IL SECOLO XIX

LUNEDÌ 19 OTTOBRE ■■■ NUMERO 86

blueconomy

MAGAZINE

■■■ L'INTERVISTA

Banchine e cereali, il Mississippi nuova rotta d'oro per l'export Usa

La direttrice del Port of South Louisiana: «Noi non temiamo la concorrenza del Brasile Il nostro vantaggio è il link diretto tra il cuore agricolo americano e i mercati globali»

■■■ MATTEO MUZIO

Tra le conseguenze più sottovalutate della chiusura dello Stretto di Hormuz, c'è anche la crisi in arrivo che riguarda i fertilizzanti. Lo sostiene il sottosegretario generale alle Nazioni Unite Jorge Moreira da Silva.

La mancanza di un accordo entro la fine del mese potrebbe impattare sulla stagione della semina del cosiddetto "grano invernale" seminato nell'emisfero settentrionale, con conseguenze sui prezzi che potrebbero divenire insostenibili per le economie più fragili: un rapporto pubblicato ad agosto dall'International Chamber of Commerce parla di un rincaro per i cereali dell'81% qualora non ci fosse una riapertura del traffico per entrare e uscire dal Golfo Persico.

Anche perché finora la parziale riapertura sul lato omanita dello Stretto di Hormuz ha fatto passare ben poco fertilizzante: di fatto dall'inizio del conflitto tra Iran e Stati Uniti. Secondo l'International Food Policy Research Institute solo una parte "trascurabile" di urea e di zolfo è passata dal tratto di mare conteso tra Washington e Teheran dallo scorso febbraio: un dato preoccupante se si pensa che prima dello scoppio delle ostilità transitava un terzo dell'urea e la metà dello zolfo trasportato via mare. Se l'Onu parla solo di una possibile crisi alimentare in aree già fragili, altri analisti parlano di possibili conseguenze anche negli Stati Uniti. In un lungo commento sul Wall Street Journal l'esperto di agricoltura Jeff Stier parla di una possibile crisi in arrivo anche negli Stati Uniti per la concomitanza di altri due fattori: la guerra in Ucraina e la manipolazione del mercato dei fertilizzanti da parte della Cina.

Di questa crisi imminente però in America al momento non c'è traccia, anzi. La relazione presentata lo scorso 9 ottobre dal Dipartimento dell'Agricoltura parla di una produzione più alta del previsto di circa 170 kg a ettaro. Uno squilibrio rispetto alle previsioni della vigilia, ma che è rispecchiata dall'ottimismo espresso da Julia Fischer-Cormier, direttrice esecutiva del Port of South Louisiana, lo scalo che è il maggior esportatore di cereali degli Stati Uniti. Da qui infatti lasciano gli Usa il 60% di mais, grano e soia prodotti sul suolo americano. A differenza di altri, questo porto è diffuso su un tratto del delta del Mississippi lungo 87 km prima della città di New Orleans,e dispone anche di un piccolo aeroporto per i voli charter per favorire l'arrivo dei grandi imprenditori agricoli dagli stati produttori come Kansas, Nebraska e Oklahoma che da qui esportano i loro raccolti. Raggiunta da Blueconomy, la direttrice di questo scalo diffuso ci racconta le sue prospettive di sviluppo, alla luce della concorrenza estera di paesi come il Brasile.



Grano su una nave portarinfuse. Il Dipartimento dell'Agricoltura Usa a ottobre ha rivisto al rialzo le stime per i raccolti di cereali

CHI È



Julia Fischer-Cormier è direttrice esecutiva del Port of South Louisiana dal gennaio 2026. Nel 2025 era stata scelta dal governatore della Louisiana Jeff Landry come presidente della commissione per gli investimenti portuali dopo essere stata vicesegretaria ai trasporti statale

Come valuta lo stato attuale delle esportazioni di cereali attraverso il delta del Mississippi?

«Il mercato è solido, ma sempre più competitivo. Abbiamo registrato ottime performance nel 2025 soprattutto per il mais e siamo sempre la porta d'accesso dei produttori statunitensi verso i mercati globali. Nonostante lo scorso anno abbiamo diminuito l'export verso la Cina a causa dei duri negoziati commerciali in corso ma già a settembre abbiamo fatto numeri record verso Pechino. Ciò che non cambia è il ruolo del Grande Fiume: collega trentuno stati verso il Golfo del Messico e per il cuore agricolo dell'America è un collegamento di straordinaria importanza».

