

# BLU *E*CONOMY ITALIA.IT

MAGAZINE DELL'INDUSTRIA DEL MARE E DEL TURISMO ITALIANO

**GENNAIO 2023**





# BLUECONOMY ITALIA.IT

MAGAZINE DELL'INDUSTRIA DEL MARE E DEL TURISMO ITALIANO

MAGAZINE MENSILE

*Organo ufficiale di Federbaleari Italia*

DISTRIBUZIONE GRATUITA



**EDIZIONE  
GENNAIO 2023**

**COMITATO  
DI REDAZIONE**  
*Benedetta Dilelio*  
[b.dilelio@blueconomyitalia.it](mailto:b.dilelio@blueconomyitalia.it)

**SUPPORTO A  
COMITATO DI REDAZIONE**  
*Supporto Scientifico*  
*Massimo Castellano*  
[m.castellano@blueconomyitalia.it](mailto:m.castellano@blueconomyitalia.it)

**COORDINAMENTO TESTI  
INTERVISTE E SOCIAL NETWORK**  
*Studio B Agenzia di  
comunicazione e media relations*

**GRAFICA E WEB AGENCY**  
*Danilo Zavatta*  
*FINPROJECT Srl*  
[info@finproject.it](mailto:info@finproject.it)

**BLUECONOMYITALIA.IT**

**MARKETING E PUBBLICITÀ**  
[marketing@blueconomyitalia.it](mailto:marketing@blueconomyitalia.it)

**INFO E CONTATTI**  
[magazine@blueconomyitalia.it](mailto:magazine@blueconomyitalia.it)

**MAGAZINE SFOGLIABILE ON-LINE**  
[www.blueconomyitalia.it/magazine](http://www.blueconomyitalia.it/magazine)

**ASSOCIAZIONE  
FEDERBALNEARI ITALIA**  
Port of Rome  
Darsena Romana 36  
00053 Civitavecchia (RM)  
C. F. 97680460587  
[informazioni@federbaleariitalia.it](mailto:informazioni@federbaleariitalia.it)

**FederBaleari**  
ITALIA

©2022 FEDERBALNEARI ITALIA  
TUTTI I DIRITTI RISERVATI



**WWW.BLUECONOMYITALIA.IT**



**EDIZIONE GENNAIO 2023**

## **IN QUESTO NUMERO**

PAG 04

### **INTERVISTA A PASQUALINO MONTI**

PRESIDENTE DELL'AUTORITÀ DI  
SISTEMA PORTUALE DEL MARE  
DI SICILIA OCCIDENTALE

PAG 06

### **INTERVISTA A LUCA SISTO**

DIRETTORE GENERALE DI CONFITARMA

PAG 08

### **INTERVISTA A NICOLO' CARNIMEO**

PROFESSORE ASSOCIATO DI DIRITTO  
DELLA NAVIGAZIONE UNIVERSITÀ  
DEGLI STUDI DI BARI "ALDO MORO"

PAG 12

### **INTERVISTA A MARCO MAURELLI**

PRESIDENTE FEDERBALNEARI ITALIA

PAG 14

### **FVG MARINAS**

LA RETE DI PORTI TURISTICI INDIPENDENTI  
DEL FRIULI VENEZIA GIULIA

PAG 16

### **INTERVISTA A DOMENICO CICCARELLI**

DELEGATO FEDERBALNEARI IN CAMPANIA

PAG 18

### **INTERVISTA A VICO VICENZI**

COORDINATORE DELLA  
DELEGAZIONE FEDERALE FEDERORMEGGI

PAG 20

### **MILTINAZIONALE RINA**

SOCIETÀ DI CERTIFICAZIONE, ISPEZIONE  
E CONSULENZA INGEGNERISTICA

PAG 22

### **STUDIO B**

STRATEGIE DI COMUNICAZIONE  
E UFFICIO STAMPA

**BLU**ECONOMY  
ITALIA.IT





**SICILIA, VERSO UN  
RUOLO DI PRIMO  
PIANO IN EUROPA  
COME HUB  
ECONOMICO DEL  
MEDITERRANEO.**

**PASQUALINO  
MONTI:**

***“LE AUTORITÀ  
PORTUALI HANNO  
UN RUOLO  
STRATEGICO PER  
LO SVILUPPO DEL  
CONTINENTE”***

**PASQUALINO MONTI**

**PRESIDENTE DELL'AUTORITÀ DI  
SISTEMA PORTUALE DEL MARE  
DI SICILIA OCCIDENTALE**



Oggi la Sicilia potrebbe diventare un hub economico di riferimento per la comunità dei paesi del Mediterraneo, acquisendo un'importanza strategica per l'Europa. Pasqualino Monti, lei è il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, che in un contesto simile avrebbe un ruolo di primo piano.

Cosa ne pensa? E quali strategie attuare?

L'importanza strategica del Mediterraneo deve essere compresa in primis dall'Europa. Deve essere chiaro che non esistono solo i paesi del Nord Europa ma anche quelli che si affacciano sulla sponda del Mediterraneo e che vedono nella riconquistata centralità di quel mare un'occasione straordinaria di sviluppo. In un contesto simile, tutte le Autorità che gestiscono porti, soprattutto del Mezzogiorno d'Italia, potranno svolgere un ruolo di primo piano solo se accompagnate da un'attenta pianificazione, e successiva realizzazione, di infrastrutture intermodali - non solo portuali - definite a livello nazionale e regionale.

Tra l'altro, il porto di Palermo, e più ampiamente i porti della Sicilia, potrebbero diventare un hub internazionale per il reshoring, per favorire il rientro in Italia delle industrie delocalizzate all'estero. Un

tema che le è particolarmente caro, ma serve l'impegno del Governo. A che punto siamo?

Sono un convinto assertore del reshoring, soprattutto in Sicilia.

Per attuarlo serve un impegno corale di tutte le istituzioni.

Torniamo così a quello che io ritengo si debba redigere con urgenza, ossia un piano industriale, in questo caso siciliano, che passi dalla costruzione delle infrastrutture viarie e ferroviarie, alla definizione di luoghi che possano ospitare nuova industria e che siano facilmente servibili dai porti siciliani, alla necessità di ottenere una norma che vada drasticamente a migliorare e potenziare gli strumenti delle Zes, sia dal punto di vista finanziario che commerciale. A che punto siamo? Ancora al punto di partenza.

**La blue economy, risorsa di crescente importanza per il sistema paese. Quali progetti stanno interessando e quali strategie messe in campo dall'autorità che lei presiede, per far crescere l'economia del mare in Sicilia?**

La blue economy è ancora troppo distante dall'essere compresa dagli organi decisori rispetto alla sua importanza.

Penso di poter dire con orgoglio, e forse un pizzico di immodestia, che noi siamo la dimostrazione concreta di come il buon lavoro svolto nell'ambito della portualità di propria competenza rappresenti un volano incredibile di creazione

di economia reale e di crescita consolidata.

**Il nuovo assetto geopolitico mondiale, con lo spostamento dell'hub energetico verso i paesi più prossimi alla Sicilia, come porta d'ingresso d'Europa, rendono necessari investimenti in infrastrutture, che richiamino stakeholder ed imprenditori. Sotto questa luce che ruolo assume l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale?**

Il ruolo che assume l'Autorità è definito dalla legge. Uno degli obiettivi che hanno le AdSP è quello di promuovere il traffico, di andare sul mercato, di conquistare, dunque, quote di mercato per vendere il proprio prodotto.

