell'**Economia del Mare** e della **sicurezza** in Italia, secondo **quattro direttrici: industria, turismo, commercio, sostenibilità/decarbonizzazione**
- Al Sud occorre **accelerare connessioni intermodali, stoccaggio e bunkeraggio GNL, elettificazione delle banchine e digitalizzazione**, trasformando gli scali in **hub logistico-energetici**
- Per **rispondere a queste sfide molteplici** si sta lavorando, innanzitutto, alla **Riforma dei Porti**, approvata presso la Camera dei Deputati a giugno 2026, che mira a ridisegnare la **governance** delle infrastrutture portuali, rafforzando il **coordinamento nazionale** sugli interventi strategici e **accelerando investimenti**, manutenzioni straordinarie e dragaggi

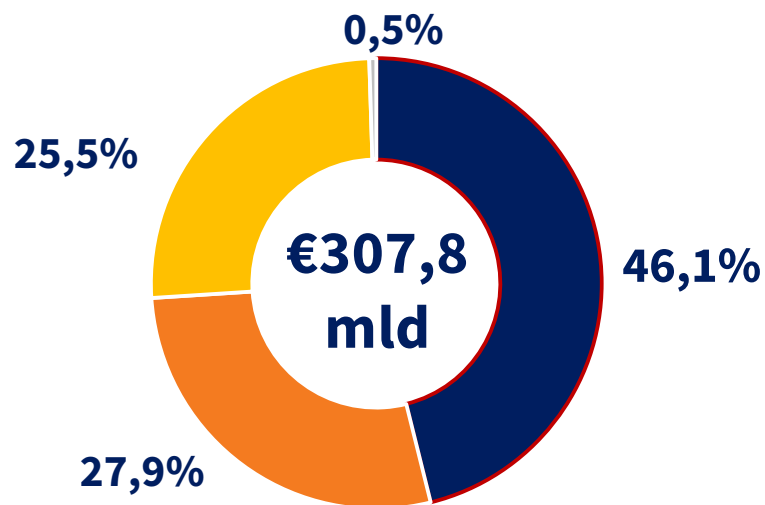
Indice dello Studio

- L'iniziativa «Risorsa Mare»:
 - Missione, obiettivi e metodologia di lavoro della quarta edizione
 - Il Forum Risorsa Mare
 - L'evoluzione dell'agenda istituzionale dedicata alla Risorsa Mare: fotografia ad oggi e prospettive per il futuro
- **Il «Libro Blu» Risorsa Mare:**
 - Aggiornamento sul valore dell'Economia del Mare per l'Italia (in collaborazione con OsseRMare)
 - **I verticali di approfondimento della quarta edizione**
 - **Il presente e il futuro delle rotte marittime internazionali**
 - La fotografia e le «tensioni» dell'industria marittima nazionale
 - La dimensione subacquea
 - Il turismo del mare
 - Una nuova governance per i porti
- Principali fonti bibliografiche

Il trasporto via mare incide sul 29,3% dell'export totale italiano (150,5 su 513,6 miliardi di Euro) e fino al 46,1% per l'export Extra-UE

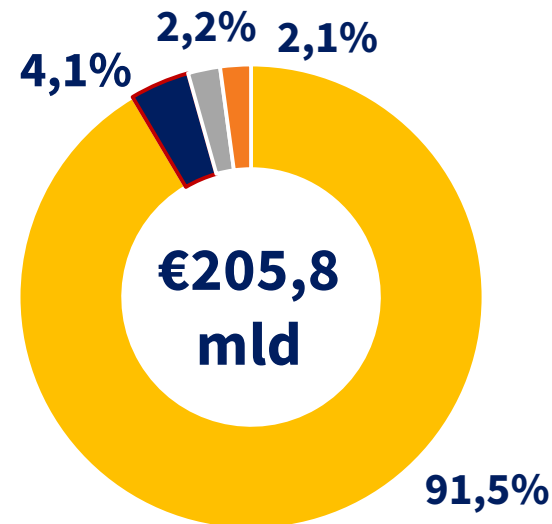
Traffici

Export italiano Extra-UE per mezzo di trasporto
(miliardi di Euro e % sul totale), 2025



■ Mare ■ Aria ■ Strada ■ Ferrovia
€141,9 mld €85,7 mld €78,5 mld €1,5 mld

Export italiano Intra-UE per mezzo di trasporto
(miliardi di Euro e % sul totale), 2025



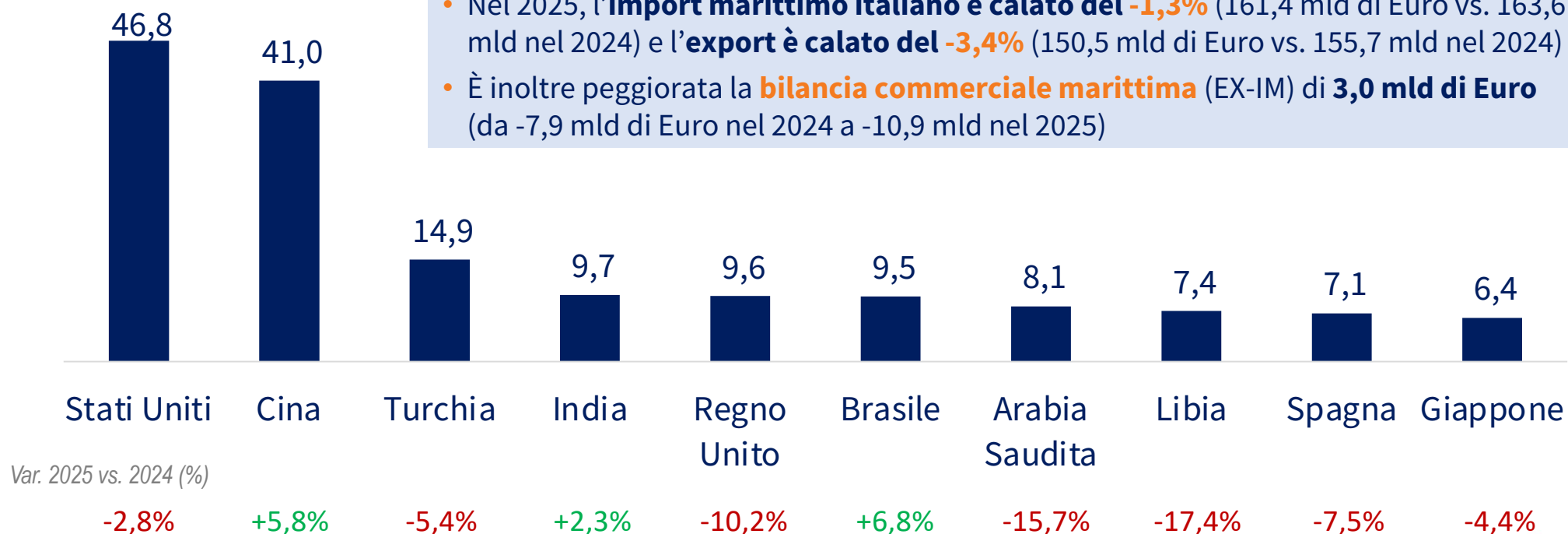
■ Strada ■ Mare ■ Ferrovia ■ Aria
€188,3 mld €8,5 mld €4,6 mld €4,4 mld

Nel 2025, lo scambio commerciale marittimo con l'estero è però calato del 2,3% (da 319,4 miliardi di Euro nel 2024 a 311,9 miliardi nel 2025)

Traffici

Top-10 Paesi per scambio commerciale marittimo (EX+IM) (miliardi di Euro), 2025

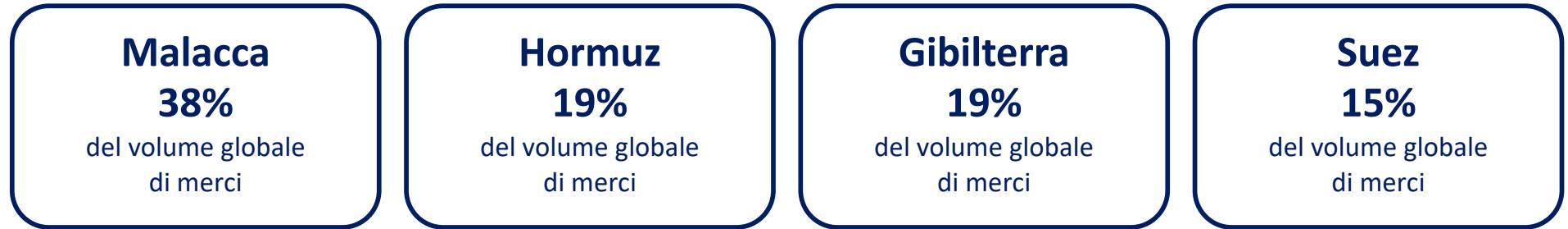
- Nel 2025, l'**import marittimo italiano** è calato del **-1,3%** (161,4 mld di Euro vs. 163,6 mld nel 2024) e l'**export** è calato del **-3,4%** (150,5 mld di Euro vs. 155,7 mld nel 2024)
- È inoltre peggiorata la **bilancia commerciale marittima** (EX-IM) di **3,0 mld di Euro** (da -7,9 mld di Euro nel 2024 a -10,9 mld nel 2025)



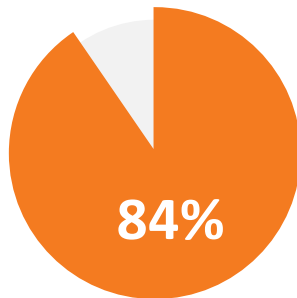
Energia e merci sono concentrati su alcuni cruciali snodi globali, rendendo il monitoraggio dei chokepoint una priorità strategica

Traffici

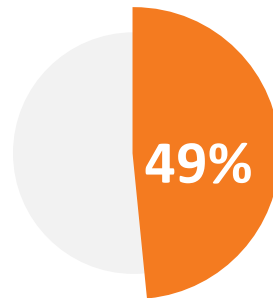
Quota del commercio globale di merci e di flussi energetici attraverso i principali chokepoint globali (valori %), 2024



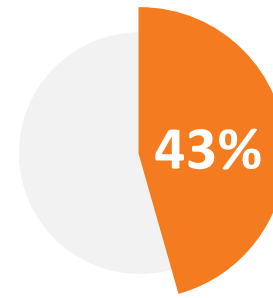
PETROLIO GREGGIO



GAS



LNG



Il cambiamento climatico altera gli equilibri delle aree su cui insistono le principali rotte marittime globali

Traffici

Aree su cui insistono le rotte marittime, interessate dagli effetti del cambiamento climatico (illustrativo), 2026



Le tensioni geopolitiche generano nuovi rischi e opportunità per i traffici marittimi

Traffici

Aree su cui insistono le rotte marittime, interessate da tensioni geopolitiche (illustrativo), 2026

- Le **sanzioni commerciali verso la Russia** riconfigurano i flussi di **petrolio** e **materie prime** a favore di mercati alternativi
- Le **restrizioni commerciali tra Stati Uniti e Cina**, insieme all'**introduzione di dazi e misure protezioniste**, hanno riconfigurato le catene di approvvigionamento

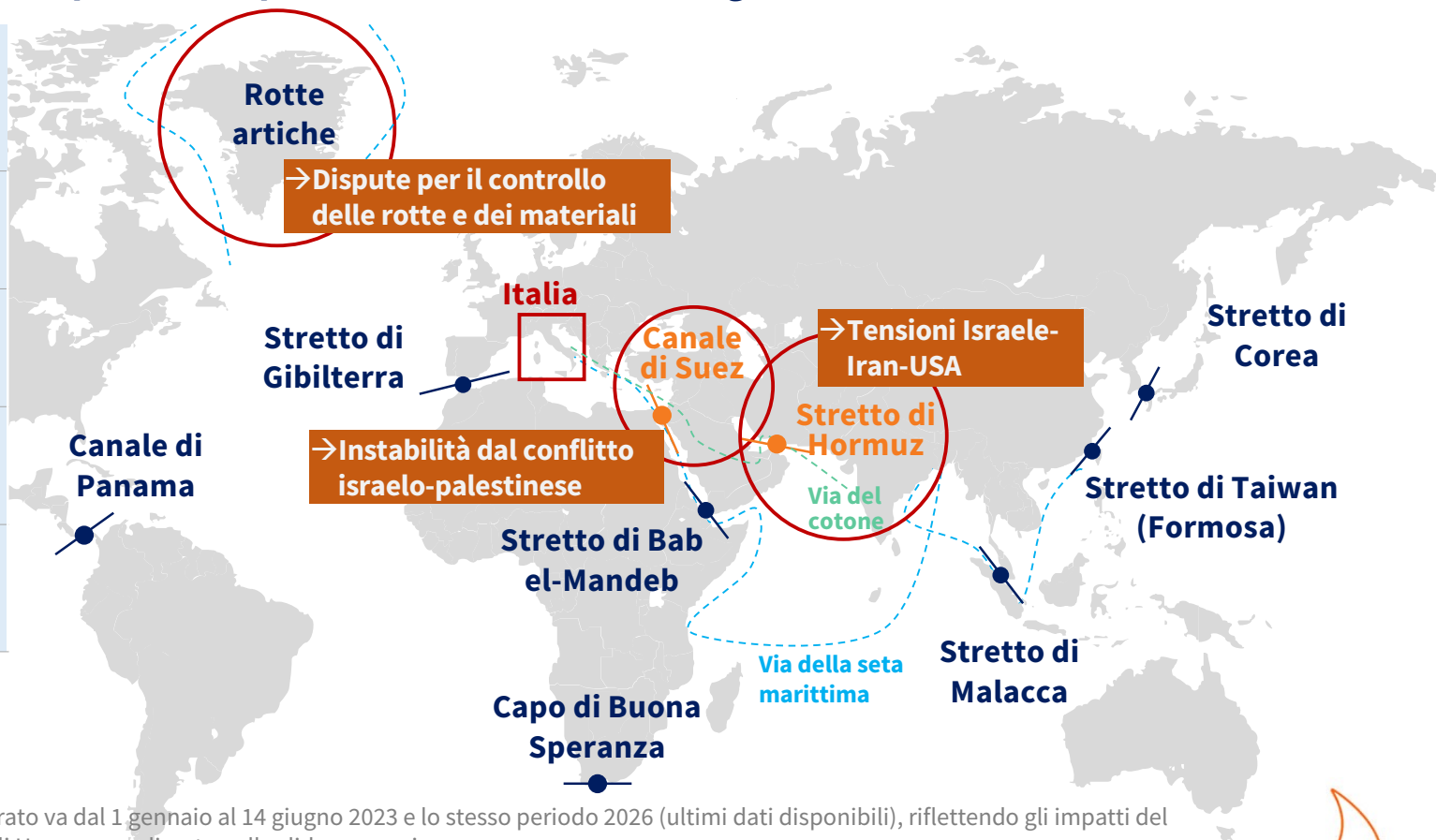


In particolare le rotte marittime che comunicano con il Mediterraneo sono interessate da criticità geopolitiche che ne minano la percorribilità

Traffici

Alcuni dei principali «chokepoint» nelle rotte marittime globali (illustrativo), 2026

Numero medio giornaliero di navi in transito (gen-giu '23 vs. gen-giu '26)			var. %
Stretto di Hormuz	99	34	-66%
Canale di Suez	73	38	-48%
Stretto di Gibilterra	145	129	-11%
Capo di Buona Speranza	45	89	+99%



N.B. Il periodo considerato va dal 1 gennaio al 14 giugno 2023 e lo stesso periodo 2026 (ultimi dati disponibili), riflettendo gli impatti del conflitto nello Stretto di Hormuz, analizzato nelle slide successive.

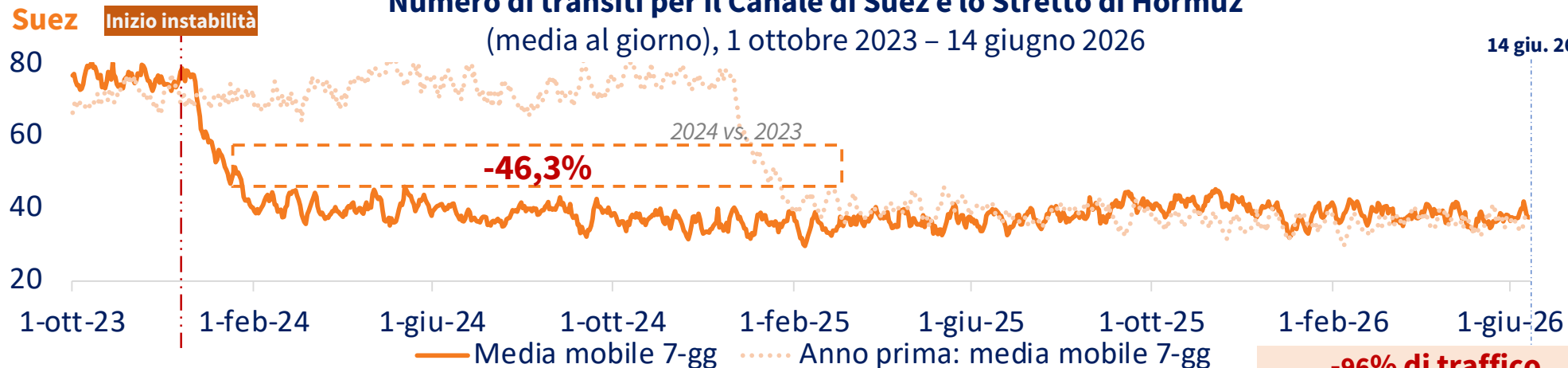
Fonte: elaborazione TEHA Group su dati UN Global Platform (IMF PortWatch) e Oxford University, 2026

I traffici attraverso Suez sono stabili, ma ad un livello inferiore di quasi il 50% rispetto al 2023, mentre quelli via Hormuz sono quasi azzerati

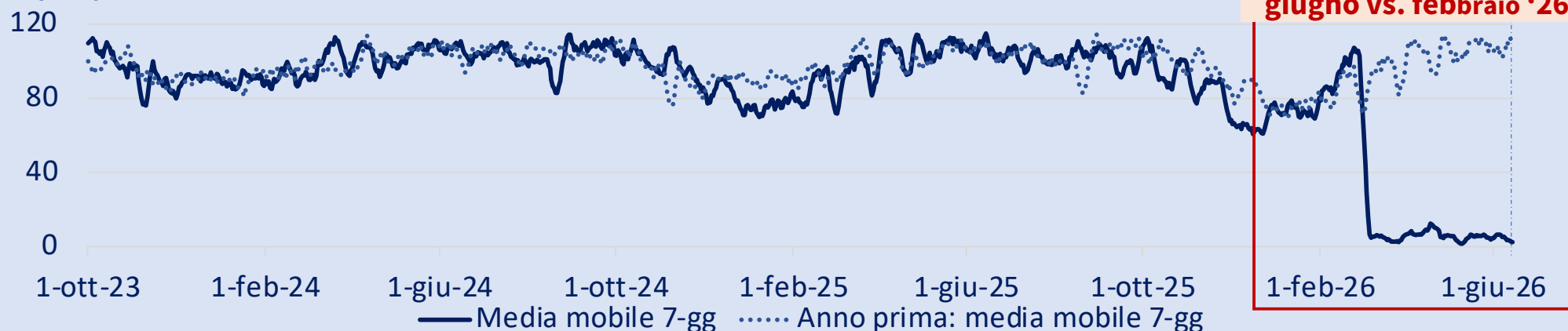
Traffici

Numero di transiti per il Canale di Suez e lo Stretto di Hormuz

(media al giorno), 1 ottobre 2023 – 14 giugno 2026



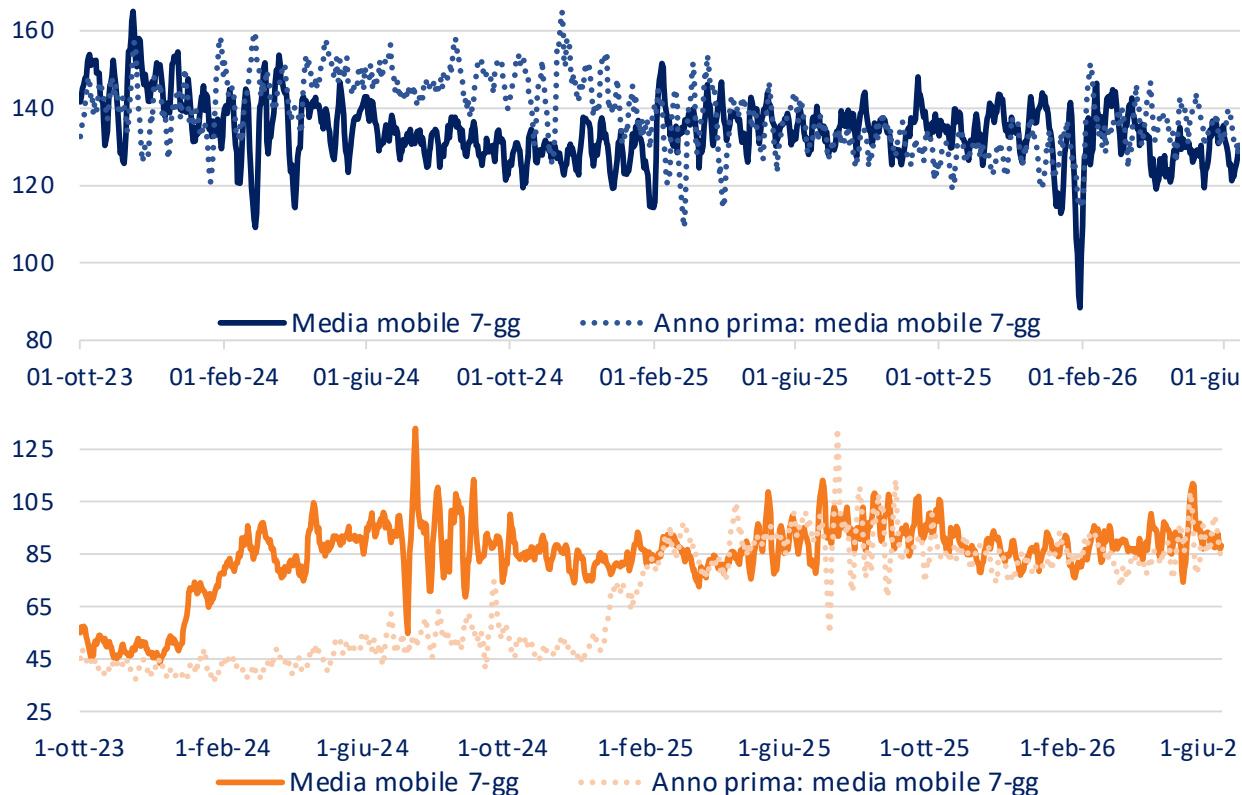
Hormuz



Il calo dei traffici via Suez spinge le rotte verso Capo di Buona Speranza, mentre Gibilterra conferma il suo ruolo come accesso al Mediterraneo

Traffici

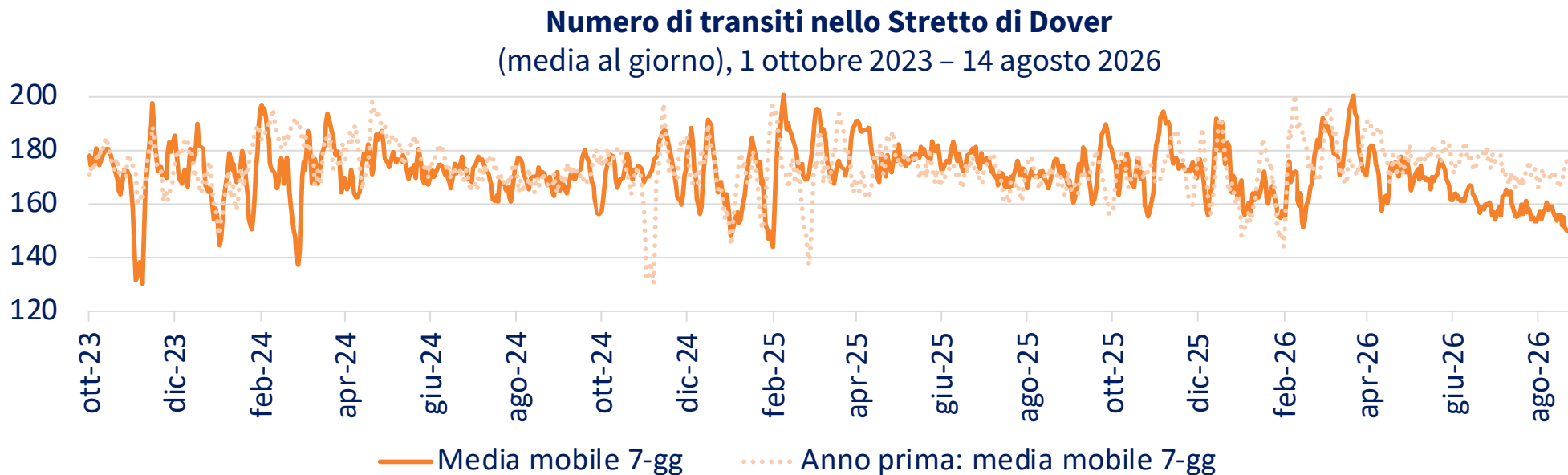
Numero di transiti per il Canale di Gibilterra e Capo di Buona Speranza
(media al giorno), 1 ottobre 2023 – 14 settembre 2025



+102%
i traffici tra
gennaio e
maggio 2026 vs.
2023

Anche lo stretto di Dover mantiene flussi stabili, confermandosi uno snodo strategico per i traffici europei verso il Mare del Nord

Traffici



Secondo l'ultimo dato disponibile, lo stretto di Dover ha registrato **149** transiti medi giornalieri (23 lug.-23 ag. 2026)

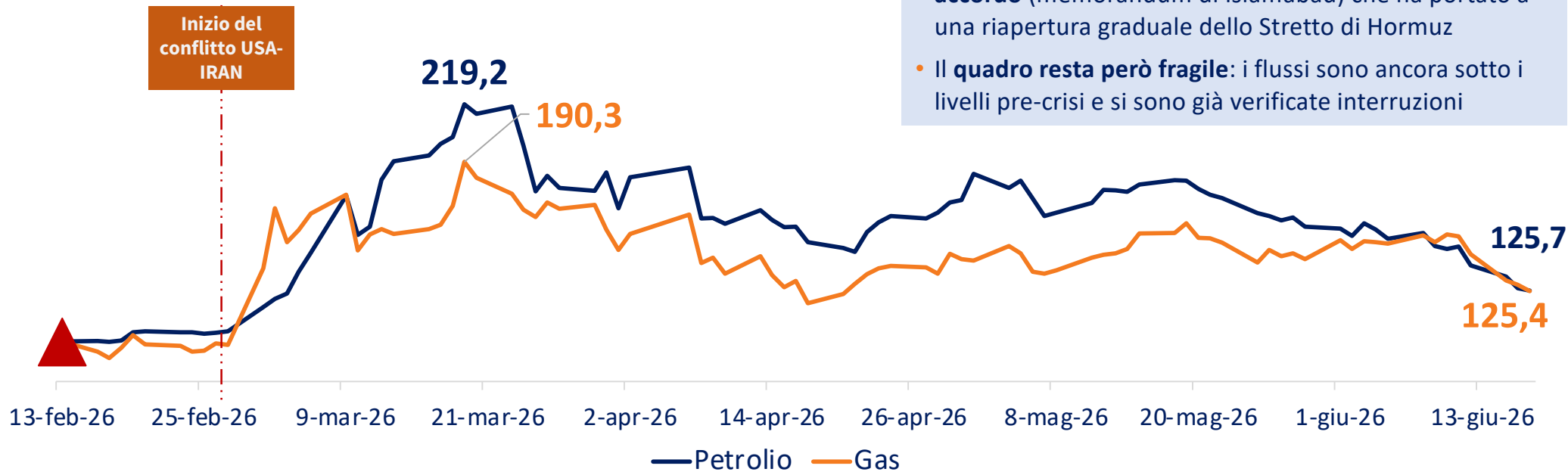
I porti della Manica e del Mare del Nord costituiscono le porte marittime del **corridoio europeo TEN-T Mare del Nord-Reno-Mediterraneo**, che attraversa 8 Paesi e comprende circa **12.150 km di ferrovie** e **5.030 km di vie navigabili interne**, collegando gli scali marittimi ai principali poli produttivi dell'Europa continentale

Lo shock geopolitico, specialmente ad Hormuz, ha innescato un rialzo significativo dei prezzi di petrolio e gas

Traffici

Prezzo del petrolio e del gas*

(US\$, valori indice feb 2016=100), 13 febbraio 2026 – 17 giugno 2026



- A metà giugno USA e Iran hanno raggiunto un **primo accordo** (memorandum di Islamabad) che ha portato a una riapertura graduale dello Stretto di Hormuz
- Il **quadro resta però fragile**: i flussi sono ancora sotto i livelli pre-crisi e si sono già verificate interruzioni

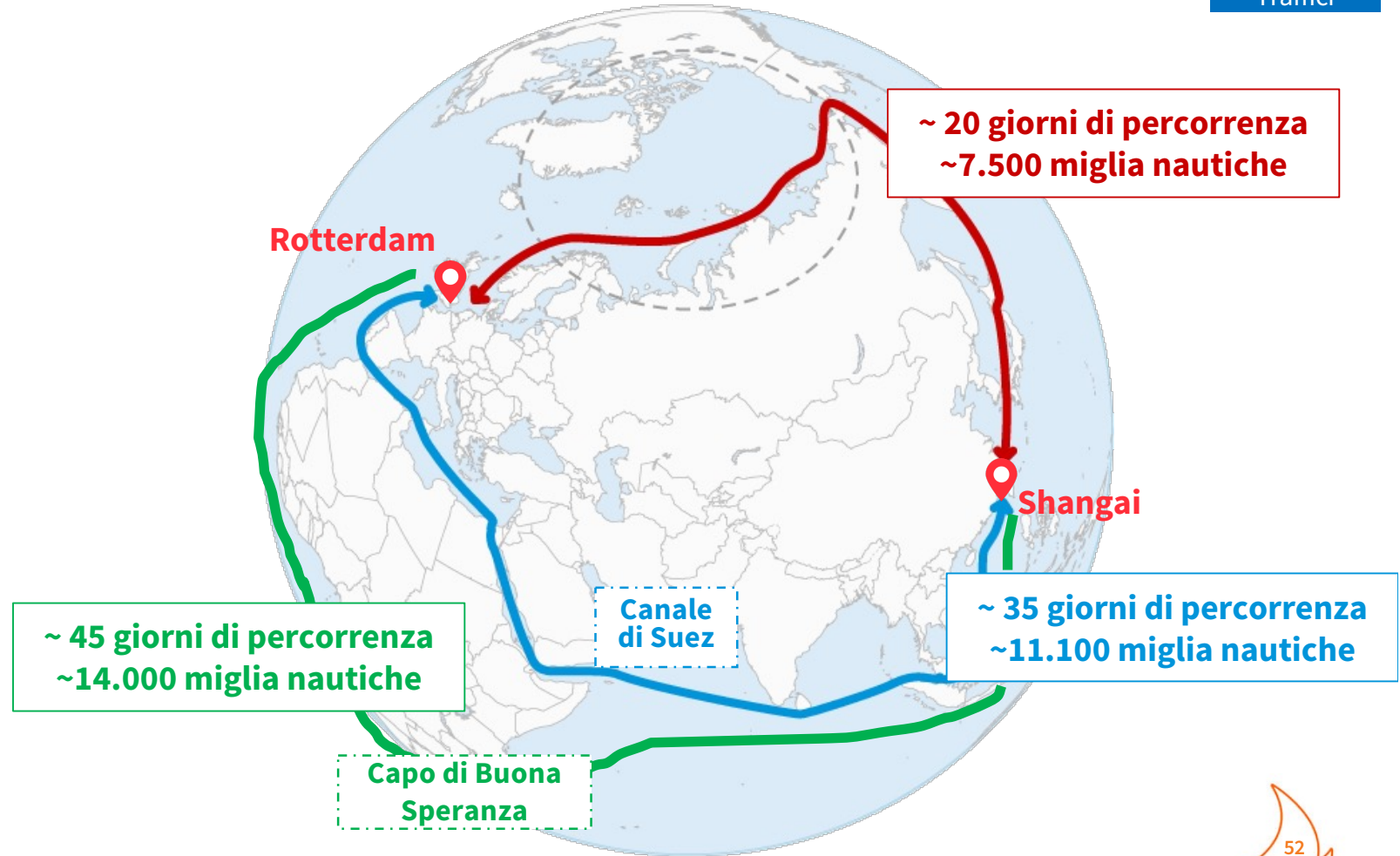
Var. tendenziale giugno 25/giugno 26: **+49,7%**

Var. tendenziale giugno 25/giugno 26: **+40,2%**

Uno sguardo sul futuro: la Cina (e anche la Corea del Sud) ha avviato il primo servizio commerciale nell'Artico

Traffici

- La **ricerca di rotte marittime alternative** diventa una priorità crescente per rafforzare la resilienza delle catene di approvvigionamento e la sicurezza dei traffici
- La Cina ha avviato il **primo servizio commerciale regolare** lungo la **Northern Sea Route**, nell'ambito della più ampia strategia di sviluppo della **Polar Silk Road**

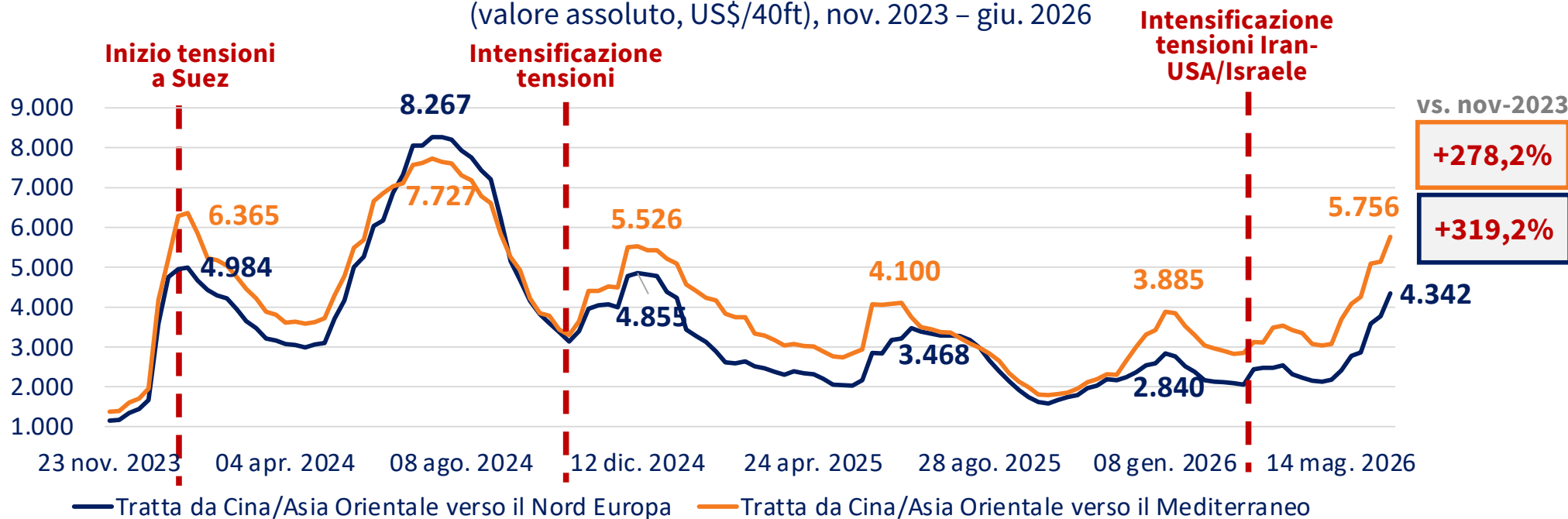


In conseguenza di questo scenario, il costo dei noli è ancora doppio rispetto al 2023, in media +30,5 milioni di Euro per grande nave

Traffici

Indici di rotta regionale per il trasporto marittimo, costo per container (40ft=2TEU)

(valore assoluto, US\$/40ft), nov. 2023 – giu. 2026



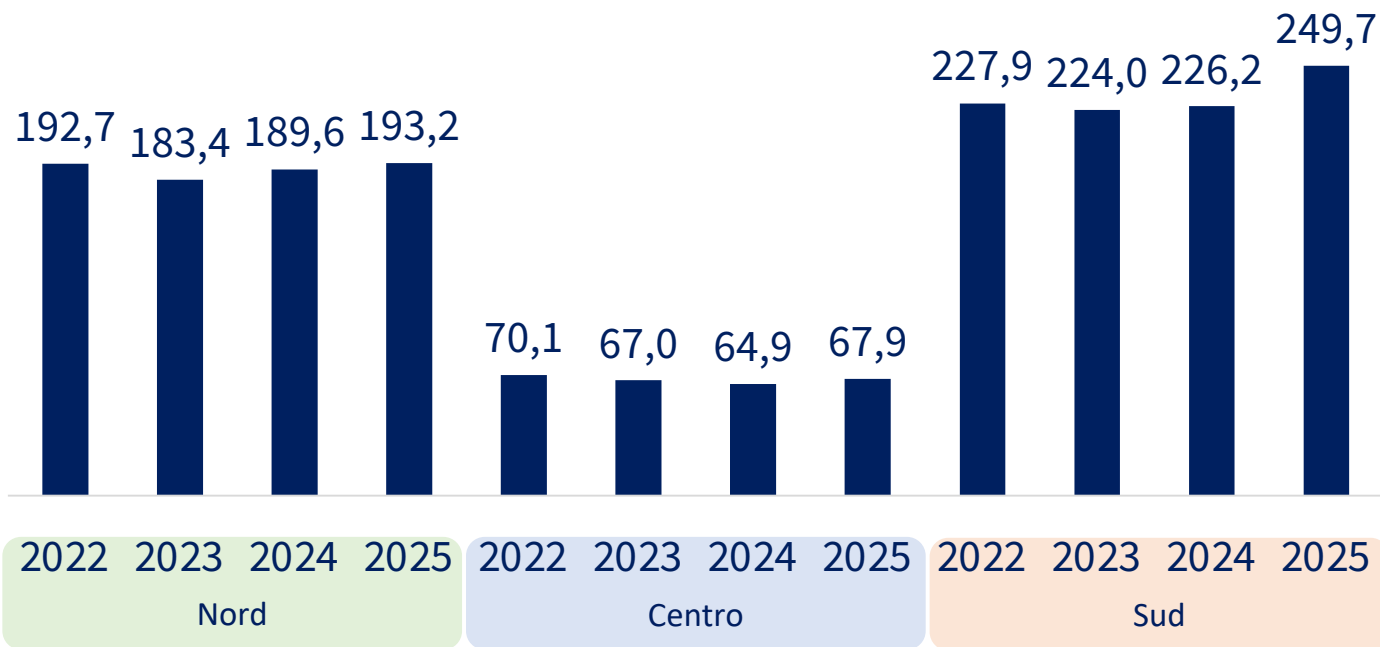
Per una grande nave portacontainer in grado di trasportare **15.000 TEU**, da novembre 2023 a giugno 2026, il **costo medio per nave** sulla **tratta dall'Asia al Mediterraneo** è aumentato di **+30,5 mln di Euro** (da 10,4 mln di Euro a 40,9 mln di Euro)

Nonostante tutto il traffico merci marittimo italiano, per la maggior parte diviso tra Sud Italia (48,9%) e Nord Italia (37,8%), è in crescita...

Traffici

Traffico totale merci per area geografica italiana

(milioni di tonnellate lorde), 2022-2025



Var. 2025 vs.
2024 (val.%)

+1,9%

+4,5%

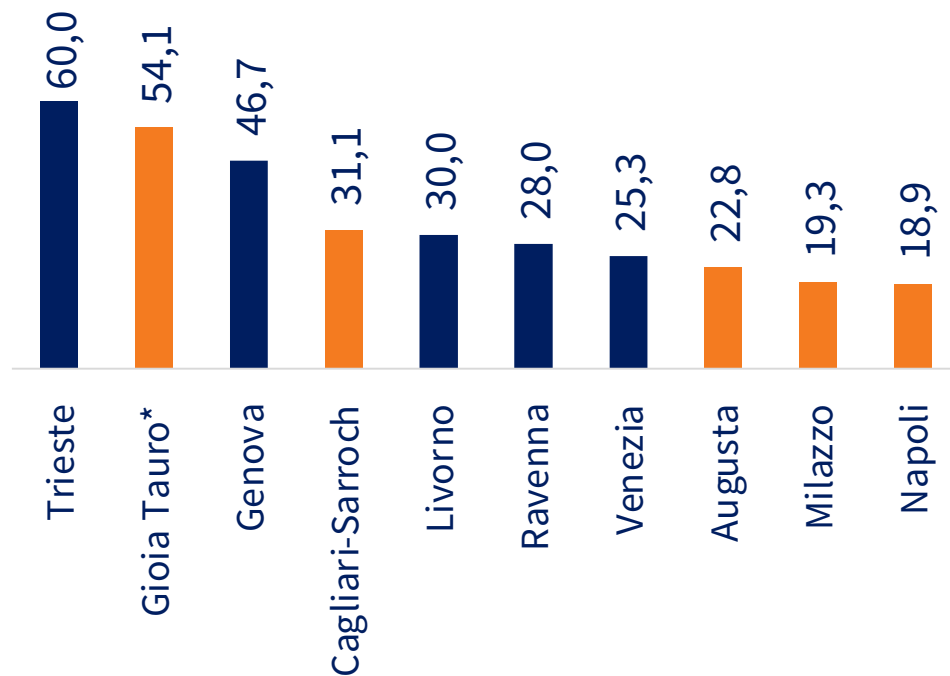
+10,4%

- Quasi la metà dei traffici merci che passano per l'Italia, pari al **48,9%** (+1,8 p.p. vs 2024), transita dai porti del **Sud Italia**
- Seguono il **Nord**, con il **37,8%** (-1,6 p.p. vs 2024), e il **Centro**, con il **13,3%** (-0,2 p.p. vs 2024)
- Il **Sud** registra anche la crescita maggiore in termini di traffico merci, con un incremento del **+10,4%** nel periodo 2024-2025 e del **+9,6%** nel 2022-2025
- Seguono **Centro** e **Nord**, rispettivamente con **+4,5%** e **+1,9%** nel periodo 2024-2025 e **-3,2%** e **+0,3%** nel periodo 2022-2025

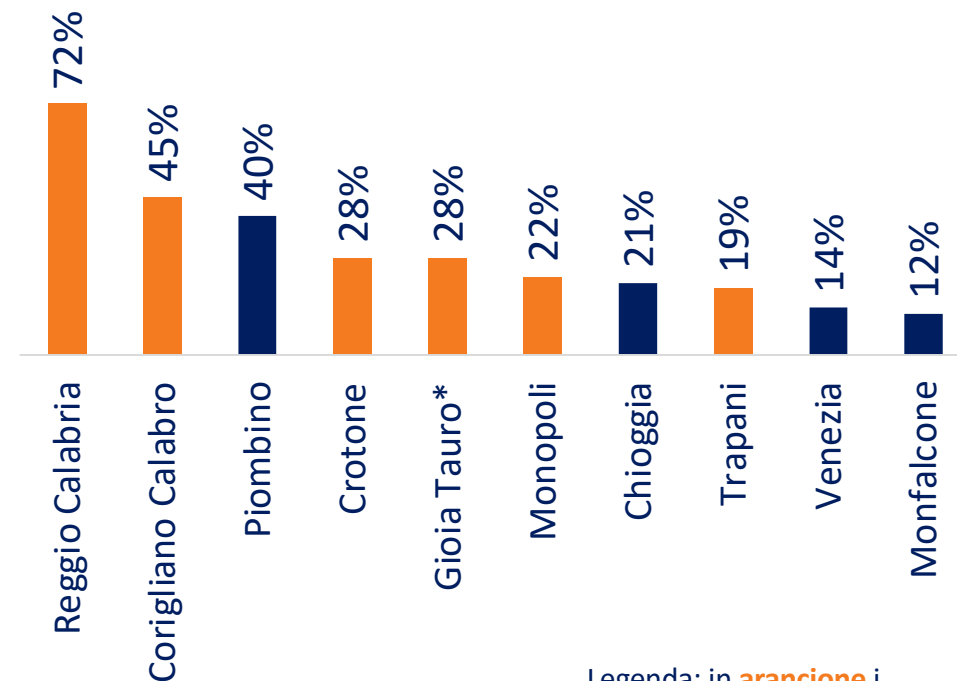
...soprattutto nei principali scali del Sud Italia: 6 dei primi 10 porti per crescita nell'ultimo triennio si trovano nel meridione

Traffici

Primi 10 porti in Italia per merci trasportate
(milioni di tonnellate lorde), 2025



Primi 10 porti in Italia per crescita di merci trasportate
(valori %), 2025 vs. 2023



Legenda: in **arancione** i
porti del Sud Italia

(*) Nel caso di Gioia Tauro, porto specializzato nel transhipment, la crescita dei traffici è trainata soprattutto dall'aumento dei TEU movimentati.
Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Autorità di Sistema Portuale, 2026

In questo momento la «resilienza» del sistema marittimo nazionale è garantita in parte dalla nostra ampia diversificazione...