Alcuni analisti parlano di una crescente concorrenza da parte del Brasile e di altri paesi latinoamericani. Questo impatta sui volumi del traffico che passa dal vostro scalo?

«Parliamo sicuramente di grandi competitor, soprattutto il Brasile per quanto riguarda la soia va assolutamente tenuto in considerazione, ma un singolo fattore come questo non imporre cambiamenti, sia pur di breve periodo. Questo dato ci mostra come siamo di fronte a un mercato mondiale dove i compratori dispongono di più alternative, ma il sistema Mississippi è un vantaggio strutturale dell'America perché si tratta di un modo che è sia efficiente che economico per movimentare i cereali. La sfida che abbiamo davanti è investire in questa infrastruttura portuale affinché i prodotti agricoli made in Usa rimangano attraenti per gli acquirenti su scala planetaria».

Quali altre sfide bisogna affrontare per l'export cerealicolo a livello logistico?

«La base da cui partire è l'affidabilità, perché si tratta di elementi interconnessi. Ad esempio un basso livello dell'acqua può causare problemi alla navigazione delle chiatte. Anche per questo c'è stata nel settembre 2020 l'approvazione di un progetto federale di approfondimento del canale navigabile del Mississippi dai 13 ai 15 metri, già completato nel tratto di nostra competenza. Poi ci sono le condizioni meteorologiche avverse e i grandi raccolti che possono causare pressione sui punti di stoccaggio oltre a tutte le infrastrutture stradali e ferroviarie e la semplice manutenzione dei canali. Per farla breve, un singolo problema può diventare un costo aggiuntivo: uno studio recente ci dice che le restrizioni sul pescaggio delle navi aumentano i costi del trasporto navale e lo stesso fanno le interruzioni prolungate alla navigazione, che possono mettere sotto stress il sistema di stoccaggio dei cereali».

Quali investimenti ritiene più urgenti per mantenere la competitività dell'export agricolo?

«Il Mississippi è essenzialmente una superstrada logistica che rappresenta un immenso vantaggio per quegli agricoltori che così possono trasportare il grano su chiatta fino ai nostri moli. Le priorità per noi sono: un dragaggio e una manutenzione costanti, un sistema di chiuse e di vie navigabili affidabile e terminal e impianti di stoccaggio all'avanguardia. Bisogna migliorare la resilienza dell'intero sistema per garantire la navigabilità anche in caso di eventi meteo estremi o condizioni fluviali anomale, che avvengono sempre più di frequente».

Guardando al futuro, l'agricoltura sarà sempre la spina dorsale dei vostri traffici o avranno un ruolo maggiore anche energia e manifatturiero?