E, a maggior ragione, ciò vale per i porti del Mezzogiorno d'Italia. Spesso, purtroppo, in questo paese di "pazzi", tale ruolo viene visto in maniera errata dagli organi di controllo o, addirittura, impedito da stupide e generiche norme di contenimento della spesa e gli investimenti in infrastrutture diventano una mera conseguenza di questa azione.

Per creare il prodotto (infrastrutture etc...) devi essere certo che il mercato risponda e, se non hai i mezzi per poterlo stimolare, diventi un Paese da conquistare, che svende il proprio prodotto anziché, con orgoglio, rivendicarlo a caro prezzo il valore.

*La Redazione*



**LA BLUE ECONOMY È ANCORA TROPPO DISTANTE DALL'ESSERE COMPRESA DAGLI ORGANI DECISORI RISPETTO ALLA SUA IMPORTANZA**



**LUCA SISTO**  
DIRETTORE GENERALE  
DI CONFITARMA

**«NECESSARIA UNA  
GOVERNANCE  
NAZIONALE CHE  
ASCOLTI  
L'INDUSTRIA  
MARITTIMA PER  
FARE LE SCELTE  
MIGLIORI NEL  
PROSSIMO  
VENTENNIO»**



**CONFITARMA**  
Confederazione Italiana Armatori

Un ruolo di grande importanza per lo sviluppo dell'economia del mare è ricoperto da Confitarma, Confederazione Italiana Armatori, da sempre impegnata per semplificare la burocrazia marittima, per evitare che la flotta che oggi batte bandiera tricolore migri verso paesi più attenti alle politiche marittime. Ne abbiamo parlato con Luca Sisto, Direttore Generale di Confitarma.

**Quali sono le richieste che Confitarma intende rivolgere al nuovo governo in merito alle semplificazioni di cui la vostra categoria avrebbe necessità per l'assunzione di personale marittimo?**

“Esistono purtroppo importanti barriere all'ingresso che rendono particolarmente difficoltoso, per le nuove generazioni, l'accesso ai mestieri del mare. Ne cito, in

particolare, tre. Innanzitutto, il costo eccessivo degli addestramenti di base obbligatori per lavorare a bordo delle navi. È per questo che chiediamo da tempo un urgente intervento pubblico di finanziamento dei corsi basic training. Si tratta di un intervento che, con un costo inferiore ai 2 milioni di euro all'anno, darebbe nuova linfa al settore incrementando in maniera significativa l'occupazione marittima italiana. Purtroppo, diversamente da quanto si è concretamente fatto per altre categorie di lavoratori, i lavoratori marittimi sono stati, ancora una volta, dimenticati”.

Abbiamo poi un sistema di collocamento della gente di mare particolarmente complesso e farraginoso che rende difficoltoso il naturale incontro fra domanda e offerta di lavoro.

Occorre una riforma strutturale di semplificazione delle procedure e l'istituzione dell'anagrafe nazionale della gente di mare. E intanto prorogare al 31/12/2023, o ancora meglio, rendere strutturale la norma (art. 103-bis) che consente, anche nei porti italiani, l'arruolamento del personale marittimo tramite la procedura semplificata, già prevista dal Codice della navigazione per gli imbarchi sulle navi di bandiera italiana in porti esteri.

Infine, la normativa che disciplina l'accesso alle professioni del mare è ormai del tutto superata perché fa riferimento a percorsi professionali non più esistenti e/o a condizioni eccessivamente e inutilmente onerose. È, quindi, necessario procedere con una riforma dei requisiti di accesso alle figure professionali marittime.





## ESISTONO PURTROPPO IMPORTANTI BARRIERE ALL'INGRESSO CHE RENDONO PARTICOLARMENTE DIFFICOLTOSO, PER LE NUOVE GENERAZIONI, L'ACCESSO AI MESTIERI DEL MARE

Per spingere il trasporto merci combinato mare-terra Confitarma ha chiesto un correttivo al decreto-legge Milleproroghe approvato a fine dicembre. Può entrare nello specifico?

“L'efficienza dello strumento Marebonus è certificata dai recenti dati ufficiali di ENEA e del PNRR che evidenziano come, a parità di risparmio energetico ottenuto, il costo per lo Stato del Marebonus è stato pari a un decimo del Superbonus edilizio del 110%. In sostanza, risparmiare 1 Tep (tonnellata equivalente di petrolio) costa allo Stato 235 euro con il Marebonus contro i 2.434 euro del Superbonus 110%. Al fine di dispiegare tutto il potenziale delle Autostrade del Mare, con i conseguenti benefici ambientali per i cittadini, Confitarma ha più volte chiesto di incrementare a 100 milioni di euro l'anno le risorse stanziare per l'incentivo al trasferimento modale delle merci dalla strada al mare per il prossimo quadriennio. Infatti, le risorse attualmente stanziare fino al 2026 risultano insufficienti per assicurare il proseguimento e il miglioramento delle performance, in termini di costi esterni risparmiati, del precedente incentivo “Marebonus”.

Nel Decreto Milleproroghe, abbiamo chiesto l'approvazione dell'emendamento, che chiede almeno di “recuperare”, senza alcun costo per l'erario, i 39 milioni di euro stanziati dalla legge di bilancio 2021 per l'annualità 2022, destinandoli alle successive annualità 2023 e 2024.

Le difficoltà legate all'adozione del regolamento di attuazione, infatti, hanno impedito l'impegno degli stanziamenti previsti per il 2022 e si rischia, se non verrà accolto l'intervento normativo da noi proposto, di assottigliare ancora di più le risorse, già ridotte rispetto a necessarie”.

**Il mare è un elemento naturale di grande rilevanza economica per il nostro paese, non solo per il turismo, ma anche per i trasporti marittimi. Quali sono le strategie**

politiche di cui avrebbe bisogno il comparto, per espandere questa importante voce della blue economy?

“Il collegamento più evidente tra turismo e trasporti marittimi è sicuramente dato in primis dal settore crocieristico. L'Italia è leader nel mondo con una flotta di bandiera che attualmente è in grado di offrire circa 30 milioni di presenze all'anno e un'occupazione di circa 20.500 marittimi. La nostra associata Costa Crociere è l'unico operatore turistico con navi di bandiera italiana, leader europeo di settore. Una flotta di 24 navi, tutte battenti bandiera italiana, incluse 4 navi alimentate a LNG. L'Europa è il secondo mercato di crociere più grande al mondo con un giro d'affari di 48 miliardi di euro.

Non solo, la nostra flotta traghetti, che vede la nostra associata Grimaldi Group quale leader europeo di settore, è la prima a livello mondiale e assicura tutti i giorni la continuità territoriale con le nostre isole, servizio essenziale per i nostri concittadini e per l'economia. Grazie alle Autostrade del Mare (traghetti RoRo/pax) che hanno trasportato 61,6 mln di tonnellate di merci nel 2021, sono stati tolti dalla strada circa 2,3 milioni di TIR all'anno - equivalenti a 2,7 milioni di tonnellate di emissioni evitate di CO<sub>2</sub> - e ridotti sensibilmente i danni e costi legati all'incidentalità e alla congestione stradale. I benefici economici per la collettività di questo spostamento del trasporto merci dalla strada al mare ammontano a circa 2,2 miliardi di euro annui risparmiati in termini di esternalità ambientali. Tali risultati sono stati conseguiti anche grazie al Marebonus, incentivo al trasferimento modale strada-mare.

