



SHIP2SHORE

MAGAZINE ON LINE DI ECONOMIA DEL MARE E DEI TRASPORTI

Direttore Responsabile: Angelo Scorza



9 NEW

3 NEW

5 NEW

3 NEW


SHIPPING

LOGISTICA

PORTI


ENERGIA

RUBRICHE

**BUNKEROIL**
One partner, global services.

TANK YOU.
Affidati alla nostra esperienza per l'approvvigionamento di carburanti navali e la gestione della transizione energetica.

LEARN MORE



Contenuto per gli Abbonati | S2S+

SHIPPING

PORTI

Centralità del Mediterraneo e nuove rotte: serve una strategia di livello europeo, ma le scelte



Iscriviti
alla nostra
Newsletter!

ISCRIVITI →



Le idee del presidente di Assarmatori Stefano Messina sciorinate al convegno del Propeller Livorno: critiche all'ETS, importanza delle scelte da armonizzare con la geopolitica, futuro dell'underwater, rotte artiche e asse dall'Atlantico all'Indopacifico

2 FEBBRAIO 2026 ALLE ORE 17:07

di Elisabetta Arrighi

Livorno - Nel Mediterraneo transita annualmente il 25% del traffico commerciale globale.

Il *Mare Nostrum*, come racconta la sua storia ultramillenaria, riveste da sempre una importante centralità.

Oggi sulle rotte di transito si affacciano però scenari di guerra come quelli di Gaza e dell'Ucraina che incidono senza dubbio sui traffici marittimi anche se, per il futuro, si possono intravedere nuove potenzialità.

“L'Europa, in questo contesto, ha però adottato politiche che rischiano di mettere un freno al settore marittimo, uno fra i più importanti per l'economia italiana” ha detto Stefano Messina, presidente di Assarmatori nelle conclusioni del convegno organizzato dalla presidente del Propeller di Livorno, Maria Gloria Giani, sul tema “Mediterraneo 2030. Le nuove rotte del potere marittimo”.

Un argomento di geopolitica strettamente connesso con i tempi che viviamo.

Dopo l'introduzione di Giani, si sono susseguiti i saluti dell'ammiraglio Alberto Tarabotto comandante dell'Accademia Navale (che ha ospitato l'appuntamento), del prefetto Giancarlo Dionisi, del presidente



ABBONATI


LOGWIN

Scarica
l'ultima
Rivista in PDF

DOWNLOAD →



GLI SPECIALI



**Un mare di
notizie colorate
nel 2025**

il fil rouge delle “Vie del mare per incontrare il mondo”.



Ma partiamo da quanto detto dal presidente Messina nel suo intervento conclusivo, per poi aprire alcuni focus sugli speech dei relatori.

Ribadendo il concetto della “centralità del settore marittimo per l’economia italiana”, l’esponente di Assarmatori ha anche sottolineato come questa ricchezza venga di fatto prodotta da operatori privati, generando reddito e quindi rappresentando un grande valore per tutto il nostro Paese. L’Italia e l’Unione Europea: proprio a quest’ultima Messina

ha indirizzato critiche riguardo alle politiche adottate, a partire dall’ETS (Emission Trading System, comunemente indicato come tassa sulla CO2) i cui introiti, almeno sulla carta, devono servire per dare una spinta alla transazione ecologica, ma alla fine si sta dimostrando una vera tassa, dal momento che solo una piccola parte torna al settore marittimo mentre la maggior parte va a coprire il debito pubblico.

“Bisogna essere uniti affinché le politiche europee non danneggino l’Italia - ha aggiunto Messina - e il nostro Governo deve essere capace di intervenire in sede UE”.

Dopo aver sottolineato che il porto di Livorno con i suoi operatori è uno snodo fondamentale per il traffico marittimo ed è destinato a crescere grazie alle infrastrutture work in progress, guardando al dossier ‘Mediterraneo 2030’ il presidente di Assarmatori ha indicato, nell’ambito del confronto sulle rotte marittime e il loro futuro, che per lo sviluppo risulterà fondamentale una strategia di livello europeo.