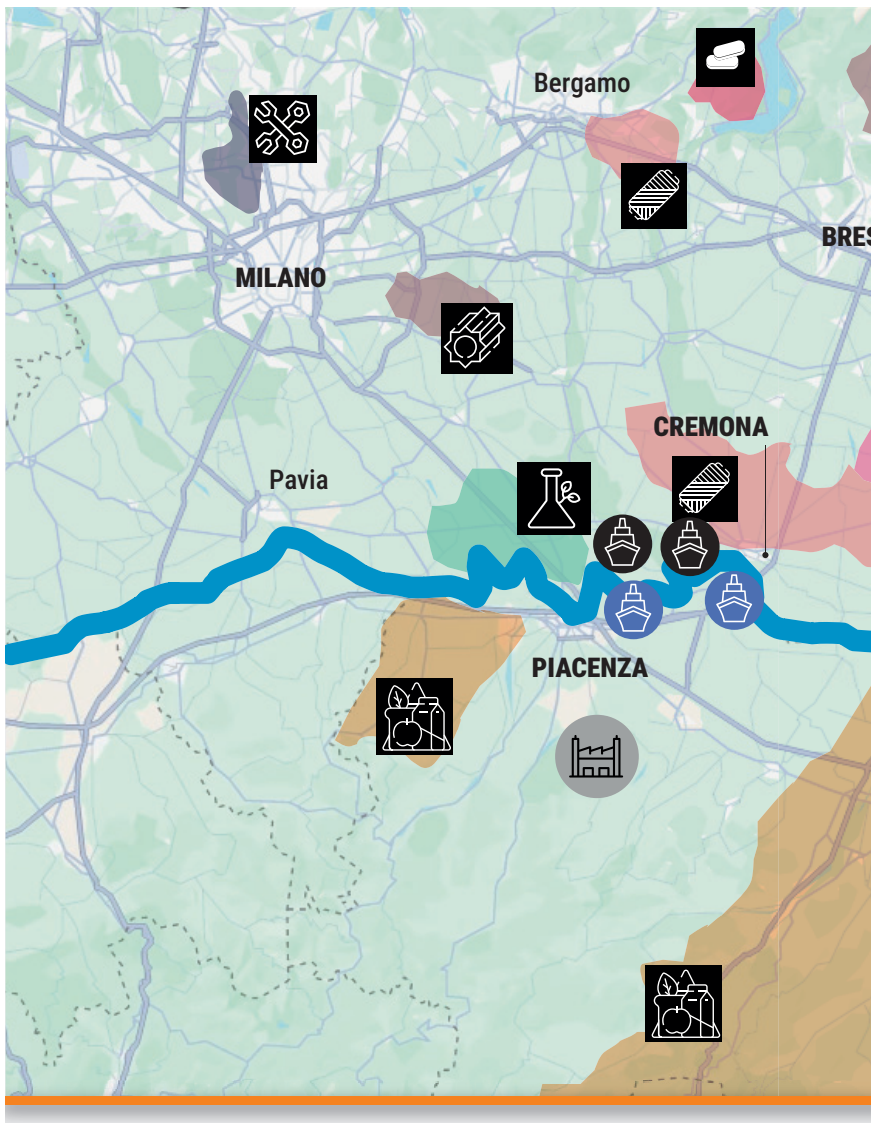
«Noi amiamo dire che il Port of South Louisiana nutre il mondo e l'agricoltura sarà sempre parte integrante della nostra identità, ma avremo anche la crescita industriale e nuovi progetti come l'impianto siderurgico Hyundai Posco e lo stabilimento per la produzione di carburanti green St. Charles Clean Fuels testimoniano l'attrattività del nostro scalo anche per progetti di questo genere, a testimonianza che il nostro essere hub fluviale è attraente anche per altri settori». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL SISTEMA PO-ADRIATICO

Mantova, il porto nella pianura Così la merce viaggia sull'acqua

Due ponti da sistemare su 140 chilometri E finalmente arriveranno le navi più grandi



ALBERTO QUARATI

Non sono come le vie d'acqua che dai porti del Nord Europa si insinuano fino al centro del Continente, eppure sono strutture che attirano l'attenzione di grandi multinazionali, con investimenti da centinaia di milioni di euro. Stiamo parlando del sistema delle vie d'acqua del Nord Italia, che ha in Mantova il suo snodo centrale.

Affacciata sui tre laghi che l'hanno difesa per secoli, in riva ad essi la città ha sviluppato a partire dal secondo dopoguerra un importante polo chimico e industriale, che ha sempre posto un tematica di logistica, di approvvigionamento e distribuzione.

Oggi l'attenzione su Mantova è legata alla possibilità di sfruttare la sua posizione sull'asse ferroviario del Brennero, in particolar modo una volta che sarà pronta - i progetti dicono entro l'arco di sei anni, nel 2032, - la nuova Galleria di base, che renderà più facili le relazioni intermodali con l'Europa Centrale. Certo, va detto che le ferrovie vanno in due sensi: quindi il sistema-Italia dovrà essere in grado di contendere i mercati ai porti del Nord Europa, ed evitare che il Brennero si trasformi in un formidabile ponte logistico verso quegli stessi porti.

Sul versante italiano di questo corridoio europeo, la struttura logistica più importante è certamente l'Interporto di Verona, punto di interscambio della merce in arrivo e partenza sia dal Mare del Nord che dal Mediterraneo. Ma collocata poco più a Sud, Mantova è pronta a dare un contributo di primo piano. Vediamo perché.

La carta segreta è appunto l'Idrovia Fissero-Tartaro-Canalbianco (più suggestivamente, Mantova-mare), che partendo dalla città lombarda si snoda per quasi 140 chilometri, raggiungendo prima uno dei rami del Delta del Po (il Po di Levante) e attraverso questo il mare, nella località di Porto Levante.