Anche questo settore ha bisogno di azioni di semplificazione che favoriscano la competitività delle imprese italiane nel mercato internazionale. È un accompagnamento nel percorso di transizione ecologica e decarbonizzazione”.

**Lo shipping, da sempre è la modalità di trasporto più**

sostenibile, e nel decennio 2008-2018 il settore dei trasporti marittimi ha ridotto di quasi il 20% le emissioni di CO<sub>2</sub>. Cosa fare ancora di più oggi e nel prossimo futuro per accompagnare i trasporti via mare verso una transizione ecologica avanzata?

“È noto che il trasporto marittimo, in considerazione dei volumi di merci trasportati, risulta essere di gran lunga la modalità di trasporto più eco-compatibile. Il 90% della produzione mondiale viaggia via mare emettendo meno del 3% delle emissioni globali.

Nonostante lo shipping resti un settore “hard to abate” e “capital intensive”, i nostri armatori stanno già affrontando la difficile sfida della transizione, che pone obiettivi molto ambiziosi a livello internazionale.

Il PNRR e il fondo complementare già hanno fatto qualcosa ma dobbiamo continuare su questa strada e avere una governance nazionale che ascolti l'industria marittima per fare le scelte migliori nel prossimo ventennio.

È fondamentale che le istituzioni sostengano gli sforzi per la decarbonizzazione del settore creando condizioni opportune per sviluppare carburanti alternativi, sicuri e utilizzabili su larga scala, e sostenendo il processo di transizione delle navi, semplificando ed ampliando l'utilizzo del 'Fondo complementare per il rinnovo e refitting della flotta mercantile' a tutte le tipologie.

Le risorse finanziarie private non sono sufficienti a sostenere, da sole, ricerca e innovazione per lo shipping che, per quanto riguarda l'approvvigionamento dei combustibili puliti necessita di un'adeguata catena logistica a livello nazionale e, soprattutto, globale. È necessario che l'Italia, come gli altri Paesi marittimi, sostenga le sue imprese in questo sforzo evitando di mettere a rischio la competitività della nostra industria nei mercati internazionali”.

*La Redazione*



A portrait of Nicolò Carnimeo, a man with curly brown hair and glasses, wearing a dark blue turtleneck and a dark pinstriped blazer. He is seated in front of a large wooden bookshelf filled with books. The lighting is warm, coming from the side.

## CON LA RIFORMA DEL SETTORE BALNEARE DIFENDIAMO IL MADE IN ITALY

**NICOLÒ CARNIMEO**PROFESSORE ASSOCIATO DI DIRITTO  
DELLA NAVIGAZIONE UNIVERSITÀ  
DEGLI STUDI DI BARI "ALDO MORO"

E' ormai imminente una riforma del comparto turistico balneare nazionale, in diverse sedi istituzionali e dibattiti pubblici ci si è spesso soffermati solo sugli aspetti squisitamente normativi della questione, ma in pochi hanno cercato di approfondire quale sia l'identità e la natura di questo importante settore economico. Nessuna regolamentazione potrà essere efficace se non appare chiaro qual è il vero obiettivo della tutela. Né ci si può affrettare a realizzare una riforma semplicemente per uscire dalla c.d. "Bolkenstein" o

trovare proroghe o rimedi di breve momento che non risolvono la questione alla radice.

Bisogna partire da una consapevolezza e cioè che il comparto turistico - balneare nazionale ha maturato sin dalle origini una forte identità e connotazione culturale divenendo un peculiare modello di offerta di servizi made in Italy ben caratterizzato e difficilmente ripetibile poiché legato indissolubilmente, quale forma di heritage tourism (turismo identitario), alle comunità locali

dalle quali ha preso le mosse.

Il modello italiano nasce tra le due guerre mondiali sulla riviera romagnola e si consolida durante il boom economico negli anni Sessanta nel litorale nazionale, ed è la famiglia, ovvero il nucleo familiare, che di fatto costituisce il nocciolo duro dell'azienda.

In quegli anni difficili anche le esigenze del lavoro precario proprie dell'attività turistica trovano una risposta efficace nelle famiglie tradizionali diventate artigiano-turistiche.





## LA DIMENSIONE FAMILIARE E LOCALE DELLE IMPRESE BALNEARI È RIMASTA SALDA SINO AI GIORNI NOSTRI E RAPPRESENTA UN FORTE ELEMENTO DI TIPICITÀ ITALIANA

Il turismo balneare made in Italy diventa così nel tempo un modello di successo perché, valorizza le specificità del luogo.

Infatti solo le famiglie locali in cui l'impresa insiste possono efficacemente rappresentare le istanze del territorio, offrire attraverso l'accoglienza l'identità dei luoghi attraverso la gestualità, il dialetto, la gastronomia in un clima inclusivo e quasi "affettivo" come è quello familiare.

La dimensione familiare e locale delle imprese balneari è rimasta salda sino ai giorni nostri e rappresenta un forte elemento di tipicità italiana, recenti indagini svelano che quanto alla forma giuridica degli stabilimenti la più diffusa è quella della società di persone, seguita dalla titolarità di persone fisiche, mentre le società di capitali interessano solo poco più del 10%.

Si tratta, quindi, sostanzialmente, di piccole imprese anche nella estensione, poco meno del 50% del totale degli stabilimenti analizzati è caratterizzato dalla "piccola" dimensione; circa il 37% di questi, inoltre, offre soltanto servizi di spiaggia, ad esclusione persino dei minimi servizi di ristorazione (bar).

Per contro, soltanto il 18% del totale fa riferimento ad una dimensione "grande", ma la metà di questi offre anch'essa solo servizi di spiaggia. Piccole imprese locali, quindi, che anche nella visione europea sono

tutelate per la loro specificità come "imprese sostenibili" sostenute e incentivate proprio dalle politiche dell'Unione europea sulla sostenibilità.

Nel c.d. Small Business Act, si individuano, infatti, le PMI e le "micro-imprese" per il sostegno allo sviluppo del turismo sostenibile.

Un sistema turistico basato su processi di aggregazione territoriale in ambito locale in grado di coinvolgere enti pubblici ed imprenditori privati ai fini della definizione e della promozione di prodotti turistici specifici che già sono stato oggetto in Italia di norme specifiche quale la l. n.135, 2001 che ha istituito i Sistemi Turistici Locali quali "contesti omogenei o integrati (...) caratterizzati dall'offerta integrata di beni culturali, ambientali e di attrazioni turistiche, compresi i prodotti tipici dell'agricoltura e dell'artigianato locale o dalla presenza diffusa di imprese turistiche singole o associate".

Questa tipologia di turismo che stiamo descrivendo si chiama heritage tourism ed è stata teorizzata da molti studiosi di sociologia.

Non è più necessario che l'oggetto turistico sia artisticamente bello oppure raro oppure gradevole e riposante può persino essere un oggetto indefinito quasi immateriale come il mare e le colline.