Dati al 2025

Traffici

Stretto di Bonifacio (~10km) - stretto di confine

- **Porti principali:** Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci, Santa Teresa di Gallura
- **Totale merci in transito:** 8,0 mln ton. (1,9% totale nazionale)
- **Traghetti locali <20miglia:** 5,1 mln pax (27,0% t.naz.)
- **Traghetti >20miglia + internaz.:** 263mila pax (0,4% t.naz.)
- **Crociere:** 201mila pax (1,4% t.naz.)

Canale di Sicilia (~150km) - stretto di confine

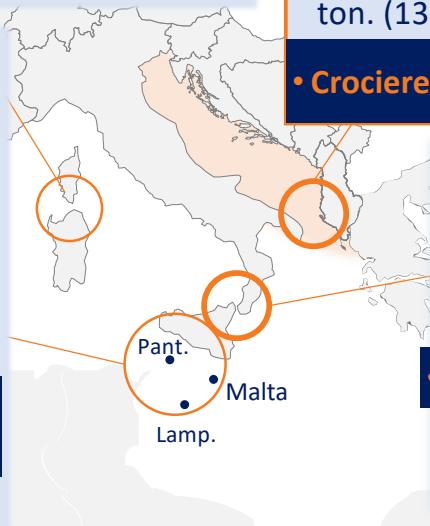
- **Porti principali:** Palermo, Porto Empedocle, Trapani, Pozzallo, Gela, Licata
- **Totale merci in transito:** 12,9 mln ton. (2,5% t.naz.)
- **Traghetti locali <20miglia :** 1,3 mln pax (3,2% t.naz.)
- **Traghetti >20miglia + internaz.:** 2,1 mln pax (11,3% t.naz.)
- **Crociere:** 1,0 mln pax (7,1% t.naz.)

Canale d'Otranto (accesso Adriatico) (~72km) - stretto di confine

- **Porti principali:** Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli, Termoli (+ altri* lungo la costa adriatica italiana)
- **Totale merci in transito:** 16,0 mln ton. (3,1% t.naz.) + altri = 145,9 mln ton. (28,6% t.naz.)
- **Traghetti locali <20miglia:** n.a. + altri = 47,8mila pax (0,1% t.naz.)
- **Traghetti >20miglia + internaz.:** 1,8 mln pax (9,3% t.naz.) + altri = 2,6 mln ton. (13,7% t.naz.)
- **Crociere:** 659mila pax (4,6% t.naz.) + altri = 2,0 mln pax (14,1% t. naz.)

Stretto di Messina (~33km) - stretto nazionale

- **Porti principali:** Messina-Tremestieri, Milazzo, Villa San Giovanni, Reggio Calabria
- **Totale merci in transito:** 33,8 mln ton. (6,6% naz.)
- **Traghetti locali <20miglia:** 24,4 mln pax (58,6% t.naz.)
- **Traghetti >20miglia + internaz.:** 63,1mila pax (0,3% t.naz.)
- **Crociere:** 742,8mila pax (5,2% naz.)



...che su quella della dimensione subacquea, cruciale per il quadro di sicurezza delle telecomunicazioni e per l'energia stessa

Traffici

Stretto di Bonifacio (~10km) - stretto di confine

- **6 cavi sottomarini «maggiori»:** SARCO, ROMSAR 2, Blue, Janna, Uni, 1 cavo da Piano Isole Minori

Canale di Sicilia (~150km) - stretto di confine

- **2 gasdotti** (Trans-Med a Mazara del Vallo e Greenstream a Gela): **36% delle riserve di gas+GNL italiane nel 2026** (57% rispetto ai soli gasdotti)
- **2 elettrodotti:** ELMED (Tunisia) e Malta-Italy Interconnector
- **26 cavi sottomarini «maggiori»:** SeaMeWe-4, SeaMeWe-5, SeaMeWe-6, Uni, EMC West-1, EMC West-2, India Europe Xpress (IEX), Africa1, 2Africa, Janna, Asia-Africa-Europe1 (AAE-1), Europe India Gateway (EIG), Medusa Submarine Cable System, TE North/TGN-Eurasia/SEACOM/Alexandros/Medex, IMEWE, Hawk, PEACE Cable, Hannibal System, Didon, Italy-Libya, Melita-1, Epic Malta-Sicily Cable System (EMSCS), Italy-Malta, 2 cavi da Piano Isole Minori

Canale d'Otranto (~72km) - stretto di confine

- **1 gasdotto** (Tap a Melendugno): **15,1% delle riserve di gas+GNL italiane nel 2026** (24% rispetto ai soli gasdotti)
- **2 elettrodotti:** MON.ITA (Montenegro-Italia) e GR.ITA (Grecia-Italia)
- **7 cavi sottomarini «maggiori»:** Italy-Albania, Adria-1, OTEGLOBE Kokkini-Bari, Jonah, Asia Africa Europe-1 (AAE-1), Trans Adriatic Express (TAE), EAGLE



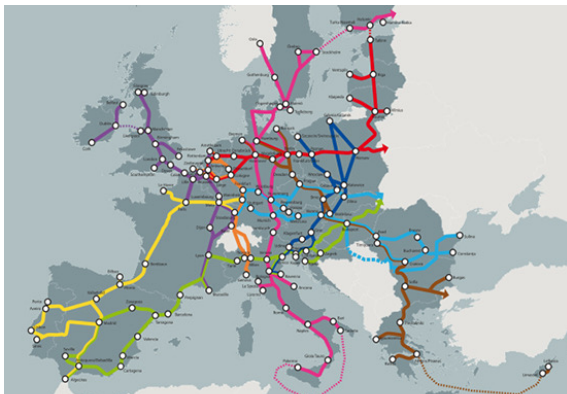
Stretto di Messina (~33km) - stretto nazionale

- **2 cavi sottomarini «maggiori»:** ANDROMEDA, Blue

Focus | Genova, La Spezia e Civitavecchia possono rafforzare il ruolo del come porta d'accesso verso il Nord Europa

Traffici

Rete TEN-T (illustrativo)



Giugno 2024: nuovo Regolamento UE 2024/1679 sulla rete TEN-T

- Il regolamento adottato dall'UE ridisegna la rete europea su tre livelli (rete centrale al 2030, centrale estesa al 2040, globale al 2050)
 - **Civitavecchia** è incluso nella rete centrale (Core Network)
 - **Genova** resta nodo del corridoio Mare del Nord-Reno-Mediterraneo (ex Reno-Alpi), con l'aggiunta delle linee Genova-Savona e Genova-Tortona
 - **La Spezia** è confermato tra i porti core del corridoio Scandinavia-Mediterraneo

GENOVA

- **Nuova Diga Foranea:** investimento di oltre 900 milioni di Euro, fondali fino a 50 metri, consentirà l'accesso a navi fino oltre i 400 metri
- **Terzo Valico dei Giovi:** nuova linea AV/AC, strategica per il collegamento del sistema portuale ligure con la Svizzera e il Nord Europa

LA SPEZIA

- **Piano di potenziamento LSCT (La Spezia Container Terminal):** investimenti complessivi previsti pari a 277 milioni di Euro, di cui circa 220 milioni per l'ampliamento del Terminal Ravano. Capacità di banchina fino a 2 milioni di TEU e quota ferroviaria fino al 50%

CIVITAVECCHIA

- **Potenziamento infrastrutturale:** 79,7 milioni di Euro per il nuovo accesso al bacino storico, il prolungamento della Banchina 13 e il collegamento con l'antemurale
- **Porto core della rete TEN-T:** uno dei principali hub Ro-Ro e Ro-Pax, con collegamenti regolari verso Spagna, Sardegna, Sicilia e Tunisia

Focus | il «Miglio Blu – La Spezia Nautical District» è un'eccellenza di riferimento nel mondo in tema di distretti nautici

Traffici



In **poco più di un miglio marino**, nell'area tra il Molo Pagliari e il Muggiano alla Spezia, sono concentrate le **maggiori eccellenze della nautica mondiali**, che in questa zona producono yacht e mega-yacht

N.B. Il protocollo è stato firmato dal Sindaco della Spezia, dal Presidente della Liguria e dai rappresentanti dei principali cantieri navali nell'area.

Il progetto ha individuato le **necessità degli operatori della nautica**:



LE INFRASTRUTTURE (7 interventi)

- Il progetto prevede un **investimento da €1,750 mln** dal Fondo Strategico Infrastrutture per **interventi sulle strade e segnaletica nei cantieri**, anche **in chiave turistica**, con un **waterfront pedonabile e ciclabile**



LA FORMAZIONE (8 enti di ricerca e 11 di formazione)

- Pilastri del progetto sono la **formazione e l'Università**, che con il **DLTM - Distretto Ligure delle Tecnologie Marine** e gli **insediamenti produttivi** presenti potranno dare una **risposta in termini di occupazione**
- La vocazione nautica della città è cresciuta anche con **l'impegno sulla conoscenza: investimenti pubblici** nel **piano di formazione professionale da €3 mln** (Fse) al **Polo Universitario Marconi** e al **DLTM**



UN BRAND RICONOSCIBILE A LIVELLO NAZIONALE E INTERNAZIONALE

- Il **Miglio Blu** rappresenta un **nuovo brand** per il territorio spezzino, una **rete tra gli operatori**, un **sistema di identificazione**, una collaborazione tra i soggetti che operano nell'industria, nei servizi, nella ricerca e nella formazione nautica rivendibile all'esterno come **fronte unico**

Focus Adriatico | In chiave prospettica, l'infrastrutturazione di Bari e Brindisi per lo sviluppo del commercio deve essere una priorità nazionale

Traffici

L'estensione a Bari e Brindisi del Corridoio Paneuropeo VIII - rete TEN-T* (illustrativo)



Il Corridoio VIII della rete europea TEN-T

- L'infrastruttura è dotata di **1.300 km di rete ferroviaria** e **960 km di rete stradale** che **collegheranno i porti di Bari e di Brindisi** con l'Albania, la Macedonia del Nord e la Bulgaria
- La prima riunione tra i Paesi si è tenuta a Brindisi nel luglio 2023, la seconda a **Tirana nel febbraio 2026**, con la **firma di una Dichiarazione Congiunta da parte di Albania, Bulgaria, Italia, Macedonia del Nord e Romania** (associatasi all'iniziativa sulla mobilità militare attraverso il Corridoio VIII), per l'estensione ai porti italiani con **tratte a traghetto**

Raddoppio degli elettrodotti: MON.ITA2 e GR.ITA 2

- Oltre agli elettrodotti esistenti, Terna ha mostrato interesse nel **raddoppiare le due connessioni elettriche con Montenegro e Grecia**

Focus Adriatico | Trieste può candidarsi come scalo europeo alternativo ai porti di Grecia (Pireo) e Francia (Marsiglia) del corridoio IMEC

Traffici

Corridoio IMEC (illustrativo)



Settembre 2023: al G20 di Nuova Delhi viene annunciato IMEC

- Il **Pireo** è il primo porto identificato dall'UE nel progetto IMEC per l'accesso al mercato indiano e medio-orientale, ma quasi subito **Trieste** e **Marsiglia** emergono come **nuovi candidati**

Dicembre 2023: uscita dalla Belt and Road Initiative (BRI)

- A fine **2023**, l'Italia **esce dalla BRI**, dopo il MoU firmato nel 2019: la Cina non rientra più tra i principali schemi commerciali triestini
- **Maggio 2026: Vertice Italia-India**, **Meloni e Modi sostengono il progetto IMEC**

MARSIGLIA

- **Multimodalità**: una delle zone logistiche più grandi d'Europa, unico hub Mediterraneo con **4 tipi di adduzione** (pre/post shipping: ferro, fiume, gomma, pipeline) **TEN-T**
- Si è **mosso prima** istituzionalmente (firmato MoU per un IMEC Ports Club)
- **Fondali profondi** fino a 16 metri

TRIESTE

- Solida **rete ferroviaria e stradale** verso il Nord Europa (**TEN-T**)
- Principale **hub petrolifero** del Nord Mediterraneo (oleodotto **TAL**)
- **Porto franco**: regime doganale speciale
- Nel 2026 entra nell'iniziativa **3Seas***
- **Fondali profondi** fino a 18 metri

PIREO

- **2° porto container** nel Mediterraneo dopo Tanger Med
- Connesso alla rete **TEN-T** e alla **China-Europe Land-Sea Express Line**
- **Posizione geografica favorevole**
- **Gestione cinese al 67%** (COSCO)
- **Fondali profondi** fino a 19,5 metri

Caratteristiche

La competitività internazionale dell'Italia nel commercio è influenzata dall'adeguamento alle normative europee per la decarbonizzazione...

Traffici



2023 IMO GHG Strategy

- Complementa e dettaglia la **Initial Strategy for International Shipping**, nel quale è stato approvato il quadro normativo per il **net-zero target al 2050** del trasporto marittimo
- Da maggio '25 il Mediterraneo è **Area SECA** (Sulphur Emission Control Area)*



Renewable Energy Directive – RED III 2023/2413

Obiettivo di >1% di **combustibili rinnovabili** di origine non biologica (RFNBO) sul tot. dell'energia dei trasporti al 2030, per gli **Stati a vocazione marittima** la quota di RFNBO nel **trasporto marittimo è >1,2%**



FuelEU Maritime Alternative Fuel Infrastructure Regulation - AFIR

Parte del pacchetto legislativo «**Fit-for-55**» (ridurre nell'UE le emissioni di >55% al 2030):

- il **FuelEU Maritime** impone **limiti di emissioni di gas serra** (GHG) alle navi di stazza lorda >5K ton che fanno scalo nei porti europei
- entro il 2029 i **principali porti TEN-T** dovranno **dotarsi di sistemi OPS per >90% degli scali** delle categorie di navi interessate



EU Emissions Trading System – EU ETS

- Il **sistema ETS** (esteso alle navi >5k GT nel '25) funziona secondo il principio “**cap and trade**”: il **tetto massimo** (ridotto annualmente) è la **quantità di gas** emettibile dagli **operatori**, chiamati ad **acquistare certificati** in base alla **CO₂** emessa (dal '26 copre anche Metano e Azoto)
- Con la revisione proposta a luglio 2026, lo schema potrebbe essere **esteso ad alcune navi tra i 400 e i 5k GT**, ma **introduce** anche un **meccanismo (SMAP)** per **reinvestire** circa **~10 mld** nella **decarbonizzazione del settore**



EU Ports Strategy / EU Industrial Maritime Strategy

A giugno '26 il Consiglio dell'UE ha adottato **due nuove strategie** con azioni concrete per sostenere la **competitività**, la **sostenibilità**, la **sicurezza** e la **resilienza del settore marittimo**; le strategie si concentrano sui **porti**, sul **trasporto marittimo** e sulla **cantieristica navale**

(*) Le navi che operano nel Mediterraneo dovranno utilizzare combustibile con un contenuto di zolfo <0,10% m/m, rispetto al limite globale attuale dello 0,50%. Inoltre, dal 1° gen. '23 sono obbligatori: l'EEXI per le navi ≥400 GT; il CII per le navi ≥5.000 GT e inserimento nel SEEMP.
Fonte: elaborazione TEHA Group su dati IMO, Commissione europea, Consiglio Europeo, Italia domani e fonti varie, 2026

...tra le quali la principale è l'ETS che rischia di ridurre la competitività dei porti europei nel quadro mediterraneo

Traffici

FUNZIONAMENTO DELL'ETS MARITTIMO

- La **normativa europea dell'ETS** prevede per il commercio marittimo:
 - L'applicazione della tassa **all'amministratore della nave di >5.000 ton lorde**, a prescindere dalla bandiera della nave
 - Una **lista degli amministratori** (le c.d. **Shipping Companies**) pubblicata nella «**Decisione di esecuzione - 2024/411 - EN - EUR-Lex**» e aggiornata ogni due anni ufficialmente*
- Il meccanismo ETS si applica al:
 - **100% della tratta tra porti** interni all'area dell'UE e dell'European Economic Area
 - **50%** della tratta se **solo uno tra i porti** di partenza/destinazione è dell'area EU-EEA
 - **0%** della tratta quando **nessuno tra i porti** di partenza/destinazione è dell'area EU-EEA

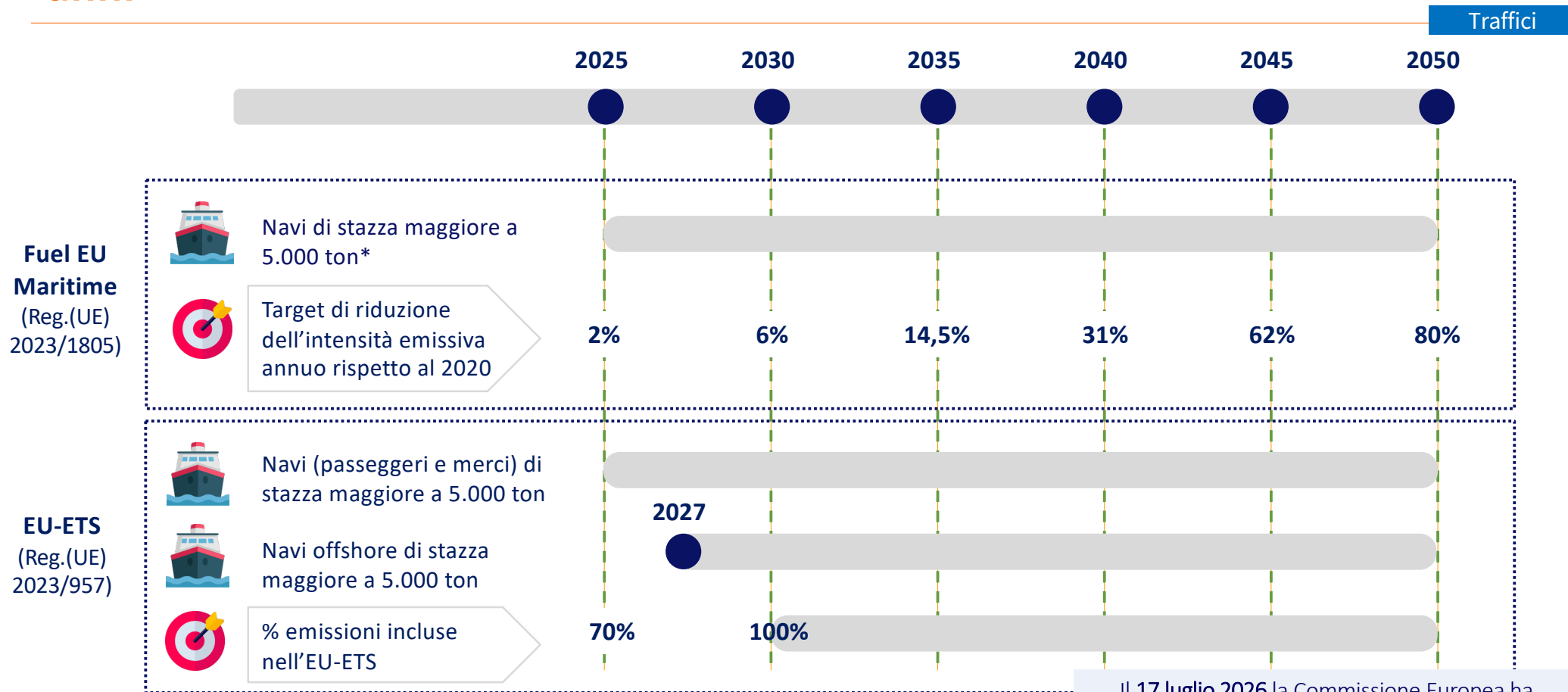
Se si applica il rincaro **medio annuale per nave collegato all'ETS** (stimato a +690,3mila Euro in media 2025-2027) alle **1.132 navi battenti bandiera italiana** al 2026, si stimano entrate nelle casse dello Stato pari a

~800 milioni di Euro annui**

(ad oggi usati principalmente per risanare il bilancio dello Stato)

In ottica di lungo periodo, il meccanismo dell'ETS potrebbe portare ad una **riformulazione delle rotte internazionali** a causa di un graduale ritorno al **trasporto su gomma**, con un impatto negativo sulla leadership dell'Italia nel contesto marittimo del Mediterraneo

Il quadro normativo punta a ridurre l'intensità emissiva dell'80% in 30 anni



Il 17 luglio 2026 la Commissione Europea ha pubblicato la **proposta di revisione dell'EU ETS**

L'Italia e altri Stati Europei hanno sostenuto una revisione dell'ETS, oggi in esame al Parlamento UE, che prevede modifiche al meccanismo

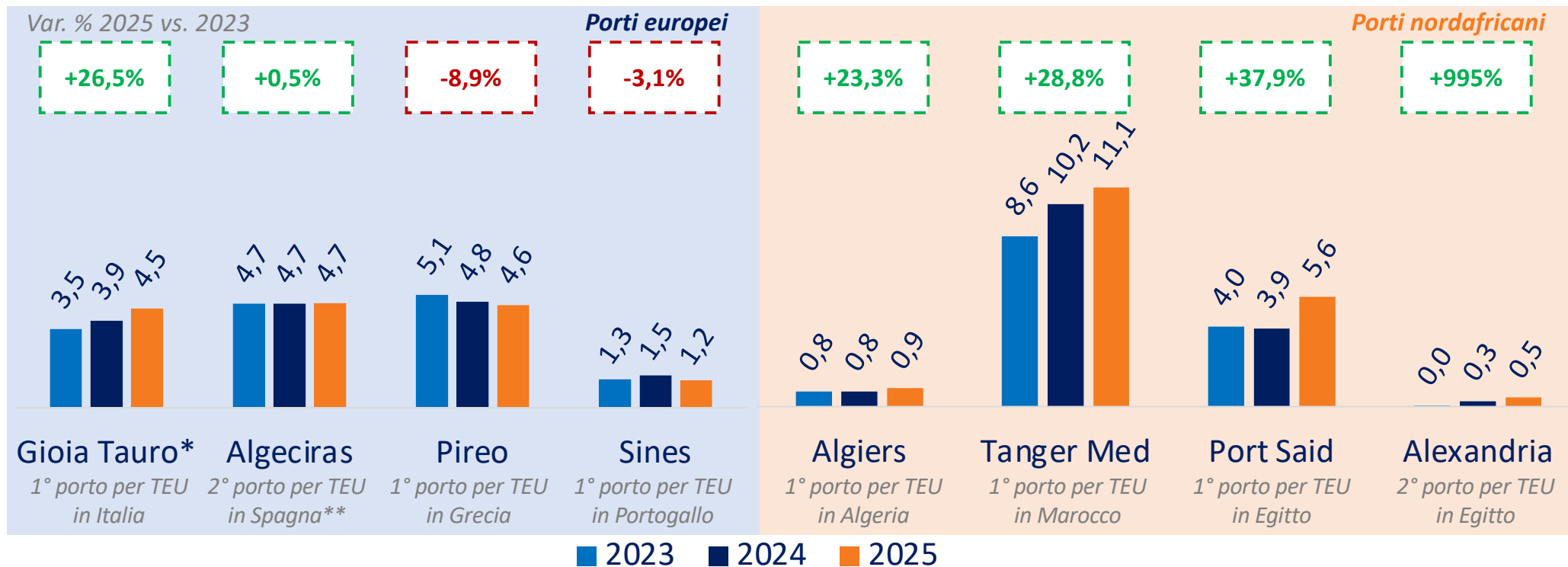
Traffici

- A inizio **marzo 2026**, il Governo Italiano ha chiesto formalmente alla Commissione Europea di **sospendere temporaneamente l'ETS** fino alla conclusione della revisione
- Il **25 febbraio 2026**, l'Italia e altri 10 Stati, definiti «Friends of the Industry», hanno sottoscritto una **dichiarazione congiunta** a favore del congelamento temporaneo dell'ETS
- Il **12 marzo 2026**, otto Stati membri hanno pubblicato un «**non-paper**» **contrario alla sospensione** dell'ETS, definendolo il principale strumento della politica climatica europea e un fattore chiave per la stabilità del mercato
- Il **20 marzo 2026**, il Consiglio Europeo **non ha accolto** la richiesta di sospensione, decidendo invece di anticipare la revisione dell'ETS entro luglio 2026
- Tra **aprile e giugno 2026** la Commissione Europea ha avviato le **consultazioni tecniche** e il confronto con gli Stati membri, rappresentati dell'industria e altri stakeholder per definire la revisione del sistema ETS
- Il **2 luglio 2026** la Commissione Europea ha destinato **2,5 miliardi di Euro** provenienti dall'UE ETS a **51 progetti** in 11 Paesi, a sostegno della modernizzazione dei sistemi energetici, dello sviluppo delle energie rinnovabili e dello stoccaggio dell'energia
- Il **17 luglio 2026** la Commissione Europea ha presentato un **Piano d'Azione per l'Elettrificazione** che pone l'obiettivo indicativo di **elettrificazione del 46% del consumo energetico finale entro il 2040**, il quale potrebbe ridurre la bolletta delle importazioni di combustibili fossili dell'UE fino a €260 miliardi all'anno
- Lo stesso **17 luglio** la Commissione Europea ha presentato una **proposta di revisione dell'EU ETS** che prevede, tra le altre misure, una nuova traiettoria del fattore di riduzione lineare, un nuovo meccanismo di sostegno alla propulsione marittima sostenibile e l'estensione mirata dell'ETS ad alcune navi tra 400 e 5.000 GT

La crescita degli hub extra-UE evidenzia la forte competizione nordafricana ai porti europei nel ridisegno delle rotte

Traffici

Numero di TEU transitati nei principali porti mediterranei (milioni di TEU), 2023-2025



(*) Gioia Tauro rappresenta un'eccezione nel panorama europeo: dal post-Covid ha rafforzato il proprio ruolo di hub di transhipment, grazie a fondali fino a 18 metri, banchine adatte alle moderne portacontainer e circa 120 collegamenti strategici. Per approfondimenti, si rimanda al focus nel capitolo "Porti". (**) Il porto di Valencia (1° in Spagna per TEU: 5,7 mln al 2025) registra +18% nel triennio, ma nel 2026 il transhipment è in calo del 9%.

Fonte: elaborazione TEHA Group su fonti varie, 2026

Inoltre, le deroghe ETS tutelano la continuità territoriale, ma creano distorsioni sulle rotte insulari

Traffici

- Fino al 2030, le compagnie di navigazione non sono obbligate a pagare per le emissioni rilasciate dalle navi passeggeri durante viaggi tra **porti di specifiche isole** di uno Stato e porti situati nello stesso Paese
- Questa deroga si applica solo a specifici porti e isole che soddisfano le condizioni stabilite dalla Direttiva ETS. Ad esempio, un'isola ammissibile deve avere una popolazione **inferiore a 200.000 residenti** permanenti e non deve avere alcun **collegamento stradale o ferroviario** con la terraferma
- **In Italia, la deroga ETS si applica a 31 Isole minori e i relativi porti** indicati dalla Commissione UE, escludendo le grandi isole come Sicilia e Sardegna



Spostamento delle navi emissive

L'assenza del costo ETS sulle rotte derogate rende economicamente più conveniente destinare alle Isole minori le navi meno efficienti, **concentrando su territori fragili una quota maggiore di emissioni**

Minore incentivo all'uso di biofuel

Sulle tratte esenti viene meno l'incentivo legato al pagamento delle emissioni generate: **l'utilizzo di biofuel o carburanti alternativi risulta quindi meno incentivato** rispetto alle rotte soggette al sistema, con il risultato paradossale e distorsivo dell'uso di navi a maggiore impatto ambientale nelle Isole

Anche Grecia e Spagna sono esposte alle distorsioni ETS sulle rotte insulari

Traffici

La deroga ETS sulle rotte insulari configura un tema mediterraneo, con impatti potenziali concentrati nei Paesi caratterizzati da una **forte dipendenza dai collegamenti marittimi con le Isole minori**



Spagna

3 isole e 5 porti
inclusi nel perimetro
della deroga



Grecia

75 isole e 90 porti inclusi
nel perimetro della
deroga



La decarbonizzazione del trasporto marittimo è spinta da quattro leve: normativa, CO₂, readiness infrastrutturale e volatilità dei fuel fossili

Traffici

I principali driver della decarbonizzazione del trasporto marittimo

Normativa

Il **quadro normativo** internazionale (es. strategia IMO, EU ETS...) impone **target progressivi su emissioni e infrastrutture**

La **decarbonizzazione** non è più un'opzione, ma una **condizione** di accesso e **competitività**

Costi

La normativa **EU-ETS internalizza** il costo della **CO₂**, aumentando i **costi operativi** delle flotte alimentate da combustibili **tradizionali** e **riducendone la competitività**

Readiness infrastrutturale

I **porti** devono dotarsi di **OPS**, infrastrutture per il **bunkeraggio** di fuel alternativi, capacità di **stoccaggio** e **connessioni energetiche**

La competitività dei porti dipenderà sempre più dalla **capacità di abilitare la transizione delle flotte**

Volatilità dei fuel tradizionali

La **dipendenza** dai combustibili **fossili** espone armatori e operatori alla **volatilità** dei prezzi delle commodity derivante da **shock geopolitici**, aumentando l'interesse verso i **fuel alternativi** e verso le strategie di **diversificazione** energetica

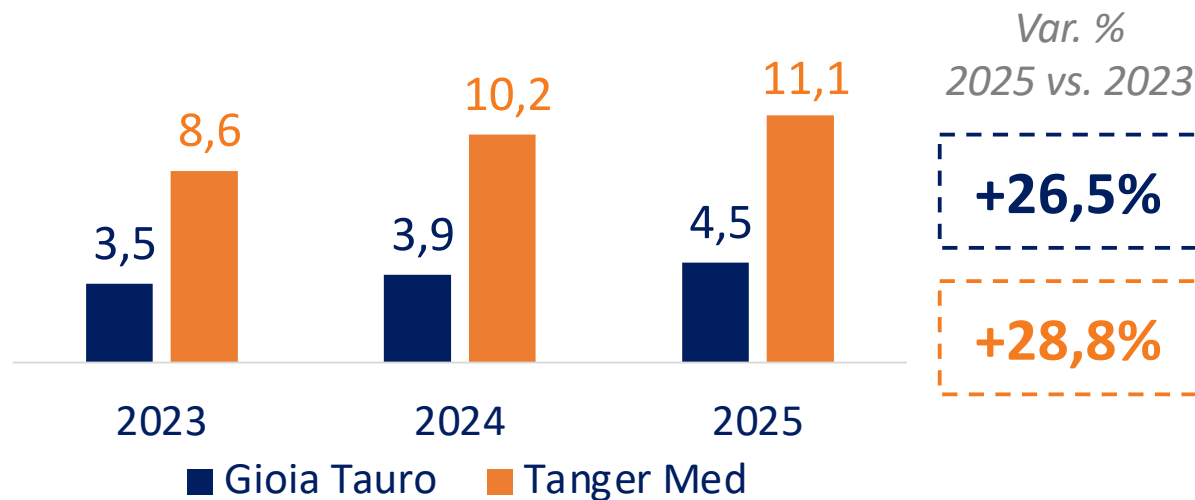
La **decarbonizzazione** del trasporto **marittimo** non è più solo un obbligo ambientale, ma una **dinamica** **che ridefinisce gli economics del settore e la competitività dei sistemi portuali**

Focus Gioia Tauro | L'applicazione dell'ETS marittimo penalizza i porti europei, rischiando di spostare il transhipment verso porti extra-UE

Traffici

- L'ETS marittimo si applica in modo asimmetrico in base alla **nazionalità dei porti collegati** e questo potrebbe danneggiare la competitività dei porti europei, a favore di scali extra-UE come Tanger Med in Marocco
- In particolare, si segnala competizione tra Gioia Tauro e Tanger Med:
 - Gioia Tauro è tra i **principali hub di transhipment in Italia** e nel **Mediterraneo**. Non è quindi una destinazione finale (home port), ma un nodo di trasferimento
 - Tra il 2023 e il 2025 il divario tra i due scali nel transhipment si è ampliato di **1,5 milioni di TEU**, in un contesto in cui le associazioni di settore segnalano l'esenzione dall'ETS marittimo come uno dei principali fattori di vantaggio competitivo per i porti extra-UE

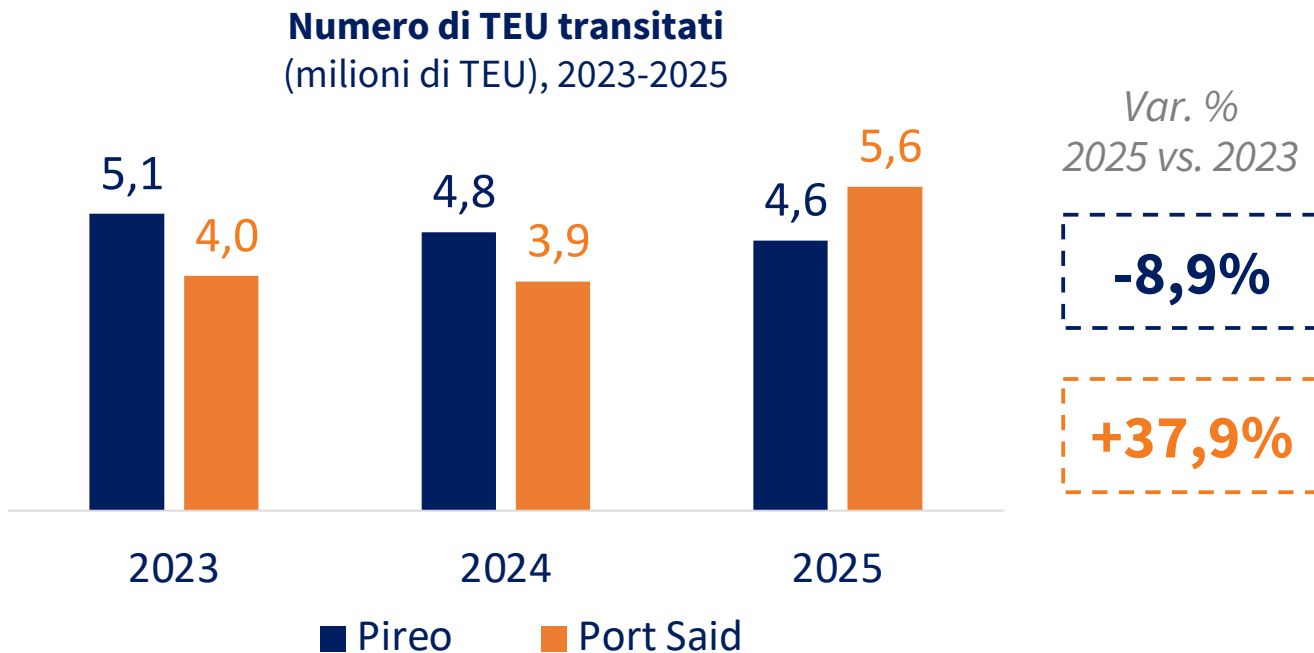
Numero di TEU transitati
(milioni di TEU), 2023-2025



Focus Pireo | La crescita di Port Said segnala la pressione competitiva degli hub extra-UE

Traffici

- Il Pireo è uno dei principali hub di transhipment del Mediterraneo orientale e rappresenta un nodo strategico per i traffici container tra Asia, Europa e Mar Nero
- Tra il 2023 e il 2025 il rapporto tra i due scali si è ribaltato: il **Pireo ha perso 0,5 milioni di TEU (-8,9%)**, mentre **Port Said è cresciuto di 1,6 milioni di TEU (+37,9%)**, superando il porto greco in un contesto di crescente pressione competitiva sui porti UE



Proposte per rafforzare la competitività dei porti italiani nel ridisegno delle rotte marittime

Traffici

Il **ridisegno geopolitico delle rotte** marittime rischia di erodere il ruolo dell'Italia nel Mediterraneo, rendendo necessari interventi **infrastrutturali**, con particolare attenzione al **ruolo del Tirreno e dell'Adriatico**, per trasformare questa fase di instabilità in un'opportunità di leadership

- **Potenziare i principali porti tirrenici (Genova, La Spezia e Civitavecchia) in un sistema integrato di gateway verso il Nord Europa**, rafforzandone i collegamenti ferroviari con i grandi mercati continentali: Genova attraverso il **corridoio Reno-Alpi**, con il completamento e la piena operatività del Terzo Valico verso Svizzera, Germania e Benelux; La Spezia lungo il **corridoio Scandinavo-Mediterraneo**, verso Germania e Nord Europa; Civitavecchia come porta del Centro Italia, attraverso il potenziamento del collegamento ferroviario con **Orte e la rete nazionale**
- **Rafforzare la candidatura di Trieste** come hub strategico dell'India-Middle East-Europe Economic Corridor (IMEC), valorizzandone il **ruolo di terminale TEN-T** (intervenendo sulla messa a terra dei lavori iniziati con il PNRR: Molo Bersaglieri, Molo VII, Molo V, Riva Traiana, Scalo legnami e Piattaforma logistica, fino a Monfalcone, e l'aumento della capacità Ro-Ro), per **contendere con Marsiglia e Pireo** il collegamento tra Mediterraneo orientale ed Europa
- Accompagnare la **riconversione dello scalo di Brindisi**, colpito dall'uscita di Eni dalla chimica di base e dal phase-out della centrale di Cerano, e l'infrastrutturazione dello scalo di **Bari** (già iniziata dall'RTI - Raggruppamento Temporaneo di Imprese*) lungo tre direttrici: **intercettare i nuovi traffici containerizzati dalla Cina, sviluppare una filiera per le pale eoliche offshore e intercettare nuove rotte merci verso i Balcani grazie al Corridoio VIII**
- Istituire un **sistema di monitoraggio strutturato dei principali chokepoint marittimi** e delle infrastrutture sottomarine critiche negli Stretti italiani (cavi, gasdotti, elettrodotti) in chiave predittiva al fine di anticipare eventuali crisi energetiche e infrastrutturali

(*) Fincantieri Infrastructure Opere Marittime Spa (capogruppo mandataria), Boskalis Italia srl, Zeta srl ed e-Marine srl: circa 30 mln di Euro per l'approfondimento dei fondali; la realizzazione di nuove banchine e l'ampliamento del piazzale del Molo San Cataldo, nonché il potenziamento delle infrastrutture a supporto delle attività della Guardia Costiera.

Proposte per ridurre le distorsioni create dell'ETS marittimo e tutelare la competitività degli scali italiani

Traffici

L'applicazione dell'ETS marittimo penalizza gli hub italiani a vantaggio dei concorrenti extra-UE, senza reali benefici ambientali. E' perciò necessaria **un'azione coordinata in sede europea** per correggere la normativa e **reinvestire i proventi** a sostegno della transizione della flotta e della filiera

- **Sostenere in Europa una proposta unitaria dell'Italia di revisione del meccanismo ETS marittimo** (anche mediante l'organizzazione di attività di advocacy a Bruxelles che vedano la partecipazione delle imprese e delle Istituzioni in maniera congiunta) che ne corregga l'applicazione asimmetrica, oggi favorevole a scali extra-UE come Tanger Med e Port Said a scapito di hub italiani come Gioia Tauro, in continuità con la richiesta di sospensione avanzata dal Governo
- Per far valere le questioni italiane e di rilancio del Mediterraneo, occorre inoltre promuovere una **posizione italiana coordinata nelle sedi europee e presso l'IMO** per garantire che le future politiche di decarbonizzazione del trasporto marittimo preservino la competitività dei traffici mediterranei, evitando fenomeni di carbon leakage e di rilocalizzazione dei traffici verso porti extra-UE
- **Destinare una quota dei proventi ETS al rinnovo e all'efficientamento della flotta** e all'innovazione industriale della filiera marittima nazionale, in linea con il Piano del Mare. Da gennaio 2024, si stima che l'ETS marittimo abbia generato in **Italia proventi** per circa **2 miliardi di Euro***: una quota di queste risorse dovrebbe essere reinvestita nel settore per accelerare decarbonizzazione, rinnovo delle navi, carburanti alternativi e tecnologie a basse emissioni

(*) Stima TEHA Group basata sui proventi annui attesi dell'ETS marittimo in Italia.

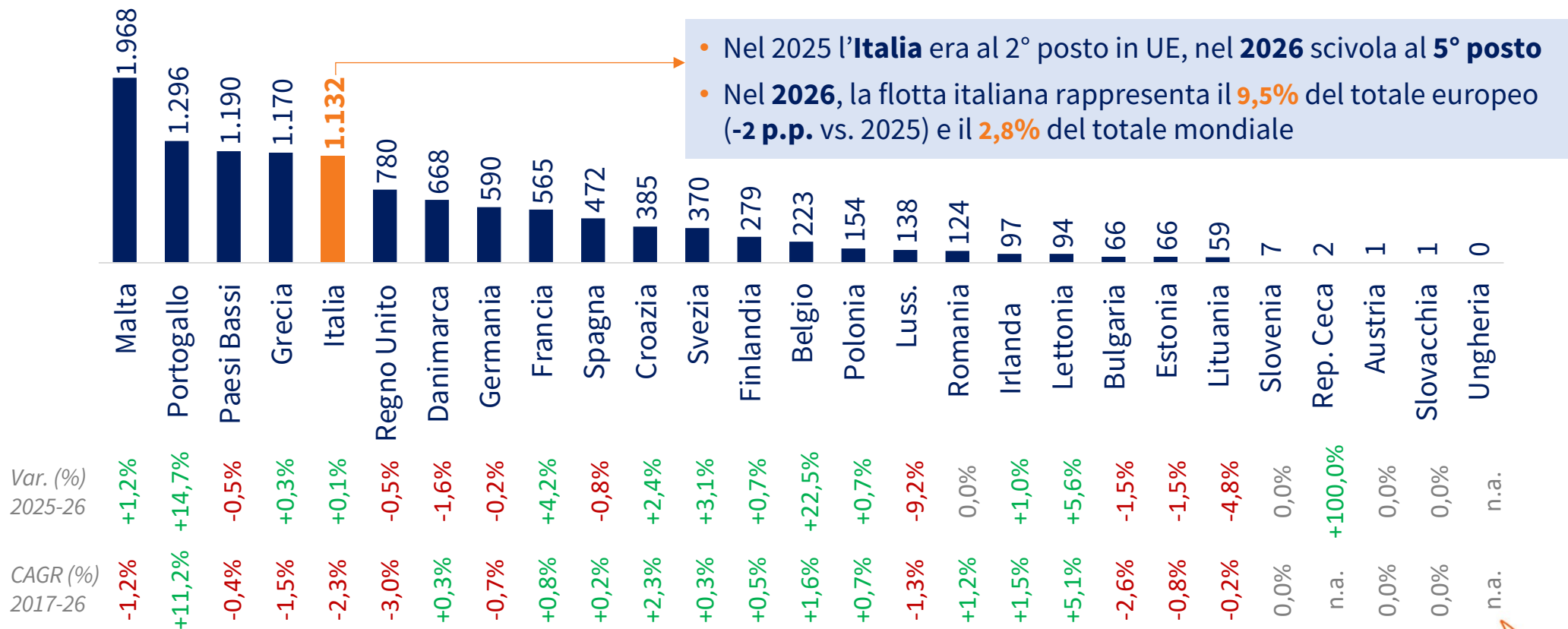
Indice dello Studio

- L'iniziativa «Risorsa Mare»:
 - Missione, obiettivi e metodologia di lavoro della quarta edizione
 - Il Forum Risorsa Mare
 - L'evoluzione dell'agenda istituzionale dedicata alla Risorsa Mare: fotografia ad oggi e prospettive per il futuro
- **Il «Libro Blu» Risorsa Mare:**
 - Aggiornamento sul valore dell'Economia del Mare per l'Italia (in collaborazione con OsserMare)
 - **I verticali di approfondimento della quarta edizione**
 - Il presente e il futuro delle rotte marittime internazionali
 - **La fotografia e le «tensioni» dell'industria marittima nazionale**
 - La dimensione subacquea
 - Il turismo del mare
 - Una nuova governance per i porti
- Principali fonti bibliografiche

La complessità delle normative e del processo di iscrizione al registro navale hanno causato in Italia un calo del 2,3% annuo nell'ultimo decennio...