L'infrastruttura è un paziente rammendo di vie d'acqua naturali, canali scavati nella pianura, raccordi, conche di navigazione. Progetto di concezione preunitaria, iniziato al tramonto del fascismo e come molte altre opere sviluppato a singhiozzo nel corso di tutto il dopoguerra, la Mantova-mare aprì ufficialmente alla navigazione nel 2002, di rinforzo a un traffico già presente lungo il Po.

Sotto il profilo strategicvo, il porto di Mantova punta a costruire una coalizione ampia con portatori di interesse e associazioni di categoria, inclusa la rete internazionale dei Propeller della Spezia, Roma e Massa, per promuovere presso i decisori romani una visione strategica delle idrovie nazionali e affermare la navigazione interna tra le principali leve di sviluppo green del Paese.

Come ha spiegato Gabriele Negrini, direttore del Porto fluviale di Mantova in un recente incontro organizzato sul tema della navigabilità delle acque interne dal Propeller Club di Roma - il porto in mezzo alla pianura non va inteso come un'infrastruttura concentrata in un singolo punto geografico - come invece sono percepiti per esempio quasi tutti i porti marittimi italiani.

Mantova ha in realtà sei punti di approdo pubblici e sei banchine private distribuite lungo tutta la sua Bassa. Tra i porti pubblici c'è quindi Valdaro, sul Mincio, che è lo scalo maggiore e più prossimo alla zona industriale del capoluogo; Viadana, San Benedetto e Revere lungo il corso del Po; Governolo e Ostiglia lungo l'Idrovia. Nell'area della città ci sono le banchine private di aziende come Cartiera Burgo, il gruppo petrolifero Ies, Belleli Energy, Polimeri Europa, e poi lungo il Po quelle a servizio delle centrali elettriche di Ostiglia e Sermide, per un totale di 2,2 chilometri di banchine di accosto, con circa 360 mila metri quadrati di aree portuali esistenti e altrettante già previste.

Il porto muove circa due milioni di tonnellate di merci l'anno, mentre nel 2025 sulla sola Idrovia sono transitate circa 40 mila tonnellate di merce: che con un incremento del 135% (dati Infrastrutture Venete) sono 1.800 camion tolti dalle strade.

Dalla provincia mantovana infatti l'Adriatico si raggiunge attraverso il Po, navigabile per circa 200 giorni l'anno, e l'Idrovia, che scorre parallela ed è sempre navigabile. Poco prima del Delta, fiume e canale incrociano l'Idrovia Po-Brondolo, che in 20 chilometri, tagliando Adige e Brenta e correndo parallela al mare, porta nella Laguna Veneta e quindi agli scali di Chioggia, Venezia e Marghera.

L'attivazione della Mantova-mare, spiega Negrini «ha aperto un mondo: stabilità dei fondali, livello costante delle acque. Gli standard del Nord Europa. E questo ha fatto pensare a imprenditori e armatori che l'infrastruttura poteva garantire tempi certi».

«Le Province di Cremona e Mantova sono Autorità portuali - spiega Negrini -. In piccolo si rispecchiano le tematiche dello shipping, con in più la complicazione che a livello normativo ambito fluviale e marittimo sono diversi, per esempio a livello di navi, titoli professionali. Una scissione che andrebbe smorzata. L'esempio europeo ci ha aiutato, dimostrando che la relazione mare-canali porta prosperità. E può essere un modello di sviluppo integrato nella Blue economy: la via d'acqua permette di fare logistica sostenibile in ambiti urbani ormai saturi. Lo dice lo stesso Libro bianco dell'Unione europea sui trasporti: il sistema rallenterà, perché è previsto un raddoppio degli attuali volumi di traffico. Entrando in esercizio, le vie fluviali possono dare sollievo a questa domanda di mobilità».