Quello che è essenziale è il valore affettivo di tale oggetto per il

visitatore in termini di memoria, di appartenenza e di rafforzamento dell'identità.

Nel caso del turismo balneare - che è a parere di chi scrive emblematico - ci si affeziona a quel lido, alla famiglia che lo gestisce, a quel particolare tipo di ospitalità, che diviene nel tempo un elemento di appartenenza del soggetto stesso.

Così si spiega anche il fatto che i lidi siano scelti dalle stesse famiglie per anni o decenni, le quali cercano e desiderano la "loro" cabina e vogliono ritrovare il medesimo ambiente e ciò non solo come forma di rassicurazione o abitudine, ma ripetiamo di appartenenza.

E allora qualunque riforma normativa del settore della balneazione ha il dovere di difendere le imprese familiari e locali nazionali, quella tipologia di turismo identitaria basata su un determinato tipo di accoglienza e specificità che ci connaturale e che può essere esercitata in maniera efficace solo dalle imprese locali fortemente legate al territorio.

Questo può e deve essere l'oggetto di tutela di una nuova riforma prevedendo incentivi e criteri di preferenza per le piccole e medie imprese, premiando le forme aggregative di imprenditori turistici locali, difendendo in ultima istanza questa importante forma turistica che caratterizza il nostro made in Italy.

*Nicolò Carnimeo*



CREATIVITÀ  
IDEE  
DESIGN

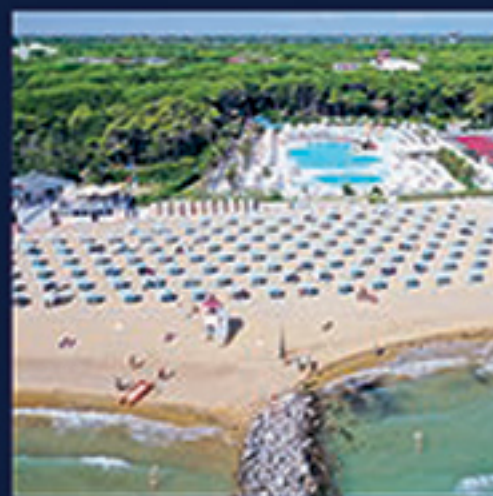
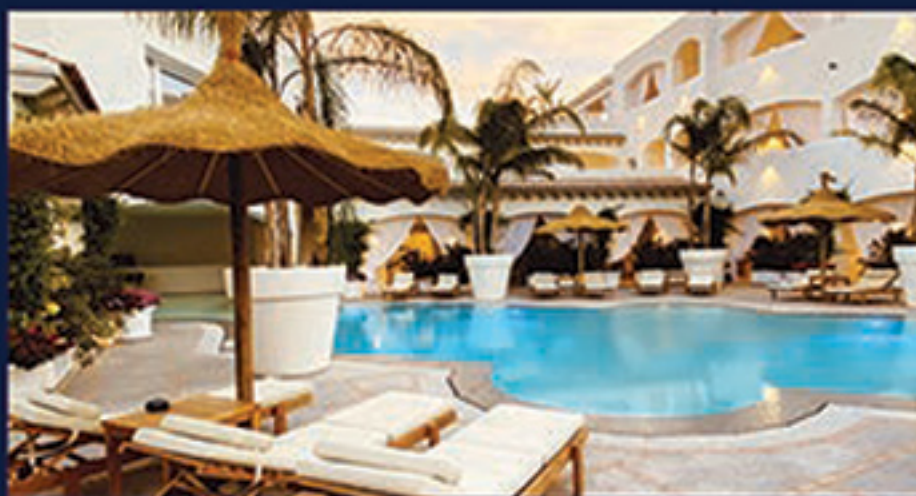
GRAFICA PUBBLICITARIA  
PRODOTTI TIPOGRAFICI  
SERVIZI WEB

**FINPROGECT® Srl**  
Via Sangallo 69 • Olbia  
+39 0789 51687  
info@finprogett.it

**www.finprogett.it**



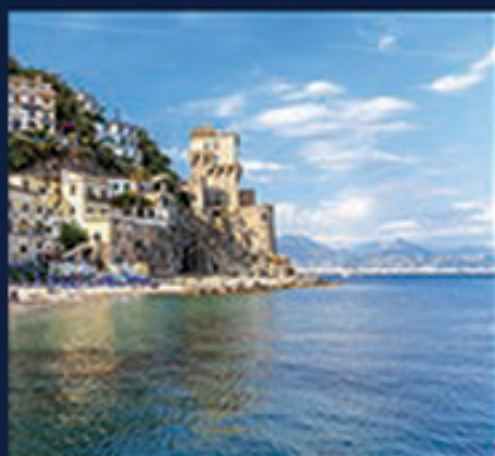
# AFFILIAZIONE IMPRESE 2023



FederBalneari  
ITALIA



FederBalneari  
HOTELS



**Continuità d'Impresa nell'Economia Blu.  
Primi in Qualità.**

[www.federbalnariitalia.it](http://www.federbalnariitalia.it)



**CONCESSIONI  
DEMANIALI MARITTIME  
LACUALI E FLUVIALI.**

**IL GOVERNO  
INCONTRA LE  
ASSOCIAZIONI DI  
CATEGORIA  
MARCO MAURELLI,  
FEDERBALNEARI  
ITALIA AL MINISTRO  
FITTO:  
SI ALLA PROROGA  
DELLE CONCESSIONI,  
NO ALLA DELEGA DEL  
GOVERNO SULLA  
LEGGE DRAGHI.**

**MARCO MAURELLI**  
PRESIDENTE  
FEDERBALNEARI ITALIA





**Proroga sì o proroga no? Domanda alla quale il Governo non riesce ancora a trovare una risposta concreta. Che ne pensa Federbalneari Italia?**

Il riferimento, ovviamente, è al possibile rinvio di un anno della decisione relativa alla non più rimandabile riforma delle concessioni balneari; la legge 118 del 2022, infatti, varata dal Governo Draghi sulla scia della direttiva Servizi n.123\2006 impone di mettere a gara le concessioni entro il 31 dicembre 2023, tema su cui la maggioranza si divide tra il rinvio al 2024 ed una riforma strutturale definitiva.

Federbalneari Italia, dal 28 agosto 2022 (data di entrata in vigore della legge Draghi), ha delineato con chiarezza il proprio punto di vista indicando ad entrambi i governi, Draghi prima e Meloni poi, soluzioni serie e realistiche per un settore che impiega 800 mila lavoratori includendo anche l'indotto e rappresentando dunque una delle più importanti eccellenze economiche del made in Italy.

La norma sulla concorrenza è confusa e non garantisce né il ricambio, né alcuna continuità di impresa al comparto del turismo balneare. Inoltre è alto il rischio che si apra un contenzioso straordinario tra pubblico (nella fattispecie le amministrazioni comunali) e privato, perché non ci sono tempi e percorsi che diano certezza alle imprese. Tra l'altro c'è il rischio di un calo drastico della produzione di servizi turistici, connesso ad una vertiginosa flessione del Pil legata all'economia del turismo, di almeno 4 punti percentuali complessivi.