Armatoriale

Paesi europei per numero di unità navali commerciali* registrate (valori assoluti), 2026



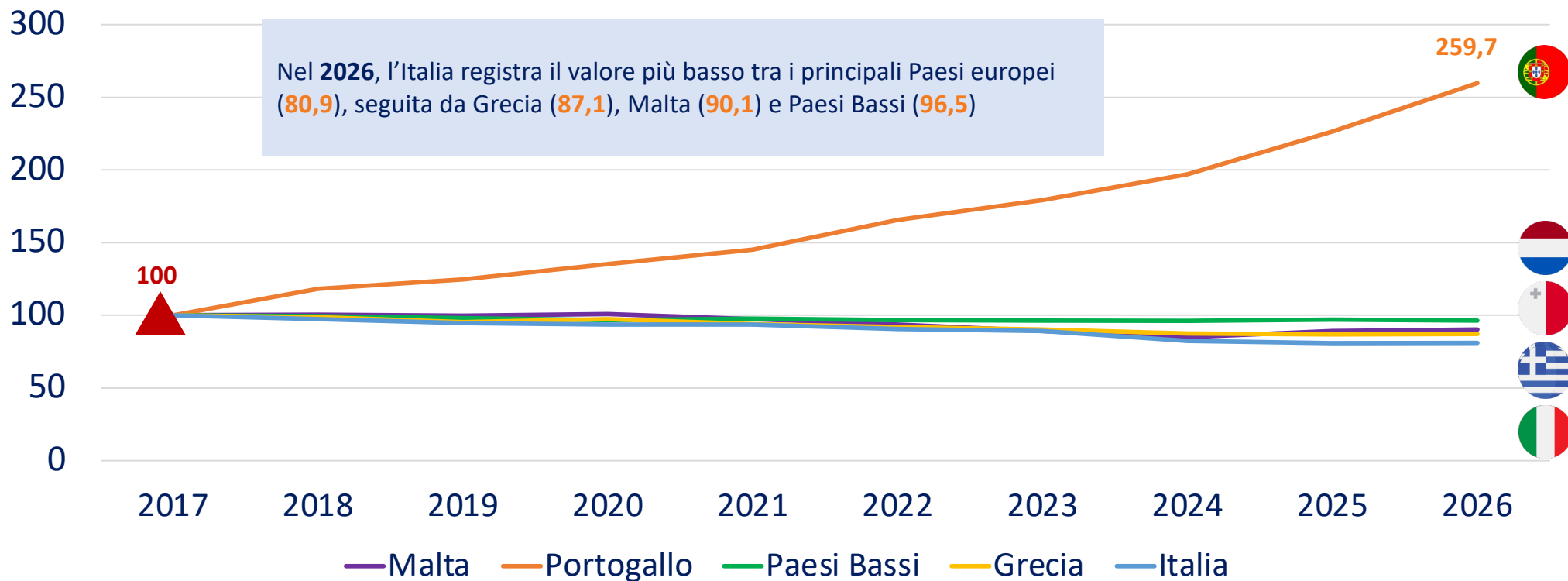
(*) Si considerano solo navi per il trasporto merci e passeggeri. Sono esclusi i pescherecci.

Fonte: elaborazione TEHA Group su dati UNCTADstat, 2026

...aumentando le distanze dal Portogallo, che nell'ultimo decennio registra una crescita particolarmente positiva

Armatoriale

Trend delle unità navali commerciali* registrate nei Top-5 Paesi europei (valori indice 2017=100), 2017-2026



Più navi sotto bandiera italiana significano più presidio nazionale («soft power») sul mare e maggiore competitività del sistema armatoriale

Armatoriale

Le navi commerciali battenti bandiera italiana generano benefici strategici per il sistema-Paese lungo **quattro dimensioni**:

Presidio giuridico e controllo dello Stato

La bandiera italiana consente allo Stato di esercitare **giurisdizione** e **controllo** su standard tecnici, sicurezza, condizioni operative, equipaggi e rispetto delle norme applicabili alle navi registrate

Occupazione e competenze marittime

La flotta italiana, con **1.132 navi** e **145mila occupati**, sostiene lavoro marittimo, formazione degli equipaggi e competenze tecniche, contribuendo a mantenere nel Paese **capacità operative** e **professionali** legate all'armamento

Consolidamento del cluster marittimo

L'immatricolazione in Italia contribuisce a radicare nel Paese **attività ad alto valore aggiunto** collegate all'armamento: **gestione tecnica** e **commerciale**, **servizi assicurativi** e **legali**, **certificazioni** e **formazione**

Resilienza e peso internazionale

Una flotta italiana più ampia rafforza la capacità del Paese di presidiare **interessi nazionali** lungo le rotte commerciali e **aumentare** il proprio **peso** nei tavoli europei e internazionali (soft power)

L'Italia può valorizzare il Registro Internazionale Italiano, istituito nel **1998**, con aiuti dalla CE, per rendere più attrattive le bandiere degli Stati Membri per le navi commerciali impegnate nei traffici internazionali. Il regime prevede **agevolazioni fiscali** e **contributive**, ed è stato esteso fino al **2033** con una dotazione di **5,4 mld di Euro**.

Tuttavia, gli incentivi economici non bastano: servono **procedure di iscrizione più semplici**, **tempi certi**, **digitalizzazione** delle pratiche e **maggiore competitività amministrativa** del registro italiano

Il confronto con Malta evidenzia tempi e complessità significativamente maggiori per la registrazione navale in Italia



Armatoriale

Procedura di iscrizione	Tempi	Circa 10 giorni lavorativi dalla presentazione della documentazione completa	1 giorno dalla presentazione della documentazione completa
	Iter	Autorizzazione a livello centrale, necessario assenso delle organizzazioni sindacali, iscrizione a livello locale	Ottenimento della licenza da parte del Registrar General for Shipping
	Amministrazioni e soggetti coinvolti	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Capitaneria di Porto, Marina Militare, organizzazioni sindacali e datoriali	Transport Malta (ente costituito all'interno del Ministero dei Trasporti)
Procedura di cancellazione	Tempi	Procedura normale: 60gg ; Procedura urgenza: circa 30gg	La cancellazione della nave può avvenire anche contestualmente alla presentazione dei documenti

Come semplificare le procedure? Il caso della digitalizzazione del Registro Navale greco



Armatoriale

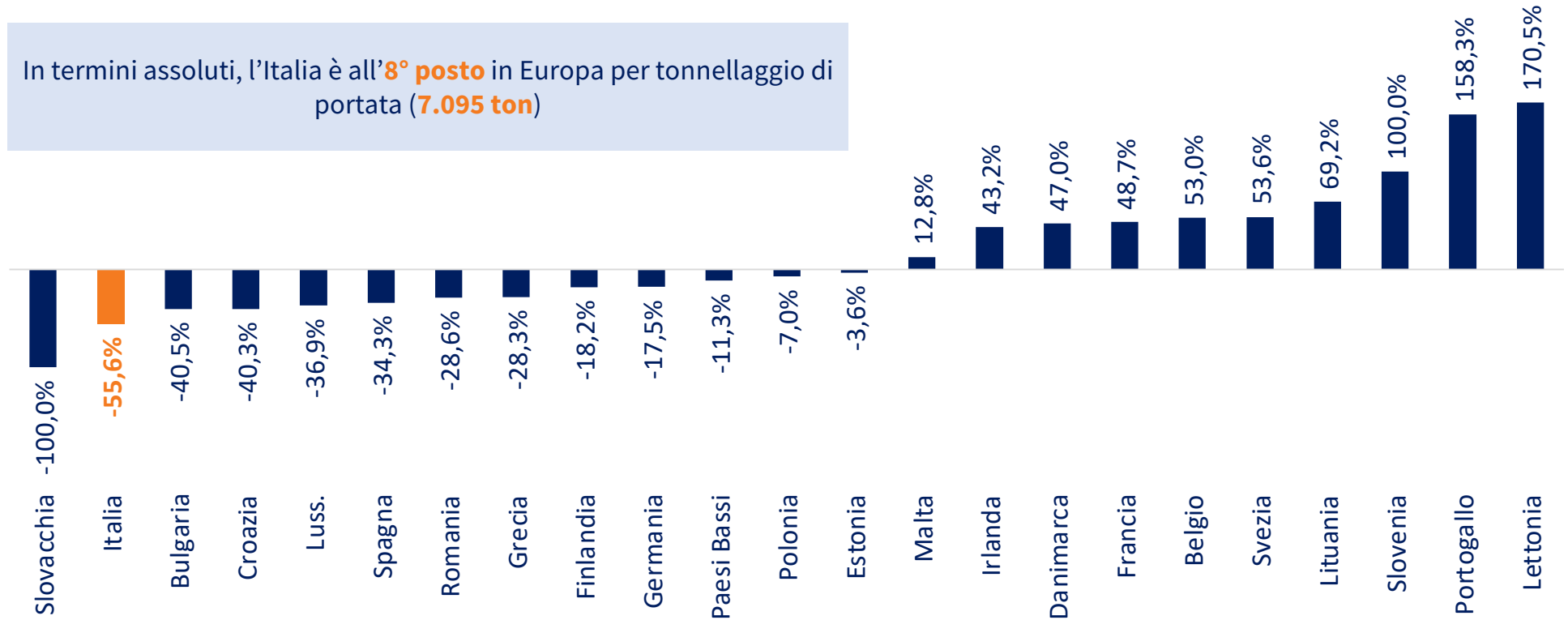
- Nel maggio 2024, il Ministero degli Affari Marittimi e della Politica Insulare greco ha lanciato il portale **niologio.gov.gr**, volto a modernizzare il quadro normativo marittimo greco e velocizzare le procedure amministrative
- I principali vantaggi:
 - **Portale unico** per la presentazione telematica delle domande di iscrizione al Registro Navale, accessibile da qualsiasi parte del mondo e disponibile in più lingue
 - **Riduzione degli oneri amministrativi**, con la sostituzione delle cinque dichiarazioni cartacee con un processo di accettazione digitale («cinque click»)
 - **Accelerazione delle verifiche documentali** da parte delle autorità competenti
 - **Aggiornamento automatizzato dei dati** delle società di navigazione e delle informazioni presenti nel Registro Navale
- Tra maggio 2024 e marzo 2025, il Registro Navale greco ha registrato **21 nuove navi** da navigazione marittima (di cui **19 attraverso la nuova procedura digitale**) e ha emesso **37** certificati di nazionalità della nave in formato digitale:
 - Prima della digitalizzazione, le procedure amministrative potevano richiedere **dai 6 ai 10 anni**
- Il successo della piattaforma ha favorito l'**introduzione di nuove funzionalità digitali**, tra cui:
 - Certificati di stazza e delle licenze radio di bordo
 - Procedura di cancellazione dal Registro Navale
 - Trasferimenti di proprietà
- Il percorso di digitalizzazione prosegue nel 2026, con un progetto da **€4,4 milioni** che comprende anche la **digitalizzazione degli archivi dei registri delle navi** e delle società di navigazione commerciale

L'Italia è anche il 2° Paese in UE per perdita di capacità di carico nel decennio 2017-2026...

Armatoriale

Variazione del tonnello di portata lorda* registrato per Paese UE-27 (var. %), 2017-2026

In termini assoluti, l'Italia è all'8° posto in Europa per tonnello di portata (7.095 ton)



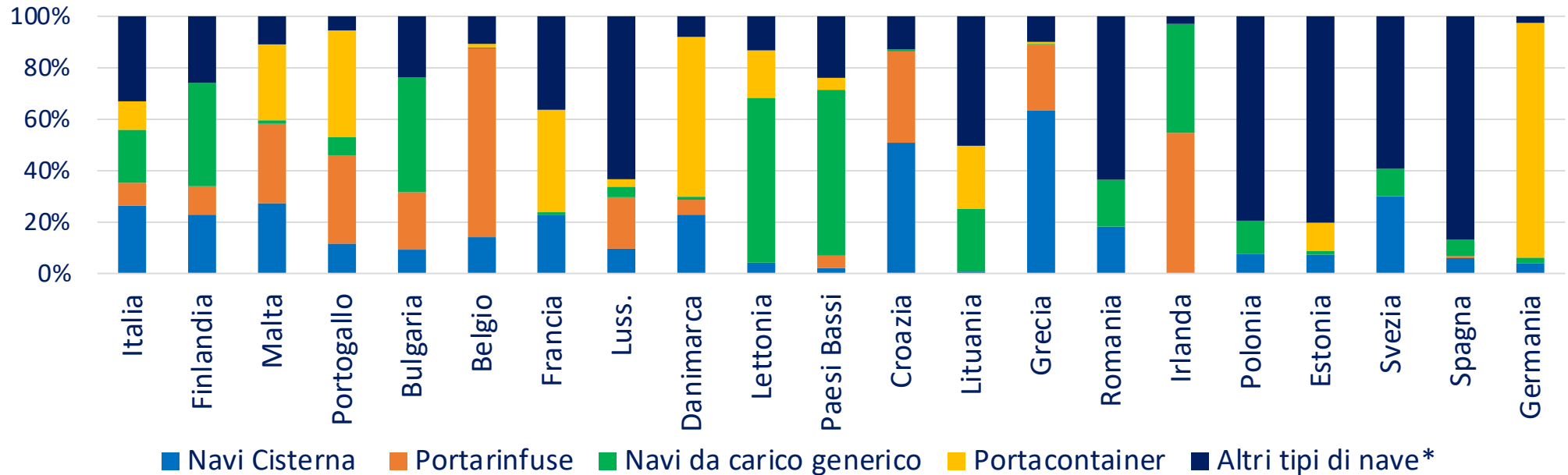
(*) Il tonnello di portata lorda misura la capacità di carico di una nave, ovvero il peso massimo che una nave può trasportare in sicurezza inclusi carico, carburante, acqua, provviste, equipaggio e passeggeri, escludendo il peso della nave stessa), e rappresenta un indicatore economico cruciale del commercio navale.

Fonte: elaborazione TEHA Group su dati UNCTADstat, 2026

... ma il 1° per diversificazione del naviglio, aspetto che garantisce una maggiore flessibilità operativa ed economica

Armatoriale

Distribuzione del tonnellaggio di portata lorda (DWT) nei Paesi UE-27 (% sul tonnellaggio totale), 2026



Indice di diversificazione
(Shannon)



N.B. la diversificazione del naviglio è calcolata con l'Indice di Shannon (di entropia) sui principali tipi di nave presenti nel Registro Internazionale: più è alto (max: 1,609 – min: 0, su 5 categorie), più il naviglio è diversificato.

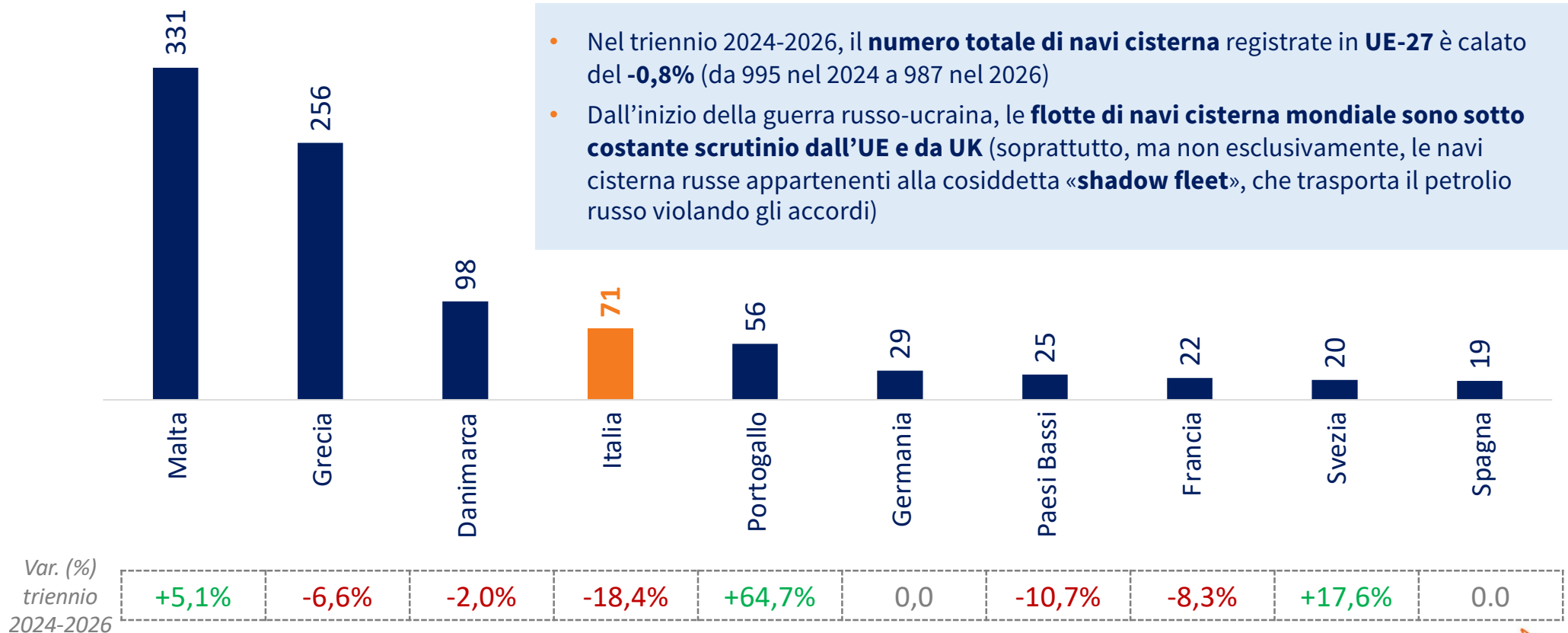
(*) Navi metaniere, navi multiuso, navi da carico refrigerate e navi roll-on/roll-off (RO-RO).

Fonte: elaborazione TEHA Group su dati UNCTADstat, 2026

L'Italia si posiziona, inoltre, al 4° posto in UE per flotta di navi cisterna, anche se con un calo del -18,4% nell'ultimo triennio...

Armatoriale

Top-10 in UE-27 per numero di navi cisterna* (valore assoluto), 2026

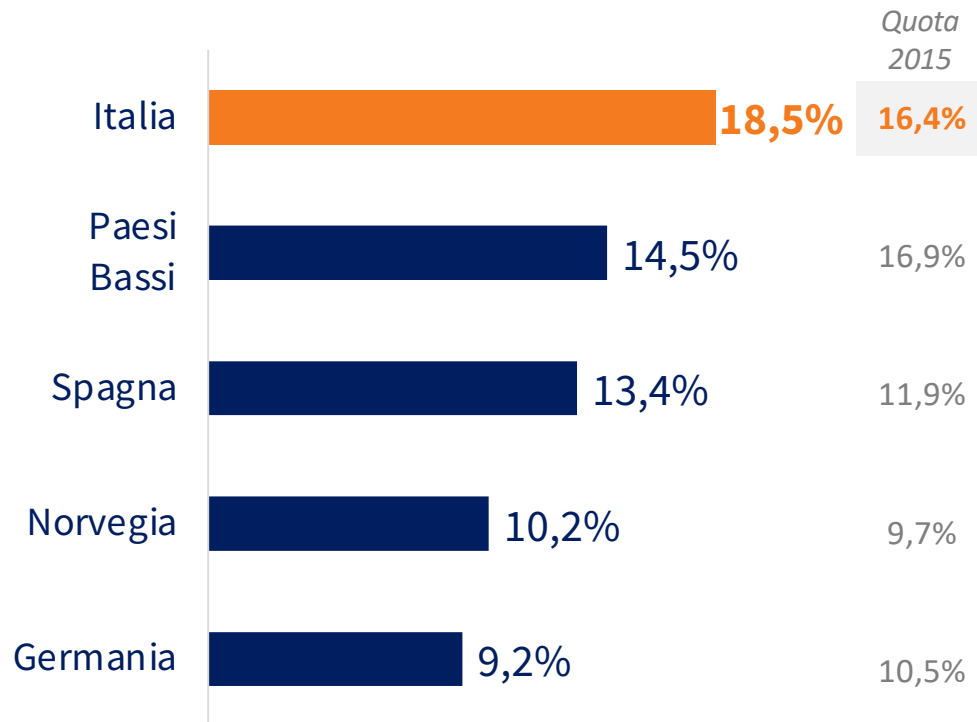


Var. (%)
triennio
2024-2026

... e si conferma leader nel trasporto merci a corto raggio, sempre più importante in un quadro di regionalizzazione delle catene del valore

Armatoriale

Traffico merci a corto raggio (Short Sea Shipping) nei primi 5 Paesi europei (in mln ton, valori % su tot), 2024



I primati del sistema-Paese nel trasporto marittimo a corto raggio:

- **1° posto in UE e 2° posto nel Mediterraneo** per ton movimentate (304,1 mln nel 2023, dopo la Turchia 347,5) nel 2024
- In particolare, nello stesso anno l'Italia si conferma leader UE nel trasporto di **rinfuse liquide** (132 mln ton), **merci in container** (68 mln ton) e **Ro-Ro*** (59 mln ton)
- Detiene la **maggior quota di mercato (38%)** nei servizi delle **Autostrade del Mare**** nel Mediterraneo, grazie alla presenza di **7 dei primi 10 porti** dedicati al traffico Ro-Ro e della **più grande flotta Ro-Pax*** al mondo**
- Grazie a questi primati, in un contesto di **regionalizzazione delle catene del valore**, l'Italia può affermarsi come **piattaforma logistica di connessione** per i flussi tra Europa, Africa e Asia

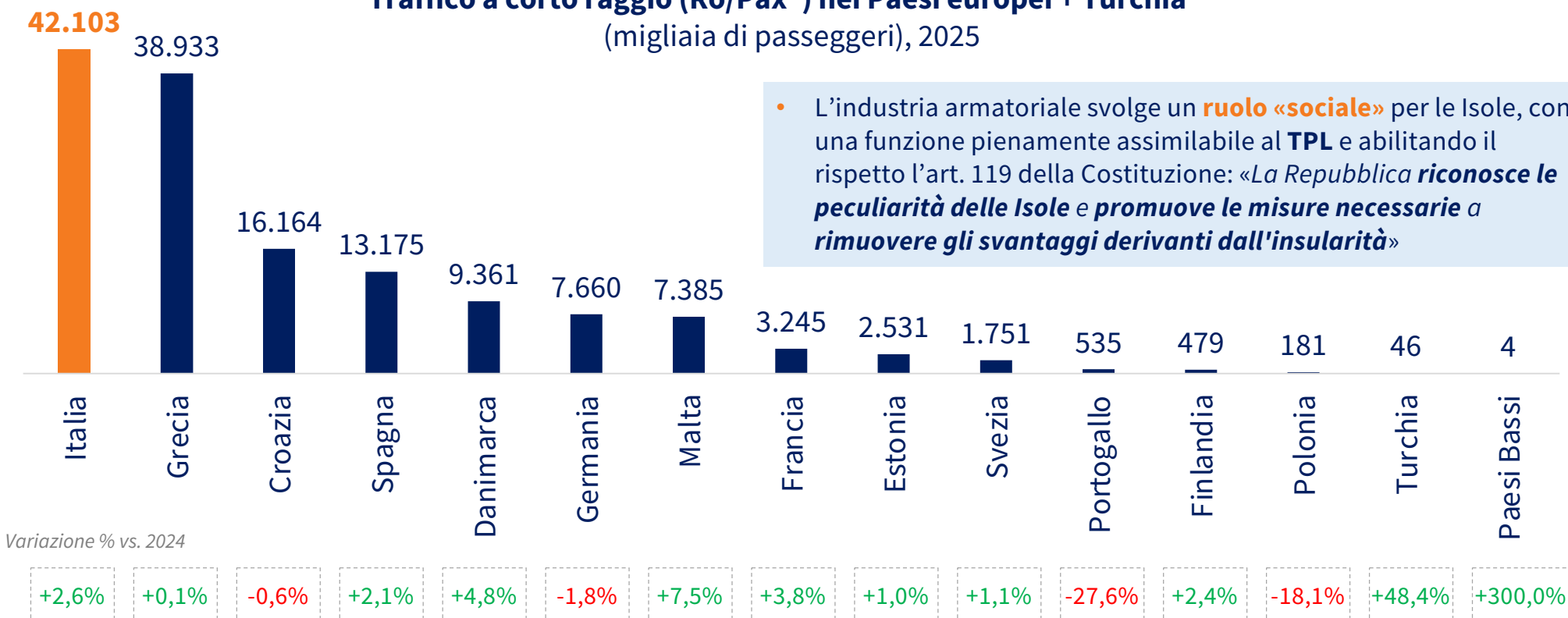
(*) Imbarco e sbarco di veicoli gommati. (**) Servizi marittimi di cabotaggio e internazionali a corto raggio, inclusi i collegamenti misti merci-passeggeri, operati su linee regolari e frequenti, economicamente sostenibili e integrate nella catena logistica intermodale. (***) Traghetti che effettuano servizio passeggeri.

Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Eurostat e Assarmatori, 2026

Inoltre, l'Italia è 1^a in UE per trasporto di passeggeri tramite traghetti, che hanno un ruolo sociale importante nei collegamenti delle Isole

Armatoriale

Traffico a corto raggio (Ro/Pax*) nei Paesi europei + Turchia**
(migliaia di passeggeri), 2025



- L'industria armatoriale svolge un **ruolo «sociale»** per le Isole, con una funzione pienamente assimilabile al **TPL** e abilitando il rispetto l'art. 119 della Costituzione: «*La Repubblica riconosce le peculiarità delle Isole e promuove le misure necessarie a rimuovere gli svantaggi derivanti dall'insularità*»

I primi tre traghetti italiani sono leader mondiali nei principali ambiti di misurazione delle flotte traghetti

Armatoriale

Dati al 2025

Traghettoni italiani

STAZZA LORDA*

LUNGHEZZA

PASSEGGERI
CAPACITÀ GIORNALIERA**



GRIMALDI GROUP
(Grimaldi Euromed, Finnlines, Trasmed GLE e Minoan Lines)

1° posto
(1.215.271 ton)

=
vs.
2024

Al 2° posto Stena Line (Svezia)
con 1.042.295 ton

1° posto
(88.943 metri)

=
vs.
2024

Al 2° posto Stena Line (Svezia)
con 77.693 metri

2° posto
(42.441 passeggeri)

+1
vs.
2024

Al 1° posto Attica Group (Grecia)
con 44.111 passeggeri



GNV
Ogni istante del viaggio conta
(parte del Gruppo MSC)

3° posto
(756.863 ton)

=
vs.
2024

3° posto
(43.261 metri)

=
vs.
2024

4° posto
(39.328 passeggeri)

-2
vs.
2024



ONORATO
ARMATORI

(Moby, Tirrenia e Toremar)

5° posto
(588.586 ton)

-1
vs.
2024

7° posto
(25.682 metri)

-1
vs.
2024

3° posto
(39.726 passeggeri)

+1
vs.
2024

al mondo

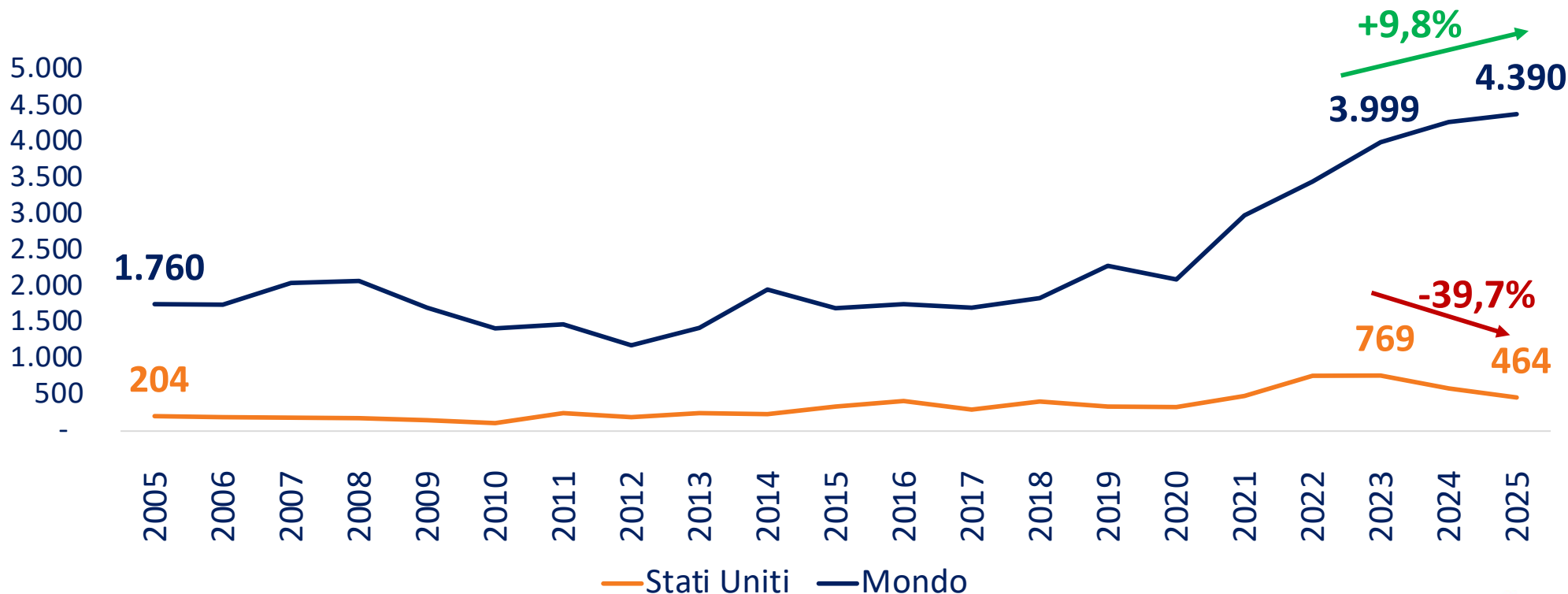
Nel periodo 2021-2025, l'Italia si posiziona al **1° posto al mondo** per numero di **ordini** di traghetti (**10 unità ordinate**), davanti a **Svezia** (8) e **Giappone** (4). Inoltre, nel 2025 Grimaldi Group ha effettuato un ordine da **1,5 miliardi di Dollari**

(*) Tonnellate Lorde o Gross Tonnage, unità di misura del volume (o stazza) di una nave. (**) La capacità passeggeri della flotta traghetti corrisponde al numero di passeggeri che una nave può trasportare in un singolo viaggio, moltiplicato per il numero di partenze giornaliere.
Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Shippax, 2026

L'export nautico raggiunge continuo a crescere, ma gli Stati Uniti registrano un marcato arretramento

Armatoriale

Valore delle esportazioni italiane di imbarcazioni da diporto e sportive
(milioni di Euro), 2005-2025



La filiera della cantieristica navale è un comparto rilevante per il sistema-Paese e rappresenta nel mondo la qualità del Made in Italy

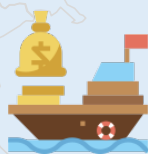
Cantieristica

Dati al 2023



1.622
aziende

+4,3% vs 2022
+19,6% vs 2019



€13,7 mld
di fatturato

+26,1% vs 2022
+79,4% vs 2019



€9,4 mld*
di Valore Aggiunto

+12,2% vs 2022
+25,3% vs 2019



36.898

addetti diretti

+6,7% vs 2022
+31,0% vs 2019

	Cantieristica navale	Industria del vetro	Industria pharma di base	Industria moto-ciclistica
Fatturato	€13,7 mld	€10,0 mld x1,1	€6,5 mld x1,7	€4,6 mld x2,3
Valore Aggiunto	€9,4 mld	€3,6 mld x2,6	€2,2 mld x4,0	€1,2 mld x7,9
Addetti diretti	36,9 mila	36,0mila -x1,02	17,8mila x2,0	12,4mila x2,8

Una filiera comparabile con alcune delle più note del Made in Italy

Nel decennio **2014-2023**, il **fatturato** della cantieristica è cresciuto ad un **tasso annuale** del **+11,4%**, con una crescita significativamente superiore a quella della manifattura (**+4,1%**), ed è stimato a **13,3 miliardi di Euro** nel 2024 (**-3,0%** vs 2023)

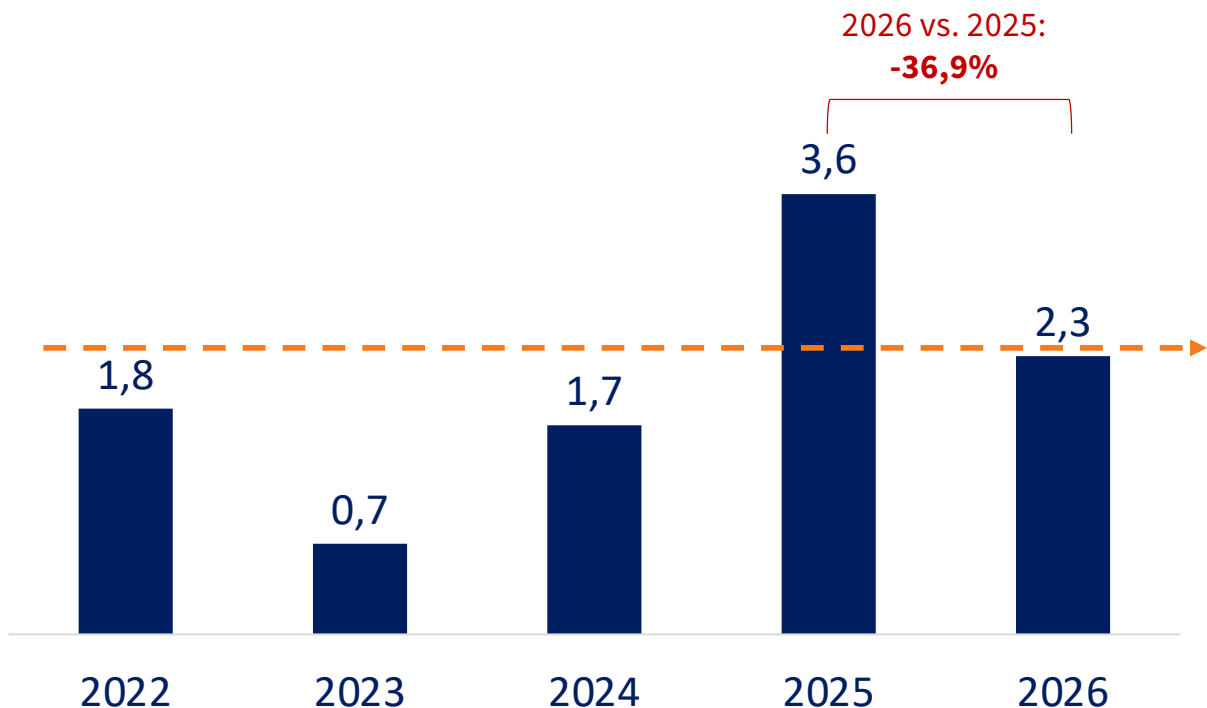
(*) Secondo il recente studio Unioncamere – OsserMare il valore atteso al 2024 è pari >10 miliardi di Euro di Valore Aggiunto.

Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Istat, 2026

Nel primo trimestre del '26, l'export della cantieristica italiana ha registrato un calo del -36,9% sul '25...

Cantieristica

Export della cantieristica italiana nel primo trimestre dell'anno (miliardi di Euro), 2022-2026

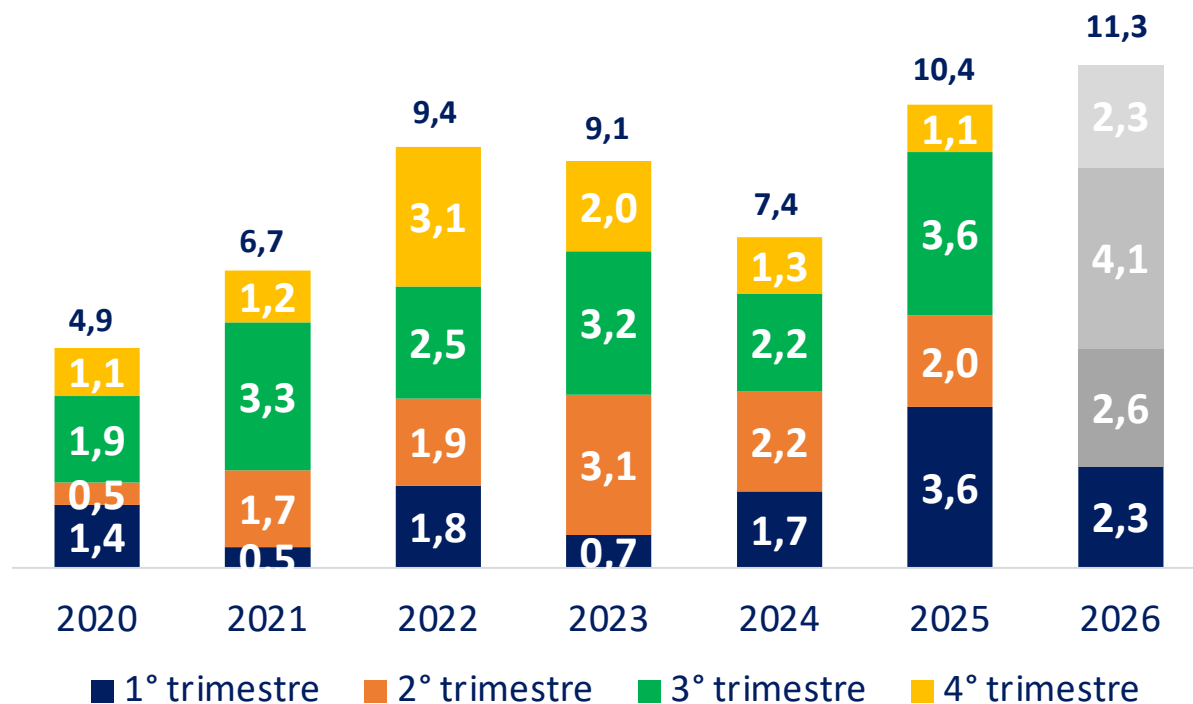


- Nel **primo trimestre 2026**, il **75% (1,7 mld di Euro)** dell'export riguarda **navi e strutture galleggianti**, mentre il restante **25% (0,6 mld di Euro)** è rappresentato da **imbarcazioni da diporto e sportive**
- Nonostante la contrazione registrata, il valore delle esportazioni (**€2,3 mld**) nel primo trimestre 2026 rimane **superiore alla media del primo trimestre negli anni 2022-2024 (€2,0 mld)**

...ma a fine 2026, il valore dell'export cantieristico è stimato crescere dell'8,5%

Cantieristica

Export della cantieristica italiana
(miliardi di Euro), 2020-2026

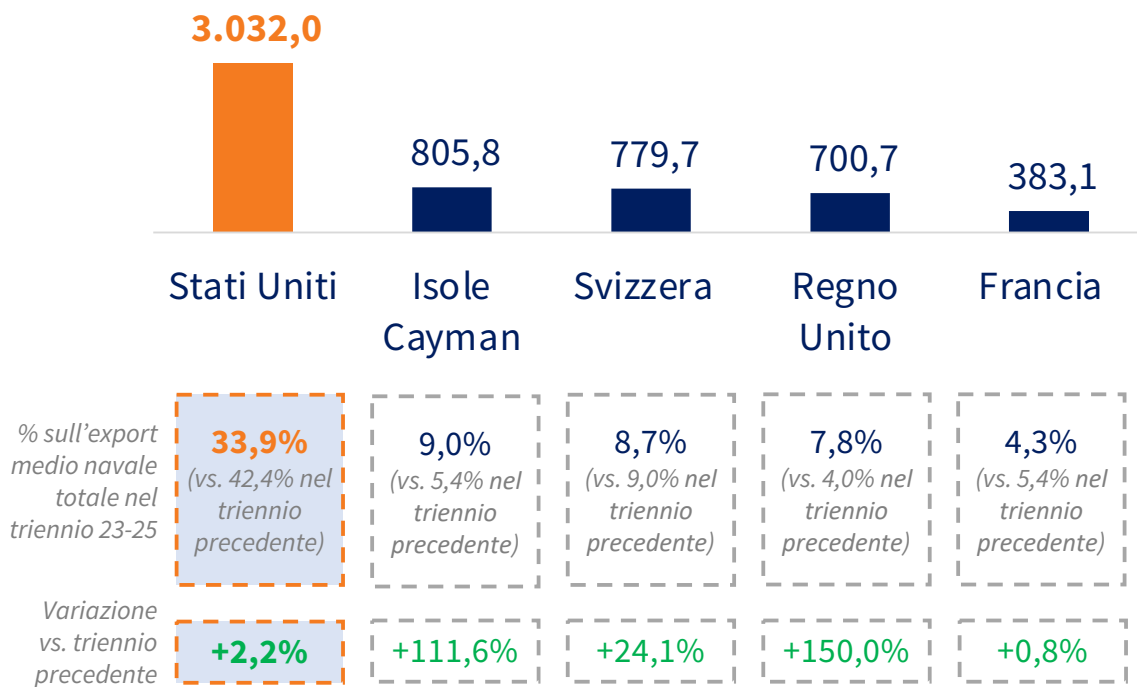


- Storicamente, **oltre la metà dell'export** annuo della cantieristica italiana si concentra nel **secondo e terzo trimestre** dell'anno (**23,5%** e **36,0%**)
- Alla luce della **stagionalità** del settore, del **portafoglio ordini** del 2026 che prevede la consegna di **8** navi da crociera in 5 cantieri diversi entro fine anno (dalla sola Fincantieri) e del **CAGR** del periodo 2020-2025 (**+16,1%**), **TEHA stima** che l'export della cantieristica italiana possa raggiungere **11,3 miliardi di Euro** nel 2026, superando il valore record registrato nel 2025 (**10,4 miliardi di Euro**)

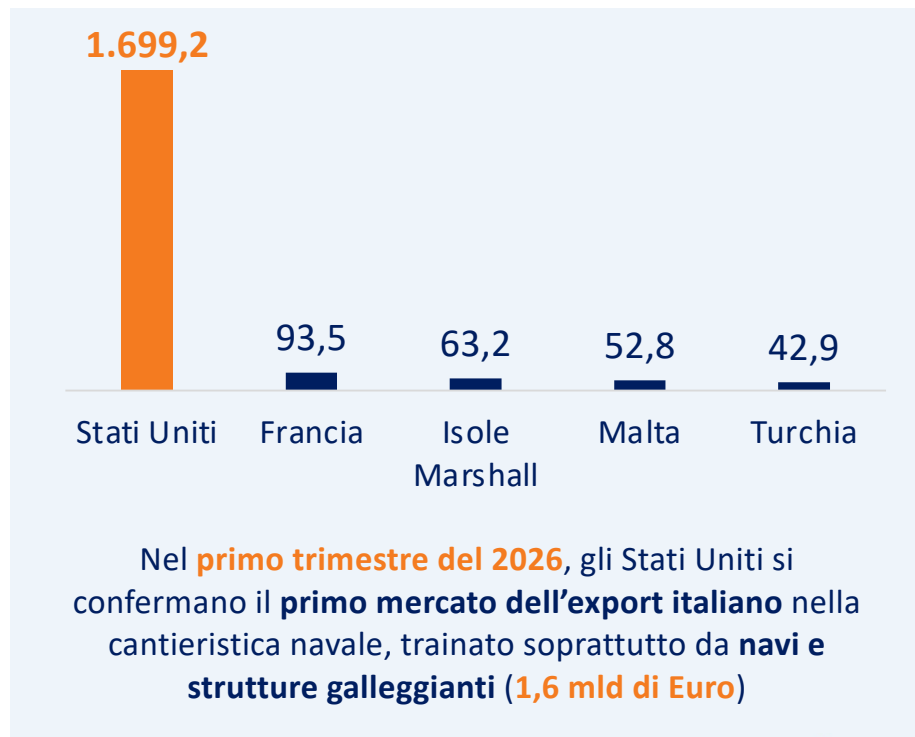
L'export della cantieristica italiana è trainato ancora prevalentemente dagli USA (>3 miliardi di Euro annui nel triennio 2023-2025)

Cantieristica

Top-5 partner commerciali dell'export italiano della cantieristica (milioni di Euro), media triennio 2023-2025



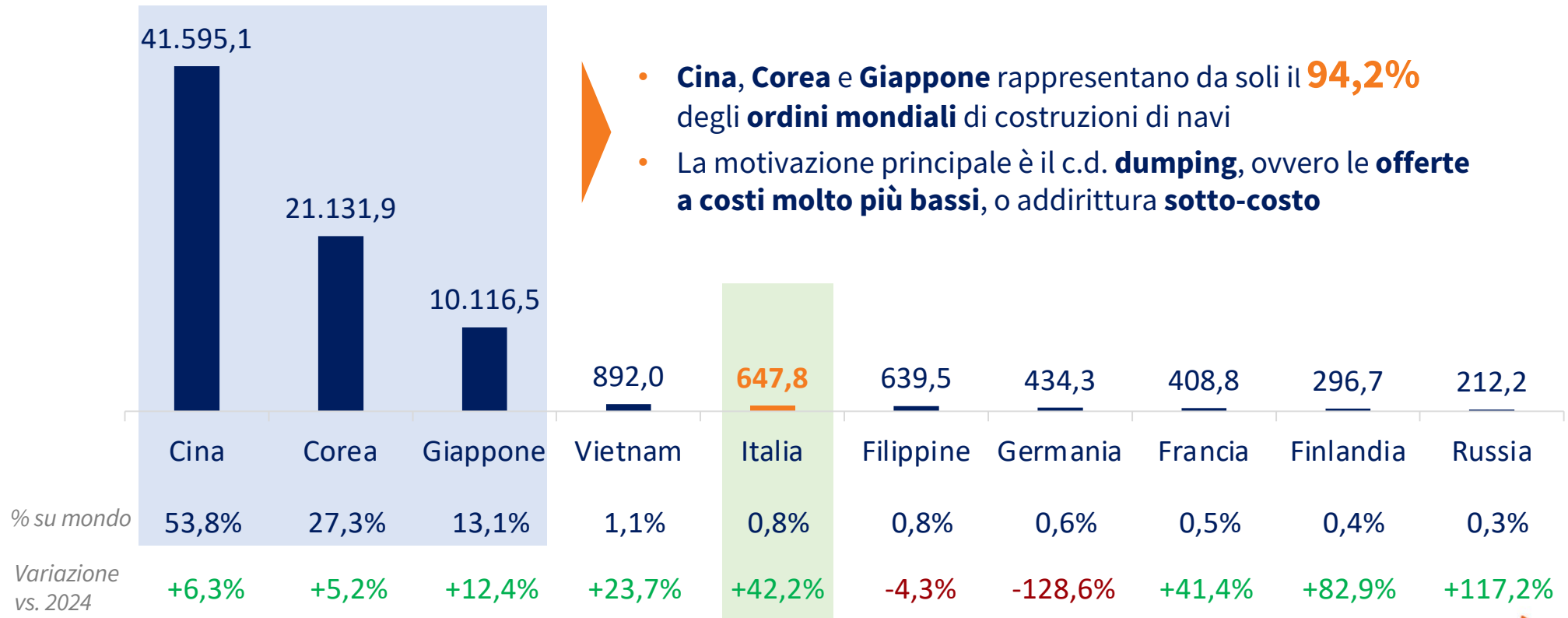
Top-5 partner commerciali dell'export italiano della cantieristica (milioni di Euro), gen-mar 2026



Oggi, con oltre il 95% della capacità navale mondiale, i Paesi asiatici sono leader mondiali della cantieristica navale, più capaci ad abbattere i costi...