**Speciale 3rd
Maritime
Symposium**

fondali sono oggetto di monitoraggio perché la loro sicurezza diventa automaticamente sicurezza nazionale.

E infatti la Marina Militare, come indicato poche ore prima del convegno livornese al Forum di Rapallo dall'ammiraglio Aurelio De Carolis, Comandante in capo della Squadra Navale, e come ribadito anche durante gli interventi dei relatori di Livorno, 30 navi militari (di cui 6 fuori dal bacino del Mare Nostrum) sono impegnate per garantire la sicurezza, sia in Mediterraneo che sulle rotte indopacifiche. Il tutto inserito in uno scenario che si fa sempre più complesso.

L'On. Ettore Rosato, segretario del Comitato parlamentare per la sicurezza della Repubblica, ha parlato della necessità di scelte politiche riguardo alla sicurezza dei porti e delle rotte.

“C'è un prima e un dopo Trump; in questo ultimo anno sono cambiati gli assetti sulla sicurezza, ma anche l'approccio. Il ruolo di mediazione dell'ONU è depotenziato e oggi sta diventando preponderante la logica della forza, per cui bisogna attrezzarsi. Alcuni non giocano seguendo le regole e noi giochiamo in difesa. In questo conflitto asimmetrico bisogna avere la massa critica per affrontare temi e attori della sicurezza mondiale.



Quanto alle nuove rotte del potere marittimo, basta pensare che 10 anni fa si parlava solo di superficie del mare, mentre oggi va considerato il contesto sottomarino, che è un mondo quasi del tutto sconosciuto. E si apre così il problema della sicurezza, che diventa anche un problema economico” ha indicato Rosato -per poi affrontare il tema degli incidenti ai cavi sottomarini che possono essere casuali, ma non sempre.



E se il potere marittimo si gioca fra potenze, “auspicio che l’Unione Europea riesca a capire le necessità di una forza unitaria”.

Il contrammiraglio Edoardo Balestra, in rappresentanza del Comando Generale delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, ha parlato del bisogno, in relazione all’underwater, di “far sì che il sistema sia in grado di resistere allo stress”, aprendo anche un focus sul dibattito se sia più utile conoscere il posizionamento dei cavi per la sicurezza della navigazione oppure se è meglio evitare questo per una questione di sicurezza nazionale.



Il monitoraggio, da parte della Guardia Costiera, è fondamentale, così come è fondamentale sviluppare anche l’aspetto del *law enforcement*, ovvero l’applicazione delle leggi esistenti a fronte di danneggiamenti o azioni illegali.

Da parte sua il contrammiraglio Giulio M. Cappelletti, vice direttore struttura

operativa del Polo Nazionale della Dimensione Subacquea inaugurato dal ministro della Difesa Guido Crosetto nel dicembre del 2023 a La Spezia, ha tracciato un quadro generale del deepsea, il mare profondo, e di quelle che sono, oggi, le tecnologie per affrontare e garantire la sicurezza e l’economia.

È necessario infatti avere un sistema di controllo e sorveglianza subacquea che possa rivelare in tempo reale ciò che accade negli abissi e quindi realizzare la piena operatività della dimensione sottomarina necessaria per scopi militari, sfruttamento delle risorse, difesa e manutenzione delle infrastrutture critiche subacquee. Nel Polo spezzino opera la Marina Militare e con essa scienziati, università, aziende. e numerosi sono i progetti work in progress.