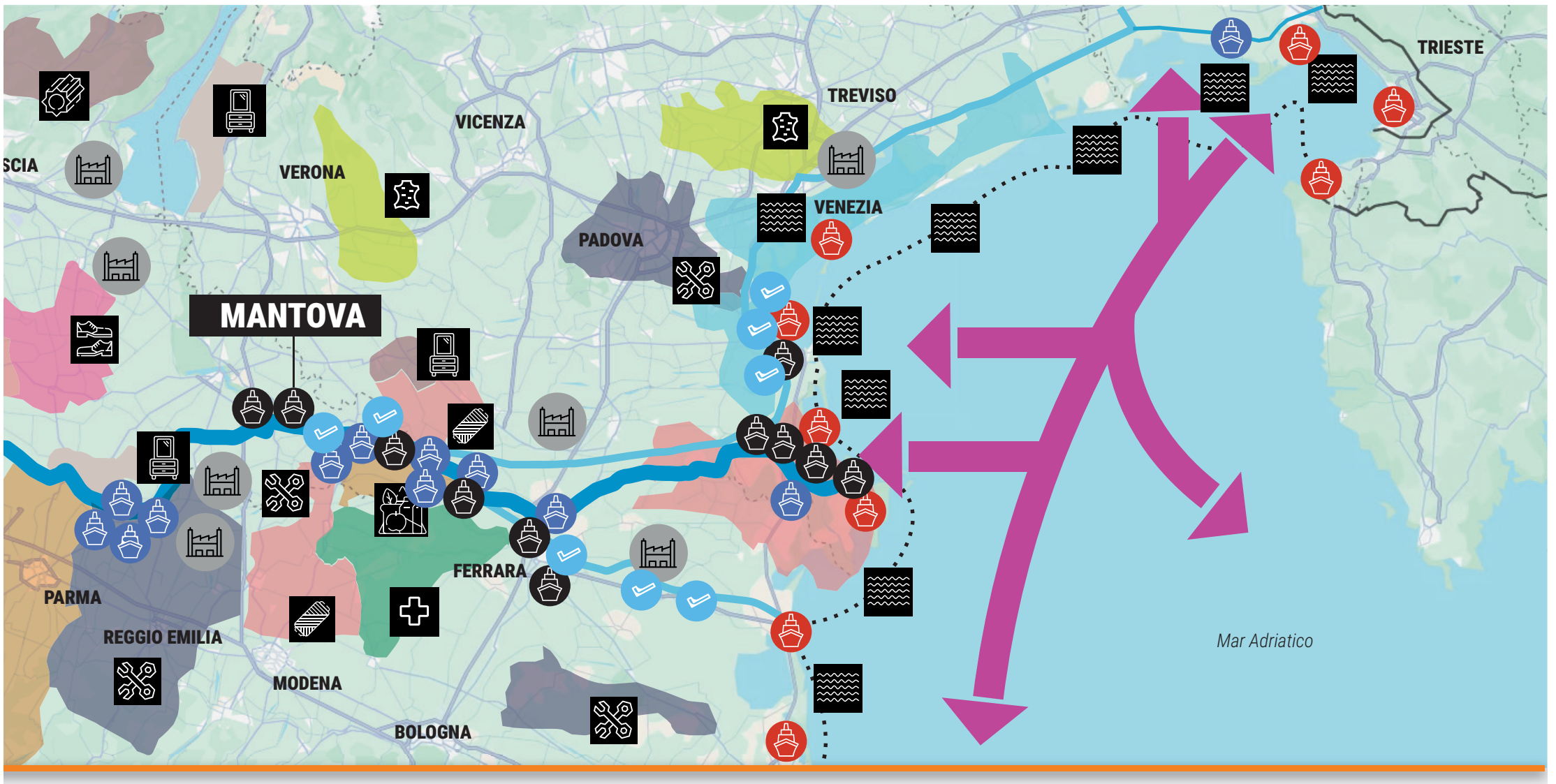
Mantova è a 40 chilometri da Verona, incrocio tra due dei maggiori corridoi europei nell'ambito delle reti Ten-T, il maxi-progetto per unificare i sistemi ferroviari dei singoli Paesi del Vecchio Continente, che si sono sviluppati sulla traccia dei confini degli Stati ottocenteschi. I due corridoi (che comprendono fasce spesso amplissime di reti ferroviarie in adduzione a quella principale) sono lo Scandinavo-Mediterraneo (ScanMed), che va da Helsinki fino a Palermo, e il Corridoio Merci Mediterraneo, che va da Algeciras fino al confine tra Ungheria e Ucraina.

Mantova è classificata porto "core" all'interno dello ScanMed: viene considerata, nel quadro delle reti Ten-T, come un nodo di importanza strategica, esattamente come i maggiori porti marittimi in Italia. Gestisce il 72% delle merci trasportate nel sistema idroviario veneto (seguono Viadana col 12% e Cremona con il 7%). Lo scalo banchine per 360 mila metri quadrati, potenzialmente raddoppiabili. L'attuale recinto pubblico, tenuto conto dei raccordi ferroviari e autostradali, arriva al chilometro quadrato: per dare un riferimento, è una superficie equivalente all'area che ha ospitato l'Expo 2015 a Milano, ma i retroporti che questa struttura logistica sviluppa ammontano a sei volte tanto.