Cantieristica

Top-10 costruttori mondiali di navi (migliaia di tonnellate lorde), 2025



...ma l'Italia detiene il primato per le navi ad alta complessità tecnologica...

Cantieristica

- La leadership italiana non si fonda sulla produzione navale di massa, ma sulla capacità di presidiare **segmenti complessi e ad alto valore**: navi da crociera, difesa navale e superyacht
- In questi ambiti, l'Italia combina **capacità industriale, ingegneria avanzata, design e filiere specializzate**

Navi da crociera



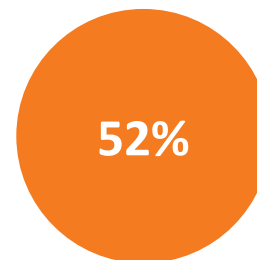
quota di mercato globale di Fincantieri nel settore cruise, con oltre 130 navi costruite dal 1990

Navi militari



unità navali militari consegnate da Fincantieri dal 1990, per 28 clienti governativi in 17 Paesi

Superyacht

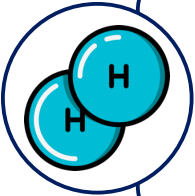


quota italiana degli **ordini mondiali di superyacht** oltre 24 metri, pari a 568 unità in costruzione su 1.093

...e una leadership nelle principali innovazioni della cantieristica europea e mondiale

Cantieristica

La nave del futuro nasce dall'integrazione tra combustili puliti e materiali avanzati



Propulsione ad idrogeno

Con la Viking Libra, varata ad Ancona a marzo 2026, Fincantieri realizza la **prima nave da crociera al mondo alimentata a idrogeno** stoccato a bordo, capace di operare a **zero emissioni allo scarico** anche in aree marine sensibili. La gemella Viking Astrea è in consegna nel 2027



Resine e composti marini

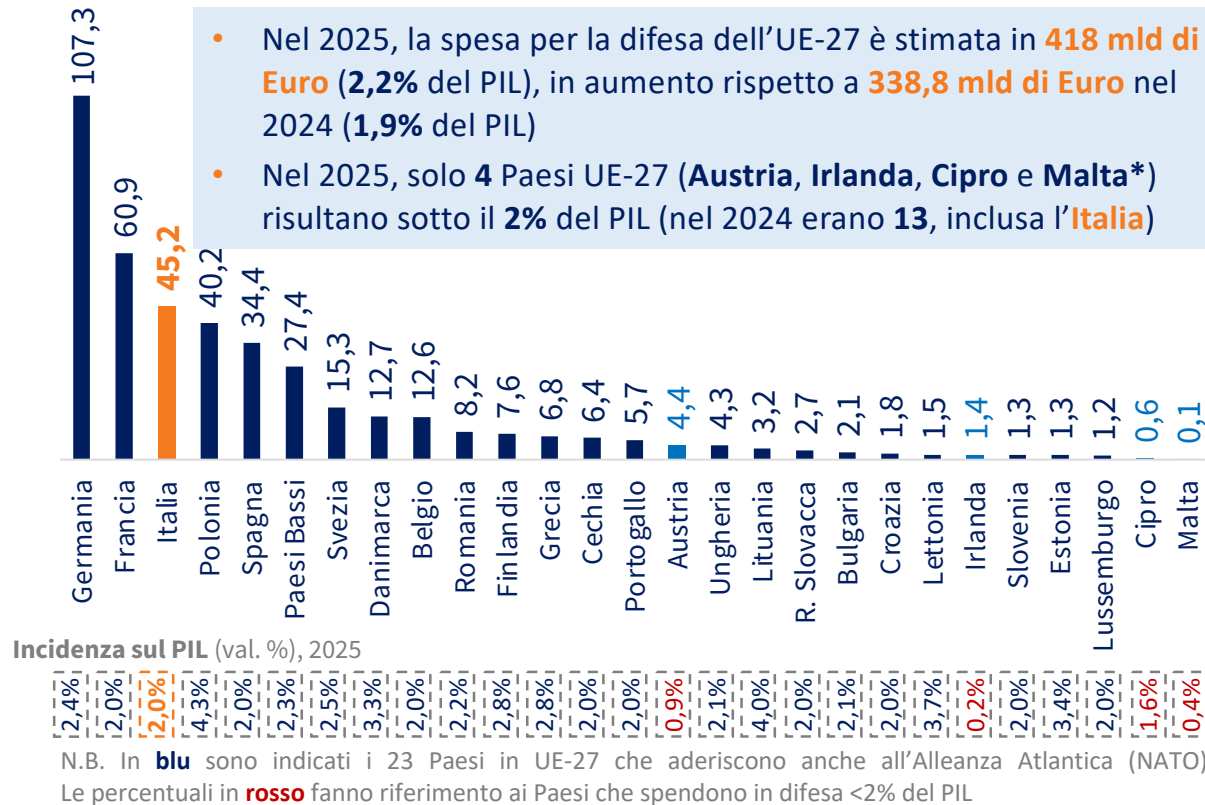
Le resine epossidiche e poliesteri insature sono tra le principali matrici dei compositi utilizzati nella cantieristica navale e nautica, riducendo peso e consumi. Nel 2024 **l'Italia è 2ª in UE per produzione** di queste resine, con 286,7 milioni di kg

La crescita della spesa in Difesa nell'UE può rafforzare il ruolo strategico della cantieristica navale italiana...

Cantieristica

Spesa in difesa dell'UE-27

(miliardi di Euro a prezzi correnti), 2025e



- Con il **Vertice NATO dell'Aia del 2025**, il target di spesa è stato innalzato dal **2%** al **5%** del PIL entro il **2035**
- In parallelo, l'UE ha accelerato con **Readiness 2030**, che punta a mobilitare oltre **800 mld di Euro** per rafforzare le capacità europee, e con **SAFE**, nuovo strumento da **150 mld di Euro** per sostenere procurement comune e investimenti in difesa
- In questo scenario, l'Italia può candidarsi a diventare **piattaforma industriale europea della cantieristica militare**
 - Fincantieri, nel **Piano Industriale 2026-2030**, ha annunciato il **raddoppio** della capacità produttiva dei cantieri italiani nel settore della **Difesa**

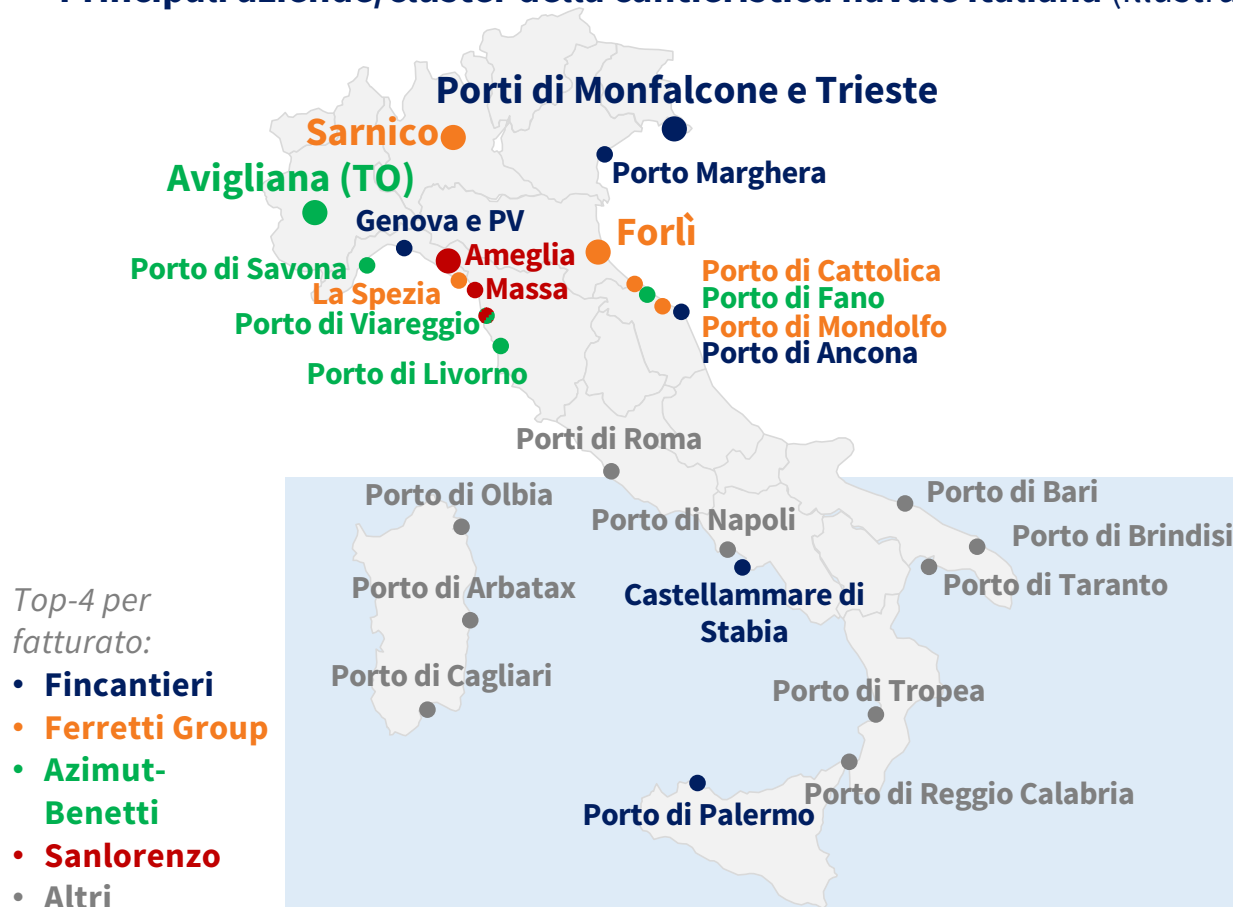
(*) Questi 4 Paesi non sono membri NATO e non sono, quindi, soggetti al target dell'Alleanza.

Fonte: elaborazione TEHA Group su dati EDA, NATO, Commissione Europea, Eurostat, 2026

...e contribuire al rafforzamento del Sud come hub cantieristico europeo

Cantieristica

Principali aziende/cluster della cantieristica navale italiana (illustrativo)



Top-4 per fatturato:

- **Fincantieri**
- **Ferretti Group**
- **Azimut-Benetti**
- **Sanlorenzo**
- **Altri**

TEHA

- I cantieri dei **principali costruttori navali italiani** si trovano nei porti e cluster produttivi del **Nord Italia**
- Le **imprese** costruttrici di navi e imbarcazioni sono strutturalmente **più piccole** al Sud (in media **6,3 addetti per impresa** vs. 16,0 Italia)

Se **tutto il Sud** si **allineasse** alla produzione del **solo porto di Monfalcone** (circa **4 miliardi di Euro** l'anno) il **Valore Aggiunto industriale** del Sud aumenterebbe del **+2,3%**

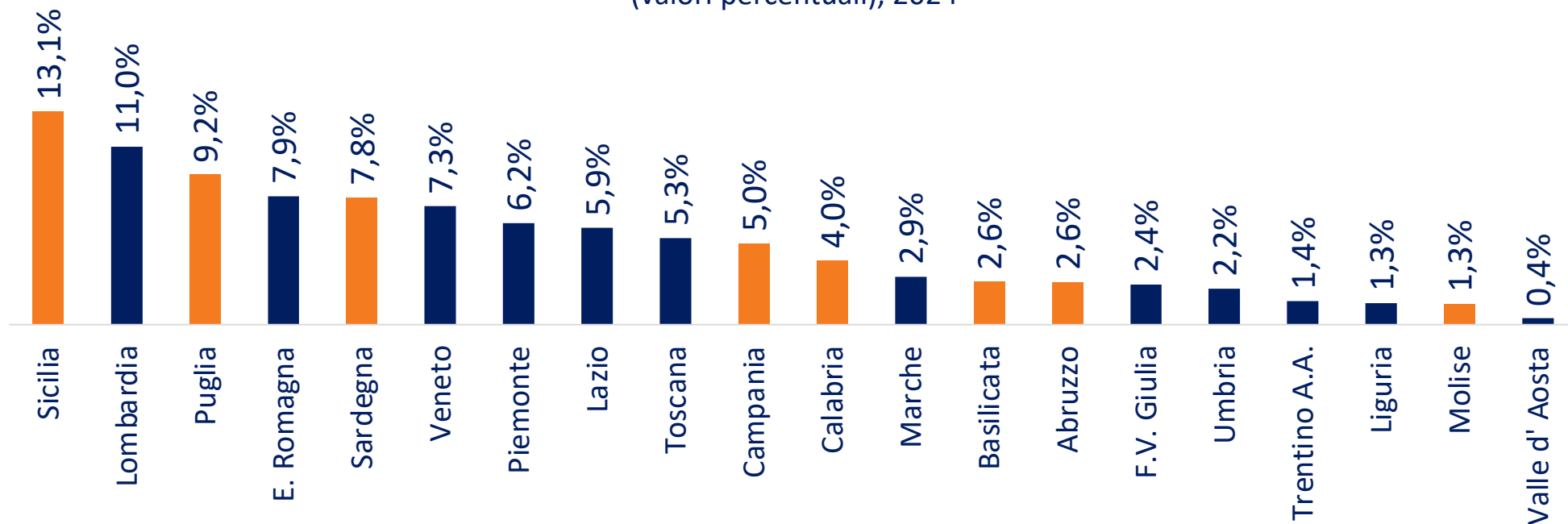
(*) Intervento infrastrutturale di ingegneria civile che mira a espandere un'area industriale esistente verso il mare, creando nuovi spazi utili.
Fonte: elaborazione TEHA Group su fonti varie, 2026



I porti possono supportare la cantieristica dedicata alle rinnovabili, il cui potenziale in Italia si concentra per il 45,6% al Sud, specialmente eolico

Eolico Offshore

Contributo **POTENZIALE*** per Regione al raggiungimento
del potenziale previsto dal PNIEC
(valori percentuali), 2024



Legenda: in **arancione** i
porti del Sud Italia

La realizzazione del contingente FER2 per l'Eolico Offshore (3,8 GW) abilita benefici strategici per il sistema Paese entro il 2030

Eolico Offshore

~ €21,5 mld

di investimento totale abilitabile in Italia

~ €62 mld

di valore aggiunto complessivo generabile in Italia

70% CAPEX LOCALIZZATO IN ITALIA

90% OPEX LOCALIZZATO IN ITALIA

~ 6.000 posti di lavoro diretti

derivanti in Italia nella fase di costruzione (5 anni)

~ **25.000** posti di lavoro considerando gli impatti indiretti e indotti in Italia

~ 2.000 posti di lavoro

derivanti a livello locale lungo tutta la fase operativa (30 anni)

~ €2,4 mld

gettito fiscale derivante dall'occupazione

Proposte per sostenere la competitività dell'industria marittima italiana

Industria marittima

La flotta italiana registra da anni una progressiva flessione in termini di quota di mercato e di posizionamento nelle graduatorie internazionali: numerose compagnie continuano a operare stabilmente in Italia, ma scelgono di immatricolare parte della flotta all'estero, attratte da ordinamenti più agili, meno onerosi anche dal punto di vista fiscale e caratterizzati da tempi amministrativi più rapidi

- Occorre accelerare la realizzazione di un **Registro Navale Digitale** interoperabile con le piattaforme europee (EMSA, EMSWe) e con le **amministrazioni nazionali**, consentendo la gestione completamente digitale delle **pratiche relative a registrazione della nave, certificazioni, equipaggi, pagamenti e controlli**
- Il rinnovo del Registro Internazionale e della Tonnage Tax va accompagnato con una riforma organica dell'ordinamento marittimo che elimini gli oneri amministrativi aggiuntivi rispetto agli standard europei, riduca i tempi autorizzativi e **semplifichi le procedure di iscrizione, certificazione e gestione della nave**, rafforzando l'attrattività della bandiera italiana per armatori nazionali e internazionali
- Anche nelle **unità da diporto**, le procedure d'arruolamento, certificazione e riconoscimento delle qualifiche risultano spesso **complesse e non pienamente armonizzate con i principali sistemi europei**, con effetti disincentivanti sulla stabilità dei rapporti di lavoro e sulla scelta della bandiera nazionale

Proposte per sostenere la competitività della cantieristica italiana

Cantieristica

Sostenere la politica di reindustrializzazione della cantieristica italiana ed europea, rafforzando gli strumenti finanziari, fiscali e regolatori, mitigando gli effetti delle normative europee (ETS, FuelEU Maritime), garantendo concorrenza equilibrata rispetto ai cantieri asiatici

- Promuovere la nascita di **Poli della Cantieristica e delle Tecnologie Marine nel Sud Italia**, integrando cantieristica civile, militare e offshore, produzione di tecnologie dual-use, robotica subacquea, sensoristica, droni marini e sistemi autonomi; l'iniziativa dovrebbe valorizzare le opportunità offerte dal programma europeo Readiness 2030, dalla Strategia Industriale Marittima Nazionale ed Europea e dalla crescente **centralità della dimensione subacquea**, favorendo investimenti, ricerca e filiere industriali ad alto contenuto tecnologico
- Dotare i Poli cantieristici esistenti e futuri di una **rete permanente di coordinamento tra formazione, ricerca e industria** (come il caso benchmark del La Spezia Nautical District), l'introduzione di tecnologie digitali e di automazione a bordo richiede nuove figure professionali: occorre sviluppare **percorsi formativi congiunti tra Ministeri competenti, ITS Academy, Istituti Tecnici Nautici, Università, imprese e centri di ricerca** per formare **professionalità specializzate** nella gestione delle flotte, dei porti e delle infrastrutture
- **Favorire standard tecnici europei comuni e commesse coordinate**, superando la frammentazione delle specifiche nazionali che oggi limita economie di scala e competitività dei cantieri UE
- **Rafforzare la cooperazione industriale e normativa con i porti africani** (anche nell'ottica ETS), come aveva anticipato la Cina con la sua BRI, anche sfruttando la leva del **Piano Mattei**, orientandolo verso **connettività marittima**, la **logistica portuale** e la **sicurezza delle rotte** e delle **catene di approvvigionamento**

Indice dello Studio

- L'iniziativa «Risorsa Mare»:
 - Missione, obiettivi e metodologia di lavoro della quarta edizione
 - Il Forum Risorsa Mare
 - L'evoluzione dell'agenda istituzionale dedicata alla Risorsa Mare: fotografia ad oggi e prospettive per il futuro
- **Il «Libro Blu» Risorsa Mare:**
 - Aggiornamento sul valore dell'Economia del Mare per l'Italia (in collaborazione con OsseRMare)
 - **I verticali di approfondimento della quarta edizione**
 - Il presente e il futuro delle rotte marittime internazionali
 - La fotografia e le «tensioni» dell'industria marittima nazionale
 - **La dimensione subacquea**
 - Il turismo del mare
 - Una nuova governance per i porti
- Principali fonti bibliografiche

Nel 2023 nasce il Polo Nazionale della dimensione Subacquea il quale rappresenta un inedito modello di hub tecnologico

Subacquea

Il PNS è stato istituito con **Decreto del Ministero della Difesa**, firmato anche dal Ministro dell'Università e della Ricerca e dal Ministro per l'Impresa e il Made in Italy, nel mese di **ottobre 2023** e ha sede alla Spezia

Gli obiettivi

- **Promuovere** la **cooperazione** tra gli attori, pubblici e privati, del settore subacqueo per sostenere la **ricerca**, l'**innovazione**, e la **competitività** dell'industria nazionale
- **Indirizzare** le attività di ricerca e di sviluppo delle tecnologie strategiche per l'ambiente subacqueo, anche orientate a soddisfare le esigenze connesse alla **difesa** e alla **sicurezza** nazionale

La strategia

- **Individuare** i **gap tecnologici** mappando gli strumenti disponibili ed emergenti
- **Orientare** i bandi di ricerca e innovazione per valorizzare le capacità dell'Industria nazionale, delle PMI, dei Centri di Ricerca e delle Università e favorirne l'aggregazione
- **Realizzare** una struttura a supporto delle attività di sperimentazione e di consentirne la realizzazione in tempi brevi

La governance

- **Definire** gli indirizzi strategici nazionali per la dimensione subacquea attraverso un modello di governance interministeriale
- **Coordinare** il cluster underwater nazionale* con la Marina Militare quale soggetto catalizzatore
- **Favorire** la convergenza delle competenze pubbliche e private e l'attrazione di capitali attraverso la **Fondazione PNS****

(*) Ecosistema di imprese, ricerca, e istituzioni attive nel dominio subacqueo. (**) Ente di diritto privato con personalità giuridica e autonomia patrimoniale.

Fonte: elaborazione TEHA Group su dati PNS, 2026

Ad oggi il Polo Nazionale della Subacquea ha finanziato 15 progetti con una dotazione di >115 mln di Euro e investimenti abilitati di >230 mln di Euro



N.B. Tutti i bandi, ad esclusione di quello di dicembre 2025, sono co-finanziati al **50%**: ciò implica che a fronte di risorse per **>115 mln di Euro** vengono **sbloccati investimenti per >230 mln di Euro**

Inoltre, il 26 gennaio 2026 è stata approvata in Italia la legge sulle attività subacquee che fornisce un quadro normativo integrato per il settore...

Subacquea



- Il 21 gennaio 2026 il parlamento ha approvato la legge che introduce una **disciplina organica per la sicurezza delle attività subacquee e iperbariche**
- La legge introduce un sistema integrato di governance e sicurezza della dimensione subacquea, articolato in tre ambiti principali:
 - **Gestione delle interferenze** per coordinare e controllare le attività subacquee civili, militari e di polizia
 - **Regolazione della navigazione e delle infrastrutture sottomarine**
 - **Tutela delle persone e degli operatori che svolgono attività subacquee**

Art. 3 Al Presidente del Consiglio dei Ministri o all'Autorità politica delegata per le politiche del mare ove nominata sono **attribuite in via esclusiva l'alta direzione, la responsabilità generale, gli indirizzi e il coordinamento delle politiche della dimensione subacquea**. Restano a carico di ogni Ministero le competenze attribuite dalla disciplina vigente sulla dimensione subacquea

Art. 4 È istituita, a tutela degli interessi nazionali nel campo della sicurezza delle attività subacquee, l'**Agenzia per la sicurezza delle attività subacquee**, con sede in Roma. L'Agenzia ha personalità giuridica di diritto pubblico ed è dotata di autonomia regolamentare, amministrativa, patrimoniale, organizzativa, contabile e finanziaria

...e istituisce l'Agenzia per la Sicurezza delle Attività Subacquee (ASAS), braccio operativo della nuova governance nazionale sulla subacquea

Subacquea

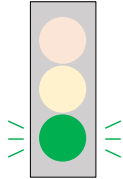
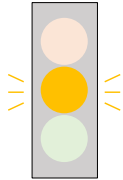
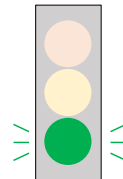
L'**ASAS** è istituita come ente pubblico dotato di personalità giuridica di diritto pubblico e di autonomia **regolamentare, amministrativa, patrimoniale, organizzativa, contabile e finanziaria**. Questa impostazione conferisce **capacità operativa** alla nuova **governance della dimensione subacquea**, articolandone l'azione su quattro ambiti principali

Governance e coordinamento	Sicurezza operativa	Standard di sicurezza	Tecnologie, dati e infrastrutture critiche
Supporta la Presidenza del Consiglio nell'attuazione tecnico-operativa delle politiche della dimensione subacquea e contribuisce al coordinamento tra amministrazioni, operatori pubblici e privati e organismi europei e internazionali	Coordina e controlla le attività subacquee civili per evitare interferenze con attività militari, di polizia e di pubblica sicurezza, autorizza la navigazione in immersione di sommergibili civili stranieri e segnala eventuali situazioni di interferenza tra attività subacquee civili	Contribuisce alla definizione di standard tecnici e requisiti di sicurezza per mezzi, operatori e attività subacquee, regolamenta le dotazioni minime di sicurezza, i sistemi di tracciamento e localizzazione, nonché i percorsi formativi e gli strumenti digitali per gli operatori professionali	Collabora con il PNS, gli enti di ricerca e le aziende per sviluppare soluzioni tecnologiche avanzate per la mappatura dei fondali , il monitoraggio ambientale e di sicurezza, la condivisione dei dati , la sorveglianza , la protezione e la riparazione delle infrastrutture subacquee (cavi, gasdotti, etc.)

Il nuovo framework pone l'Italia all'avanguardia, ma restano criticità da superare per consolidare una leadership euro-mediterranea

Subacquea

La **capacità** del nuovo **framework normativo-istituzionale** può essere valutata lungo tre dimensioni:

Dimensione	Definizione	Stato di attuazione
Capacità di indirizzo strategico	Esistenza di una governance nazionale e di un coordinamento interministeriale sulla dimensione subacquea	
Capacità di investimento	Bandi pubblicati, fondi stanziati, progetti avviati e operatori coinvolti	
Capacità di consolidamento dell'ecosistema	Mappatura degli attori pubblici e privati attivi nella filiera subacquea	

L'Italia è tra i **primi Paesi europei** a dotarsi di una governance dedicata alla subacquea. La sfida è ora trasformare questo **vantaggio istituzionale** in **capacità industriale, tecnologica e operativa**

→ Le risorse stanziare attraverso i bandi PNS rappresentano un primo passo, ma devono diventare **strutturali, pluriennali** e più **cospicue** per sostenere una **leadership** italiana stabile

Il **Primo Rapporto Nazionale sulla Dimensione Subacquea Italiana** ha rappresentato la prima **sistematica identificazione e quantificazione** delle consistenze economiche della filiera

Subacquea

- [illegible]

[illegible]

La metodologia di ricostruzione della catena del valore estesa del settore subacqueo

Subacquea

Obiettivi:

- Mappare e monitorare la base industriale e tecnologica subacquea presente in Italia
- Qualificare il ruolo della filiera e dimensionarne il valore attuale
- Sostenere le proposte del settore

Perimetro:

- Gli operatori industriali e tecnologici del settore subacqueo analizzati sono quelli che hanno partecipato ai bandi del **Polo Nazionale della Subacquea**, in aggiunta a quelli mappati da TEHA

Metodologia:

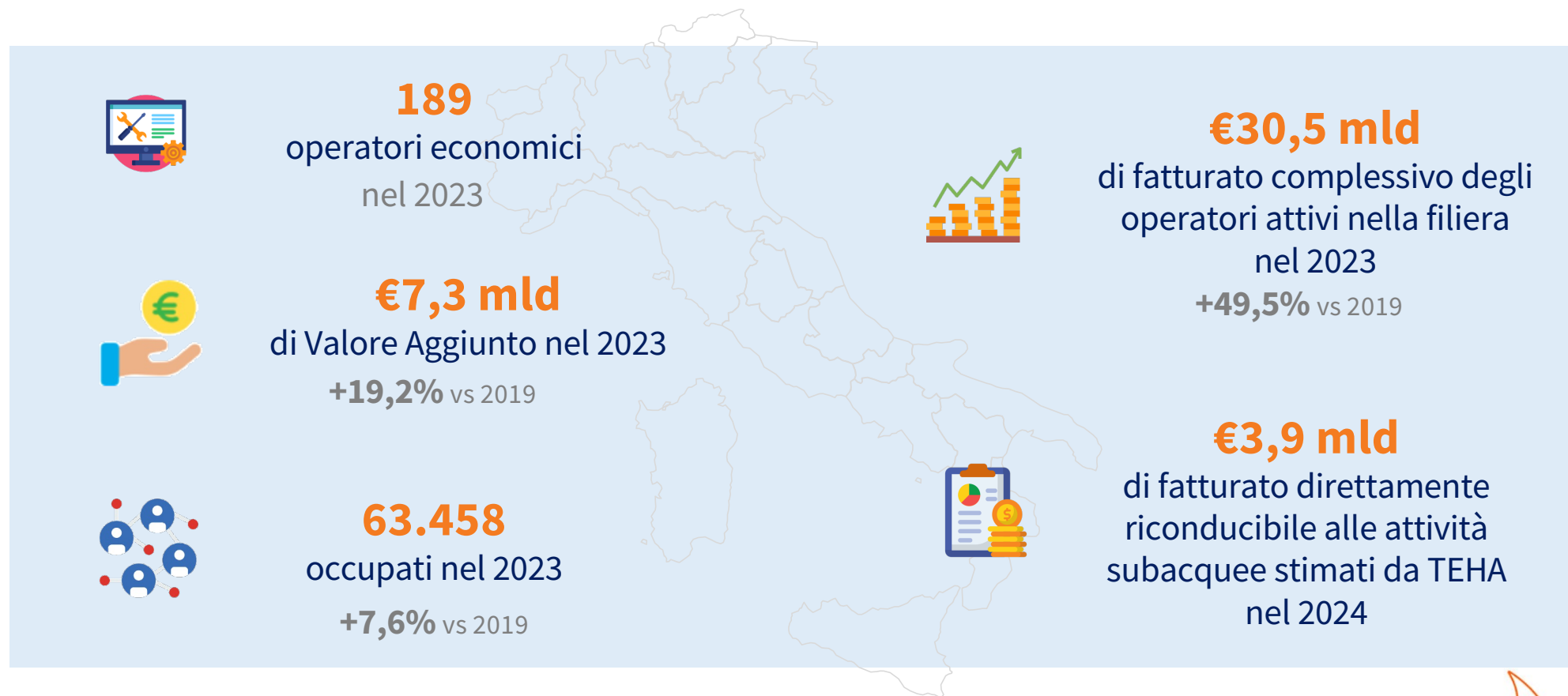
- Per gli operatori sono stati estratti dalla banca dati AIDA i principali risultati economici e occupazionali, tra cui fatturato, valore aggiunto e occupati
- A valle di questa fase, un'analisi puntuale dei bilanci aziendali ha permesso di stimare la **quota di attività effettivamente riconducibile al comparto subacqueo per ciascun operatore**
- L'elaborazione complessiva di questi dati ha consentito di stimare in modo attendibile il valore economico e occupazionale generato dalla filiera subacquea a livello nazionale

Alcuni esempi:

- **Fincantieri:** il Gruppo ha presentato una visione strategica di lungo periodo sulla subacquea, delineando un percorso di crescita industriale. Nel 2025, il segmento subacqueo ha inciso per circa il **7%** dei ricavi del Gruppo
- **Sparkle:** la società gestisce una rete proprietaria in fibra ottica di oltre 600mila chilometri, di cui circa il 90% su cavi sottomarini. Sulla base di questo dato, è stata stimata la quota dei risultati economici e occupazionali riconducibile al comparto subacqueo

La filiera industriale subacquea è un comparto in forte crescita negli ultimi anni...

Subacquea



...anche grazie alla presenza di grandi player come Fincantieri, il quale sta creando il primo operatore verticalmente integrato della subacquea

Subacquea

Fincantieri ha chiuso 4 acquisizioni nel '26 (€600 mln iniziali) per creare un hub della subacquea

Ha rilevato la maggioranza di **Next Geosolutions**, società quotata nel segmento Euronext Growth Milan e attiva nel settore delle **survey**, delle **geoscienze marine** e nei **servizi di supporto alle costruzioni offshore**, sia in ambito civile che della difesa

Ha finalizzato gli accordi per l'acquisizione di **Wsense**, una scaleup deeptech specializzata in **sistemi di monitoraggio e comunicazione subacquea** che si posizionerà come **abilitatore tecnologico e industriale** per lo scambio di dati tra piattaforme, sensori e veicoli underwater

Tramite un accordo vincolante ha acquisito **Defcomm**, startup italiana specializzata nei **droni autonomi di superficie** che sono, attualmente, una delle tecnologie più richieste dal mercato

Ha acquisito la quota di maggioranza di **Graal Tech**, scaleup specializzata nella progettazione e realizzazione di **droni subacquei autonomi** e di altre **tecnologie robotiche** destinate ad applicazioni civili, militari e dual use

Queste quattro acquisizioni si aggiungono a quelle di **WASS**, integrata con successo nel 2025, e di **Remazel**, acquisita nel 2024, consolidando il progetto di creare un **campione internazionale della subacquea**, con rilevanti **implicazioni geopolitiche e ricavi pro-forma** stimati in circa **€1,1 miliardi** nel 2026

Tra i mercati ad alta specializzazione tecnologica compresi nella filiera italiana, quello dei droni mostra una elevata strategicità...

Subacquea

I **droni marini** sono sistemi **senza equipaggio, autonomi** o **telecomandati**, in grado di operare **sopra** e **sotto** la **superficie dell'acqua**. I droni sono impiegati in quattro **ambiti strategici**:



1. Difesa e Sicurezza



2. Protezione e Monitoraggio di infrastrutture energetiche



3. Telecomunicazioni



4. Ricerca Scientifica

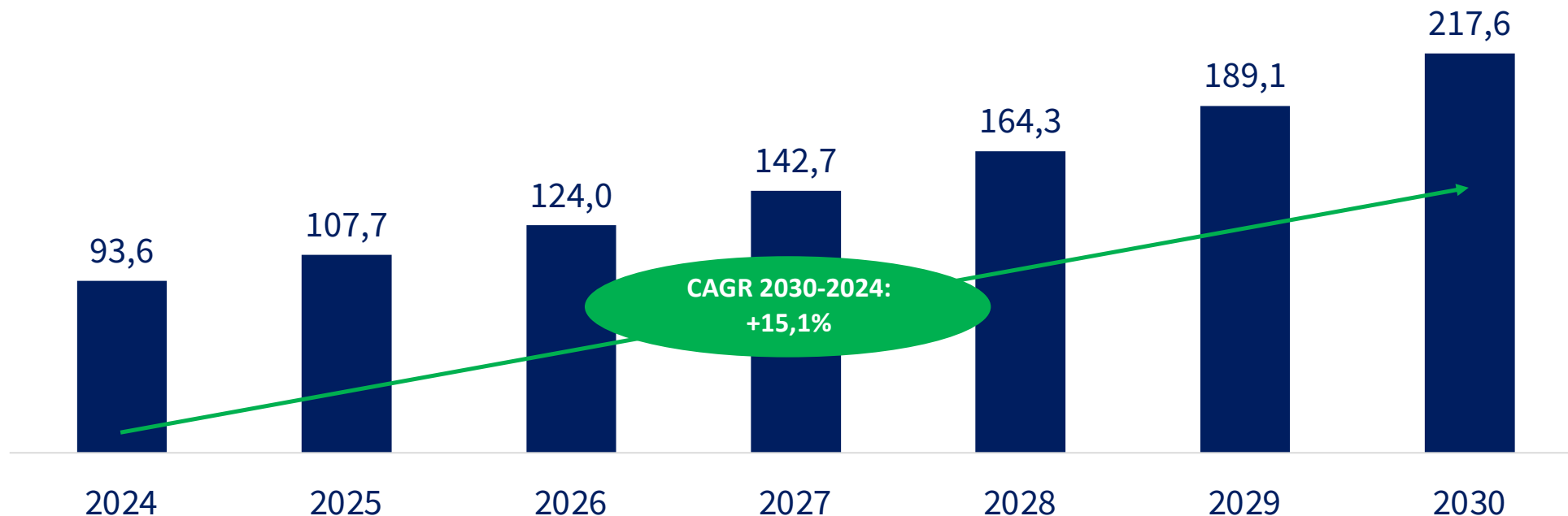
La crescente rilevanza della dimensione subacquea sta spingendo i principali operatori del settore a **rafforzare competenze, tecnologie e capacità produttive** attraverso collaborazioni industriali e investimenti dedicati. Tra le principali aziende italiane che operano nel settore vi sono:

- **Fincantieri**: nel 2025 ha siglato un accordo con **Defcomm** per lo sviluppo di una nuova generazione di USV a uso civile e militare e ha acquisito da **Leonardo** la business unit Underwater Armaments & Systems, specializzata nella protezione delle infrastrutture critiche sottomarine
- **Saipem** (Sonsub): sviluppa e utilizza veicoli marini per l'ispezione di infrastrutture e l'esplorazione dei fondali profondi
- **Graal Tech**: sviluppa UUV autonomi per applicazioni di ricerca scientifica, monitoraggio ambientale e delle infrastrutture e mappatura dei fondali

... ed è atteso più che raddoppiare entro il 2030

Subacquea

Valore del mercato dei droni marini di superficie e subacquei in Italia (milioni di Euro), 2024-2030

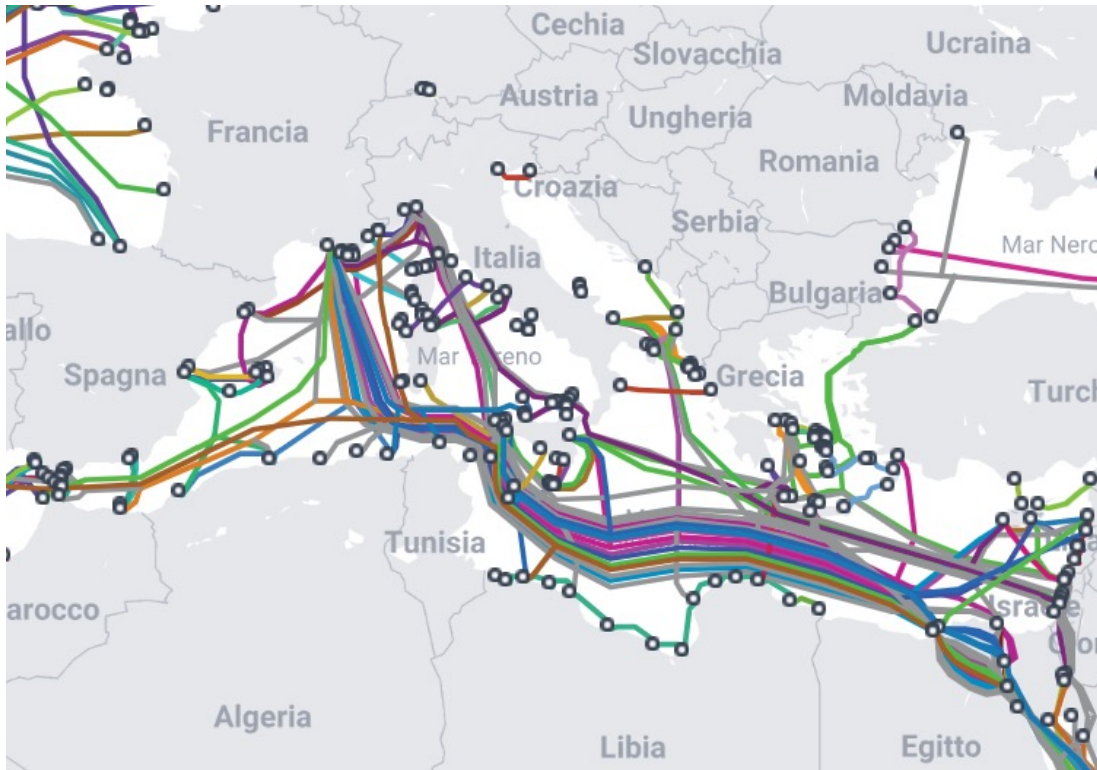


Il mercato italiano dei droni marini è atteso crescere a un CAGR del **15,1%** nel periodo 2024-2030. La crescita sarà trainata dal **mercato dei droni subacquei**, il cui mercato è stimato raggiungere un valore di **136,8 milioni di Euro**, rispetto agli **80,8 milioni di Euro** stimati per i **droni marini di superficie**

... e in particolare nell'area Euro-Mediterranea, dove Palermo è candidato come hub di monitoraggio dei cavi mediterranei

Subacquea

La mappa dei cavi sottomarini nel Mediterraneo (illustrativo), 2026



- Circa il **95%** delle **comunicazioni tra Europa, Asia e Medio Oriente** passa attraverso i cavi sottomarini del Mediterraneo, con tutti i collegamenti (eccetto uno) tra Europa e Asia che transitano per l'Egitto e il Mar Rosso
- Nel **2025**, il **41%** dei segmenti* europei di cavi sottomarini risulta localizzato nel Mediterraneo
- Il **21 febbraio 2025** l'Unione Europea ha adottato il **Piano d'Azione dell'UE sulla Sicurezza dei Cavi** al fine di migliorare la **resilienza dell'infrastruttura**
- Il mercato mediterraneo dei cavi sottomarini è atteso registrare un **CAGR del +12,6%** nel periodo **2025-2035**, con un valore atteso in crescita da **\$2 a \$5,5 miliardi**
- Il **23 giugno 2026**, l'**Italia** (che ha candidato Palermo) è stata indicata come **coordinatore del Regional Cable Hub del Mediterraneo**, finanziato dalla Commissione Europea con **€3,3 mln** nell'ambito del **Piano d'Azione UE sulla Sicurezza dei Cavi**, per rafforzare monitoraggio, rilevazione di anomalie e risposta coordinata agli incidenti sui cavi sottomarini

Il presidio e la mappatura delle attività subacquee condotte nel Mediterraneo supporta il posizionamento dell'Italia come hub strategico