cannoniere, con un veliero carico di contenitori impegnato a fendere il mare in tempesta. Dove il termine *'gunboat capitalism'* è sinonimo di un imperialismo economico per cui le potenze economiche occidentali utilizzano la superiorità militare o navale, per imporre a chi è meno potente condizioni favorevoli a se stesse; insomma, era una politica tipica ai tempi del colonialismo. Ed ecco che l'intervento di Santi si è sviluppato attorno alle catene e nodi logistici strategici "nel mondo di Trump", fra mari di mezzo e oceani, fra continenti e frontiere, mare Artico compreso, che è un'altra frontiera di quell'America che ha sempre costruito la sua sicurezza sull'isolamento. "Oggi la potenza passa per il mare diversamente a quello che accadeva fino a pochi anni fa; cambia la globalizzazione e comunque l'Artico, seppure con la possibilità di poter seguire tre diverse rotte (quella del nord, quella di nord-ovest e quella transpolare), non potrà mai essere la vera alternativa. I grafici proiettati hanno mostrato, ad esempio, il Mediterraneo con l'Italia al centro, e le frecce di rotte che vanno verso il Sudamerica, verso l'Africa, verso l'India. Tre direttrici sulle quali far 'navigare' gli accordi che l'Europa ha concluso di recente con il Mercosur, con l'India e il Piano Mattei dell'Italia. Strategie e trend per riportare il Mediterraneo in una posizione fondamentale". Della rotta marittima artica, fra economia, politica e sviluppo, ha parlato Leonardo Parigi, direttore di Osservatorio Artico, che ha anche evidenziato le problematiche legate proprio alla presenza dei ghiacci.

L'onorevole Guglielmo Picchi, presidente di SACE Spa, già segretario del Comitato permanente della politica estera per il Mediterraneo e per l'Africa, è partito dal concetto di "Mediterraneo allargato, terminologia per la quale non c'è traduzione che possa spiegare cosa deve essere la nostra capacità di proiezione".

Sostituendo quindi la parola "allargato" con "globale", ha indicato il ruolo di anello di congiunzione fra Atlantico e



E dove si intravede la necessità per il Governo italiano di identificare nuovi spunti di politica estera. “Perché sul Mediterraneo dobbiamo giocare un ruolo. Come nel deepsea, settore fondamentale per il quale abbiamo la tecnologia”.

Nell’ultimo intervento, quello del professor Andrea de Guttry della Scuola Superiore Sant’Anna di Pisa, si è parlato di diritto navale e di Mediterraneo quale mare di pace, una pace che va garantita con il rispetto delle norme, cosa che non tutti fanno, e quindi della necessità di rendere più efficace il diritto internazionale.

La senatrice Stefania Craxi, presidente della Commissione esteri e difesa del Senato, si è potuta collegare solo da remoto: “Il Mediterraneo deve starci molto a cuore, è speranza per il nostro futuro. Non deve essere scontro di civiltà, ma luogo di incontro fra culture diverse. Questo Governo lo ha rimesso al centro della politica estera; dobbiamo far sì che possa diventare un luogo di opportunità”.

POLITICA DEI TRASPORTI

Lascia un commento

Commento

☐ accetto la [privacy policy](#)

Potrebbe interessarti anche



S2S+ SHIPPING

Maersk battezza la Berlin Mærsk: prima unità di una nuova classe di portacontainer dual-fuel

La nave, da 17.480 TEUs, è la quattordicesima della flotta ad adottare la propulsione a metanolo ed entrerà in servizio a luglio sulla rotta Asia-Nord Europa. Altre 5 unità in arrivo nel 2025

19 GIUGNO 2025 ALLE ORE 16:35



SHIPPING

DHL e Hapag Lloyd insieme per ridurre l'impatto dei trasporti

Grazie all'impiego di biofuel di seconda generazione, il liner tedesco e il gruppo logistico connazionale hanno evitato di emettere 25.000 tonnellate di CO2e well-to-wake (WTW)

19 NOVEMBRE 2025 ALLE ORE 18:00



S2S+ SHIPPING

Cambiaso Riso mette a segno un'acquisizione in Costa Azzurra

Il gruppo genovese consolida la sua presenza nel settore dei maxy yacht rilevando SOMECASSUR, broker con base a Cannes

15 APRILE 2025 ALLE ORE 10:40

Foto