Tra le aziende che stanno investendo sul porto in pianura, c'è il colosso Kuehne + Nagel, che due anni fa ha aperto un nuovo centro logistico

> Il direttore dello scalo, Negrini «La scommessa è lavorare sui futuri traffici del Brennero»

L'ANALISI



Alimentare
Chimico
Mobile
Tessile
Attività marittime
Gomma
Pelletteria
Calzature
Bio-Chimico
Meccanico
Prodotti in metallo

La Provincia di Mantova è Autorità Portuale dal 2006 (Legge Regionale n.30), e ha assunto deleghe in materia di navigazione fluviale per: la tenuta dei registri nautici , le licenze di navigazione, il rilascio delle concessioni, la gestione e costruzione di infrastrutture logistiche

Il Porto di Mantova Valdaro si trova lungo l'idrovia Mantova Adriatico formata dal canale Fissero Tartaro Canalbianco Po di Levante il quale interessa le province di Mantova, Verona e Rovigo

Withub

e distribuzione dedicato ai prodotti dell'Adidas, con un investimento da 350 milioni di euro e l'obiettivo di creare fino a 700 posti di lavoro. Il centro distribuisce i prodotti dell'Adidas a negozi, grossisti e al commercio digitale in 19 Paesi. La Purina, società che produce mangimi della Nestlé, ha confermato quest'estate un investimento di 560 milioni di euro per la creazione a Mantova di un nuovo stabilimento, ma anche di un centro logistico annesso per la distribuzione di molti dei prodotti con marchi controllati dal gruppo svizzero. L'obiettivo è l'apertura nel 2029. Sempre nel ramo dei mangimi, lo scorso anno il gruppo spagnolo Affinity ha deciso un ampliamento del sito industriale e logistico, con investimenti per altri 20 milioni di euro.

«Per quanto riguarda Adidas - racconta Negrini - Mantova è il centro di distribuzione del Sud-Est Europa. La scelta è caduta qui nonostante fossimo in competizione con Piacenza», polo della logistica per eccellenza nel Nord Italia, ben collegato a livello intermodale con Genova. «La loro scommessa - dice il manager pubblico - è fatta in base ad analisi territoriali, e si gioca sulla futura apertura del Brennero». C'è di più: l'interesse all'Idrovia. Come molte altre industrie dell'Europa Centrale, per la logistica Adidas usa anche la navigazione interna. «Il gruppo è pronto a farlo anche qui - dice Negrini -. Ma dobbiamo preparare l'infrastruttura, che dovrà ospitare navi di quinta classe "A", lungo tutto il suo percorso». Secondo il Comitato europeo dei ministri dei Trasporti, il naviglio fluviale è suddiviso in 7 macrocategorie, che vanno in sostanza da unità lunghe poco meno di 40 metri e tra 250 e 400 tonnellate, fino a convogli di più chiatte fra 195 e 285 metri fino a 27 mila tonnellate. La classe quinta "A" prevede unità fra 95 e 110 metri di lunghezza e 1.500-3.000 tonnellate.

Per consentire il passaggio delle navi di classe superiore va rivisto il tirante d'aria (la distanza verticale massima misurata tra pelo d'acqua e il punto più alto dell'imbarcazione) dei ponti sull'Idrovia: 12 oggi sono già a norma, ne mancano due di cui uno vincolato, dove la soluzione probabilmente sarà quella di aumentare il fondale per non toccare la struttura storica.