**Quali sono allora le strade da seguire secondo lei Presidente per mettere fine a questa**

**diatriba?**

Per Federbalneari Italia sono due le strade da seguire con rigore e tempestività: un'attenta verifica della mappatura dei beni pubblici del demanio marittimo e idrico di circa 70.000 km di coste che includono oltre al mare con 7854 km, anche i laghi ed i fiumi italiani ed un confronto reale sulla risorsa che lo Stato italiano non ha mai effettuato né si è mai dato alcuna regola sull'argomento, in assenza di un'interlocuzione seria che va avanti da 12 anni, sul tema della verifica della esclusione del comparto dalla Direttiva Servizi 123\2006, tra il presidente del consiglio Giorgia Meloni e la presidente della Commissione UE Ursula Von der Leyen.

Federbalneari Italia il 27 gennaio us è stata invitata ad un confronto dal Ministro per gli Affari Europei, Raffaele Fitto, per discutere il nodo delle concessioni demaniali. Un incontro durante il quale la nostra delegazione federale, alla quale ha preso parte anche l'avv. Vincenzo Cellamare, a capo dell'ufficio legislativo della federazione, ha inteso ribadire la fine della Legge sulla Concorrenza Draghi e dunque in modo netto il no di Federbalneari Italia alla proroga di 4 mesi della delega al Governo (dopo il mese di febbraio 2023, data prevista dal decreto originario) finalizzata all'avvio della scrittura dei decreti attuativi per determinare le gare delle concessioni demaniali partendo da una norma dettata da un tribunale amministrativo (sic !!?) senza che sia stata avviata una discussione plurale in Parlamento.

Abbiamo pertanto esortato il Ministro Fitto a presentare un emendamento del Governo di proroga termini della scadenza delle concessioni demaniali

marittime, lacuali e fluviali, motivato nel Milleproroghe giungendo ad una riforma seria a tutela del modello economico ed imprenditoriale ben rappresentato dal cluster delle imprese made in Italy. Volano del turismo legato al mare, unico al mondo.

**Quale è la vera priorità di base secondo lei per una riforma seria da approvare in Parlamento e che tuteli le nostre imprese turistiche del mare?**

Tra le assolute priorità annoveriamo certamente la revisione del Codice della Navigazione, risalente al 1942 poiché in Italia siamo da sempre famosi per "realizzare prima le grandi opere e poi le strade per accedervi" e dunque, su una Legge Speciale quale è appunto il Codice della Navigazione, va certamente avviato un processo di revisione profonda che recepisca al meglio le esigenze di tutela del modello turistico italiano in primis e poi i principi UE ma non certamente in subalternità.

Infine vorrei ribadire la necessità di rinnovare la richiesta al Governo nel Dl 198\2022 (Milleproroghe) di prorogare i termini di scadenza delle concessioni demaniali, abbandonando finalmente l'attuale norma sulla Concorrenza, per dare avvio alla stesura condivisa e finalmente votata dal Parlamento italiano di una nuova legge organica di settore entro la fine 2023 che tuteli le nostre imprese.

Ci pare una proposta di buon senso sulla quale non abbiamo mai avuto dubbi contestando sin dall'inizio la Legge Draghi, a nostro giudizio iniqua e permeabile al contenzioso lungo e durevole con gli enti concedenti.

*La Redazione*



**IL GOVERNO ASCOLTI LA CATEGORIA E ABBIA CORAGGIO DI PROROGARE LE SCADENZE DELLE CONCESSIONI. 800.000 OCCUPATI E QUASI 70.000 KM DI COSTA DA MAPPARE. ABBANDONARE LA LEGGE DRAGHI**



**FVG MARINAS,  
PRESENTA I  
SUOI 21 PORTI  
TURISTICI AL  
BOOT DI  
DÜSSELDORF E  
RILANCIA IL  
TURISMO  
NAUTICO IN  
FRIULI VENEZIA  
GIULIA**

**MARINAS IN FRIAUL JULISCH VENETIEN.**

**MEHR ALS 7.000 LIEGEPLÄTZE  
ALLEM KOMFORT AN DER NORDADRIA,  
ZWISCHEN LIGNANO SABBIAORO,  
ADO UND DEM GOLF VON TRIEST.**

IO SONO  
FRIULI  
VENEZIA  
GIULIA





Il turismo nautico sposa le bellezze del territorio e la ricchezza della cultura enogastronomica.

FVG Marinas, la rete di porti turistici indipendenti del Friuli Venezia Giulia, ha partecipato al BOOT di Düsseldorf, in Germania, il più importante salone nautico internazionale, ricominciato dopo una pausa di due anni a causa del Covid.

La presenza alla fiera è stata anche un'occasione importante per FVG Marinas, che nel 2023 ha raggiunto i 21 membri, con Marina di Aquileia, Ocean Marine e Darsena Navigare 2000 Grado, per far conoscere ad un pubblico sempre più ampio, il territorio e l'offerta di una delle più interessanti cooperazioni del settore marittimo italiano, gustando specialità gastronomiche come le gubane o il frico.

Negli ultimi anni, infatti, la tendenza alle vacanze nella natura e sull'acqua è aumentata durante gli anni della pandemia ed il Friuli Venezia Giulia è tra le regioni con la migliore offerta di condizioni in grado di ospitare turisti in barca, con 7.000 posti nei porti turistici della rete, oltre ad essere particolarmente attrattiva per la ricchezza dei siti storici, luoghi affascinanti, esperienze naturalistiche e tentazioni culinarie.

Nel corso della fiera, Boot, oltre ad essere stati presentati i nuovi membri, FVG Marinas ha illustrato anche l'efficienza dei 21 porti turistici della rete, noti per la loro alta qualità nel turismo.

La nautica, tra l'altro, fa parte delle proposte di punta di PromoTurismo FVG, l'ente turistico regionale responsabile della strategia, della gestione operativa e della promozione turistica del Friuli Venezia Giulia.

“La FVG Marinas è la rete regionale più grande nel panorama italiano, noi come Regione collaboriamo con questa realtà: puntiamo molto sul settore della nautica, un target strategico in grado di accontentare ospiti che cercano mare, relax ma anche esperienze stimolanti – ha sottolineato l'assessore regionale alle Attività produttive e del Turismo del FVG Sergio Emidio Bini –. Servizi, accoglienza e una proposta organizzata di attività per conoscere il territorio tra storia, natura, cultura ed enogastronomia: un'offerta completa per attirare sempre più turisti nautici in Friuli Venezia Giulia”.