Subacquea



VANTAGGIO STRATEGICO E GEOPOLITICO

- Rafforzamento della **sicurezza delle infrastrutture critiche**, grazie alla conoscenza più precisa dei maggiori punti di vulnerabilità
- Maggiore capacità di **monitorare anomalie e danneggiamenti** e di intervenire più rapidamente in caso di incidenti
- **Consolidamento del ruolo dell'Italia come presidio europeo nel Mediterraneo** e nelle iniziative di cooperazione per la sicurezza e la governance delle infrastrutture sottomare



VANTAGGIO COMPETITIVO ED ECONOMICO

- Maggiore capacità di **pianificare la posa di nuovi cavi**, individuando percorsi più sicuri ed efficienti e riducendo rischi tecnici e costi di progettazione
- Aumento dell'attrattività dell'Italia come **punto di approdo e transito** di nuovi collegamenti internazionali
- **Sviluppo di una filiera di servizi ad alto valore aggiunto** legato alla manutenzione, monitoraggio e posa dei cavi sottomarini

Allo stesso tempo, le infrastrutture energetiche sottomarine sono fondamentali per la sicurezza e stabilità energetica, sensibile per l'Italia

Subacquea

Principali infrastrutture di connessione energetica via gasdotto nella regione euro-mediterranea (pipeline), 2026

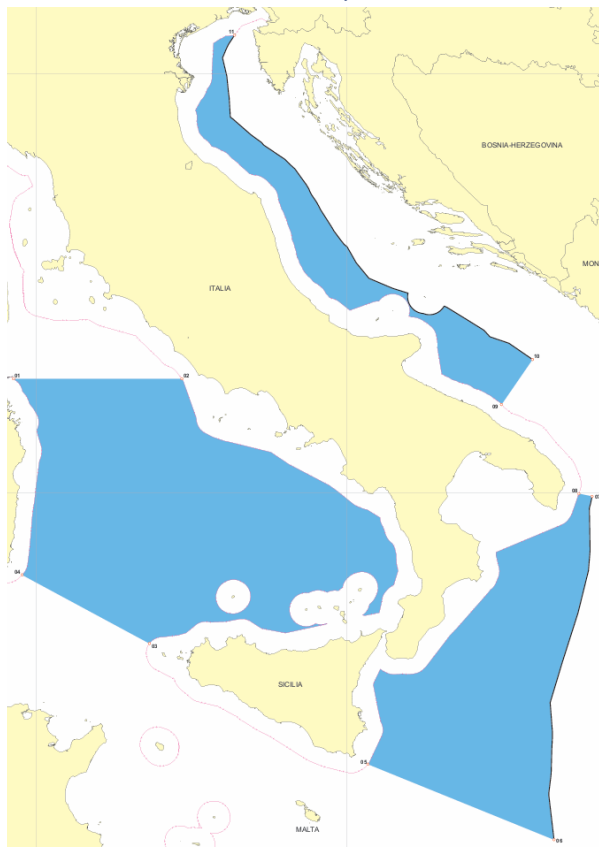


- L'Italia dispone di **6 ingressi** da gasdotto per l'importazione di gas naturale, di cui **3 al Nord** (Passo del Gries, Tarvisio e Gorizia) e **3 al Sud** (Mazara del Vallo, Gela, Melendugno)
- Nel 2025, dai gasdotti che attraversano il **Mediterraneo e approdano in Italia** (Trans Adriatic Pipeline, Greenstream e Trans-Mediterranean) è transitato il **48,6%** del totale delle riserve di **gas** italiane (gasdotto, GNL e produzioni, un totale di 63,8 mld di m³)*
- Nel **primo quadrimestre del 2026** (gennaio-aprile), le **importazioni di gas naturale** dai gasdotti marittimi sono aumentate del **+1,6%** e hanno contribuito al **52,6%** del totale del gas naturale importato

Una buona notizia: l'Italia ha consolidato la sua presenza nel Mediterraneo avviando l'iter per l'istituzione di una Zona Economica Esclusiva

Subacquea

Zona Economica Esclusiva Italiana, Cartina
Ufficiale da D.P.R. n. 193, 26 settembre 2025



- Con il **Decreto del Presidente della Repubblica** n.193 del 26 settembre 2025 e **vigente al 3 gennaio 2026**, l'Italia ha adottato il regolamento per l'istituzione della **Zona Economica Esclusiva (ZEE)** nel mare territoriale nazionale, diventando l'ultimo Paese rivierasco del Mediterraneo a proclamare una propria ZEE
- La **ZEE** interessa il centro-meridionale, il Mar Ionio e l'Adriatico settentrionale e centro-meridionale; in queste aree, conferisce all'Italia **diritti sovrani**, in conformità alla Convenzione UNCLOS, in materia di pesca, sfruttamento delle risorse naturali ed energetiche, e di ricerca scientifica
- **Per le aree marittime non ancora delimitate**, il regolamento prevede di procedere in accordo con i Paesi vicini. A tal fine, il Ministro degli Esteri ha istituito un **Tavolo tecnico per la mappatura degli interessi nazionali per futuri negoziati sulla delimitazione della ZEE**, che tengano anche conto delle preoccupazioni del mondo della pesca

Nel «**Libro Blu 2025**» **TEHA Group** ha segnalato la ZEE come **principale cantiere da attenzionare** rispetto al futuro della dimensione subacquea

I principali cantieri da attenzionare relativamente al futuro della Dimensione Subacquea

Subacquea

Sebbene il settore sia oggi interessato da importanti investimenti e da un quadro normativo in evoluzione, persistono alcune criticità che limitano il pieno sviluppo del comparto, in un'ottica di convergenza con i benchmark europei

Rafforzare la conoscenza del dominio subacqueo attraverso la mappatura dei fondali e la condivisione dei dati

- La piena valorizzazione della dimensione subacquea richiede una **conoscenza approfondita dei fondali**, quale presupposto per una pianificazione efficace dello spazio marittimo, la tutela dell'ambiente e la sicurezza delle infrastrutture critiche
- In questa prospettiva, è prioritario completare la **mappatura sistematica dei fondali marini italiani e mediterranei** e sviluppare un'infrastruttura per l'**integrazione dei dati ambientali, infrastrutturali e scientifici**, accelerando la realizzazione **Digital Twin del mare**

Potenziare la protezione delle infrastrutture critiche subacquee attraverso un sistema di sorveglianza integrato e il rafforzamento degli investimenti nella filiera

- Istituire un **Sistema Nazionale di Sorveglianza delle Infrastrutture Subacquee**, che integri monitoraggio continuo e capacità di analisi predittiva per la protezione di cavi sottomarini, condotti energetici e infrastruttura offshore
- Promuovere un **piano di investimenti** dedicato alle infrastrutture critiche subacquee, valorizzandone il ruolo strategico per la sicurezza energetica e digitale del Paese con il fine di attrarre investimenti pubblici e privati
 - In quest'ottica, il potenziamento del **Polo Nazionale della Subacquea** come strumento di finanziamento dell'innovazione è fondamentale, ampliando **bandi dedicati allo sviluppo di nuove tecnologie**

Indice dello Studio

- L'iniziativa «Risorsa Mare»:
 - Missione, obiettivi e metodologia di lavoro della quarta edizione
 - Il Forum Risorsa Mare
 - L'evoluzione dell'agenda istituzionale dedicata alla Risorsa Mare: fotografia ad oggi e prospettive per il futuro
- **Il «Libro Blu» Risorsa Mare:**
 - Aggiornamento sul valore dell'Economia del Mare per l'Italia (in collaborazione con OsseRMare)
 - **I verticali di approfondimento della quarta edizione**
 - Il presente e il futuro delle rotte marittime internazionali
 - La fotografia e le «tensioni» dell'industria marittima nazionale
 - La dimensione subacquea
 - **Il turismo del mare**
 - Una nuova governance per i porti
- Principali fonti bibliografiche

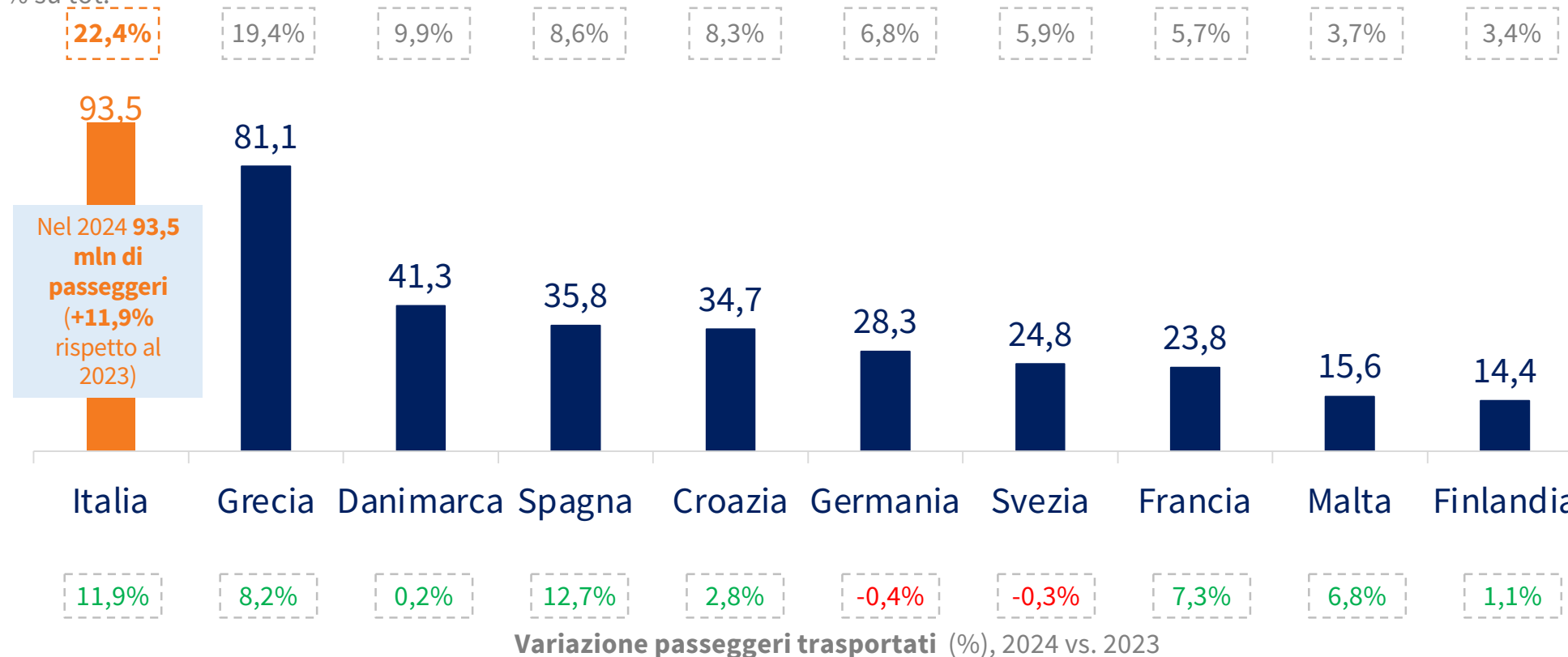
L'Italia si posiziona 1^a in UE per trasporto marittimo di passeggeri

Turismo

Top-10 Paesi per trasporto marittimo di passeggeri (imbarco e sbarco) in UE-27 (milioni di passeggeri), 2024

Incidenza

% su tot.

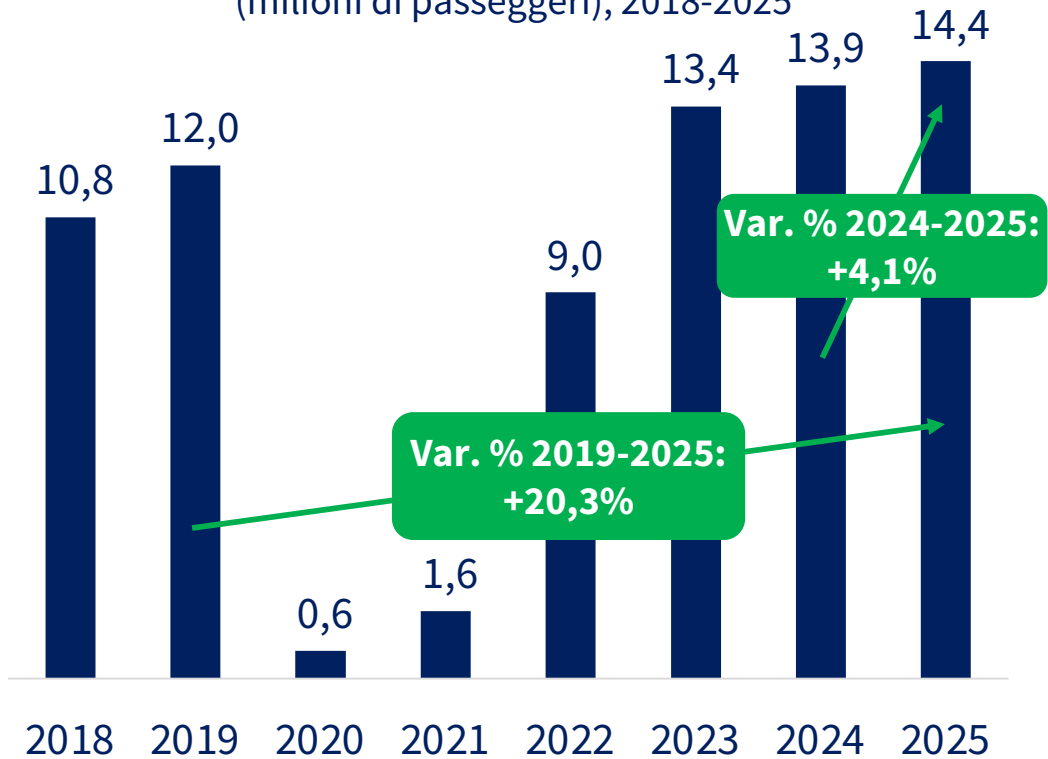


Nel 2024 **93,5** mln di passeggeri (+11,9% rispetto al 2023)

Con 14,4 mln di crocieristi movimentati e 8 porti italiani tra i primi 20 nel Mediterraneo, l'Italia registra nel 2025 il suo massimo storico

Turismo

Andamento del traffico crocieristico in Italia
(milioni di passeggeri), 2018-2025



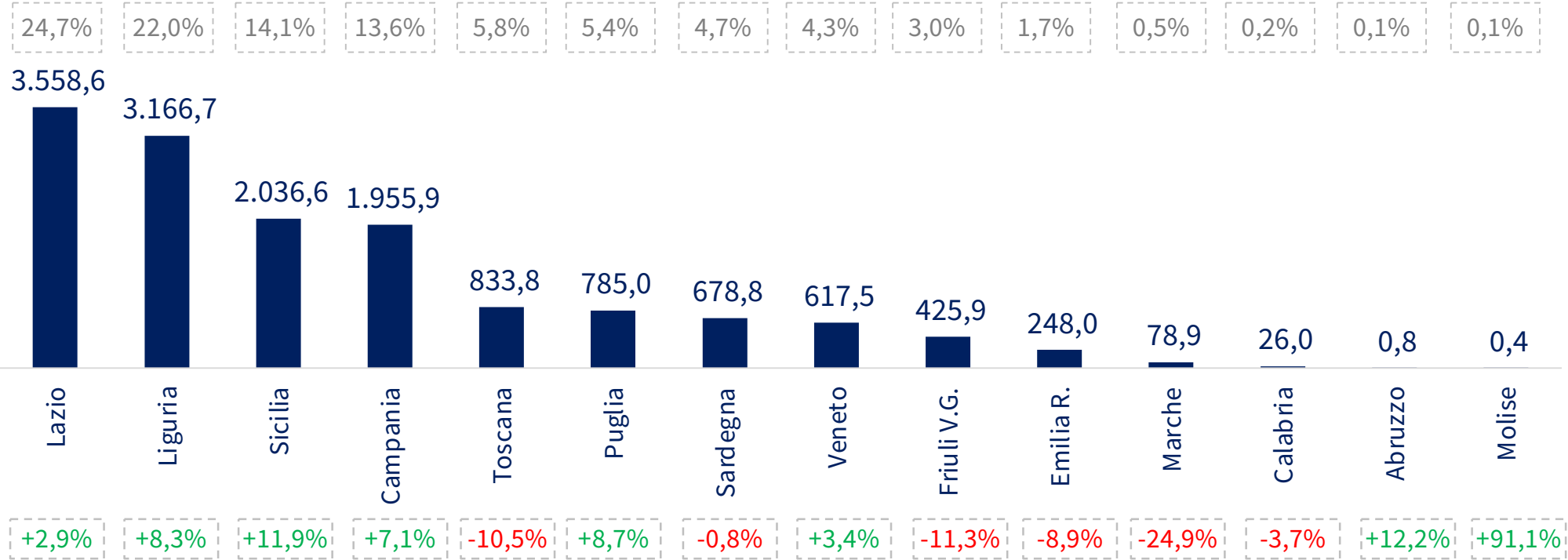
Traffico crocieristico nei primi 20 porti del
Mediterraneo (passeggeri), 2025

Porto	Passeggeri	Porto	Passeggeri
Barcellona	3.999.258	Kusadasi	995.303
Civitavecchia	3.556.559	La Valletta	962.966
Marsiglia	2.634.780	Corfù	894.179
Palma de Mallorca	1.951.033	Valencia	799.050
Pireo	1.850.000	Savona	791.302
Napoli	1.829.254	Livorno	778.368
Genova	1.630.593	La Spezia	744.783
Mykonos	1.222.748	Messina	742.826
Santorini	1.203.052	Dubrovnik	625.257
Palermo	996.484	Istanbul	596.234

Il Lazio è la Regione con più crocieristi movimentati (3,6 mln), seguito dalla Liguria (3,2 mln) e dalla Sicilia (2,0 mln)...

Numero di crocieristi nelle Regioni italiane
(migliaia), 2025

% su tot.

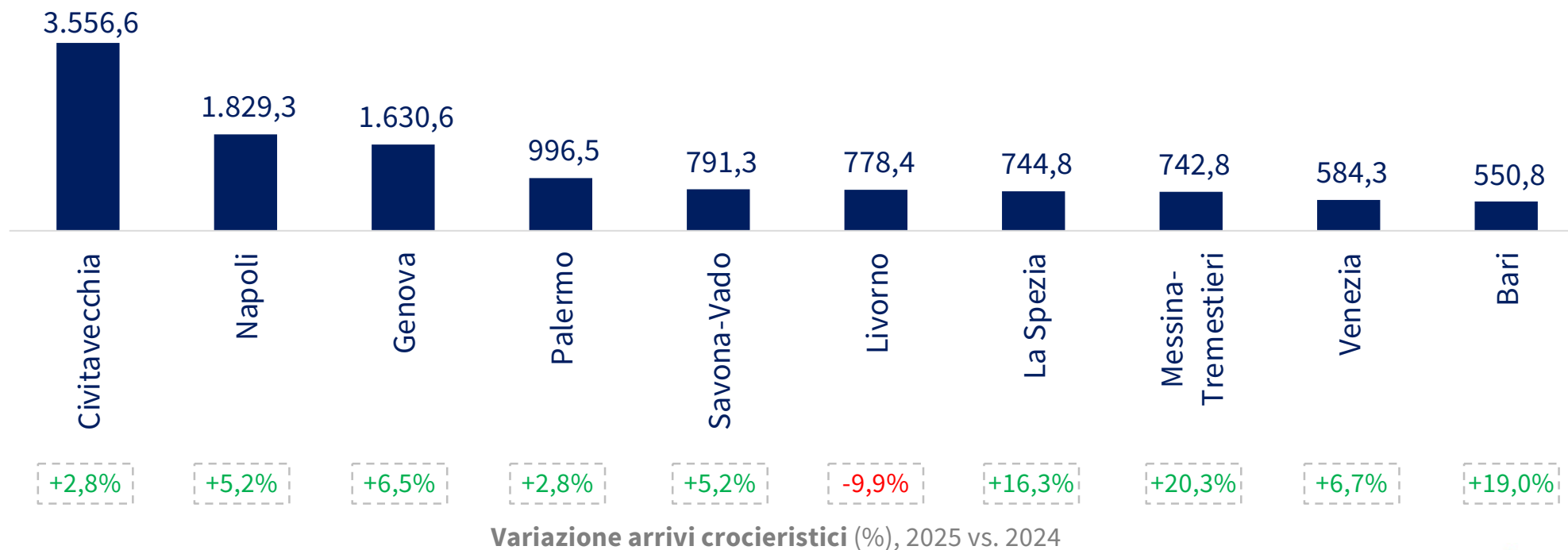


Variazione arrivi crocieristici (%), 2025 vs. 2024

... con dinamiche di crescita divergenti nei principali hub del Paese

Turismo

Top-10 porti italiani per numero di crocieristi
(migliaia), 2025

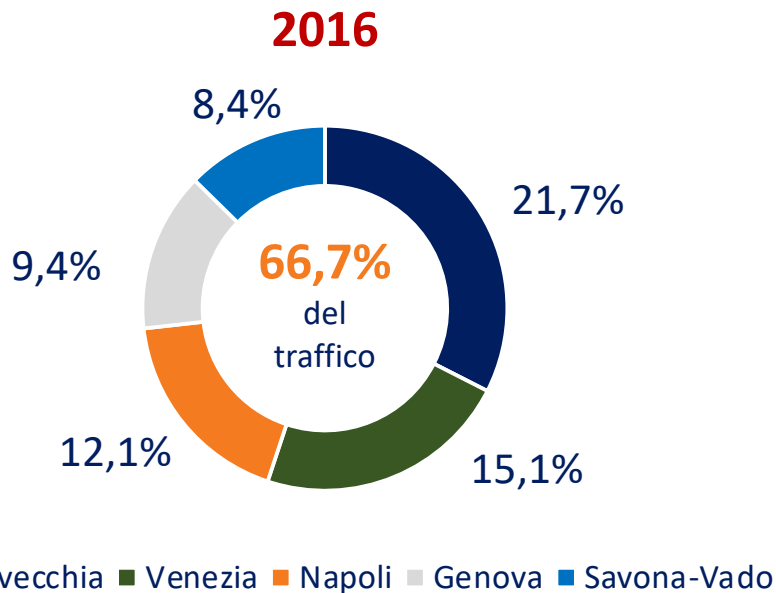


I differenziali di crescita osservati nell'ultimo decennio hanno favorito una minor concentrazione del traffico crocieristico in specifici porti...

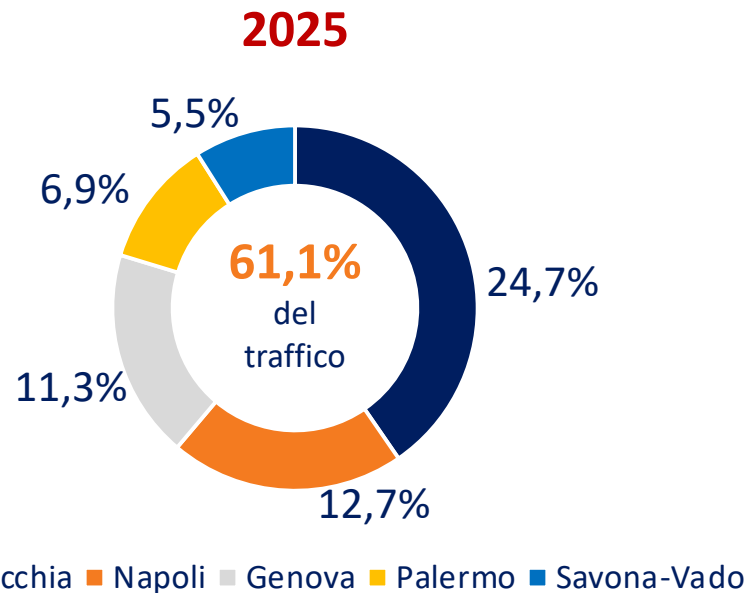
Turismo

Incidenza dei top-5 porti sul totale del traffico crocieristico

(val. %), 2025 vs. 2016



Tra il 2021 e il 2022, il **porto di Venezia** (3^a città europea per **overtourism**, dopo **Dubrovnik**) ha perso la funzione di home port* per le principali compagnie di crociera



Tra il 2015 e il 2025, il **porto di Palermo** ha registrato una crescita del traffico crocieristico pari al **+95,4%** e si stima supererà il milione di passeggeri nel 2026

... e l'emergere di nuovi player rilevanti nel contesto nazionale: il caso del Porto di Palermo

Turismo

- Da quasi un decennio, il Porto di Palermo è oggetto di diversi interventi di riqualificazione, avviati con la costruzione del **Molo Trapezoidale**
- Tra gli interventi più recenti, è di particolare rilievo la inaugurazione del **nuovo terminal crociere Sammuzzo**, realizzato nel porto di Palermo e gestito da **West Sicily Gate** grazie ad un investimento di circa **1,4 milioni di Euro**
- In particolare, il terminal Sammuzzo dispone di 1.300 metri² al coperto e di 6 linee di controllo per le verifiche di sicurezza, arrivando ad accogliere **fino a 8 mila passeggeri al giorno**
- Si tratta di un investimento che **rafforza ulteriormente il ruolo di Palermo come home port** nel panorama nazionale, dopo i risultati già rilevanti ottenuti negli ultimi anni

Render del Porto di Palermo (illustrativo), 2026

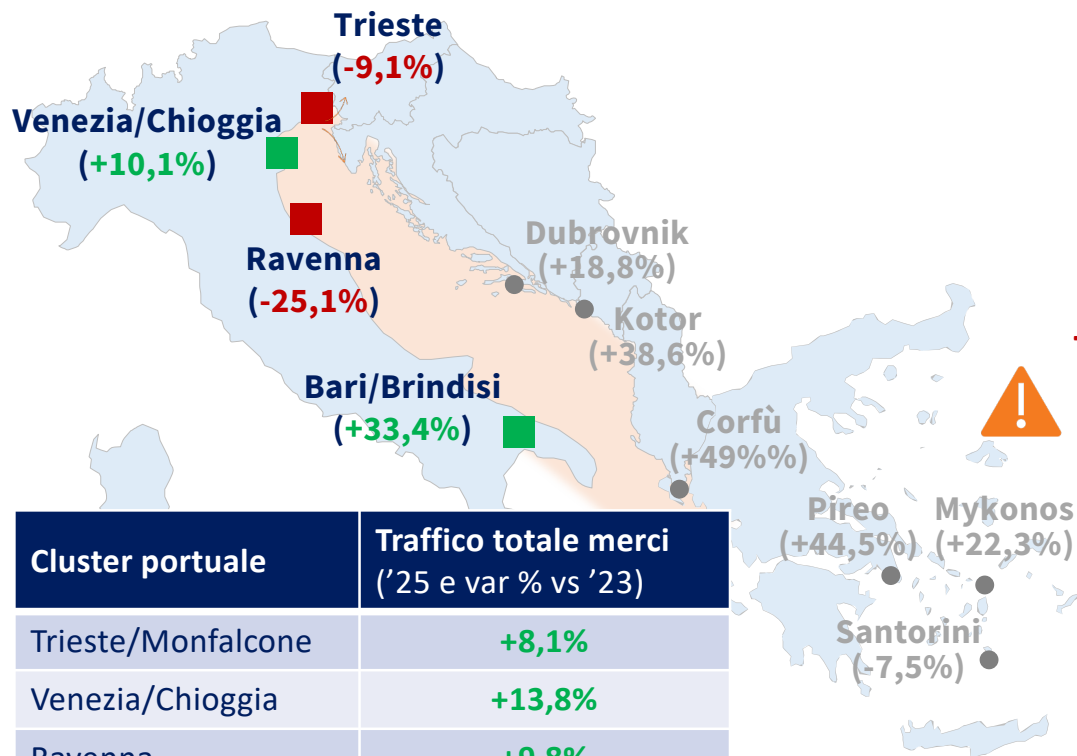


Bari e Brindisi trainano il crocierismo ma le difficoltà sulle nuove infrastrutture commerciali e turistiche penalizzano i traffici

Turismo

Principali cluster crocieristici adriatici

(var. % triennio), 2025 vs. 2023



Cluster portuale	Traffico totale merci ('25 e var % vs '23)
Trieste/Monfalcone	+8,1%
Venezia/Chioggia	+13,8%
Ravenna	+9,8%
Bari/Brindisi	-15,3%



Transizione ecologica e riconversioni

- Gli scali **crocieristici** del Sud Adriatico (Bari e Brindisi), si stanno **attrezzando** per il cambiamento (Cold Ironing), diversamente da quelli commerciali, che sono in fase di riconversione e/o crisi industriale (Eni ha rinunciato alla chimica di base nell'area: la centrale a carbone di Cerano è in phase-out al 2038, diventata «riserva fredda»)



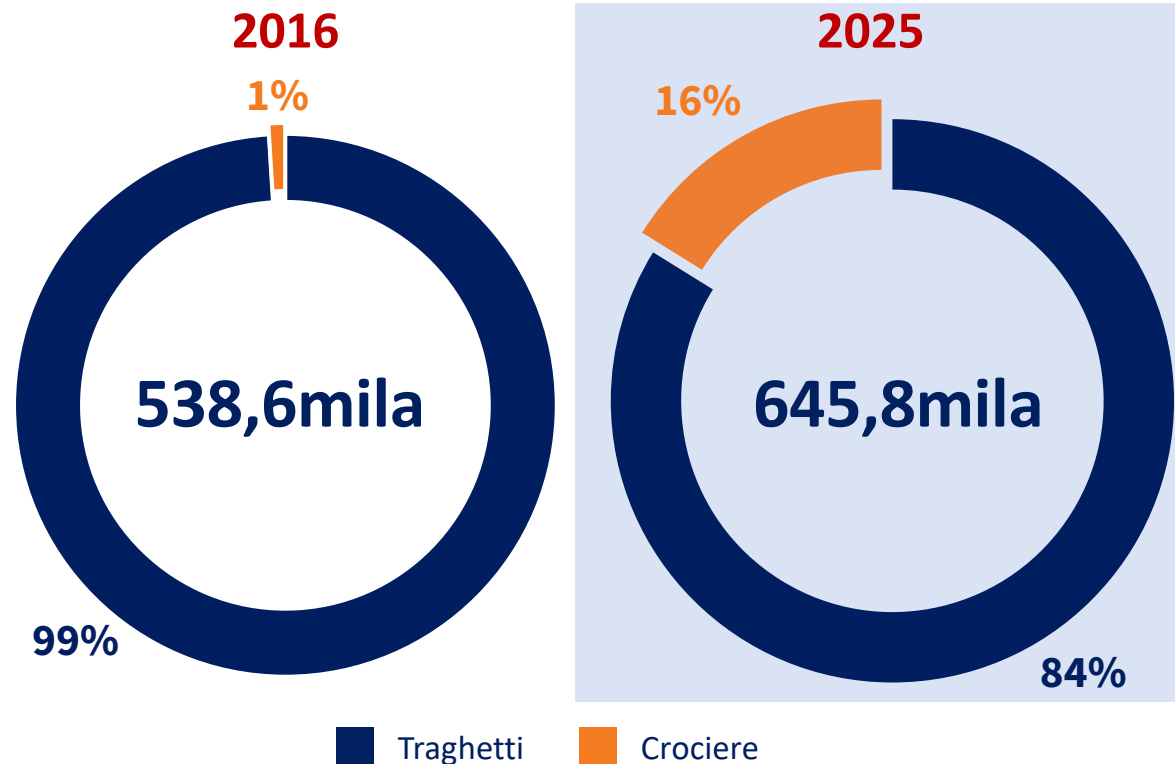
Trumponomics: l'attenzione internazionale per l'Adriatico

- Recentemente, **Ivanka Trump** ha annunciato la **volontà di costruire un resort di lusso in Albania**, a partire da un'ex base militare: l'**Isola di Sazan**, a 72km dalla costa italiana
- L'**ingresso di ingenti fondi privati** (già oltre 1,4 mld di Dollari) in quest'area potrebbe creare **ulteriore competizione nel turismo di lusso nel Canale d'Otranto con i Paesi vicini**

Il porto di Brindisi si ripositiona sul turismo crocieristico, con una crescente incidenza dei crocieristi sul traffico passeggeri

Turismo

Composizione del traffico passeggeri nel porto di Brindisi
(Val. %), 2016-2025

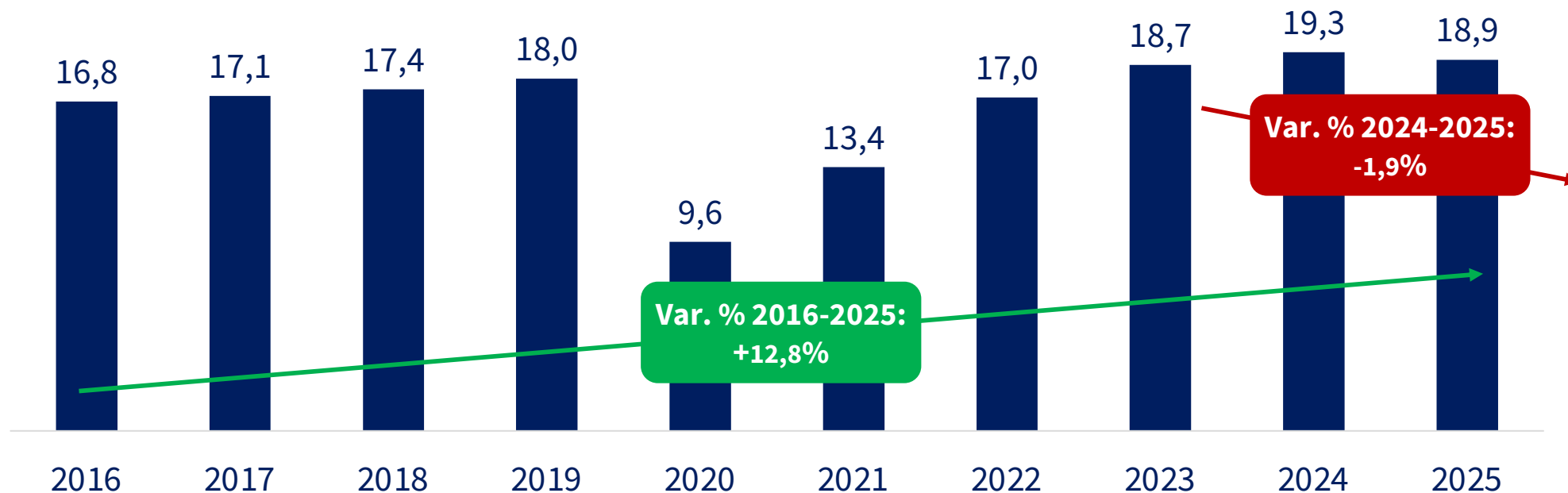


- Nel **2025**, il **porto di Brindisi** ha movimentato **645,8mila** passeggeri, di cui **104,4mila crocieristi**
- La **quota dei crocieristi** sul traffico passeggeri è cresciuta dall'**1,0%** nel 2016 al **16,2%** nel 2025 e, in termini assoluti, i crocieristi sono aumentati di quasi **x20 volte**, confermando il progressivo rafforzamento della vocazione turistico-crocieristica dello scalo
- Questa traiettoria è rafforzata dalla **concessione decennale** firmata tra **l'AdSP del Mare Adriatico Meridionale** e **Bari-Brindisi Cruise Terminal** (MSC Group), per la gestione delle aree e dei beni demaniali destinati ai servizi crocieristici. A **Brindisi**, MSC si impegna anche a riqualificare l'area di accoglienza crocieristi

Gli spostamenti di media percorrenza registrano una lieve contrazione nell'ultimo anno, mantenendosi però a livelli superiori al pre-Covid 19...

Turismo

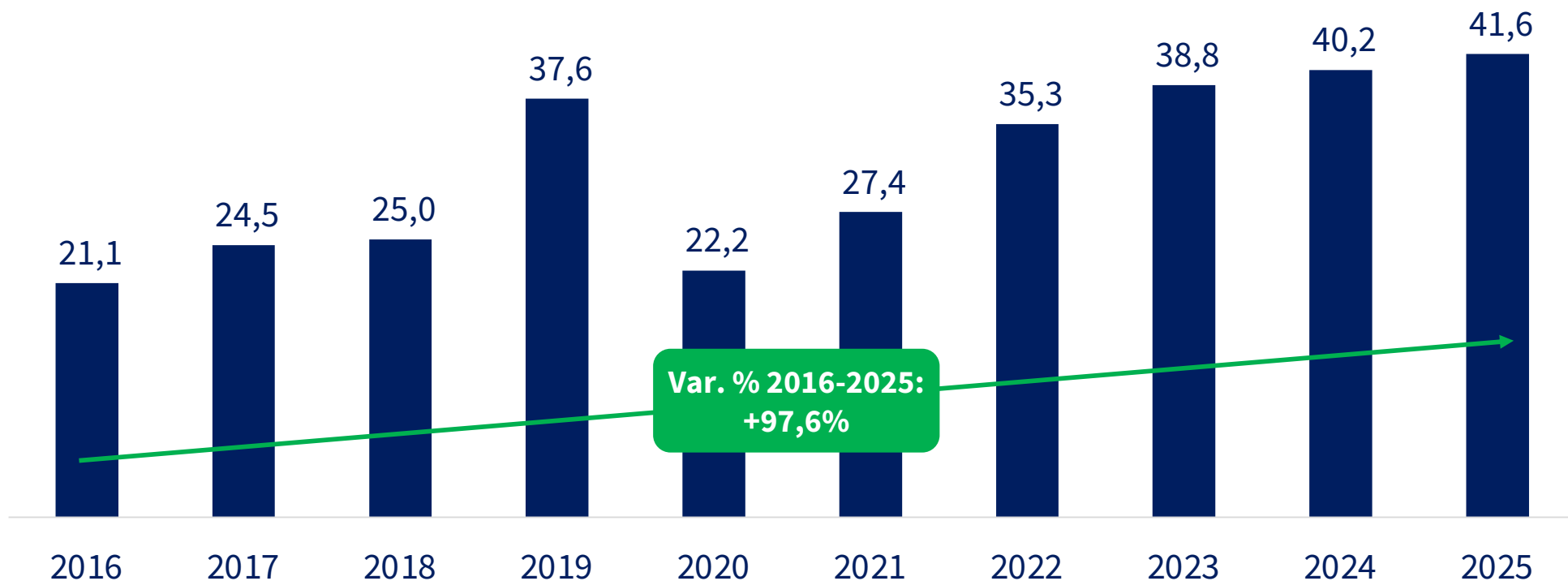
Passeggeri di traghetti (>20miglia+internaz.) nei porti italiani
(milioni di passeggeri), 2016-2025



... mentre il trasporto locale continua ad assumere sempre più rilevanza...

Turismo

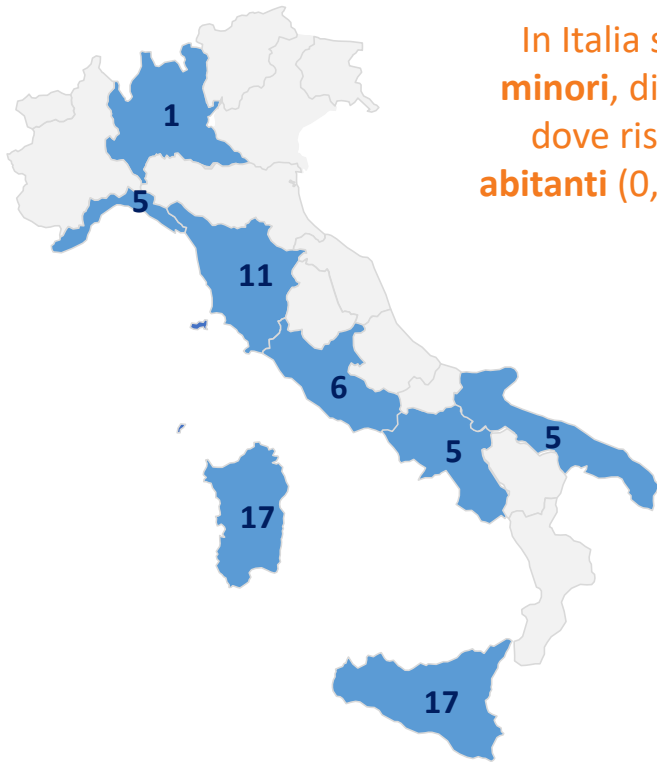
Passeggeri di trasporto locale marittimo nei porti italiani – traghetti <20miglia
(milioni di passeggeri), 2016-2025



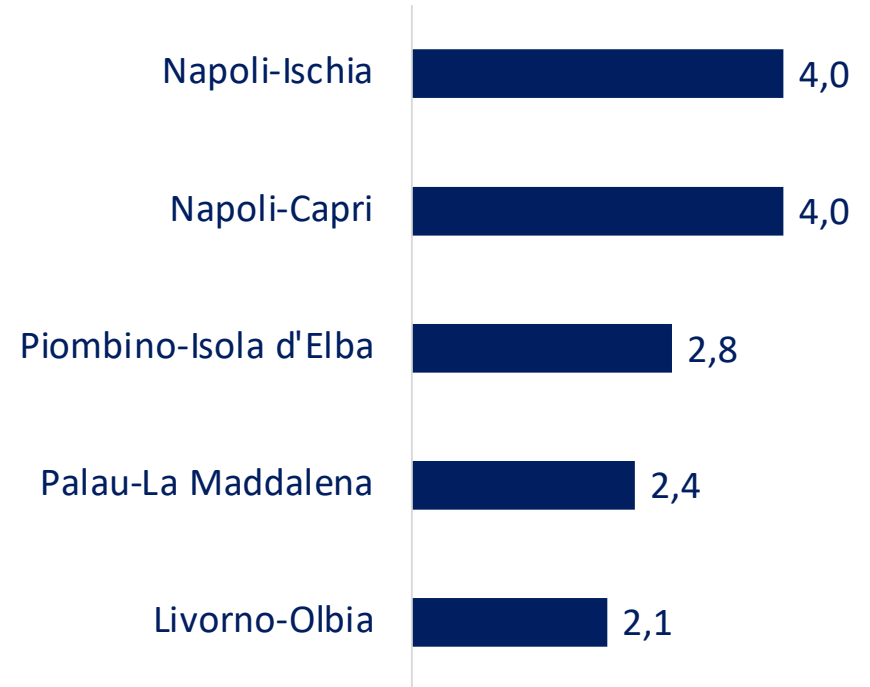
... anche grazie al sul ruolo centrale nel garantire continuità territoriale con le Isole

Turismo

Isole minori in Italia
(valori assoluti), 2026



Top-5 collegamenti alle Isole
(milioni di passeggeri), 2024



Sulle Isole, in particolare le minori, gravano carenza infrastrutturale e di servizi che hanno spinto l'UE ad adottare la prima strategia comunitaria sul tema

Turismo

- I **36 comuni** delle Isole minori sono accumunati da una **carenza di servizi essenziali**:
 - Solo **4 Comuni** hanno un **pronto soccorso**
 - **14 Comuni** non dispongono di **scuole** (di nessun grado)
 - Forte **dipendenza energetica** con la terra ferma (**19 Isole** non sono interconnesse con la rete nazionale e le fonti rinnovabili coprono meno del **5%** della domanda)
 - I **posti letto per i turisti** sono pari solo al **2% sul totale italiano** (poco più di 50.000) e i turisti si concentrano nella stagione estiva (**overtourism**)
 - Solo in **23 Comuni** l'implementazione della **Banda Larga** è completata
- Inoltre, le Isole minori sono maggiormente esposte ai rischi dei **cambiamenti climatici**, come l'innalzamento del **livello del mare**, la **siccità** e gli **incendi**

- La rilevanza di queste criticità è stata recentemente oggetto di approfondimento da parte della Commissione Europea, che il 10 giugno 2026 ha adottato la **prima strategia dedicata alle isole**, con l'obiettivo di riconoscere l'insularità come una **condizione strutturale** che **richiede politiche mirate e investimenti dedicati**
- A livello europeo, infatti, sono oltre **17 milioni** le persone che affrontano le criticità legate all'insularità, grazie alle **4.000 isole** abitate presenti sul territorio
- Le principali criticità che la Commissione Europea vuole affrontare sono:
 - I costi di **trasporto**, che nelle isole arrivano a superare i valori della terraferma di oltre il **300%**
 - La spesa pro capite delle **amministrazioni locali**, che risulta mediamente superiore del **30-50%**
 - I prezzi delle **abitazioni**, che possono essere più elevati del **75-130%** rispetto ai comuni continentali comparabili

La Strategia UE per le Isole: i pilastri strategici del piano

Turismo



**Sviluppo economico,
connettività,
competitività e
innovazione**

Miglioramento della
connettività,
dell'imprenditorialità,
della digitalizzazione, del
turismo sostenibile e delle
economie locali
diversificate



**Sicurezza energetica,
protezione ambientale
e resilienza climatica**

Decarbonizzazione e
conservazione del
patrimonio naturale unico
delle isole



**Comunità, demografia
e qualità della vita**

Assistenza sanitaria,
istruzione, alloggi a prezzi
accessibili, mobilità e
inclusione sociale contro
lo spopolamento



**Sicurezza e
preparazione alle crisi**

Fornire alle isole gli
strumenti per rispondere
ai pericoli naturali, alle
minacce marittime e ad
altri rischi per la sicurezza

Il turismo del mare in Italia vale oltre 3,3 miliardi di Euro nel 2024, coprendo il 4% del totale dell'Economia del Mare

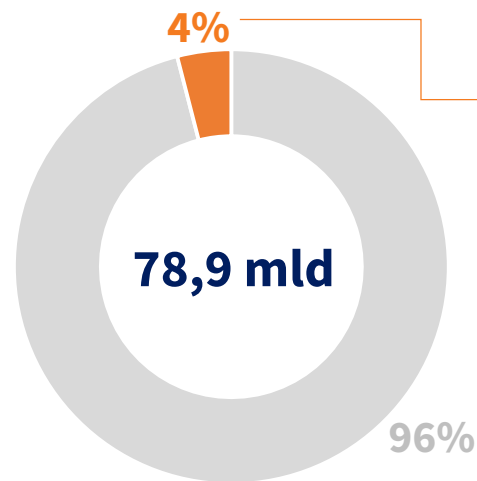
La **Navigazione da Diporto** è definita dall'articolo 3 comma 7 del DL 13 maggio 2011, n. 70:

«...la navigazione effettuata in acque marittime ed interne a **scopi sportivi o ricreativi** e **senza fine di lucro**, nonché quella esercitata a **scopi commerciali***...»