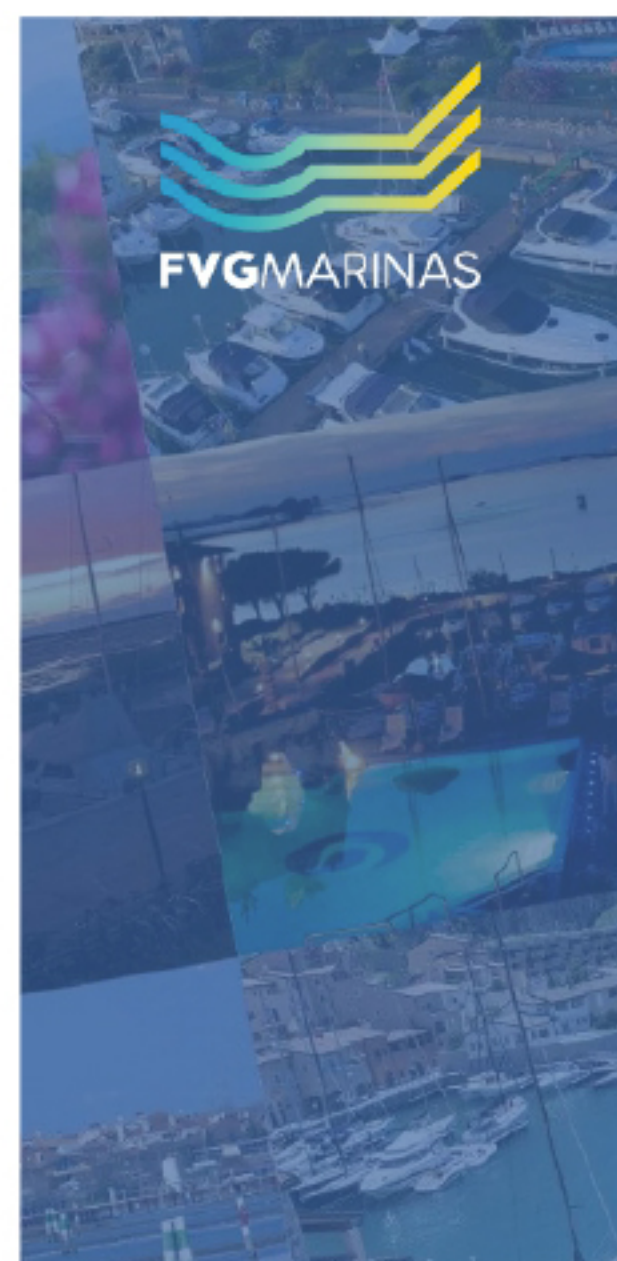
Soddisfatto della presenza al Boot, anche Fortunato Moratto, uno degli amministratori delegati della rete, secondo il quale FVG Marinas “non solo rappresenta la quasi totalità dei porti turistici della regione, ma ha anche una voce comune e una rappresentanza di interessi per l'importante settore della nautica”.

Aspetto non secondario, sono le iniziative ambientali della rete all'insegna della sostenibilità, come le energie rinnovabili e la Bandiera Blu, che sventola su 11 dei 21 porti turistici totali.

*Ufficio stampa  
FVG Marinas*



## IL FRIULI VENEZIA GIULIA È TRA LE REGIONI CON LA MIGLIORE OFFERTA DI CONDIZIONI IN GRADO DI OSPITARE TURISTI IN BARCA





## DOPO 30 ANNI L'APPROVAZIONE DEL PUAD IN CAMPANIA

**DOMENICO  
CICCARELLI:**  
**«FEDERBALNEARI  
TUTELERÀ LA  
POSIZIONE DEI  
PROPRI ISCRITTI»**

**DOMENICO CICCARELLI**  
DELEGATO FEDERBALNEARI  
IN CAMPANIA

La Campania, è una regione complessa dal punto di vista balneare, con il primato di quasi il 70% di litorale demaniale gestito da privati, che aspettano da 30 anni il Puad, il Piano di utilizzo delle aree demaniali.

Ne abbiamo parlato con Domenico Ciccarelli, avvocato, che ha ricevuto la delega per la rappresentanza di Federbalneari Campania.

**Finalmente in Campania c'è stata l'approvazione del Puad, ma qual è la situazione attuale?**

La legge 494 del 1993 prevedeva l'obbligo in capo a tutti gli enti territoriali di adottare un Puad, strumento che, tra l'altro, avrebbe anche la funzione di mappare il territorio della linea costiera al fine di determinare dei lotti funzionali da porre a base di un'evidenza pubblica, in applicazione della direttiva Bolkenstein.

Il Piano di utilizzo degli arenili comunale deve necessariamente conformarsi al piano regionale, di cui la Campania era priva, ma la Regione ha adottato un preliminare di Puad e concesso un termine fino al 6 marzo 2023 per la presentazione di eventuali osservazioni. A tal riguardo, diversi enti locali, hanno manifestato l'intento di presentare le relative osservazioni, come farà anche Federbalneari, a tutela della posizione dei propri iscritti.





## DOBBIAMO PENSARE CHE IL TURISMO DEVE SVILUPParsi A 360°, CON LIDI CON SERVIZI DI ALTO LIVELLO

**E' previsto che almeno il 30% delle spiagge sia a fruizione libera. Com'è la situazione di tali arenili?**

Nessuna contestazione, perché dobbiamo pensare che il turismo deve svilupparsi a 360°, con lidi con servizi di alto livello, altri con formule più adatte alle famiglie e, infine, con delle spiagge del tutto libere. Ricordiamo però agli Enti gestori che devono essere in grado di garantire i servizi essenziali: il salvamento, i bagni e la pulizia ordinaria dell'arenile, che spesso non sono garantiti e sono lasciati a sé stessi.

**Cosa cambierà con il Puad per gli imprenditori balneari della Campania?**

È uno strumento che consente di tracciare la legittimità delle opere sul territorio dei singoli comuni. Quando si elabora un Puad, si passa da un esame dello stato dell'arte, fotografando il regime concessorio e non in essere. Successivamente, si determinano delle regole comuni da applicarsi in tutti i territori.

Infine, i comuni devono redigere un proprio piano territoriale, conforme alle linee regionali e agli altri piani territoriali e sovracomunali affinché possano essere evitate disarmonie. Per esempio, ci sono alcuni comuni che prevedono una dimensione massima di arenile concedibile, o che in alcune aree non possono esistere stabilimenti privati, mentre il Puad potrebbe non conformarsi a dette regole, determinando un conflitto tra strumenti urbanistici. Pertanto, è importante che ci sia coerenza tra lo strumento comunale e regionale, e che tutti rispettino gli ulteriori piani sovracomunali.

Questo sistema deve viaggiare in modo integrato, anche la posizione del concessionario deve essere garantita, mentre in caso di una mancata ottimizzazione, ci sarebbe un ulteriore danno per il concessionario, già travolto da un insieme di norme sparse, contorte e complesse da gestire.

**In qualità di coordinatore regionale delegazione**

**Federbalneari Campania, quali sono i punti di forza e quali le criticità da affrontare e risolvere?**

La regione vive di situazioni diverse: la costiera non può essere paragonata a Napoli città che non può paragonarsi all'hinterland, ed all'interno degli stessi comuni esistono stabilimenti di grande pregio ed altri gestiti come i vecchi bagni di un tempo; diciamo che la classe imprenditoriale balneare necessita di un approccio diverso, non più come una struttura con ombrellone e lettino e bar, ma integrarlo con una pluralità di servizi, avere una trasmigrazione verso la sostenibilità, un'attenzione verso l'accesso dei diversamente abili; quindi, approfittare di questo momento per dimostrare di saper proporre progetti di qualità, con attenzione all'ambiente ed all'ecologia, all'accessibilità e sostenibilità, ed immaginare di estendere l'utilizzo delle strutture balneari anche nel periodo invernale.