Le strutture e porzioni di aree portuali con spazi destinati alla nautica da diporto si suddividono in:



Valore Aggiunto della nautica da diporto sul totale dell'Economia del Mare (val. %), 2024



■ Economia del Mare ■ Nautica da Diporto

€3,3 mld (+132,6%
rispetto al 2015)
Alla filiera della nautica
da diporto sono
collegati **28mila**
occupati diretti e
200mila indiretti
(**+40mila** occupati in
più vs 5 anni fa)

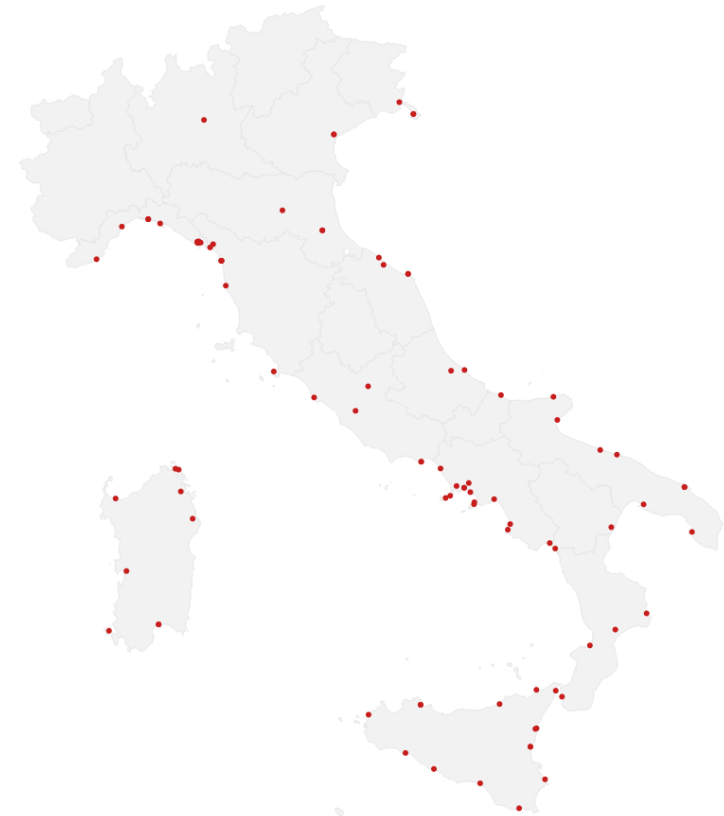
La leadership italiana nella nautica richiede una filiera formativa più integrata e vicina ai distretti produttivi

Turismo

La formazione come fattore abilitante della competitività nautica

- TEHA ha mappato **100 centri formativi** della nautica tra Istituti Tecnici a indirizzo nautico/logistico, ITS Academy legati al mare e Academy private, evidenziando una rete diffusa lungo i principali territori costieri e produttivi
- Nel periodo 2026-2030 si stima un **fabbisogno** di circa **175mila unità** nella cantieristica, mentre già oggi il **43%** delle **posizioni ricercate nella cantieristica** resta scoperto, confermando il forte mismatch di competenze
- Oltre ai profili tecnici e manifatturieri tradizionali, la filiera richiede sempre più anche **competenze ad alto valore aggiunto** in ambiti come gestione e analisi dei dati, cybersecurity, intelligenza artificiale, automazione e sistemi digitali, rendendo necessaria una **maggiore integrazione tra scuola, ITS, università, academy aziendali e distretti produttivi**

Mappatura centri formativi della nautica (illustrativo), 2026



L'Italia conferma la sua posizione di rilievo nel contesto Euro-Mediterraneo

Numero di posti barca nei Paesi euro-mediterranei
(migliaia), 2024

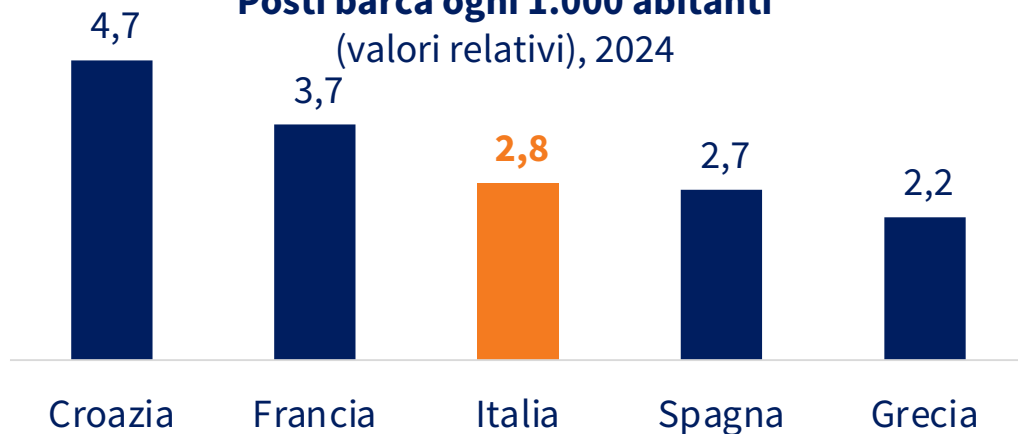
0 253



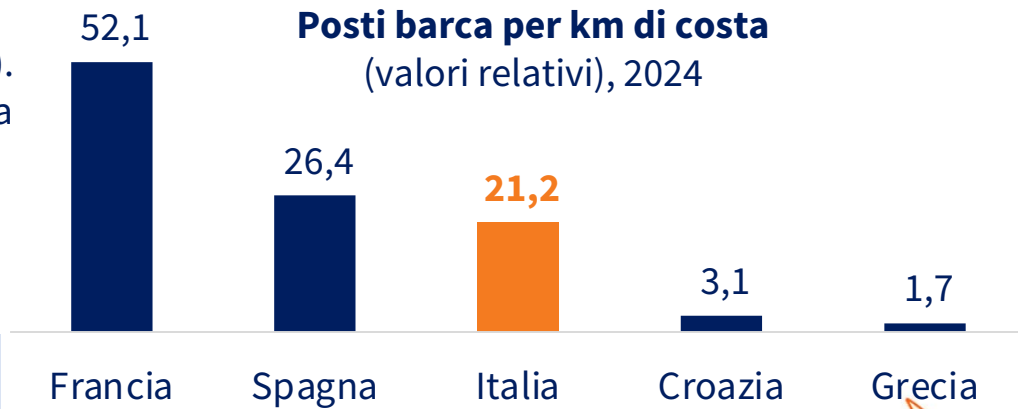
- Nel 2024, l'Italia registra 163mila posti barca ed è preceduta solo dalla **Francia (252mila)** ed è seguita da **Spagna*** (**134mila**), **Grecia (23mila)** e **Croazia*** (**18mila**). Se si considerano i porti francesi nel Mediterraneo, l'Italia supera la Francia per numero di posti barca (**163mila** vs **67mila**): nel tratto di **costa francese** che va da Ventimiglia fino al confine con la Spagna sono presenti **66.500 posti barca**

- Il **66%** dei posti barca è destinato ai natanti e il **46%** si trova nei marina

Posti barca ogni 1.000 abitanti
(valori relativi), 2024

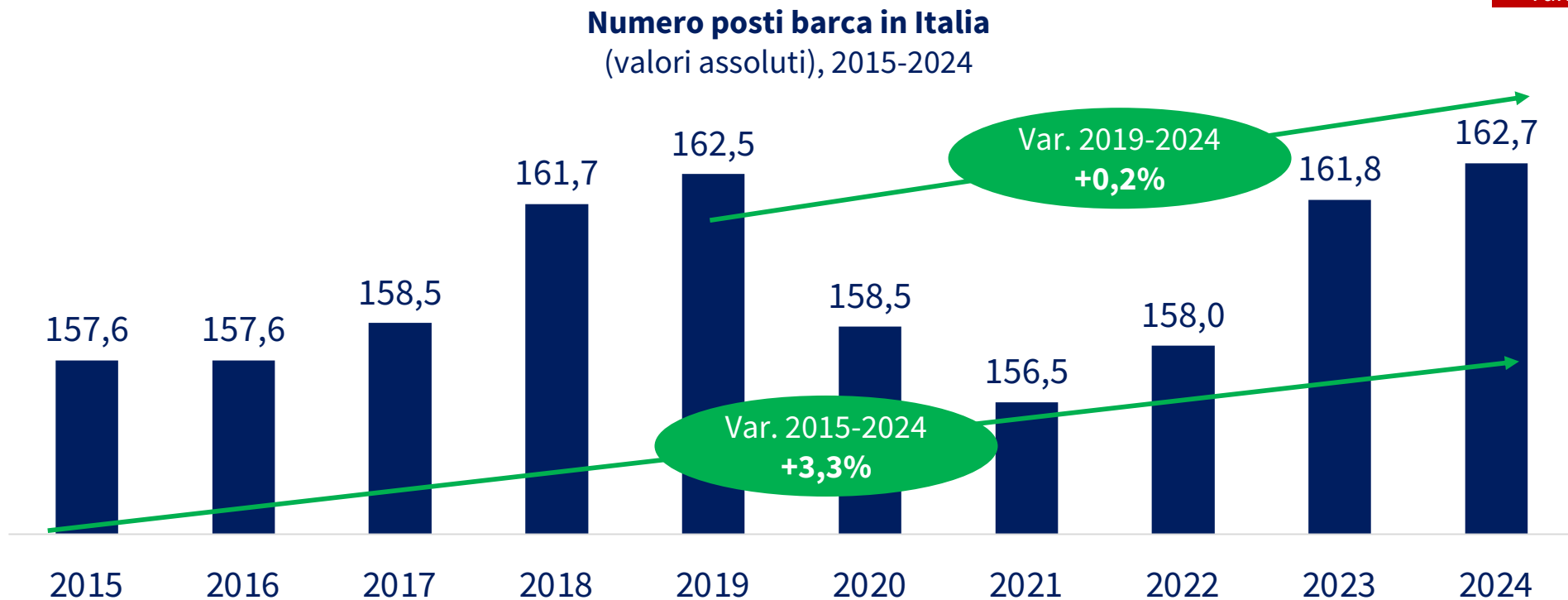


Posti barca per km di costa
(valori relativi), 2024



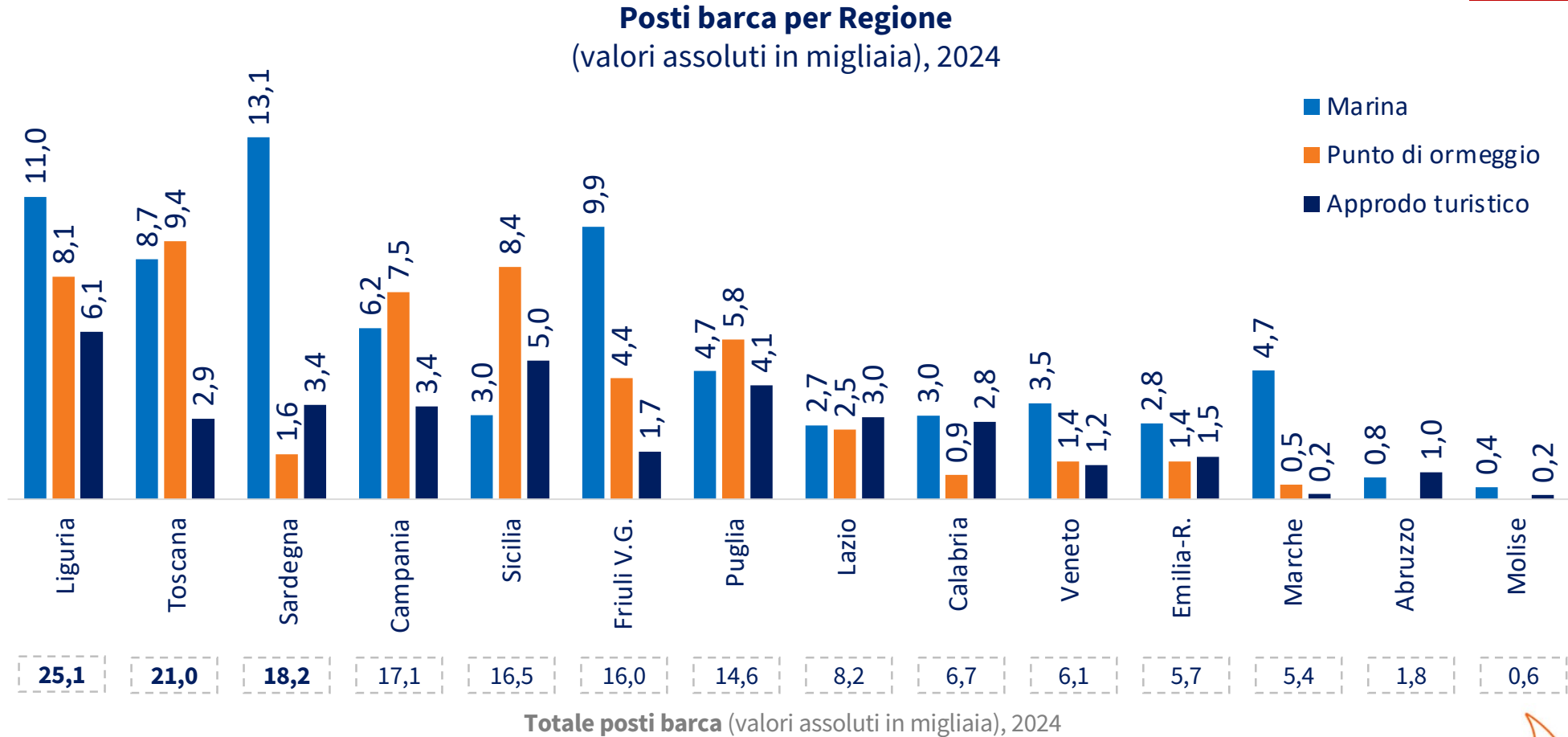
Nel 2024 l'Italia ha registrato livelli record di numeri di posti barca disponibili...

Turismo



Come totale dei posti barca, l'Italia è preceduta solo dalla **Francia (252mila)** ed è seguita da **Spagna (134mila)**, **Grecia (23mila)** e **Croazia (18mila)**

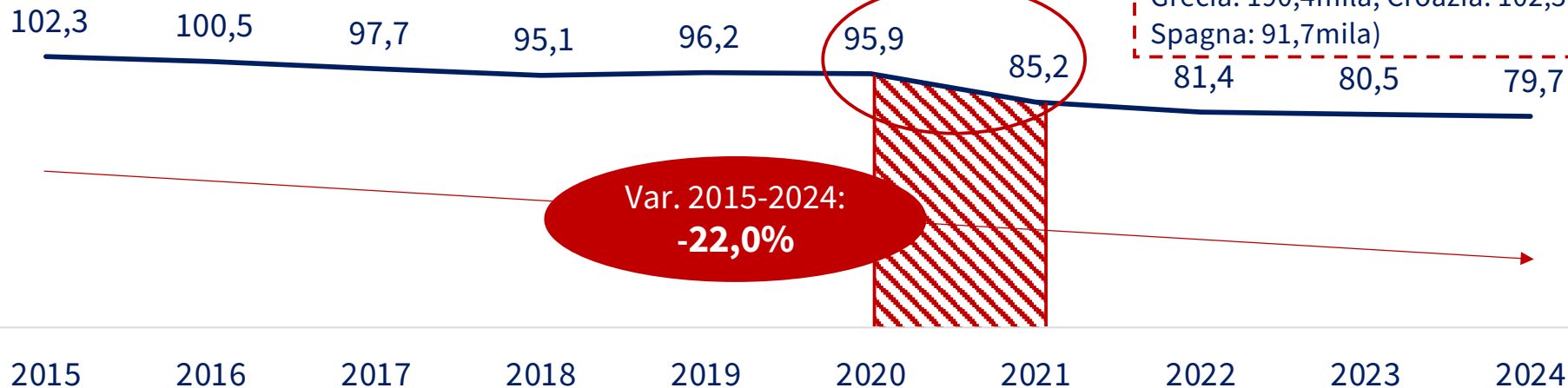
... con una distribuzione che vede il Nord e Mar Ligure/Sardo in vantaggio: il 39,5% dei posti barca è in Liguria, Toscana e Sardegna



Ciononostante, si registra un calo nelle immatricolazioni delle unità da diporto, raggiungendo il livello più inferiore registrato nel decennio

Turismo

Trend delle unità da diporto immatricolate (valori assoluti in migliaia), 2015-2024

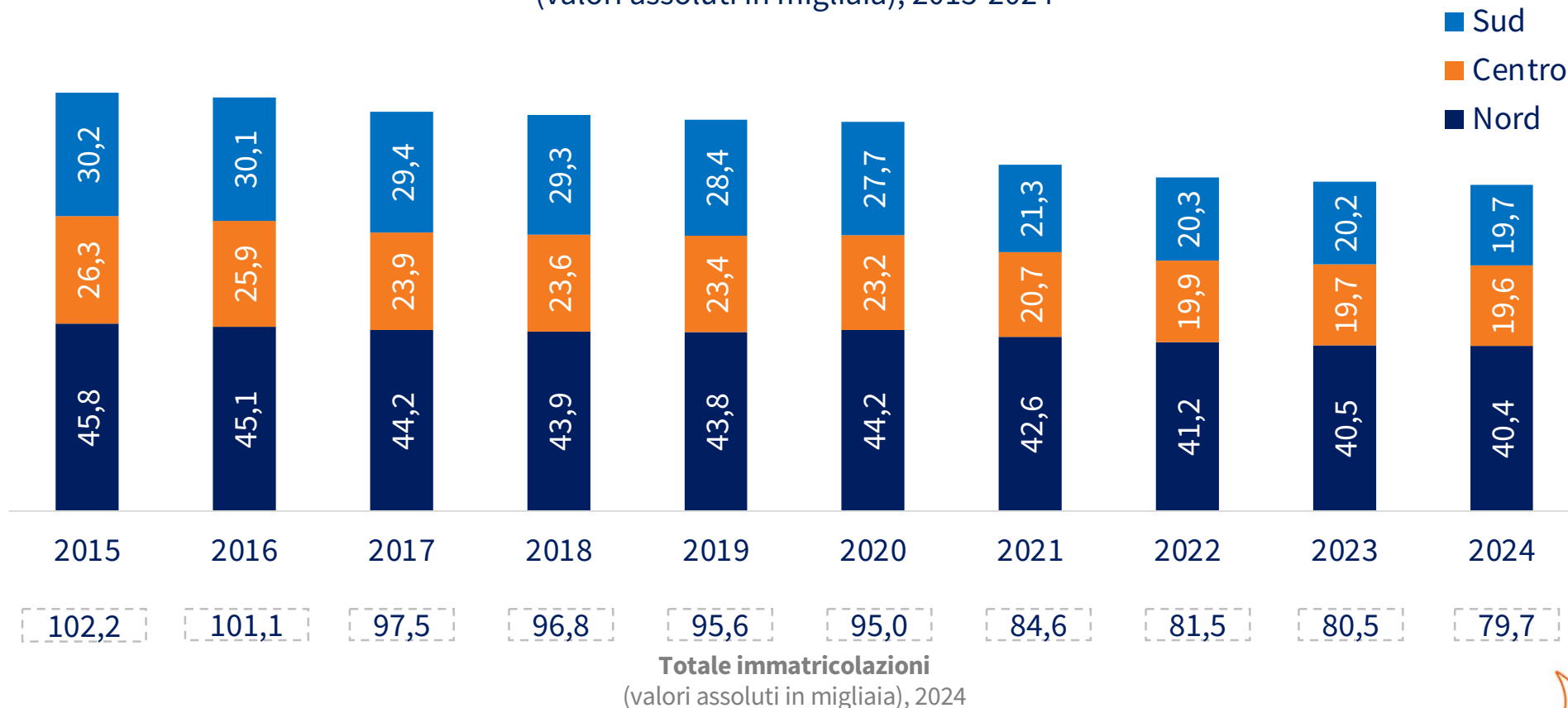


Nel periodo, la riduzione delle immatricolazioni ha avuto differenti intensità tra le diverse categorie di unità da diporto: **natanti (-35,7%), imbarcazioni (-5,7%), navi (-28,3%)**

La diminuzione più intensa si è registrata al Sud (-34,5%), seguito dal Centro (-25,5%) e dal Nord (-11,7%)

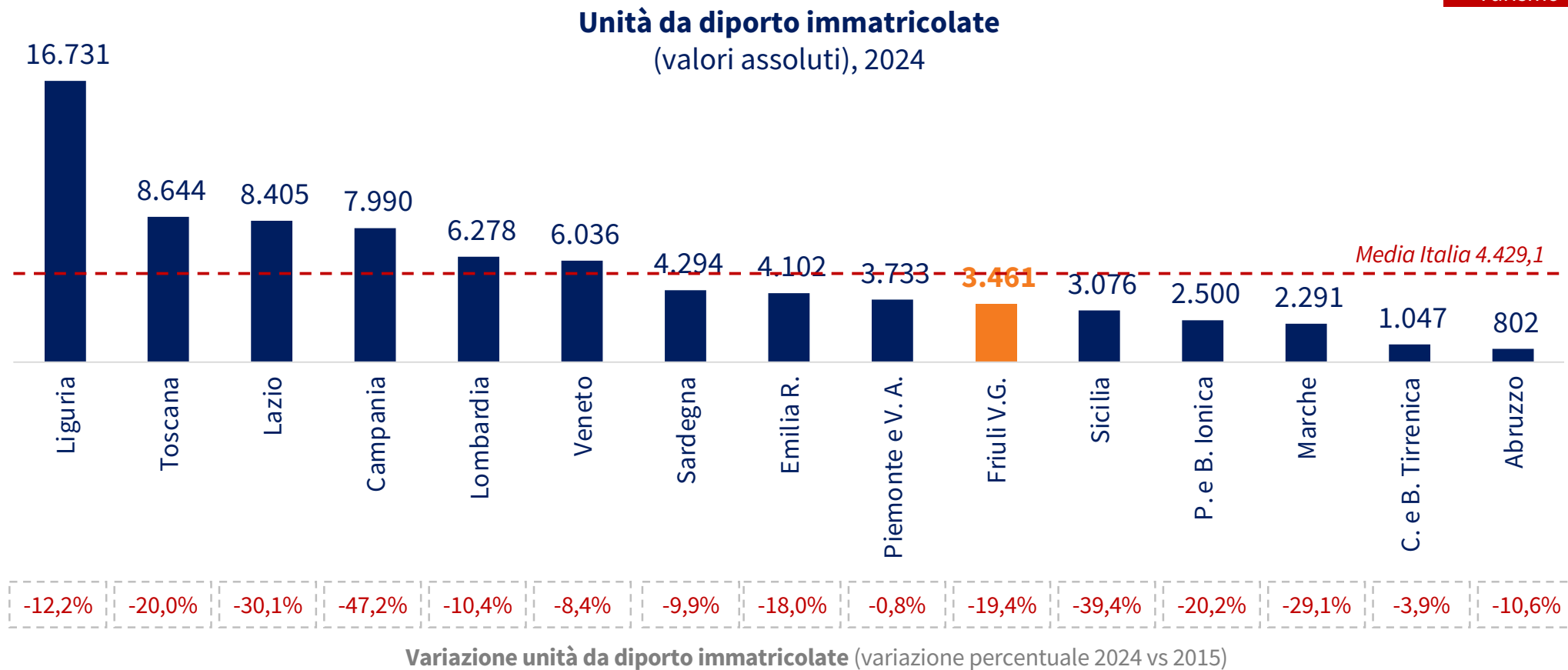
Turismo

Trend delle unità da diporto immatricolate per macroarea
(valori assoluti in migliaia), 2015-2024



Nel complesso la Liguria resta la Regione trainante, con uno scarto dalla Toscana e dal Lazio rispettivamente di 8.087 e 8.326 unità

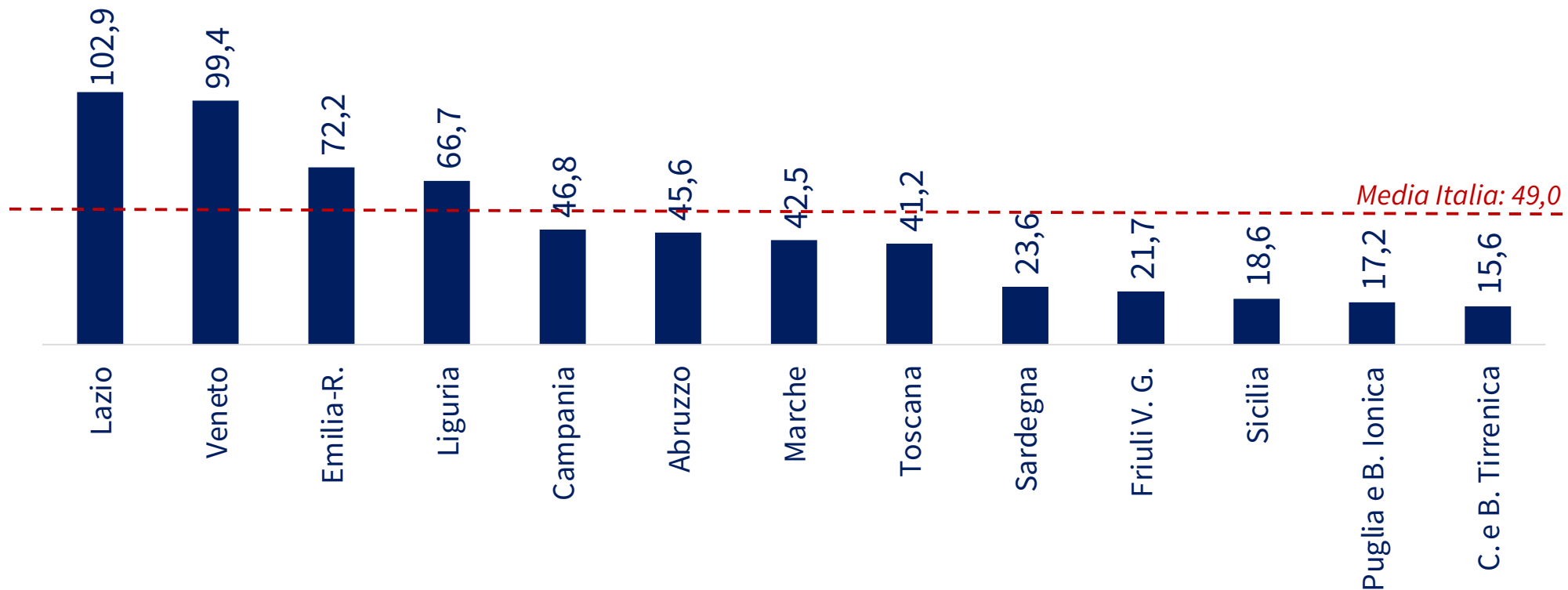
Turismo



L'incrocio tra posti barca disponibili e immatricolazioni nautiche effettuate ci restituisce un differente grado di affollamento dei porti

Turismo

Indice di affollamento per Regione*
(unità da diporto immatricolate ogni 100 posti barca), 2024



Cosa impatta sul numero di immatricolazioni? Il caso di Croazia e Grecia

Turismo

Iter/Paese	 Italia	 Croazia	 Grecia
Immatricolazione	- Entro 60 giorni dalla richiesta >10 documenti da presentare - Passaggi analogici Oltre €150 di costo minimo obbligatorio nel processo di iscrizione tra licenze e corrispettivi	- Entro 7 giorni dalla richiesta 4 modalità: online su eNautika, via email, via posta, cartacea al Harbourmaster's Office Almeno 4-8 documenti da presentare (per nuove barche) - Tassa fino a €90	- Entro 7 giorni dalla richiesta - Procedura semplice e digitale governata da una web-app apposita - Tassa irrisoria
Tasse di stazionamento (tassa annuale sulle unità da diporto)	Esenti le barche <14 metri - Da €870 (>14 metri) fino a €25.000 (>64 metri) Scontistiche particolari	Esenti le barche <7 metri - Da €240 (>7 metri) fino a €800 (>20 metri) Scontistiche particolari	Esenti le barche <7 metri - Da €8 a €33 tramite il portale apposito eTEPAI Scontistiche particolari
Costi di ormeggio annuali (>7/<20m) (in marina e approdi)	- Da €3.000 a €14.000 o più in base alla marina/approdo/servizi - Accessi a >800 isole	- Da €3.000 a €8.500 o più in base alla marina/approdo/servizi - Accessi a >1.200 isole	- Da €400 a €10.000 o più in base alla marina/approdo/servizi - Accessi a >6.000 isole

Per una **unità da diporto di 14 metri**, il **costo medio annuale** (tra iscrizione, stazionamento e ormeggio in una **marina di livello medio**) è di circa:

€9.500

€6.000

€5.000

La nautica da diporto italiana presenta ancora criticità amministrative, ma le riforme avviate stanno progressivamente semplificando il settore

Turismo

La **Legge sulla Valorizzazione della Risorsa Mare**, introdotta il 7 maggio 2026, interviene su alcune delle principali criticità che ancora ostacolano la crescita della nautica da diporto, rafforzando il percorso di **semplificazione amministrativa, digitalizzazione e maggiore competitività del settore**

Tempistiche delle pratiche ridotte da 60 a 30 giorni e possibilità di continuo utilizzo l'imbarcazione mentre le procedure amministrative sono in corso

Rafforzamento del **sistema telematico nazionale** per la gestione di immatricolazioni e pratiche amministrative

Maggiore flessibilità nell'utilizzo commerciale delle imbarcazioni, con l'introduzione di **nuove formule di locazione e noleggio** dei charter

Semplificazione per operatori e cantieri e **nuovi controlli su unità estere, attività commerciali irregolari**

Semplificazione delle procedure relative alle **patenti nautiche** e alle **qualifiche professionali**

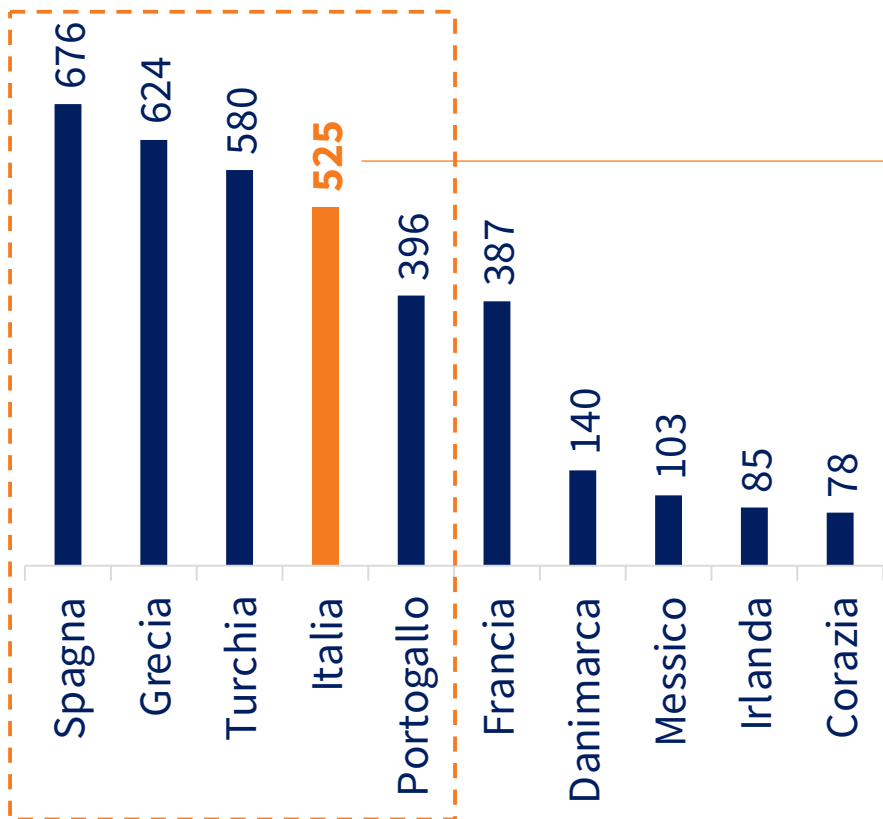
Maggiore **tutela degli ecosistemi marini**, con regole più stringenti sugli ancoraggi nelle aree sensibili e protette

Alla crescita del turismo del mare in Italia si associa un miglioramento progressivo dei servizi: l'esempio della crescita delle Spiagge Bandiera Blu...

Turismo



Top-10 Paesi al mondo per numero di Spiagge Bandiera Blu (valore assoluto), 2026



- La **top-5 mondiale** dei Paesi con maggior numero di Spiagge Bandiera Blu è **invariata da oltre 7 anni**, con la Francia che segue sempre al 6° posto
- Tra il **2019** e il **2026**, l'**Italia è il Paese nella top-5 che è cresciuto maggiormente** in termini di **Spiagge Bandiera Blu: +36,4 %/+140**, seguono Grecia (+21,0%/+109), Spagna (+19,4%/+110), Turchia (+19,3%/+94), e Portogallo (+11,5%/+41)
- Tra il 2019 e il 2025, **44 dei nuovi 63 Comuni Bandiera Blu** (il 69,8%) dove si trovano le Spiagge sono nel **Sud Italia**: 79 su 183 Comuni nel 2019 (il 43,2%) vs. **129 su 246 Comuni** nel 2026 (il **52,4%**)
- Tra le iniziative flagship italiane (e del Sud) vi è l'operazione «**Mare Pulito**», promossa dalla Regione Calabria per la tutela dell'ecosistema marino e la salvaguardia delle acque costiere: l'operazione, che ha raccolto **2 ton di rifiuti in 45 giorni** nel raggio di 9.500 miglia nautiche, ha previsto l'impiego di battelli antinquinamento del «Sistema Pelikan» per l'ispezione dei fondali

...grazie anche alle diverse iniziative nelle Regioni italiane per la salvaguardia e preservazione del patrimonio marino

Turismo

Progetto europeo Interreg IT-FR Marittimo **TALASSA**

Nel 2024, 8 partner italo-francesi (tra cui le **Regioni Sardegna, Toscana e Liguria**) hanno avviato un progetto triennale per la salvaguardia e la tutela del «**Santuario Pelagos**»

Progetto Interreg **A.M.MI.R.ARE**

Nel 2024, è stato avviato il progetto con l'obiettivo di **migliorare la resilienza delle spiagge e degli arenili**, tra i partner vi sono le **Regioni Sardegna, Toscana e Liguria**

Operazione **Mare Sicuro 2025**

Anche nel 2025, il **Lazio** ha avviato l'operazione annuale di **sicurezza** e la **prevenzione** lungo le coste, con un focus su **vigilanza, informazione e sensibilizzazione**

Progetti **FIRM, Protezione delle Risorse biologiche marine**

Tra il 2021 e il 2026 la **Campania** ha sviluppato diversi progetti dedicati al recupero dei rifiuti marini, alla protezione delle risorse marine e della biodiversità degli ecosistemi acquatici

Progetto Interreg **Sentinelle del Mare**

Nel 2025 è stato rinnovato il progetto avviato dall'Università di Bologna sullo studio della biodiversità marina, coinvolgendo **Emilia R., Marche, Lazio, Campania e Abruzzo**

Progetti **Common, Plastic Buster CAP, Pulifondali e Pulispiagge**

Tra il 2021 e il 2025, la **Puglia** ha messo in campo diversi progetti per la pulizia dei fondali e la salvaguardia del sistema marino

Progetto **Life Sea Net**

Tra il 2022-2025 la **Basilicata** ha condotto un progetto dedicato alla governance e tutela dei siti marini

Progetto **Mare Pulito**

Nel 2024, la **Calabria** ha avviato un progetto per preservare e migliorare la qualità del mare e delle coste calabresi

Accordo **Regione Sicilia – ARPA Sicilia**

Nel 2026, la **Sicilia** ha sottoscritto un accordo per il monitoraggio e la tutela della biodiversità marina



Proposte per la valorizzazione del turismo costiero e nautico italiano (1/4)

Turismo

Potenziamento delle infrastrutture portuali che ospitano il crocierismo, soprattutto in ottica di intermodalità e accessibilità

- Per rafforzare il crocierismo e competere nell'Adriatico, l'Italia dovrebbe **riequilibrare la geografia degli home port** puntando anche sul **Sud Italia** (Bari, Brindisi, Taranto), oggi penalizzato rispetto a Grecia e Croazia
 - Oltre alla creazione di eventuali **nuovi terminal crociere**, dovrebbero essere potenziate le **connessioni intermodali** e la **sostenibilità** (es. Cold Ironing, GNL) **dei terminal esistenti**, anche per allinearsi agli **standard europei**
 - La **mananza di connessione con l'Alta Velocità** negli scali del Sud ostacola lo sviluppo di servizi crocieristici e dissuade l'affluenza di turisti, soprattutto nell'ottica di funzione di home port
- Il potenziamento delle strutture portuali richiede inoltre di affrontare il tema dei **dragaggi**, in quanto leva infrastrutturale strategica per la competitività del sistema portuale nazionale nel crocierismo
 - **Ricostruire la filiera del dragaggio**, mappare i principali nodi normativi e confrontare il quadro italiano con le migliori pratiche europee e mediterranee rappresenterebbe un passo concreto per **individuare proposte di semplificazione** e **rafforzare il coordinamento tra le amministrazioni competenti**

Proposte per la valorizzazione del turismo costiero e nautico italiano (2/4)

Turismo

Promuovere la diportistica in Italia semplificando procedure, costi di stazionamento e condizioni di accesso ai servizi portuali

- La fruizione della nautica da diporto in Italia risulta ostacolata da **procedure amministrative complesse**, costi non sempre competitivi e una **disciplina frammentata** tra territori, con effetti negativi sull'attrattività del Paese per diportisti italiani e internazionali
- Introdurre **misure di semplificazione e competitività** per facilitare la diportistica in Italia, intervenendo su procedure di immatricolazione, autorizzazioni, tasse di stazionamento e costi di ormeggio, permetterebbe di attrarre più diportisti, favorire la permanenza delle imbarcazioni lungo le coste italiane e rafforzare il ruolo del Paese come destinazione nautica di riferimento nel Mediterraneo

Previsione di un Documento Strategico sulla Nautica, che fornisca una visione chiara su governance, priorità per lo sviluppo della portualità turistica e sinergie funzionali ad una prioritizzazione delle destinazioni

- Oggi, a livello nazionale, manca un'analisi puntuale e accurata della «filiera» dei porti turistici e del valore (diretto, indiretto e indotto) generato per i territori su cui insistono
- Ciò causa una **mancata valorizzazione del servizio** e delle eccellenze presenti in Italia, con conseguenze negative in termini di **equità fiscale** (impossibilità di confrontare i contributi fiscali versati effettivamente con quelli potenziali) e di **investimenti e qualità del servizio**
- La creazione di una mappa delle strutture esistenti e la loro integrazione in un'unica strategia fungerebbe da «punto di accumulazione del sapere», facendo leva sul **know-how** delle Associazioni di settore e degli operatori privati per valorizzare in maniera adeguata il settore

Proposte per la valorizzazione del turismo costiero e nautico italiano (3/4)

Turismo

Aumento dei servizi offerti nel sistema portuale nazionale, con particolare riferimento ai punti di ormeggio

- Oggi, il sistema nazionale dei punti di ormeggio presenta un'**elevata frammentazione** e una **qualità dei servizi non sempre omogenea**, con ampi margini di miglioramento in termini di accessibilità, sicurezza, digitalizzazione, sostenibilità e servizi a terra per diportisti e operatori
- Questa configurazione limita la **piena valorizzazione della nautica da diporto** come leva di sviluppo territoriale, riducendo la capacità dei porti turistici e dei punti di ormeggio di generare ricadute economiche, turistiche e occupazionali lungo le coste italiane
- Si propone quindi di avviare un percorso nazionale di **razionalizzazione e qualificazione dell'offerta**, favorendo, ove tecnicamente e urbanisticamente possibile, la trasformazione dei punti di ormeggio in marina strutturati e dotati di servizi avanzati, anche facendo leva sulle migliori pratiche internazionali, in particolare di Paesi competitor nel Mediterraneo

Proposte per la valorizzazione del turismo costiero e nautico italiano (4/4)

Turismo

Uniformità fiscale riguardanti l'IMU e le tasse sui rifiuti*

- **IMU:** i porti turistici vi sono soggetti nonostante non ne soddisfino i requisiti (edificabilità e produzione di reddito) e, inoltre, oggi molti Comuni non sanno identificare la **rendita catastale corretta**
 - Si potrebbe prevedere l'**equiparazione dei porti turistici** al demanio marittimo delle Autorità di sistema portuale e dei porti in generale, esenti dall'IMU, evitando l'attuale doppia imposizione (canone demaniale e IMU)
- **IVA:** è previsto il **10% solo per i Marina Resort**** ma oggi tale aliquota non è applicata in modo uniforme sul territorio nazionale, in quanto alcune Regioni hanno introdotto standard qualitativi diversi rispetto alla normativa statale
- **Tasse sui rifiuti:** le normative comunitarie e nazionali prevedono sia l'affidamento al servizio comunale di nettezza urbana (con relativa assoggettabilità al regolamento comunale sullo smaltimento dei rifiuti) che l'autosmaltimento*** (senza assoggettabilità alla tassazione comunale), tuttavia non sempre riconosciuta dai Comuni
 - Si dovrebbe ribadire a livello nazionale la possibilità all'autosmaltimento e, anche in caso di affidamento al servizio comunale di nettezza urbana, stabilire **modalità di tariffazione uniforme su tutto il territorio**, che possano tenere conto anche della **stagionalità del servizio** e dell'**effettiva quantità di rifiuti prodotti**

(*) TARI (Tassa Rifiuti), TARSU (Tassa per lo smaltimento dei rifiuti solidi urbani) e TIA (Tariffa di Igiene Ambientale). (**) Porti turistici polifunzionali con una più accentuata offerta di servizi rispetto alla tradizionale struttura del porto turistico (es. ristorazione, centri commerciali, centri sportivi per sauna, idromassaggi e fitness, centro congressi, appartamenti fronteporto, hotel, un eliporto, ...). (***) Solo per i porti turistici riconosciuti come Marina Resort.

Indice dello Studio

- L'iniziativa «Risorsa Mare»:
 - Missione, obiettivi e metodologia di lavoro della quarta edizione
 - Il Forum Risorsa Mare
 - L'evoluzione dell'agenda istituzionale dedicata alla Risorsa Mare: fotografia ad oggi e prospettive per il futuro
- **Il «Libro Blu» Risorsa Mare:**
 - Aggiornamento sul valore dell'Economia del Mare per l'Italia (in collaborazione con OsseRMare)
 - **I verticali di approfondimento della quarta edizione**
 - Il presente e il futuro delle rotte marittime internazionali
 - La fotografia e le «tensioni» dell'industria marittima nazionale
 - La dimensione subacquea
 - Il turismo del mare
 - **Una nuova governance per i porti**
- Principali fonti bibliografiche

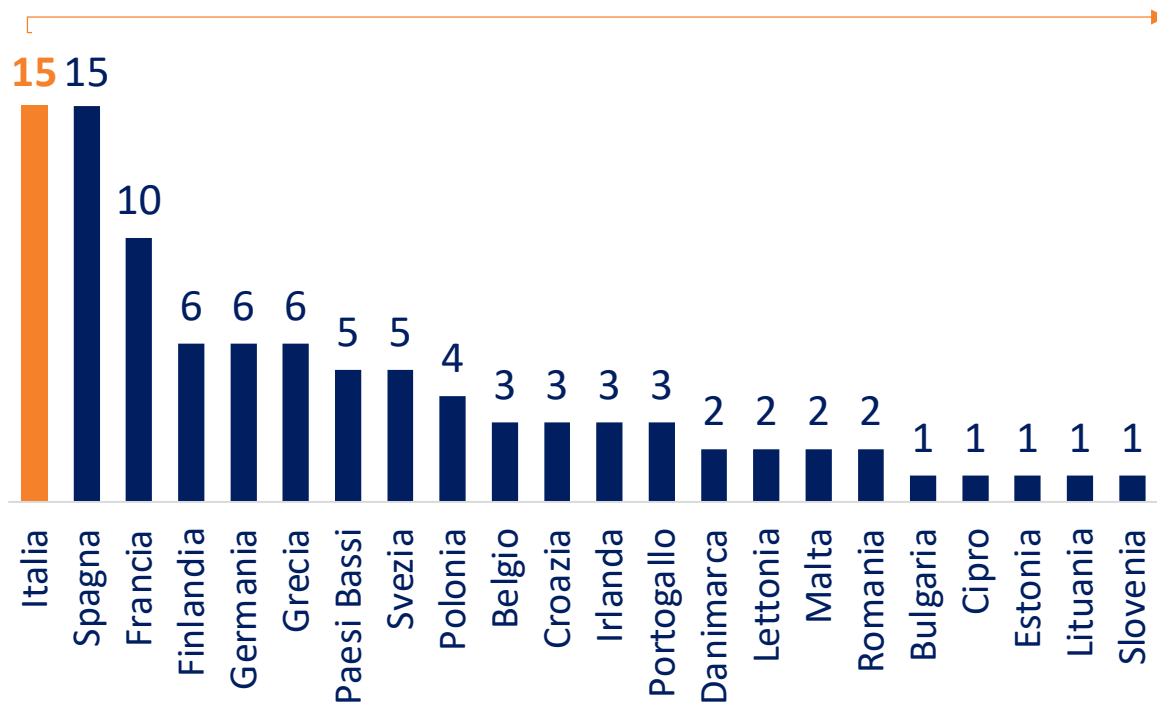
I Porti sono abilitatori fondamentali dell'Economia del Mare in Italia, secondo quattro direttrici

Porti			
Industria	Turismo	Commercio	Sostenibilità
• Nei porti, settori come la cantieristica navale e le attività subacquee possono trovare terreno fertile di sviluppo: >30% degli spazi portuali risulta oggi sottoutilizzato, offrendo significative opportunità di riconversione e sviluppo • Soprattutto nel Sud Italia i porti possono diventare un attrattore di investimenti privati	• L'Italia rimane la 1^a destinazione crocieristica europea (27% del totale dei passeggeri) • Inoltre, vanta un patrimonio di 67 Isole minori (il 51% in Sicilia e in Sardegna) • In questo senso, i porti si configurano come snodo di collegamento e connessione ma anche come una «vetrina» del sistema-Paese	• I porti italiani rappresentano un punto d'ingresso strategico via mare (il 47% del traffico merci passa per il Mediterraneo), ma: ◦ Solo 27 su 52 porti (il 51,9%) sono connessi* all'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale ◦ Il trasporto su gomma è dominante in Italia (61%) mentre il trasporto marittimo si ferma al 27%, con rischi di contrazione legati alla congiuntura geopolitica	• La decarbonizzazione del trasporto marittimo richiede innanzitutto l'infrastrutturazione dei porti: ◦ Il Cold Ironing** è cruciale per ridurre le emissioni. L'Europa guida la diffusione dell'OPS*** (80% delle strutture globali) ma sono concentrate nel Nord (Norvegia, Svezia, ecc.) ◦ Utilizzo di carburanti alternativi (metanolo e idrogeno) con stoccaggi portuali dedicati

L'Italia è 1^a per numero di porti marittimi «Core» connessi alla rete TEN-T, parimenti con la Spagna...

Porti

Paesi dell'Unione Europea per numero di porti marittimi «Core»* connessi alla rete TEN-T, 2026



Porti marittimi «core» della rete TEN-T in Italia (illustrativo), 2026



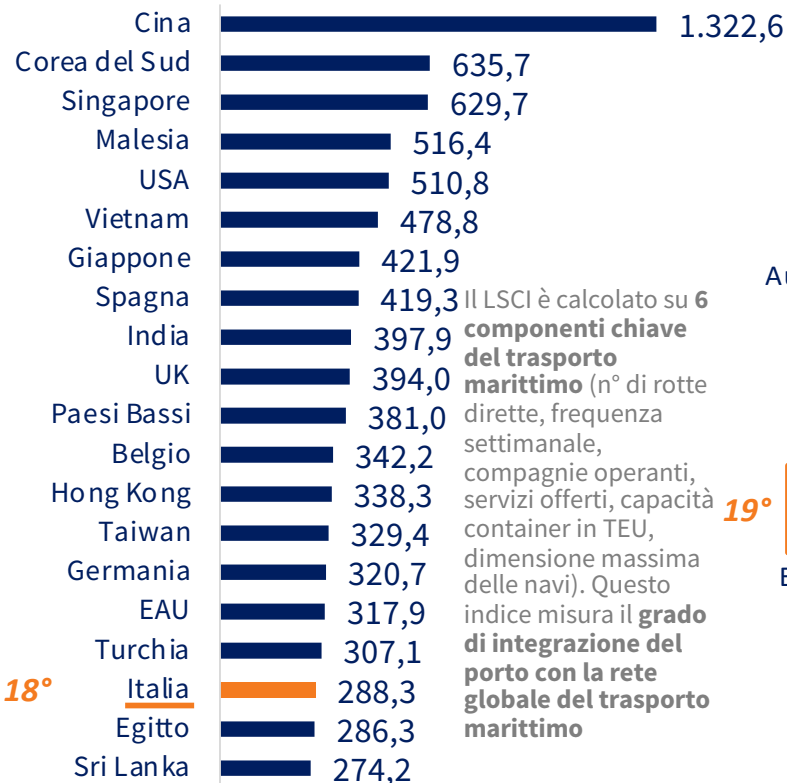
(*) Porto identificato dall'UE come nodo strategico delle rete transeuropea dei trasporti.
NB: Austria, Lussemburgo, Repubblica Ceca, Slovacchia e Ungheria non presentano porti «Core».
Fonte: elaborazione TEHA Group su dati Commissione Europea, 2026

...ed è tra i primi 20 Paesi per connettività marittima e performance logistica, ma resta distante dai principali competitor

Porti

Liner Shipping Connectivity Index (LSCI)

(score Q1-2023=100), Q1-2026

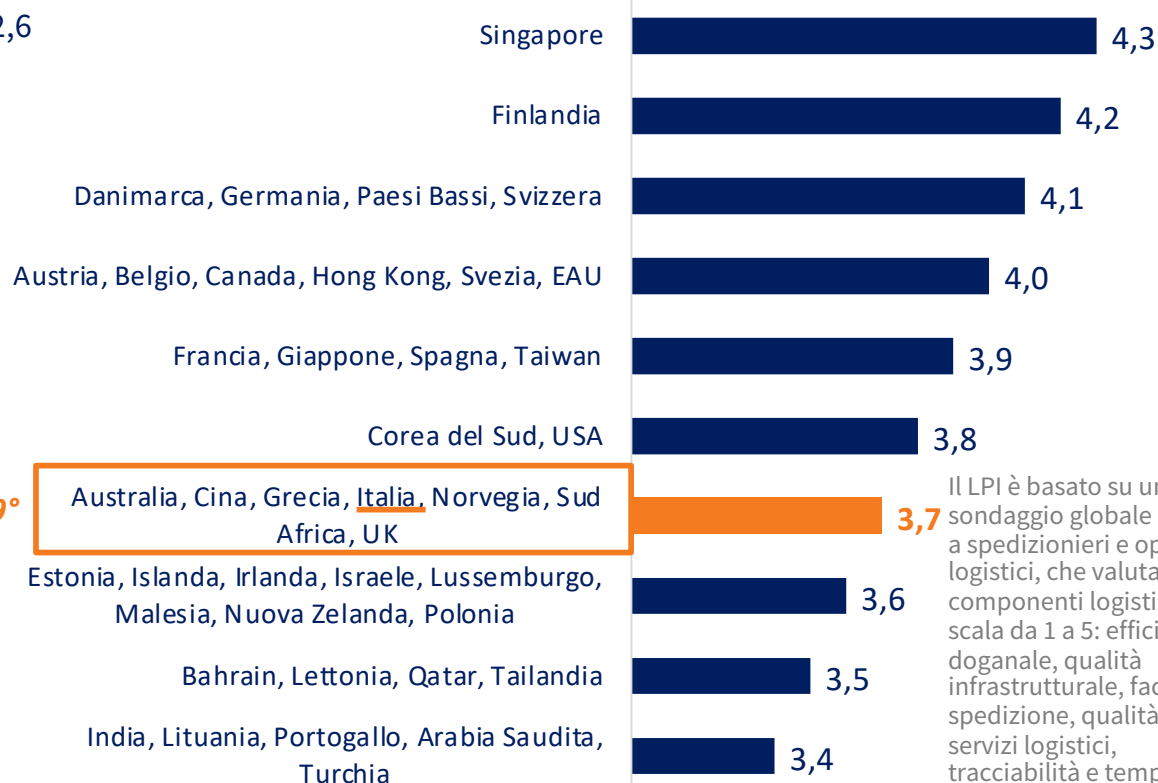


Il LSCI è calcolato su 6 componenti chiave del trasporto marittimo (n° di rotte dirette, frequenza settimanale, compagnie operanti, servizi offerti, capacità container in TEU, dimensione massima delle navi). Questo indice misura il **grado di integrazione del porto con la rete globale del trasporto marittimo**

19°

Logistics Performance Index (LPI)*

(score), 2023



Il LPI è basato su un sondaggio globale rivolto a spedizionieri e operatori logistici, che valutano sei componenti logistiche su scala da 1 a 5: efficienza doganale, qualità infrastrutturale, facilità di spedizione, qualità dei servizi logistici, tracciabilità e tempestività

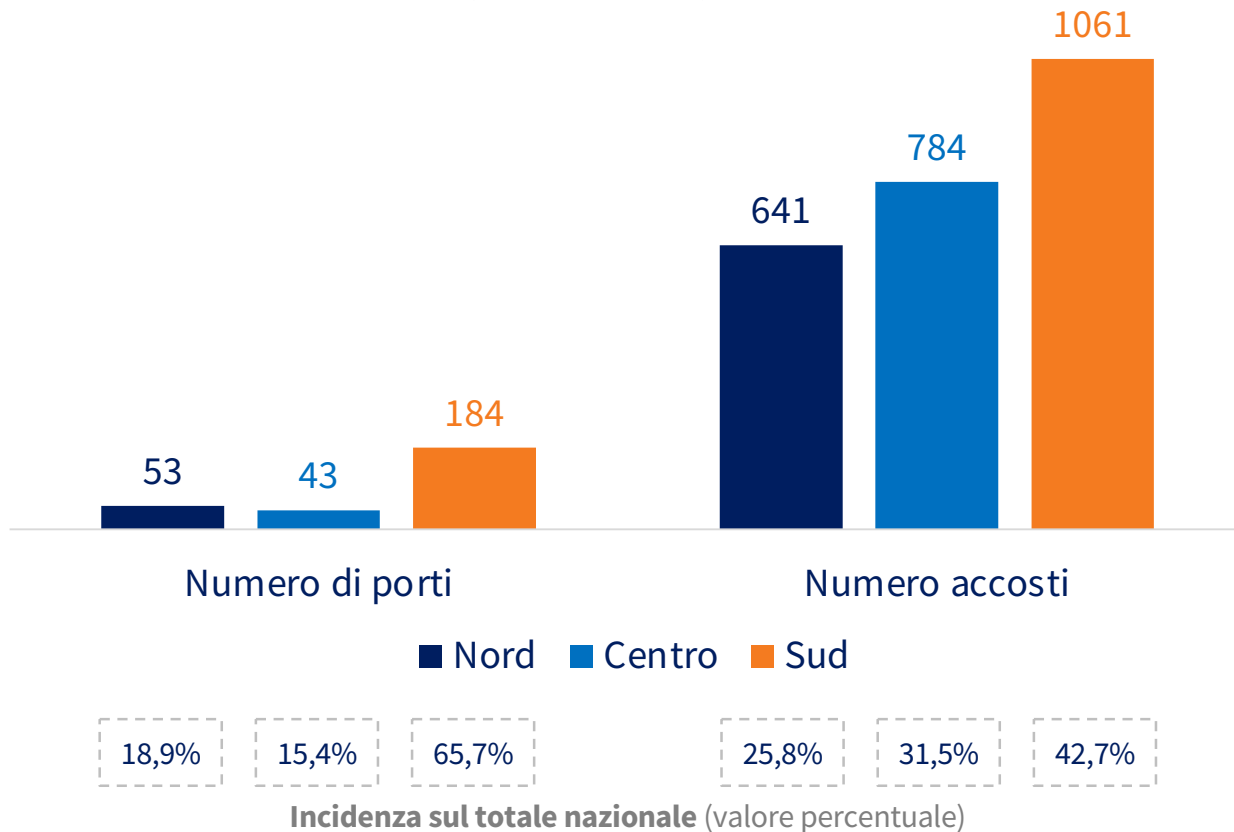
(*) I Paesi che hanno lo stesso punteggio (es. 3,7 come l'Italia) condividono la stessa posizione in classifica; quindi la numerazione successiva "salta" i posti occupati.

Fonte: elaborazione TEHA Group su dati UNCTADStat e World Bank, 2026

Nel 2024 il Sud concentra il 65,7% dei Porti italiani, ma il suo peso scende al 42,7% sugli accosti

Porti

Numero di porti e di accosti in Italia
(valore assoluto), 2024



- Il Sud Italia si posiziona come **1^a macroarea** per **numero di porti**, detenendo il **65,7%** delle strutture portuali nazionali, ma il suo peso scende al **42,7%** se si considerano gli **accosti**
- Il Sud presenta, inoltre, la **lunghezza media degli accosti più elevata (236,6 metri)**, seguita dal Nord (**236,5**) e dal Centro (**136,5**)
- Ciononostante, il Sud Italia si posiziona come **ultima macroarea per media di accosti per porto (5,8 vs 18,2 al Centro e 12,1 al Nord)**
- Tra **2015** e **2024** il valore è rimasto quasi stabile (**+4,7%**), a fronte di crescite più marcate nel **Centro (+73,4%)** e nel **Nord (+26,9%)**

I Porti del Nord hanno maggiori dotazioni medie per Porto e il Centro primeggia nella capacità dei magazzini frigoriferi

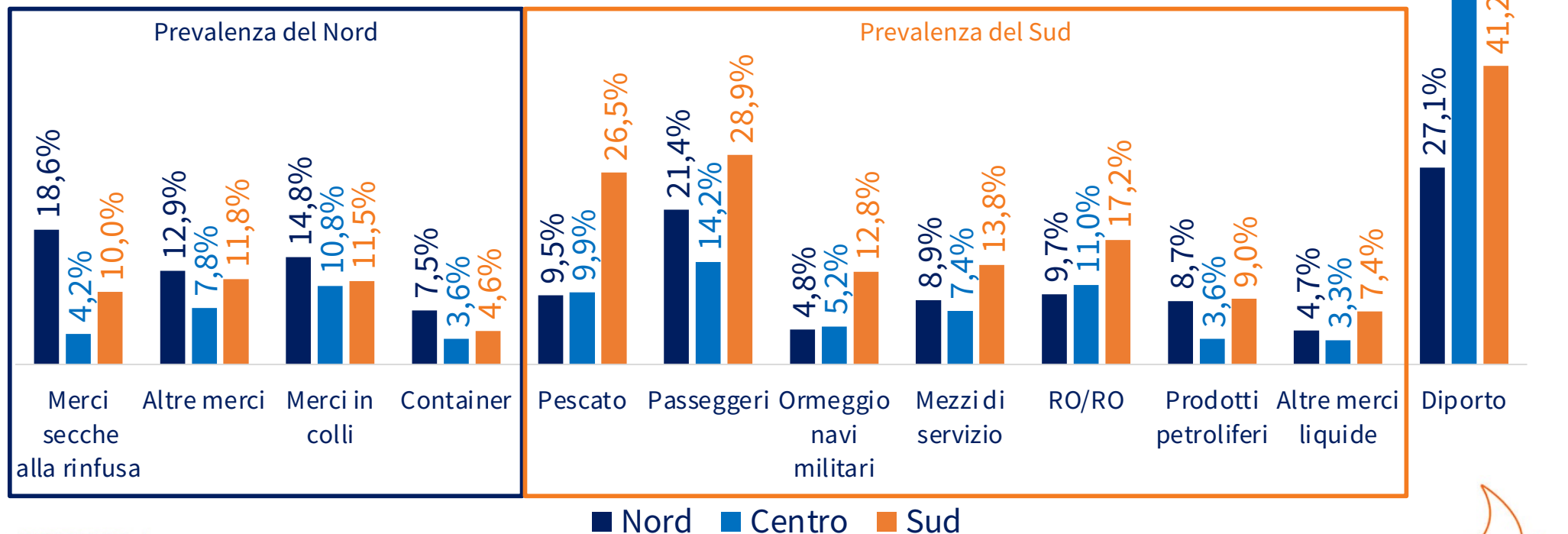
Porti

Valori medi per porto	Nord	Centro	Sud
Superfici dei piazzali per le merci (m²)	200.193,3	66.930,4	31.063,0
Capacità serbatoi per prodotti liquidi (m³)	63.479,9	56.657,8	31.449,7
Capacità silos (m³)	23.495,1	5.429,5	2.742,0
Capacità magazzini frigoriferi (m³)	2.315,1	10.752,9	900,8

I Porti del Sud risultano invece più «polifunzionali», con una specializzazione in più servizi

Servizi erogati negli accosti per Regione
(% su tot accosti per area geografica), 2024

Prevalenza del
Centro



Al Sud occorre accelerare sulle connessioni in ottica intermodale, per permettere la trasformazione di tutti i Porti in hub logistici

Porti

Porti italiani collegati o in fase di collegamento all'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale (IFN), 2025

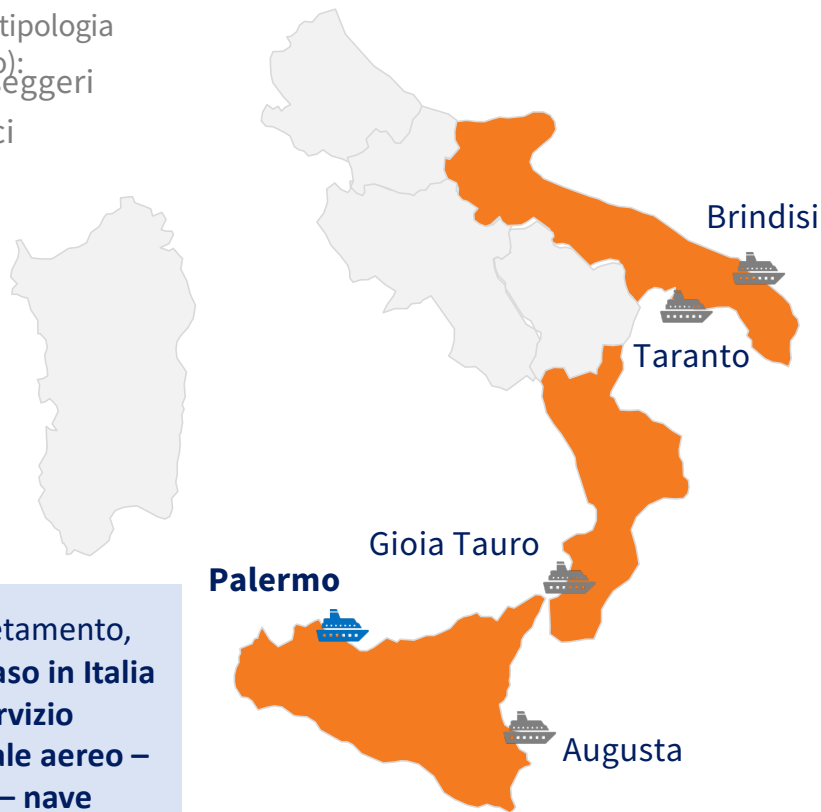


- Lo sviluppo intermodale e l'integrazione del trasporto su rotaia sono fondamentali per sostenere la **crescita commerciale dell'Italia nel quadro Euro-Mediterraneo**, ma:
 - Solo **27 porti** su **52** (di cui **13** su **33** al **Sud**, il **39%**) sono **connessi (23)** o in **fase di collegamento (4)** all'**Infrastruttura Ferroviaria Nazionale**
 - Nel periodo 2019-2025 solo l'**11%** delle imprese manifatturiere ha scelto in media il mix strada-ferro nella tratta azienda-porto e viceversa, anche se il **21%** valuta o prevede di **aumentarne l'utilizzo** nei prossimi **due anni**
 - Alla luce del quadro attuale, gli **investimenti più importanti** per qualificare i **porti** come **hub logistici** sono il «**Sea Modal Shift**» (circa **75,4 milioni di Euro** nei 3 anni 2025-2027) e il «**Ferrobonus**» (prorogato per il periodo 2026-2030 con una dotazione di **30 mln di Euro**, ma il massimale per le AdSP è stato ridotto da **1 mln di Euro** a **500mila Euro**), ma ancora limitati rispetto all'obiettivo di rafforzare in modo strutturale l'intermodalità dei porti italiani

Non a caso, gli interventi di FS per i porti nel Sud Italia mirano a colmare queste lacune

Interventi previsti sui porti del Sud Italia (illustrativo)

Legenda (tipologia intervento):
 Passeggeri
 Merci



A completamento, sarà il 1° caso in Italia di servizio intermodale aereo – treno – nave

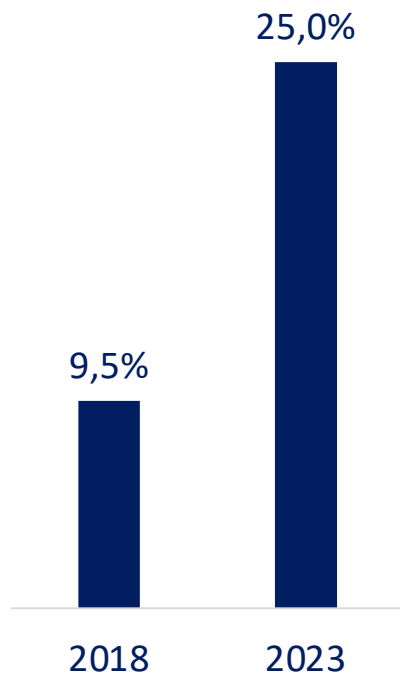
Principali interventi di RFI

	Porto	Intervento
	Palermo	Nuova stazione Porto, in corrispondenza del porto passeggeri, nell’ambito della chiusura dell’Anello Ferroviario
	Gioia Tauro	Piano Regolatore Generale (PRG) di Rosarno e San Ferdinando
	Brindisi	Nuovo nodo intermodale retroportuale
	Taranto	Potenziamento dello scalo retroportuale
	Augusta	Collegamento ferroviario al porto

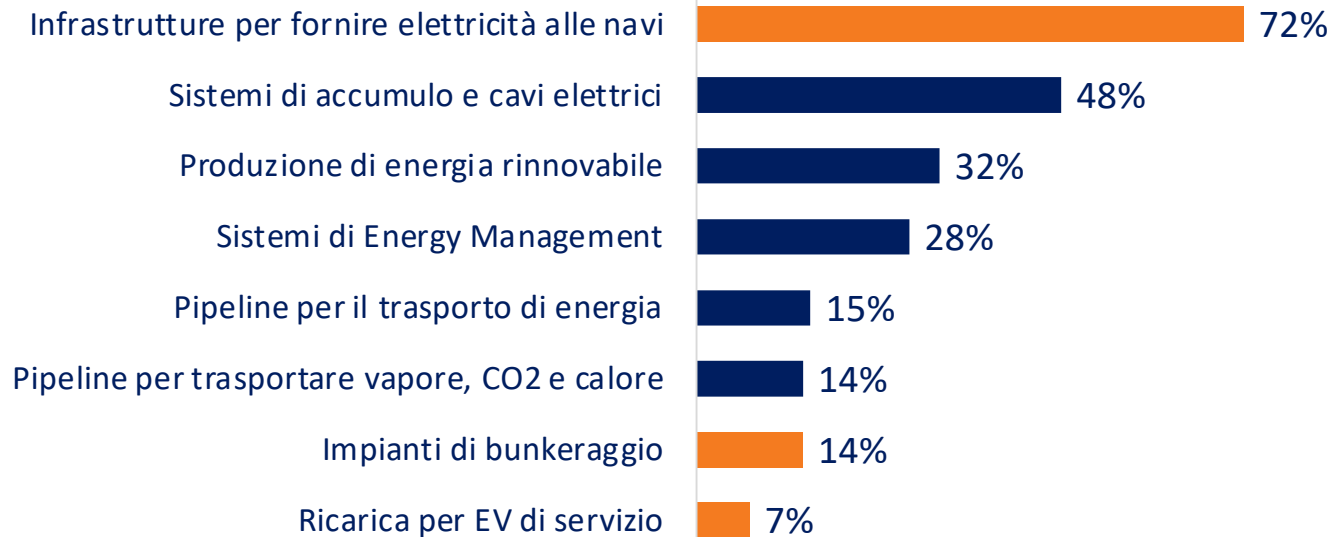
In Europa, il >70% dei Porti ha investito in OPS e >30% nella produzione di energia rinnovabile

Porti

Quota di investimenti portuali legati alla transizione energetica in UE-27
(val. %), 2018-2023



Aree di investimenti a supporto della transizione energetica e della sostenibilità (val. %), 2023 o ultimo anno disponibile



Carburanti alternativi ed elettrificazione del trasporto marittimo

Produzione e utilizzo di energia pulita nel sistema portuale

I porti dei principali peer euro-mediterranei si stanno attivando per la decarbonizzazione del settore

Porti

Best practice di decarbonizzazione in alcuni porti del Mediterraneo

Paese	Spagna 	Francia 	Malta 	Grecia 
Porto	Porto di Algeciras	Porto di Marsiglia-Fos	Porto di La Valletta	Porti di Rafina , Corfù , Lavrio e Kavala
Best practice	Bunkeraggio GNL	Ormeaggio con collegamento a rete elettrica	Ormeaggio con collegamento a rete elettrica	Ormeaggio con collegamento a rete elettrica
Descrizione	- Nel 2025 ha rifornito le navi con più di 334 mila m³ di GNL 1° porto al mondo per bio-GNL, con 52 mila m³ erogati, pari all'assorbimento annuo di 9.000 alberi maturi	OPS (108 MW) multi-terminale ad alta tensione, conversione 50-60 Hz - Collegamento simultaneo di 3 grandi navi da crociera alla rete elettrica	- Connessione simultanea di 5 navi da crociera di grandi dimensioni Riduzione delle emissioni di GHG delle navi all'ormeggio del 40%	- Porto di Rafina: 4 postazioni di ormeggio con alimentazione elettrica da terra - Porti di Corfù, Kavala e Lavrio: in fase di studio e progetto

In Italia, la strategicità dei porti è evidente anche dall'allocazione dei fondi del PNRR e PNC

Porti



Le principali aree di intervento previste da PNRR e PNC*

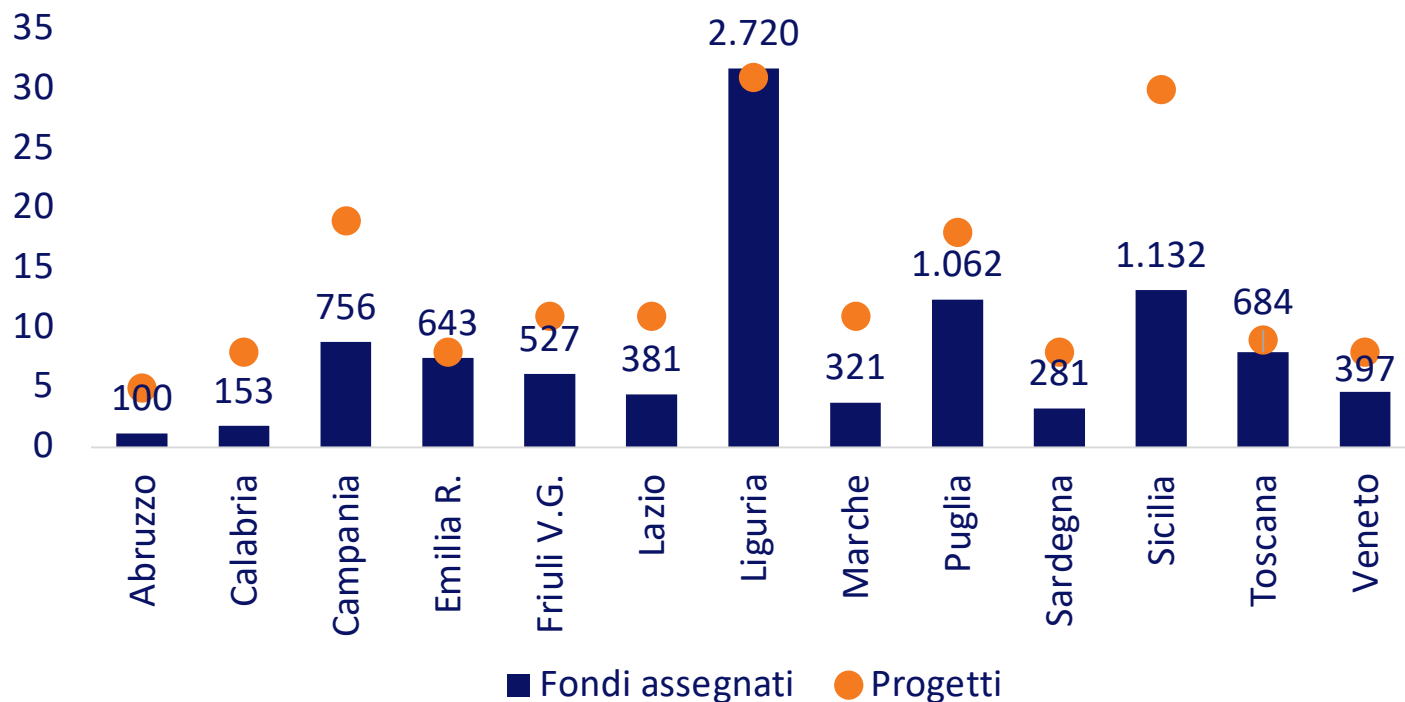
- **Elettificazione delle banchine:** fornitura di energia elettrica da terra alle navi all'ormeggio, per abbattere emissioni e rumore in porto
- **Efficientamento energetico:** riduzione dei consumi e integrazione delle rinnovabili nelle aree portuali
- **Accessibilità marittima e resilienza climatica:** adeguamento di dighe, moli e fondali alle nuove dimensioni del naviglio e agli eventi climatici estremi
- **Aumento selettivo della capacità portuale:** dragaggi, nuovi moli e piattaforme dove la domanda di traffico lo richiede
- **Ultimo/penultimo miglio ferroviario e stradale:** connessione tra banchina, retroporto e rete nazionale



Nel periodo 2021-2026 sono stati assegnati 9,2 miliardi di Euro per interventi volti a rafforzare la competitività e sostenibilità dei porti in Italia

Porti

Fondi stanziati dal PNRR per investimenti nei porti (milioni di Euro) **e numero di progetti** (asse sx, valori assoluti) **nelle regioni italiane, 2022**



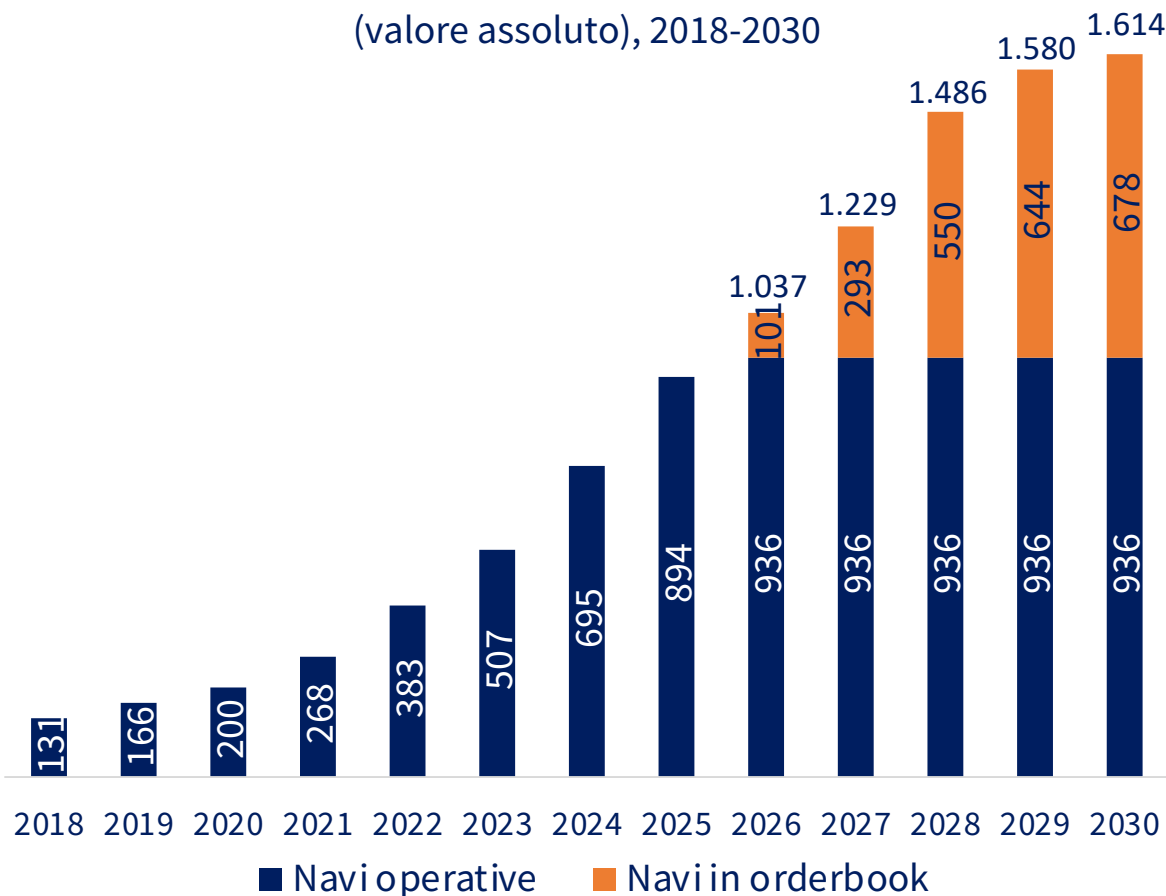
Dei **9,2 miliardi di Euro** stanziati per gli investimenti strategici nei porti, il **47%** è stato destinato alle regioni del **Nord**, il **38%** al **Sud** e il **15%** al **Centro***

Le principali regioni beneficiarie sono **Liguria** (**29,7%** del totale) e **Sicilia** (**11,6%** del totale)

Per rendere i Porti protagonisti della decarbonizzazione, servono investimenti in stoccaggio del GNL...

Porti

Flotta alimentata a GNL
(valore assoluto), 2018-2030

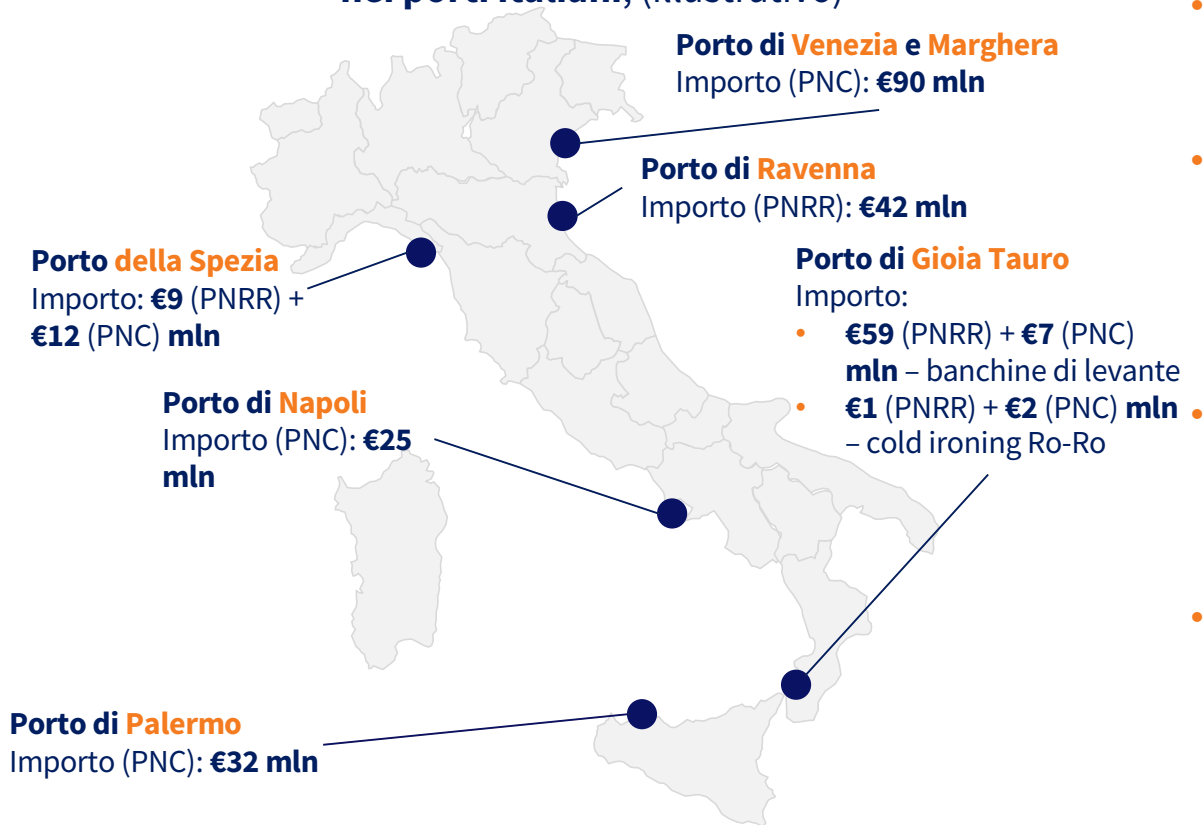


- A fine **2025**, sono **894** le navi alimentate a GNL operative (**CAGR** del **+34,9%** nel periodo 2020-2025), con previsione di superare le **1.600 unità** entro il **2030**
- A fine **2026**, l'**orderbook** delle navi alimentate a GNL conta **101** unità, che porta ad un totale di **1.037 unità a GNL**
- A fronte della crescente domanda di GNL come combustibile navale, attualmente in Italia sono operativi solo **2 depositi costieri** (Ravenna e Oristano), ma sono previsti **numerosi nuovi progetti** lungo tutta la penisola

...e nel Cold Ironing: sono stati stanziati oltre 1 miliardo di Euro per l'elettificazione delle banchine entro il 2027

Porti

Principali progetti finanziati da PNRR e PNC per il Cold Ironing nei porti italiani, (illustrativo)



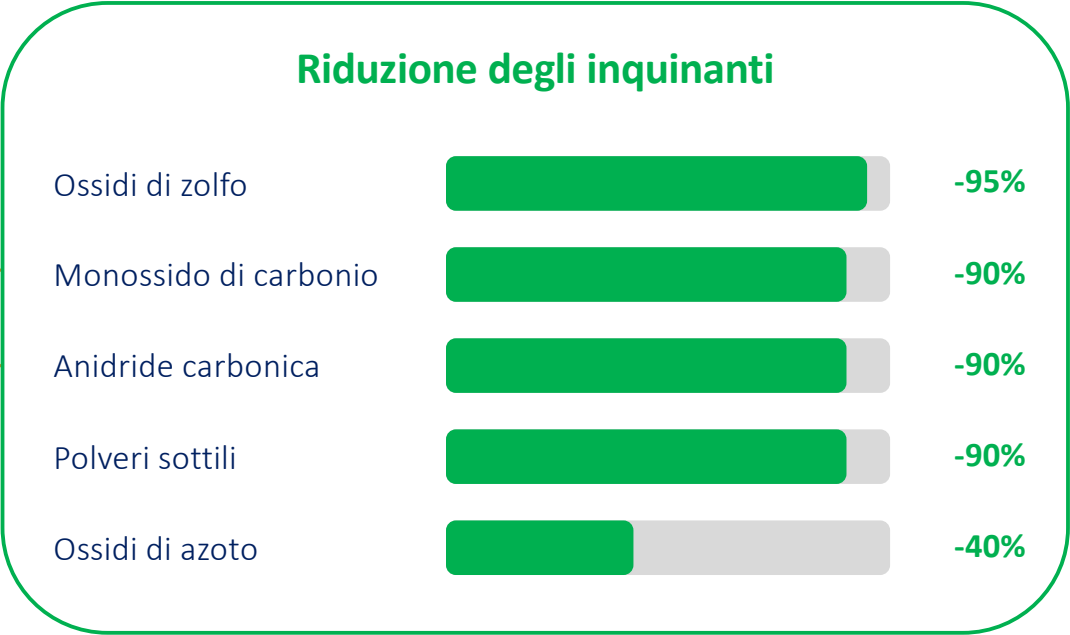
- Il **Cold Ironing** ha un impatto significativo per **ridurre le emissioni di gas serra** delle navi durante la loro permanenza nei porti
- L'**Italia** si è impegnata concretamente nell'elettificazione delle banchine attraverso **PNRR e PNC***, che prevedono risorse per oltre **1 miliardo di Euro** per l'elettificazione delle banchine in **più di 40 porti italiani**
- I progetti prioritari riguardano i segmenti più inquinanti: **navi da crociera e Ro-Pax**, con **riduzioni di CO₂ fino al 70%** e di **NOx e PM oltre il 90%** per nave allacciata
- Inoltre, con il Decreto Ministeriale del 22 gennaio 2026, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha introdotto un'**agevolazione per ridurre il costo dell'energia elettrica** utilizzata dalle navi ormeggiate nei porti

Focus Cold Ironing | il porto di La Spezia accelera sull'elettificazione delle banchine per ridurre le emissioni delle navi in sosta

Porti

16 MW
Potenza complessiva della cabina installata nel Molo Garibaldi

70-75%
Navi che transitano dal porto, potenzialmente servite dal sistema



2025
Collaudi senza corrente con MSC Seaview e Costa Toscana

2026
Collaudi con corrente attiva conclusi entro settembre

Allo sviluppo del sistema portuale si collega il tema della sicurezza: questa riguarda sempre più controllo di terminal, dati e servizi logistici

Porti

- I porti sono infrastrutture strategiche per **commercio, energia, difesa e continuità delle supply chain**
- Garantire che gli operatori portuali strategici siano riconducibili a Paesi UE, o a partner **geopoliticamente allineati**, consente, quindi, di ridurre quattro principali fattori di rischio:
 - **Controllo operativo**: operatori esteri possono influenzare priorità di investimenti, gestione dei traffici e accesso alle banchine
 - **Accesso ai dati**: i terminal portuali gestiscono informazioni sensibili su merci, rotte, clienti, navi, tempi di transito e catene logistiche
 - **Dipendenza strategica**: la concentrazione di asset portuali in capo ad attori extra-UE può generare leve negoziali e vulnerabilità in caso di crisi geopolitiche
 - **Dual use delle infrastrutture**: porti e terminal possono assumere rilevanza anche per la mobilità militare e la sicurezza energetica

La **sicurezza portuale** non riguarda più unicamente la protezione fisica degli scali, ma anche **governance, dati, tecnologie, concessioni e catene logistiche**



Tre dimensioni da monitorare:

- **Dipendenza e vulnerabilità da attori extra-UE** nella proprietà e nella gestione operativa dei terminal strategici
- Rischi strategici connessi a **controllo operativo, dati e infrastrutture dual use**
- Strumenti UE e nazionali per **screening, controllo e protezione degli asset portuali critici**

La sicurezza portuale richiede presidi ex ante su concessionari e fornitori critici, e poteri ex post di intervento in caso di rischio strategico

Porti

Per **garantire la sicurezza portuale**, si possono istituire delle **contromisure** distinte in **presidi ex ante**, per prevenire rischi strategici, e **strumenti ex post**, per intervenire in caso di crisi o compromissione

PRESIDI EX ANTE

- **Rafforzare lo screening sugli assetti societari dei concessionari:** acquisizioni, aumenti di quota o modifiche della governance di società che gestiscono terminal strategici dovrebbero essere soggetti a **verifica preventiva**, soprattutto se riconducibili a **Paesi extra-UE ad alto rischio**
- **Estendere i controlli ai fornitori di servizi sensibili:** videosorveglianza, cybersecurity, Port Community System*, sensori, apparati di rete, sistemi di controllo degli accessi nei porti e automazione dei terminal dovrebbero rispettare **requisiti minimi di sicurezza, tracciabilità proprietaria e affidabilità** della supply chain

STRUMENTI EX POST

- **Prevedere poteri di intervento in caso di crisi:** lo Stato dovrebbe poter imporre delle **misure correttive**, in aggiunta al sistema di Golden Power, per assumere **temporaneamente il controllo operativo** di infrastrutture e sistemi considerati compromessi, soprattutto nel caso di infrastrutture dual use
- **Regolare l'esercizio dei poteri speciali:** gli strumenti di intervento devono essere applicati secondo **criteri chiari, proporzionati e trasparenti**, per rafforzare la sicurezza nazionale senza generare incertezza nella gestione delle infrastrutture portuali strategiche

(*) Piattaforma elettronica che consente lo scambio di informazioni tra stakeholder pubblici e privati del porto, con l'obiettivo di migliorare l'efficienza e la competitività delle comunità portuali.
Fonte: elaborazione TEHA Group su fonti varie, 2026

La metodologia per l'individuazione dei principali casi di presenza di operatori esteri extra-UE nei Porti italiani

Porti

Obiettivi:

- La mappatura ha l'obiettivo di ricostruire i principali casi di **presenza o interesse di operatori esteri extra-UE*** nel sistema portuale italiano. L'analisi non rappresenta una valutazione di rischio, né implica giudizi sulla sicurezza dei singoli scali, ma consente di individuare i porti in cui predetti soggetti esteri hanno avuto, o hanno tuttora, un **ruolo rilevante** nella **gestione di terminal, servizi logistici, accordi commerciali o progetti infrastrutturali**

Perimetro:

- Sono stati considerati i **top 10 porti** italiani per i quali emergono le evidenze più rilevanti di **partecipazioni societarie, gestione delle attività dei terminal portuali, accordi commerciali, Memorandum of Understanding, partnership industriali e investimenti** riconducibili a operatori esteri. L'analisi include sia **casi attuali** sia **casi storici**, distinguendo, quindi, tra presenza effettiva e relazioni non più attive

Metodologia:

- I porti sono stati classificati **incrociando diverse tipologie di evidenze**: assetti proprietari dei terminal, concessioni e società portuali, accordi commerciali e industriali, MoU, comunicati aziendali, documenti istituzionali e fonti giornalistiche qualificate

N.B. La classificazione è **illustrativa** e basata su fonti pubbliche. La presenza di operatori esteri non rappresenta di per sé una criticità, ma diventa rilevante quando riguarda **terminal strategici, controllo operativo, accesso a dati logistici o accordi con potenziali implicazioni geopolitiche**

La mappatura distingue 10 Porti italiani per natura e attualità della presenza o dell'interesse estero rilevato

Porti

Top-10 Porti per presenza o interesse estero (illustrativo)



- La classificazione è costruita incrociando **due criteri: attualità del coinvolgimento estero** (presente o passata) e **intensità del controllo** o dell'**interesse** osservato
- indica la presenza attuale di un operatore extra-UE nel capitale di società a cui è destinata la gestione del terminal portuale
- Indica quei porti per cui sono stati rilevati investimenti industriali, infrastrutturali o tecnologici riconducibili a operatori esteri
- Indica che lo scalo ha **relazioni commerciali rilevanti** con Paesi extra-UE
- Accordi, MoU, partecipazioni o interessi emersi in passato, ma non più attivi oppure che non hanno avuto seguito, rimangono **porti fortemente internazionali**

La presenza cinese nei Porti italiani resta limitata, Vado Ligure è l'unico caso di partecipazione attuale

Porti

Vado Ligure

Il **terminal** di **Vado Ligure** rappresenta il principale caso italiano di partecipazione cinese attuale in un'infrastruttura portuale strategica: nel **2016** COSCO Shipping Ports (Cina) ha acquisito il **40%** di APM Terminals Vado Holding

Ravenna

A **Ravenna**, China Merchants Group ha investito nello sviluppo di un **hub europeo di ingegneria navale**

La Spezia e Gioia Tauro

La **Spezia** risulta rilevante nelle rotte commerciali operate da COSCO Shipping

Gioia Tauro è stata individuata da BYD (Cina) come hub strategico per la gestione e distribuzione dei propri prodotti nel Centro-Sud Italia

Trieste, Venezia, Genova, Taranto, Napoli e Augusta

Trieste, **Venezia** e **Genova** sono stati interessati da accordi o interlocuzioni con operatori cinesi, soprattutto nel quadro della **Belt and Road Initiative**, ma senza sviluppi rilevanti in termini di controllo operativo

A **Taranto**, Hutchison Ports (Hong Kong), deteneva storicamente il **50%** di Taranto Container Terminal. Tale quota è stata messa in liquidazione nel **2015**

A **Napoli** COSCO deteneva una quota del **50%** nel terminal container Conateco, poi ceduta a MSC nel **2016**.