*Nicolò Carnimeo*





## LEGGE SULLA CONCORRENZA, FEDERORMEGGI: “ALTO IL RISCHIO DI CONTENZIOSI, IL GOVERNO DIFFERISCA I TERMINI DI SCADENZA DELLE GARE”

**VICO VICENZI**COORDINATORE DELLA  
DELEGAZIONE FEDERALE  
FEDERORMEGGI

Sono mesi che si discute della legge 118, meglio nota come legge sulla concorrenza, approvata dal Governo di Mario Draghi, ampiamente contestata dall'imprenditoria turistica, in particolare quella balneare, perché risponde alla direttiva Bolkestein che chiede ai paesi dell'Ue di avviare la riforma delle concessioni balneari.

**Vico Vicenzi, in qualità di coordinatore della nuova delegazione federale Federormeggi, che cosa ne pensa?**

In realtà, la legge 118, sul mercato e la concorrenza, approvata il 5 agosto del 2022, dà attuazione alla sentenza dell'Adunanza plenaria del Consiglio di Stato (17 e 18 del 9 nov. 2021), che recepisce la direttiva n. 123 del 2006 ed il Parlamento, a sua volta, se ne è fatto paladino, in modo un po' acritico, ignorando i dubbi interpretativi sollevati in

varie sedi e le implicazioni negative connesse. Tant'è che oggi si trova in difficoltà, perché sta cercando di porvi rimedio, ricorrendo ad una proroga dei termini, mentre avrebbe dovuto porre mano ad una legge organica di riforma del regime concessorio fin da quando la direttiva è stata approvata, cioè da 17 anni.

La legge sul mercato e la concorrenza, che ha cadenza annuale e si differenzia dalle altre leggi formali ordinarie, perché richiesta ai fini della presentazione della legge di bilancio, approvata lo scorso anno, dedica, dei 36 articoli che complessivamente la compongono, i primi - 2,3,4 - alle concessioni demaniali marittime, lacuali e fluviali, con finalità turistico- ricreative e sportive. L'art. 3, in particolare, dispone che i termini di durata delle concessioni in atto debbano scadere improrogabilmente il 31 dicembre

2023, salvo motivate e documentate eccezioni implicanti lo slittamento di un anno.

Nel merito la legge, che tende, come afferma l'art. 1, a promuovere il dinamismo concorrenziale nel quadro dei principi della U.E., riproduce pedissequamente quanto stabilito dalla sentenza del Consiglio di Stato sui termini delle concessioni.

**Il Consiglio di Stato avrebbe potuto sostituirsi al Parlamento?**

Il Consiglio di Stato è l'organo di vertice della giustizia amministrativa, quindi, appartiene al Potere giudiziario non a quello legislativo e non avrebbe potuto sostituirsi al legislatore, stabilendo l'efficacia temporale dei titoli concessori, mediante la “modulazione degli effetti”, ma si sarebbe dovuto limitare a pronunciarsi sul diritto.





## IL PARLAMENTO DOVREBBE LANCIARE UNA SFIDA A SÉ STESSO

In realtà esisteva una divergenza tra due orientamenti giurisdizionali, uno espresso dal Tar di Palermo e l'altro dal Tar di Lecce che della direttiva Bolkestein non avevano dato la stessa interpretazione. Il Tar di Palermo sosteneva che la direttiva imponesse la cessazione del regime di proroga dei termini vigenti, che la legge 145 del 2018 estendeva al 2033, mentre il Tar di Lecce, nel presupposto che la direttiva non fosse autoesecutiva e non potesse comportare la disapplicazione della legge statale da parte dei giudici e della pubblica amministrazione.

L'Adunanza plenaria del Consiglio di Stato ha dato ragione al Tar di Palermo ed il Parlamento ha seguito questa via.

**Quindi, a suo giudizio, il Parlamento ha sbagliato ad approvare una legge, presentata dal Governo uscente, che ha dato un'interpretazione della direttiva Bolkestein controversa?**

Non mi pronuncio sulle decisioni adottate dal Parlamento. Posso solo rilevare che c'è almeno un altro dubbio, a monte, che avrebbe dovuto essere risolto prima e cioè se fosse giusto applicare una direttiva riguardante i servizi ai beni, come sono gli stabilimenti balneari ed i pontili per l'ormeggio di imbarcazioni e, ancora, se ed in quale misura le risorse naturali demaniali costiere siano effettivamente scarse e tali da limitare l'ingresso nel mercato di nuovi potenziali operatori economici. Posso esprimere dubbi sulla conclusione che la proroga delle concessioni si ponga in insanabile contrasto con il diritto comunitario e che le norme legislative nazionali che la dispongono debbano essere disapplicate tanto dai giudici che dalla pubblica amministrazione quando i presupposti su cui si fonda possano apparire almeno controvertibili.

**Visto che la legge prevede la mappatura dei beni pubblici ed i decreti delegati, che avviene in caso di eventuale inadempienza?**

Si tratta di due adempimenti necessari, previsti, rispettivamente, dall'art. 2 e dall'art. 4, in mancanza dei quali la legge non può trovare applicazione, anche perché costituiscono condizione imprescindibile per l'emanazione dei bandi di gara da parte degli enti concedenti.

L'art.2 dispone la mappatura e la trasparenza dei regimi concessori dei beni pubblici ed a tal fine, delega il Governo ad adottare entro 6 mesi dal 27 agosto 2022, un decreto per la costituzione ed il funzionamento di un sistema informativo di rilevazione delle concessioni dei beni pubblici, stabilendo ii principi ed i criteri direttivi della delega e stanziando per l'attuazione nei tre anni successivi cinque milioni di euro. L'ultimo Consiglio dei ministri del governo Draghi ha affidato ad un apposito ente l'incarico di provvedere ma non è dato sapere se l'ente sia stato ancora costituito.

L'art.4 stabilisce che, entro lo stesso termine, il Governo è delegato ad emanare la disciplina attuativa della legge stessa, nel rispetto di 9 principi direttivi che, a loro volta, prevedono un numero ancora maggiore di criteri specifici. E, dato il tempo già trascorso, l'ipotesi dell'inadempienza non sembra affatto azzardata.

**Allora se la situazione è tale, che cosa si può fare?**

Il Parlamento non può differire oltre - se il nuovo Governo non riesce nell'intento di convincere la Commissione europea che la Bolkestein non riguarda i beni ma solo i servizi - l'approvazione di quella legge organica, promessa da tempo immemorabile, che ponga finalmente fine ad un regime concessorio, come

l'attuale, basato sulle proroghe e sulla conseguente incertezza.

Affinché questo sia possibile occorre, però, procedere, mediante la mappatura, alla ricognizione di tutti i beni pubblici esistenti in concessione, ponendo contestualmente mano alla revisione delle disposizioni al Codice della navigazione incidenti nella materia ed il cui aggiornamento si impone considerato che il Codice risale al 1942 ed il Regolamento esecutivo a dieci anni dopo.

**E nel frattempo?**

Nel periodo necessario alla predisposizione della legge, che è difficile ipotizzare con precisione, ma che non sarà inferiore a qualche anno, il Governo non può che proporre al Parlamento di differire i termini di scadenza di tutte le concessioni previsti dalla legge 118, al fine di scongiurare un rischio certo, quello di un contenzioso destinato a divampare anche a causa del caos determinato dalla situazione esistente e dal fatto che alcuni Comuni intendono provvedere, ed altri lo stanno già facendo, alla emanazione dei bandi, anche in assenza dei necessari presupposti previsti dalla legge e sui quali ci siamo soffermati.

Ma il differimento dei termini, ad evitare che si renda necessario ricorrere ad una ulteriore ed ennesima proroga nel caso in cui i tempi tecnici previsti per gli adempimenti si rivelassero ancora insufficienti, dovrebbe consistere nella previsione di una "sospensione degli effetti, che si protragga fino all'approvazione della legge organica". In altre parole, il Parlamento dovrebbe lanciare una sfida a sé stesso.

*La Redazione*





## LA SOCIETÀ DI RIFERIMENTO PER CONSEGUIRE LA CERTIFICAZIONE ISO 13009 RELATIVA ALLA GESTIONE DELLE SPIAGGE







## GLI OPERATORI BALNEARI, CONSEGUENDO QUESTA CERTIFICAZIONE, DIMOSTRANO AI TURISTI E AI RESIDENTI UNA GESTIONE SOSTENIBILE DEI LIDI E IL RISPETTO DI DETERMINATI REQUISITI DI QUALITÀ DEL SERVIZIO E DELLE STRUTTURE

Le spiagge sono influenzate da diversi usi e bisogni e sono soggette a una notevole pressione turistica. Di conseguenza, è facile intendere come sia particolarmente complessa la loro gestione, che richiede necessariamente un'attenzione simultanea a diversi aspetti.

Tenuto conto di questo, gli operatori balneari sono chiamati a una gestione sempre più efficiente delle loro strutture; ed ecco che, in quest'ottica, costituisce un valore aggiunto intraprendere un percorso certificativo con una società terza come RINA, tramite la quale è possibile conseguire la certificazione secondo lo standard internazionale ISO 13009 relativo alla gestione delle spiagge.

RINA, tra l'altro, è stata la prima società a rilasciare certificazioni secondo lo schema ISO 13009 e, dall'anno di pubblicazione della norma (2015) a oggi, l'azienda ha emesso centinaia di certificati tra Italia ed estero.

Questa certificazione ha lo scopo di aiutare gli operatori balneari a gestire le spiagge in modo

responsabile, prediligendo i temi della sicurezza, dell'informazione e della comunicazione verso i clienti a riguardo della qualità del servizio fornito, al rispetto dell'ambiente attraverso, ad esempio, la gestione dei rifiuti e, in generale, al soddisfacimento degli svariati bisogni degli utenti che usufruiscono delle spiagge.

Gli operatori balneari, conseguendo questa certificazione, dimostrano ai turisti e ai residenti una gestione sostenibile dei lidi e il rispetto di determinati requisiti di qualità del servizio e delle strutture.

Non solo. Difatti, sono molteplici i benefici che l'operatore balneare e la comunità locale possono ottenere grazie all'applicazione di questo standard: una maggiore soddisfazione dei turisti, il mantenimento delle infrastrutture a un elevato stato di efficienza, un'accurata gestione dei rischi ambientali, sociali ed economici, una prevenzione degli incidenti nonché un minor impatto sull'ambiente.

Tutti fattori che hanno come

conseguenze sia un miglioramento del tessuto economico e sociale delle località balneari nel loro complesso sia una crescita economica della regione.

La certificazione ISO 13009 può essere richiesta da operatori privati o pubblici che gestiscono spiagge per diverse attività: stabilimenti balneari, resort, circoli, associazioni sportive, organizzatori di attività culturali, ricreative e per il tempo libero, eventi educativi, religiosi o sportivi, pesca e attività militari.

Gli auditor di RINA, per certificare le strutture secondo lo standard ISO 13009, seguono un iter preciso e ben definito.

La certificazione ha una validità di tre anni, durante i quali l'azienda certificata sarà sottoposta, per i due anni successivi al conseguimento della certificazione, a una verifica annuale per il mantenimento della certificazione. Alla scadenza dei tre anni, poi, verrà effettuato il rinnovo per ulteriori tre.

*RINA Services Spa*



**PORTI ITALIANI,  
OTTIME  
PERFORMANCE  
PER IL TURISMO  
CROCIERISTICO  
E PER IL  
TRAFFICO DEI  
CONTAINER.  
2023, L'ANNO  
DEL BOOM  
ECONOMICO**

STUDIO



STRATEGIE DI COMUNICAZIONE E UFFICIO STAMPA





## IN QUESTO CONTESTO EMERGE CON CHIAREZZA L'IMPORTANZA DEL TRASPORTO MARITTIMO CON LA NECESSITÀ DI RIAFFERMARE PER L'ITALIA UN RUOLO CENTRALE NEL MEDITERRANEO

Grande ottimismo intorno all'economia portuale. I dati sono positivi.

Nel 2023 il traffico crocieristico dovrebbe tornare ai volumi pre-pandemia stando alle stime di Risposte Turismo, società di ricerche sul settore che prevede il superamento di 12,4 milioni di passeggeri movimentati, grazie a quasi 5 mila attracchi negli oltre 50 porti del paese.

Per 10 porti crocieristici è un vero record che colma il gap generatosi nel 2020.

Ed il merito è duplice: delle compagnie e delle autorità portuali. Le stime sul traffico crocieristico ipotizzano 1,24 milioni di

crocieristi, con la previsione di tornare ai valori del 2019. I dati che emergono dalle statistiche di settore, dunque, confermano la ripresa dei traffici via mare e delle attività portuali che confermano l'importanza strategica dei porti italiani e iniettano fiducia e ottimismo all'intera economia nazionale.

Le notizie sono buone, infatti, anche per quanto riguarda il traffico containerizzato movimentato nei porti italiani che dovrebbe essersi attestato attorno a 11 milioni di Teu imbarcati e sbarcati lungo lo stivale.

Se a livello nazionale la mobilità container destinata al trasbordo è stata nell'ordine di almeno 3,5 milioni di Teu, i volumi di carico

containerizzati in import-export attraverso gli altri scali gateway italiani sono stati anche nel 2022 intorno ai 7 milioni di Teu.

“Il comparto può dare un importante contributo al Paese e sostenere l'economia” sostiene Rodolfo Giampieri presidente di Assoporti, secondo cui “la valenza strategica dei porti e delle infrastrutture assume valore”.

In questo contesto emerge con chiarezza l'importanza del trasporto marittimo con la necessità di riaffermare per l'Italia un ruolo centrale nel Mediterraneo.

*STUDIO B*





MAGAZINE SFOGLIABILE ON-LINE  
[www.blueconomyitalia.it/magazine](http://www.blueconomyitalia.it/magazine)



# BLU *E*CONOMY ITALIA.IT

MAGAZINE DELL'INDUSTRIA DEL MARE E DEL TURISMO ITALIANO

MAGAZINE MENSILE

*Organo ufficiale*

FederBalneari

ITALIA

ASSOCIAZIONE  
**FEDERBALNEARI ITALIA**

Port of Rome,  
Darsena Romana 36  
00053 Civitavecchia (RM)  
C. F. 97680460587  
[informazioni@federbalneariitalia.it](mailto:informazioni@federbalneariitalia.it)

[WWW.BLUECONOMYITALIA.IT](http://WWW.BLUECONOMYITALIA.IT)