Palermo è stato oggetto di interesse cinese per possibili investimenti

Ad **Augusta** sono emerse evidenze di interesse logistico-commerciale cinese, legate allo sviluppo di **capacità intermodali** per cargo cinesi nell'area della Sicilia orientale

Caso benchmark | Sentinella Green è una tecnologia italiana oggetto di tutela brevettuale che punta a captare oli e idrocarburi presenti sulla superficie dell'acqua

Porti



SENTINELLA GREEN

TECNOLOGIA ITALIANA
PER UN MARE PIÙ PULITO

BREVETTO MADE IN ITALY

Dispositivo galleggiante di nuova generazione che unisce materiali innovativi, fotocatalisi ed enzimi naturali per assorbire selettivamente gli idrocarburi e monitorare in tempo reale la qualità dell'acqua.

RISORSA MARE 2026

ACQUISISCE GLI SVERSAMENTI IDROCARBURI

CON L'AUTO DEGLI ENZIMI
Degrada e facilita la trasformazione degli idrocarburi

SENSORISTICA INTEGRATA
Rileva pH, temperatura e torbidità

TRASMETTE I DATI
In tempo reale alla piattaforma di monitoraggio

MONITORAGGIO CONTINUO
Analisi dei dati per la tutela e la gestione del mare

TECNOLOGIA INNOVATIVA ED ECOSOSTENIBILE
La schiuma polimerica idrofobica e oleofila cattura selettivamente oli e idrocarburi, mentre gli enzimi naturali ne favoriscono la degradazione. Il sistema integrato di sensori monitora in tempo reale la qualità dell'acqua, trasmettendo i dati per un intervento tempestivo e mirato.

PORTO DI LA SPEZIA
INNOVAZIONE E SOSTENIBILITÀ
PER LA TUTELA DEL MARE

L'obiettivo è contribuire alla **tempestiva captazione e al contenimento di oli e idrocarburi** presenti sulla superficie dell'acqua, riducendone la dispersione nell'ambiente marino



Il sistema si basa su **sagome biomimetiche** appositamente progettate, funzionalizzate con **biossido di titanio (TiO₂) ed enzimi**, per favorire non solo la captazione degli inquinanti ma anche la progressiva **gestione autonoma del rifiuto acquisito**



Ogni dispositivo costituisce un **presidio ambientale intelligente e connesso**, dotato di sensori con trasmissione dati per il **monitoraggio di pH, temperatura e qualità dell'acqua**, supportando così il controllo continuo e l'individuazione tempestiva di eventuali anomalie

Caso benchmark | Blue Sentinel è un sistema IA che guarda e ascolta il porto per comprenderne le anomalie e segnalarle

Porti

BLUE SENTINEL
Sistema di Intelligenza Artificiale Acustica e Vibroacustica per il Monitoraggio Predittivo Portuale e Marino

ASCOLTARE
ANTICIPARE
PROTEGGERE

UN MARE
DI OPPORTUNITÀ

RISORSA MARE
— La Spezia | 2026 —
ECONOMIA DEL MARE, INNOVAZIONE, SOSTENIBILITÀ

PORTO DELLA SPEZIA
Un mare di opportunità

MICROFONO DIREZIONALE AEREO

BLUE SENTINEL
MONITORING OUR BLUE FUTURE

SENSORE VIBROACUSTICO STRUTTURALE

IDROFONO SUBACQUEO

ANALISI DATI IN TEMPO REALE INTELLIGENZA ARTIFICIALE

DATI OGGI.
PORTI PIÙ SOSTENIBILI DOMANI.

AMBIENTE SICUREZZA EFFICIENZA DATI

L'obiettivo è costruire una **"impronta vibroacustica" dell'ambiente marino**, individuando pattern utili a rilevare anomalie e supportare attività di **manutenzione predittiva**

Attraverso l'integrazione di tre diverse famiglie di sensori, il sistema mira a rafforzare la **conoscenza, il monitoraggio e la sicurezza dell'ambiente portuale**

TEHA ha sviluppato l'Indice italiano di Efficienza Portuale per misurare l'efficienza dei porti nel gestire i propri traffici (1/2)

In progress

Porti

L' **Indice italiano di Efficienza Portuale** misura l'efficienza di **gestire i volumi di traffico movimentati in rapporto alle infrastrutture e alle attrezzature disponibili**

➔ L'**obiettivo** dell'indice è misurare l'**efficienza relativa** di ciascun porto rispetto alla propria dotazione infrastrutturale, tenendo conto delle differenti specializzazioni operative

- Per rappresentare le principali specializzazioni operative dei porti, l'analisi considera **quattro** dimensioni di traffico: **totale merci movimentate**, **TEU**, **traffico Ro-Ro** e **traffico passeggeri**
- Per ciascuna delle quattro dimensioni di traffico analizzate sono state individuate le **infrastrutture** e le dotazioni **maggiormente correlate alla relativa attività portuale**:
 - **Totale Merci**: superficie complessiva delle aree di stoccaggio; lunghezza delle banchine; numero di aree di stoccaggio; numero totale di accosti; attrezzature per carico/scarico container; attrezzature per carico/scarico di merce non containerizzata; aree di raccordo dei mezzi di trasporto
 - **TEU**: superficie complessiva delle aree di stoccaggio; lunghezza delle banchine; numero di aree di stoccaggio; attrezzature per carico/scarico container
 - **Ro-Ro**: numero di accosti che effettuano servizio Ro-Ro; superficie totale delle banchine; aree di raccordo dei mezzi di trasporti
 - **Passeggeri**: numero di accosti passeggeri; numero di aree di transito passeggeri

N.B. L'indice rappresenta una prima bozza metodologica e, in quanto tale, potrà essere modificato recependo suggerimenti e contributi, sia rispetto alle dimensioni da considerare sia con riferimento alle infrastrutture chiave da includere nell'analisi.

Fonte: elaborazione TEHA Group su fonti varie, 2026

TEHA ha sviluppato l'Indice italiano di Efficienza Portuale per misurare l'efficienza dei porti nel gestire i propri traffici (2/2)

In progress

Porti

- Poiché le variabili infrastrutturali sono espresse in unità di misura differenti, ad esempio m², numero di accosti, aree e attrezzature, i valori sono stati **normalizzati su una scala comune**
- Per ciascuna tipologia di traffico sono state selezionate **solo le infrastrutture e le attrezzature direttamente funzionali alla sua gestione**. Poiché tali variabili sono espresse in unità di misura differenti, i relativi valori sono stati **normalizzati su una scala comune** e successivamente **sommati**, ottenendo per ciascun KPI un **denominatore composito** che rappresenta la dotazione infrastrutturale complessivamente disponibile per la gestione di quello specifico traffico
- **I 4 KPI misurano, per ciascuna tipologia di traffico, il rapporto tra i volumi movimentati e le dotazioni infrastrutturali rilevanti per quella specifica attività**
- Dato che i 4 KPI presentano scale differenti, sono stati **riparametrati su una scala comune**
- **L'indice finale** è ottenuto come **media semplice dei KPI riparametrati**

Traffico merci

Fonte: Assoporti e MIT, ultimo anno disponibile

Traffico TEU

Fonte: Assoporti e MIT, ultimo anno disponibile

Ro-Ro

Fonte: Assoporti e MIT, ultimo anno disponibile

Traffico passeggeri

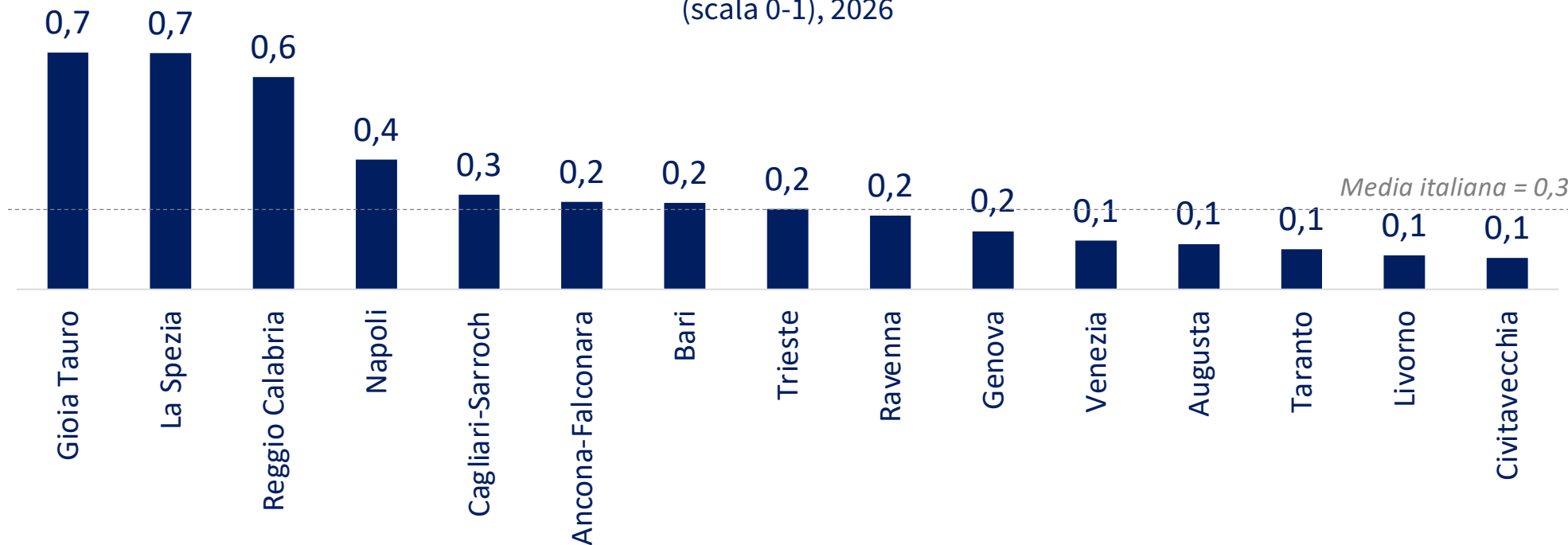
Fonte: Assoporti e MIT, ultimo anno disponibile

Gioia Tauro, Reggio Calabria e Napoli guidano la classifica per efficienza nell'impiego delle infrastrutture portuali

In progress

Porti

I 15 porti italiani «Core» della rete TEN-T per Indice italiano di Efficienza Portuale
(scala 0-1), 2026



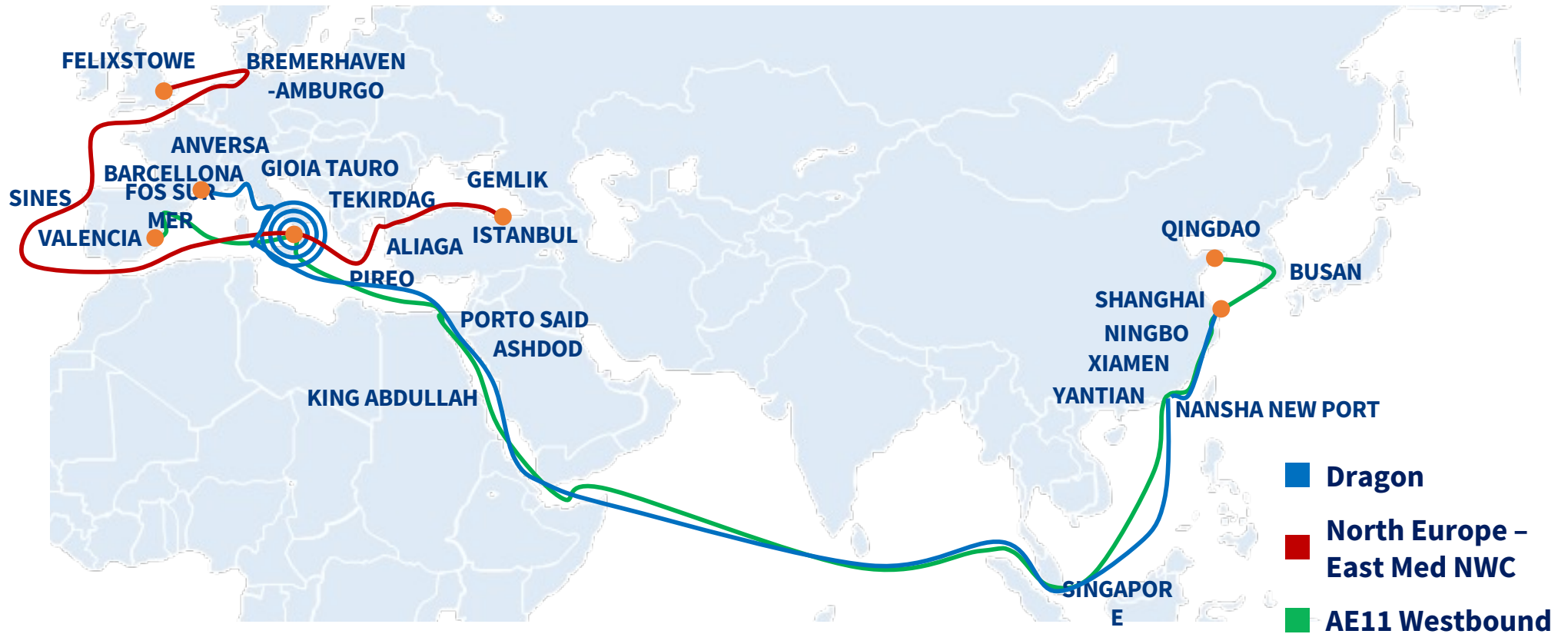
N.B. L'obiettivo dell'indice non è elaborare una classifica dei porti italiani, bensì valutare l'efficienza del singolo scalo nell'utilizzo delle proprie dotazioni infrastrutturali per la gestione delle diverse tipologie di traffico per cui è specializzato.

Fonte: elaborazione TEHA Group su fonti varie, 2026

Focus Gioia Tauro | Il porto di Gioia Tauro rappresenta un hub strategico di collegamento tra Asia ed Europa, collegato a oltre 100 porti nel mondo

Porti

Principali rotte commerciali che passano per Gioia Tauro (illustrativo), 2026



Focus Gioia Tauro | Dal 2019, il traffico merci ha visto un progressivo aumento, grazie al ruolo crescente di hub dedicato ai trasbordi

Porti

Totale merci* movimentate nel Porto di Gioia Tauro

(milioni di tonnellate), 2016-2025



- Dal **2019** il Porto di Gioia Tauro ha **aumentato di x1,9 volte il numero di merci movimentate**
- Nel **2020**, il totale delle merci movimentate a Gioia Tauro è cresciuto del **+36,3%** (vs. **-9,4%** in Italia)
- Nello stesso periodo (2019-2025) il **numero dei trasbordi (TEU)** è **aumentato del 78%** (+14% solo tra il 2025 e il 2025)

Caso Benchmark | Il caso Valencia mostra come regia nazionale, autonomia gestionale e investimenti possano rafforzare la competitività portuale

Porti

- Il **Porto di Valencia** rappresenta una best practice particolarmente confrontabile con il sistema portuale italiano in quanto:
 - Il sistema portuale spagnolo è **pubblico** e articolato in Autorità Portuali autonome - nel caso specifico, l'**Autoridad Portuaria de Valencia** - coordinate a livello nazionale da **Puertos del Estado**, responsabile dell'attuazione della politica portuale del Governo e dell'efficienza complessiva del sistema
 - Valencia è il **1° porto spagnolo** per **TEU movimentati (5,5 mln di TEU nel 2024)**, e il **4° in UE** per tonnellate di large containers (**47,4 mln** di tonnellate lorde)
 - Per rispondere alla **crescita del volume dei traffici (+14,2%** nel periodo 2023-2024) e delle **dimensioni delle navi**, è in corso la realizzazione di un **nuovo terminal container automatizzato e completamente elettrificato**
- L'**Autoridad Portuaria de Valencia** ha inoltre approvato un piano di investimenti da **900 milioni di Euro** per raggiungere la **neutralità energetica** entro il 2035 e diventare **autosufficiente** dal punto di vista energetico

Gli elementi di **best practice** del Porto di Valencia sono:

1. Governance pubblica con regia nazionale e autonomia gestionale

2. Capacità di pianificazione infrastrutturale per adeguare le infrastrutture portuali al gigantismo navale*

3. Transizione energetica e digitale integrata nella strategia industriale del porto

La digitalizzazione un fattore abilitante fondamentale per supportare la strategicità e la competitività dei porti italiani

Porti



€16 mln

destinati dal **PNRR** allo sviluppo dei **Port Community System**, con particolare attenzione all'interoperabilità con la Piattaforma Logistica Nazionale



80

porti nazionali hanno adottato il **National Maritime Single Windows – Port Management Information System** che consente la gestione telematica della «pratica nave»



100%

delle **Autorità di Sistema Portuale** italiane si sono dotate di servizi **Port Community System** interoperabili con le Capitanerie di Porto



17

porti nazionali con **sdoganamento in mare** attivo già dal 2018, che consente di avviare telematicamente le procedure doganali prima dell'arrivo della nave

Caso benchmark | GEICO propone soluzioni tecnologiche avanzate per la manutenzione navale e le infrastrutture offshore



Anahid: manutenzione subacquea intelligente

- **Sistema robotico subacqueo** per la pulizia e sterilizzazione degli scafi direttamente in acqua, senza necessità di alaggio
- Il nuovo servizio tecnologico di manutenzione proposto integra robotica e intelligenza artificiale per **ridurre i costi** degli interventi di sterilizzazione e aumentarne l'**efficienza operativa**
- Il sistema Anahid è integrato con una **soluzione foul release** che permette di ridurre la resistenza idrodinamica dello scafo, **ottimizzando i consumi e contenendo le emissioni**



Azhdar: tecnologie per le infrastrutture offshore

- **Sistema avanzato di trattamento e verniciatura** per **cavi sottomarini semi-dinamici** destinati agli impianti di energia rinnovabile offshore
- La soluzione integra un sistema antivegetativo avanzato con una nuova modalità di applicazione, progettata per **ridurre i tempi di trattamento** e rendere possibile la produzione su larga scala
- L'obiettivo è migliorare la **resilienza meccanica e la sicurezza dei cavi**, riducendo i costi di manutenzione e l'**impatto ambientale** delle infrastrutture energetiche offshore

Nel contesto nazionale si individuano diverse criticità, distinte tra Operative e Strategiche, per la competitività dei Porti

Porti

➔ Le principali criticità che emergono nel sistema portuale italiano si distinguono in **operative** e **strategiche**:

Operative

- **Adeguare gli scali al gigantismo navale**: i principali porti devono disporre di **attrezzature adeguate** alle dimensioni crescenti delle nuove navi e di **nuove opere infrastrutturali** per **aumentare i volumi movimentabili** e gli **spazi operativi** all'interno delle aree portuali
- **Potenziare l'intermodalità porto-retroporto**: vi è la necessità di rafforzare le **connessioni ferroviarie** tra i porti e il resto della rete ferroviaria per **migliorare l'efficienza** dei collegamenti mare-terra e **ottimizzare i tempi** operativi di scarico/carico delle merci
- **Aggiornare le competenze professionali**: la transizione ecologica e digitale richiede **nuovi profili marittimi e portuali**, **formazione continua**, **riqualificazione del personale** e maggiore attenzione alla **sicurezza** del lavoro nelle operazioni portuali

Strategiche

- **Rafforzare l'interfaccia tra gli attori dei porti e la Dogana**: occorre **integrare i processi** tra i soggetti pubblici competenti, gli operatori portuali e logistici, i servizi doganali, di polizia portuale e di frontiera, in un'ottica di «**Community Portuale**»
- **Accelerare la transizione energetica**: i porti devono evolvere in **hub energetici**, con infrastrutture di **Cold Ironing**, capacità di **stoccaggio** e **rifornimento di carburanti alternativi**, in coerenza con le direttive UE e con il **Piano strategico nazionale per i combustibili alternativi***
- **Avanzare con la transizione digitale**: la digitalizzazione è essenziale per **ridurre tempi, oneri amministrativi** e **frammentazione informativa** nel settore portuale

Per rispondere a queste sfide si sta lavorando, innanzitutto, alla Riforma dei Porti...

Porti

Timeline

22 dicembre 2025:
approvazione da
parte del **Consiglio
dei Ministri**

27 aprile 2026: il
testo supera il vaglio
tecnico-contabile
della **Ragioneria
Generale dello Stato**

6 maggio 2026:
approvazione del
disegno da parte
della **Presidenza
della Repubblica**

8 giugno 2026: il disegno di
legge approda nella **IX
commissione** (trasporti, poste
e telecomunicazioni) della
Camera dei Deputati

OBIETTIVI DELLA RIFORMA

- **Centralizzare la programmazione** delle grandi opere portuali
- **Accelerare investimenti**, manutenzione straordinaria e dragaggi
- **Integrare** meglio i porti nella rete logistica nazionale ed europea
- **Rafforzare la competitività dei porti** italiani in chiave internazionale
- Mantenere nelle AdSP la **gestione ordinaria e territoriale**



La riforma si propone di **ridisegnare la governance delle infrastrutture portuali** secondo una logica unitaria, allineando il quadro normativo agli obiettivi della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) e alle priorità del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR)

...la quale punta a superare la frammentazione della governance e accelerare gli investimenti strategici

Porti

- La riforma istituisce la società **Porti d'Italia S.p.A.**, la quale sarà responsabile della **progettazione, affidamento, realizzazione e vigilanza** degli interventi strategici per lo sviluppo della rete italiana della portualità
- Alla nuova società sono, inoltre, attribuiti compiti di **manutenzione straordinaria** delle infrastrutture, individuazione delle opere di **interesse economico generale** e di **indirizzo strategico** per lo sviluppo portuale nazionale
- In questo nuovo scenario, le AdSP restano operative nella **gestione territoriale degli scali**, nelle **concessioni** e nella **manutenzione ordinaria**

La riforma prevede:

- La **riclassificazione dei porti** in **categorie** e **classi** in base all'appartenenza alla rete europea TEN-T. La classificazione determina la **ripartizione delle responsabilità di spesa** tra Stato, Regioni, Comuni e AdSP
- L'introduzione di **un piano nazionale di interventi per le infrastrutture strategiche**, adottato dal MIT e definito sulla base dei fabbisogni infrastrutturali espressi dalle AdSP, caratterizzato da una **attuazione quinquennale** tramite **accordi di programma**
- L'istituzione di un **nuovo Fondo per le infrastrutture strategiche**, alimentato da una quota compresa tra il **15%** e il **25%** delle tasse portuali riscosse dalle AdSP
- Il **ridimensionamento delle AdSP**, le quali perdono il ruolo di stazioni appaltanti per le grandi opere. È, inoltre, introdotto un **meccanismo di soppressione per le AdSP** che registrino risultati di **bilancio negativi** per **tre volte in un quadriennio**

La riforma interviene anche sui **dragaggi**, qualificandoli come **interventi di pubblica utilità, indifferibili e urgenti** prevedendo un **procedimento unico autorizzativo**, con l'obiettivo di **accelerare gli interventi**

Proposte per la valorizzazione del sistema portuale italiano (1/2)

Porti

Assicurare l'attuazione della Riforma dei Porti, rafforzando la programmazione nazionale degli interventi strategici

- La **Riforma dei Porti** deve rappresentare la leva per superare la frammentazione della governance, centralizzare la programmazione delle grandi opere e garantire tempi certi per gli **interventi infrastrutturali prioritari**. In questo quadro, anche la disciplina dei **dragaggi** deve essere ricondotta a un procedimento più semplice, coordinato e prevedibile, in quanto condizione abilitante per l'operatività e la competitività degli scali
- La regia nazionale prevista dalla Riforma deve essere accompagnata da strumenti che **preservino la capacità delle Autorità di Sistema Portuale di programmare investimenti** coerenti con le specificità territoriali, rafforzando anche la capacità di attrarre capitali pubblici e privati, in sinergia con ZES Unica e ZLS

Promuovere lo sviluppo dell'intermodalità ferro-mare, soprattutto nei porti del Sud

- Per trasformare i porti in veri **hub logistici** occorre completare i collegamenti ferroviari con porti, retroporti, interporti e poli industriali. Nel Sud, in particolare, il rafforzamento dell'intermodalità rappresenta una preconditione per valorizzare la posizione geografica degli scali nelle catene Euro-Mediterranee
- Sea Modal Shift e Ferrobonus devono diventare strumenti più incisivi e stabili per sostenere il trasporto marittimo e ferroviario delle merci, ridurre la dipendenza dalla gomma e aumentare la competitività dei collegamenti porto-retroporto

Favorire l'evoluzione dei porti italiani come hub energetici e infrastrutture per carburanti alternativi

- I porti devono essere messi nelle condizioni di offrire una gamma competitiva di soluzioni energetiche, dal **Cold Ironing** ai carburanti alternativi, in coerenza con AFIR, FuelEU Maritime ed ETS
- È prioritario **completare l'elettrificazione delle banchine**, assicurando la piena realizzazione dei progetti avviati con PNRR e PNC, l'interoperabilità tecnica tra scali e condizioni tariffarie competitive rispetto alla produzione di energia a bordo nave

Proposte per la valorizzazione del sistema portuale italiano (2/2)

Porti

Integrare attori portuali, Dogane e operatori logistici in una vera “Community Portuale” digitale (digitalizzazione dei porti)

- La competitività dei porti dipende anche dalla capacità di **ridurre tempi, passaggi amministrativi e frammentazione informativa**. Occorre rafforzare l'interoperabilità tra **Port Community System, Dogane** e Piattaforma Logistica Nazionale, favorendo un ciclo logistico e documentale digitale, tracciabile e integrato

Istituire un cruscotto nazionale di strategicità portuale per orientare investimenti e priorità infrastrutturali

- Per rendere la programmazione più trasparente e selettiva, occorre introdurre un **sistema di monitoraggio basato su KPI** comparabili: traffici, TEU, Ro-Ro, passeggeri, TEN-T, PLSCI, connessione ferroviaria, performance operativa e dotazioni energetiche
- Il cruscotto permetterebbe di **collegare investimenti, fondi pubblici e interventi prioritari alla reale strategicità dei singoli scali**, supportando una pianificazione più coerente con le esigenze del sistema portuale nazionale

Rafforzare il ruolo dei porti nella sicurezza economica e dual use

- I porti devono essere considerati **asset strategici** non solo per il commercio, ma anche per mobilità militare, resilienza delle supply chain, autonomia energetica e protezione delle infrastrutture critiche
- Occorre **individuare un perimetro di porti dual use prioritari**, definendo standard minimi di sicurezza fisica, cyber, energetica e operativa

Semplificare VIA/VAS* e autorizzazioni senza ridurre le tutele

- Per accelerare gli interventi portuali strategici è necessario ridurre la **frammentazione autorizzativa**, garantendo tempi certi, responsabilità chiare e maggiore coordinamento tra amministrazioni competenti
- Le valutazioni ambientali devono restare centrali, ma affiancate da **analisi degli impatti economici e sociali** degli interventi, soprattutto quando riguardano infrastrutture strategiche per il sistema-Paese

(*) VIA (Valutazione di Impatto Ambientale) valuta l'impatto ambientale di **singoli progetti/opere**; VAS (Valutazione Ambientale Strategica) valuta l'impatto ambientale di **piani e programmi**.

Indice dello Studio

- L'iniziativa «Risorsa Mare»:
 - Missione, obiettivi e metodologia di lavoro della quarta edizione
 - Il Forum Risorsa Mare
 - L'evoluzione dell'agenda istituzionale dedicata alla Risorsa Mare: fotografia ad oggi e prospettive per il futuro
- Il «Libro Blu» Risorsa Mare:
 - Aggiornamento sul valore dell'Economia del Mare per l'Italia (in collaborazione con OsseRMare)
 - I verticali di approfondimento della quarta edizione
 - Il presente e il futuro delle rotte marittime internazionali
 - La fotografia e le «tensioni» dell'industria marittima nazionale
 - La dimensione subacquea
 - Il turismo del mare
 - Una nuova governance per i porti
- **Principali fonti bibliografiche**

Principali fonti di riferimento (1/5)

- *Assarmatori, "Annual Report 2026", 2026*
- *Assarmatori, "Annual Report 2025", 2025*
- *Assarmatori, "Annual Report 2024", 2024*
- *Assarmatori, "Audizione nell'ambito della discussione congiunta delle risoluzioni 7-00038 Frijia, 7-00144 Ghio e 7-00149 Traversi recanti misure per la valorizzazione del sistema portuale nazionale", 2023*
- *Assarmatori, Assocostieri, Federchimica-Assogasliquidi, Confitarma, ENI, Rina, Man, Unem, Wartsila, Win GD, "La rotta verso il net zero. Insieme per decarbonizzare il settore marittimo", 2024*
- *Assocostieri – Nomisma Energia, "Trasporto marittimo, bunkeraggi in Italia e normative ambientali", 2026*
- *ASSO.N.A.T. – Associazione Nazionale Approdi e porti Turistici, "Port in Italy: il Piano Strategico per la portualità turistica italiana", 2025*
- *Bandiera Blu – Foundation for Environmental Education (FEE), "Elenco spiagge Bandiera Blu 2026", 2026.*
- *Blue Economy Magazine, "Sace e Assonat siglano il primo Piano per la portualità turistica italiana: tre direttrici su cui investire", 2025*
- *Camera dei Deputati – Servizio Studi, "Infrastrutture e trasporti", 2024*
- *Cassa Depositi e Prestiti, "Cantieristica navale italiana: quali strategie per affrontare le sfide del futuro?", 2025*
- *Cassa Depositi e Prestiti, "Geopolitica dei porti", 2025*
- *Cassa Depositi e Prestiti, "Le sfide della cantieristica navale europea", 2025*
- *Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne – Unioncamere – OsserMare, "XIV Rapporto Nazionale sull'Economia del Mare", 2026*

Principali fonti di riferimento (2/5)

- *Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne – Unioncamere – OsserMare, “XIII Rapporto Nazionale sull’Economia del Mare”, 2025*
- *Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne – Unioncamere – OsserMare, “XII Rapporto Nazionale sull’Economia del Mare”, 2024*
- *Commissione Europea, “Monitoring of the implementation of Directive 2003/87/EC in relation to maritime transport”, 2025*
- *Commissione Europea, “Electrification Action Plan”, 2026*
- *Commissione Europea, “EU Industrial Maritime Strategy”, 2026*
- *Commissione Europea, “Commission presents updated EU Emissions Trading System benchmarks for consultation”, 2026*
- *Commissione Europea e Banca Europea per gli Investimenti, “€2.5 billion of EU ETS revenues invested in cleaner energy systems in 11 EU countries”, 2026*
- *Comitato Interministeriale per le Politiche del Mare, “Il Piano del Mare – Edizione 2026-2028”, 2026*
- *Confetra Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica, “Per una riforma efficace della governance portuale posizione del sistema associativo di Confetra”, 2024*
- *Confindustria Nautica, L’industria italiana della nautica, “La Nautica in cifre”, 2025*
- *Confindustria Nautica, L’industria italiana della nautica, “Filiera strategica del made in Italy”, 2023*
- *Confindustria, “Economia del mare - Azioni strategiche per la competitività del Paese”, 2025*
- *Confitarma - Confederazione Italiana Armatori “Possibili impatti dei dazi americani sull’industria dello shipping italiano”, 2025*
- *Confitarma - Confederazione Italiana Armatori, “Audizione X commissione attività produttive, commercio e turismo della Camera”, 2023*

Principali fonti di riferimento (3/5)

- *Confitarma - Confederazione Italiana Armatori, "Competitività di bandiera, Studio comparativo sul Registro Internazionale Italiano", 2011*
- *Corriere della Sera, "La sicurezza corre sui fondali marittimi", 2025*
- *ENI, Fincantieri, RINA, "On the way to Net Zero", 2025*
- *European Maritime Safety Agency - EMSA, "Seafarers' Statistics in the EU", 2024*
- *Fondazione Leonardo – Civiltà delle Macchine e Marina Militare, "Rapporto Civiltà del mare. Geopolitica, strategia, interessi nel mondo subacqueo. Il ruolo dell'Italia", 2023*
- *GAETA, "Il turismo solo traveler cresce in Italia e nel mondo con preferenze su mete mare e natura", 2025*
- *Il Sole 24 Ore, "Confitarma vara il manifesto per rafforzare l'economia blu", 2025*
- *Il Sole 24 Ore, "Corsa alle perforazioni profonde per estrarre i minerali critici", 2025*
- *Il Sole 24 Ore, "I porti del Mediterraneo sfidano guerre e tasse con traffici in crescita", 2025*
- *Il Sole 24 Ore, "La Guardia costiera genera valore: per ogni euro ricevuto ne rende 1,53", 2025*
- *Il Sole 24 Ore, "Per i porti italiani una difficile transizione ecologica", 2025*
- *Il Sole 24 Ore, "In arrivo i poli del Mare del made in Italy: alt alla frammentazione", 2023*
- *Il Sole 24 Ore, "Fondazione polo subacquea, bando da 7,5 milioni per le Pmi", 2026*
- *Il Sole 24 Ore, "Urgente una riforma della portualità turistica", 2026*
- *Il Sole 24 Ore, "Oceani, corsa contro il tempo per salvare le risorse marine", 2026*
- *Il Sole 24 Ore, "Mappa delle 850 infrastrutture per il futuro del Mediterraneo", 2026*

Principali fonti di riferimento (4/5)

- *Jonathan Holslag, Every Ship a Warship, “The Security Role of China’s Maritime Sector and its Consequences for Europe”, 2022*
- *Ministero delle Imprese e del Made in Italy, “UE: Urso, ‘Sospendere ETS in attesa della revisione, è tassa sulle imprese’”, 2026*
- *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, “Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti - Anni 2022-2023”, 2024*
- *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, “Il Diporto Nautico in Italia - Anno 2023”, 2024*
- *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, “Il Diporto Nautico in Italia – Anno 2024”, 2025*
- *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, “Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti Anni 2021-2022”, 2023*
- *OECD, “Peer review of the italian shipbuilding industry”, 2024*
- *Osservatorio Nazionale sull’Economia del Mare Ossemare di Informare, Centro Studi delle Camere di Commercio G. Tagliacarne e in collaborazione con il PNS – Polo Nazionale della dimensione Subacquea, Unioncamere, Assonautica, “1° Rapporto Nazionale sulla Dimensione Subacquea Italiana 2026” (Osservatorio Nazionale Underwater), 2026*
- *Osservatorio Nazionale sull’Economia del Mare Ossemare di Informare, Centro Studi delle Camere di Commercio G. Tagliacarne – Unioncamere, “XIII Rapporto sull’Economia del Mare 2025. La dimensione nazionale e territoriale dello sviluppo”, 2025*
- *Osservatorio Nazionale sull’Economia del Mare Ossemare di Informare, Centro Studi delle Camere di Commercio G. Tagliacarne – Unioncamere, “XIV Rapporto sull’Economia del Mare 2026. La dimensione nazionale e territoriale dello sviluppo”, 2026*
- *Polo Nazionale della Subacquea, “Underwater is the big unknown”, 2025*
- *Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per le Politiche del mare, “Piano del Mare 2026-2028”, 2026*
- *Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per le Politiche del mare, “Piano del Mare 2023-2026”, 2023*
- *PTS – Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, “Indagine sulla sostenibilità del settore crocieristico nei porti di Genova e Savona”, 2026*

Principali fonti di riferimento (5/5)

- *Rana Foroohar, “The geopolitics of shipbuilding”, 2024*
- *Risposte Turismo, “Rapporto sul Maritime Tourism in Italia”, edizione 2026*
- *SACE, “Attraccare la crescita: le sfide della portualità turistica per la Blue Economy italiana”, 2025*
- *Senato della Repubblica, “Disegno di Legge - Disposizioni in materia di sicurezza delle attività subacquee”, 2025*
- *SRM – Intesa Sanpaolo, “11° rapporto annuale Italian Maritime Economy 2024”, 2025*
- *SRM – Intesa Sanpaolo, “Cultura e Archeologia per un turismo sostenibile d qualità. Il caso del turismo subacqueo e le sue implicazioni”, 2019*
- *SRM – Intesa Sanpaolo, “MED & Italian Energy Report, Geopolitics of energy in the Mediterranean area between international crises and new energy commodities - 5th Annual Report”, 2023*
- *SRM, “Port infographics”, 2025*
- *SRM, “Italian Maritime Economy 2025. Protezionismo e dazi: impatti su shipping globale e modelli portuali. Il Mediterraneo al centro degli scenari tra intermodalità e sostenibilità”, 2025*
- *TEHA Group, “Eolico Offshore Galleggiante: opportunità nel percorso di decarbonizzazione e ricadute industriali per l’Italia”, 2024*
- *TEHA Group, “Libro Bianco Verso Sud, La strategia europea per una nuova stagione geopolitica, economica e socio-culturale del mediterraneo”, edizione 2025; edizione 2026*
- *TEHA Group, “Libro Blu - Risorsa Mare” 1^a edizione, 2023, 2^a edizione, 2024; 3^a edizione”, 2025*
- *TEHA Group, “Decarbonizzare il mare, rafforzare l’Italia”, 2026*



Per maggiori informazioni, consultare il sito:
<https://www.ambrosetti.eu/scenario-sud/risorsa-mare/>

Valerio De Molli

Managing Partner & CEO
The European House – Ambrosetti e TEHA Group
mail: valerio.de.molli@ambrosetti.eu

Cetti Lauteta

Partner, The European House – Ambrosetti
Responsabile Scenario Sud, TEHA Group
mail: cetti.lauteta@ambrosetti.eu

Claudio Conte

Consultant, TEHA Group
Project Coordinator, piattaforma “Risorsa Mare”
mail: claudio.conte@ambrosetti.eu

Dal 2013 TEHA Group è stata nominata nella categoria «Best Private Think Tanks» - 1° Think Tank in Italia, 4° nell'Unione Europea e tra i più rispettati indipendenti al mondo su 11.175 a livello globale (fonte: “Global Go To Think Tanks Report” dell'Università della Pennsylvania). TEHA Group è stata riconosciuta da Top Employers Institute come una delle 151 realtà Top Employer 2026 in Italia