La conca di navigazione di Valdaro, il sobborgo dove ha sede il porto di Mantova, il più grande della Pianura Padana. L'opera pone in comunicazione i laghi che circondano la città lombarda all'Idrovia verso l'Adriatico, superando la differenza altimetrica

«A proposito di dragaggi - spiega Negrini - questi sono gestiti dall'Aipo, l'Agenzia interregionale per il Po, che si occupa di mantenere in esercizio e garantire la sicurezza delle vie d'acqua del bacino fluviale -. Come sono organizzati? Attraverso pontoni escavatori o aspiranti refluenti. Da Cremona fino al mare, il fondale del Po è sabbioso: quindi non c'è il problema di asportare il materiale escavato, perché in sostanza per mantenere il pescaggio basta spostare la sabbia. In una decina di punti più critici, con la sabbia vengono create artificialmente delle sezioni navigabili, che trattenendo l'acqua rendono il Po navigabile anche nei periodi di secca. Un'attività - aggiunge Negrini - che si stava perdendo. Per questo lo Ial (l'ente di formazione professionale della Cisl) in Lombardia ha realizzato un corso per dragatori. L'attività porta con sé un bagaglio di conoscenze molto ampio, che va dalla biologia alla geologia, fino alla conoscenza dell'ambiente, ovviamente dei terreni, e della normativa, perché l'attività come noto diventa complessa quando si opera in siti nazionali inquinati, come per esempio quello vicino al Polo chimico di Mantova. Qui la conferenza dei servizi ci ha imposto l'applicazione, per i dragaggi, delle migliori tecniche disponibili. Lo abbiamo fatto, e così abbiamo potuto collegare l'Idrovia con i laghi naturali.

«E proprio sull'Idrovia - prosegue Negrini - le cose sono un po' più complesse, perché a differenza del fiume ha poca corrente e riceve molti sedimi da vari consorzi di bonifica lungo il suo percorso. Qui non possiamo spostare la sabbia, ma dobbiamo spandere i sedimi e accumularli. E diventa un tema di costi: perché se i sedimi si possono spostare vicino, la spesa è contenuta, ma se devono essere spostati, poniamo, a 10 chilometri di distanza da dove sono presi, il costo dell'operazione comincia ad aggirarsi tra i 150 e i 180 euro a tonnellata. E allora - conclude Negrini - ci siamo inventati un avviso pubblico: siccome in molti punti del suo percorso l'Idrovia è pensile, cioè scorre su un terreno rialzato rispetto a quelli circostanti, i frontisti possono comprare quote dei sedimi per poter ripascere le loro quote di terreni». Nulla è lasciato al caso, nel mondo dei porti di pianura.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'INTERVISTA

VINCENZO VITALE

«La crisi di Bab el-Mandeb e il disimpegno occidentale»

L'ammiraglio racconta gli errori geopolitici passati e le rotte minacciate dagli Houthi «Non si doveva abbandonare il Paese dopo la sconfitta di Al Qaeda e la caduta di Saleh»

FRANCESCO FERRARI



L'ammiraglio Angelo Vitale, che nel 2010 lavorò a Sana'a come consulente dell'Ambasciata d'Italia e *liaison officer* con Stati Uniti, Regno Unito e Francia presso la Guardia Costiera yemenita, torna a parlare dello Yemen in un momento in cui lo Stretto di Bab el-Mandeb è diventato il principale collo di bottiglia del commercio mondiale. Lo fa con una lunga intervista a BluEconomy, disponibile nella versione integrale sul nostro sito. La sua testimonianza collega direttamente la lunga stagione di cooperazione internazionale degli anni Duemila alla crisi attuale generata dagli Houthi.

Ammiraglio, perché ripartire dalla sua esperienza yemenita del 2010?

«Rispondo ricordando l'iniziativa Friends of Yemen, un progetto che nacque su idea italiana tra il 2008 e il 2009 e si consolidò con la firma dell'apposito accordo di Londra, a guida UK, nel gennaio 2010, ma con un posto di grande rilevanza del nostro Paese fra i 39 Stati ed Organizzazioni internazionali aderenti. Si tratta – mi risulta sospeso quindi riattivabile – di un foro di cooperazione al quale partecipai durante la mia permanenza come esperto marittimo presso l'Ambasciata d'Italia a Sana'a, per quasi tutto il 2010, dove i paesi dell'Unione Europea, e del G8 primi fra tutti, svilupparono azioni concrete di attenzione strategica, aiuti materiali e vicinanza politica. L'Italia era stata la prima nazione a riconoscere lo Yemen e ad aprire l'ambasciata a Sana'a nel settembre 1926. In quel contesto lavorammo alla rete radar costiera costruita con Finmeccanica, oggi Leonardo, per la neoistituita Guardia costiera yemenita: antiterrorismo e contrasto alla pirateria somala, con copertura del Golfo di Aden e del versante yemenita di Bab el-Mandeb fino a nord di Al-Mokha. L'obiettivo non era solo spegnere i campi di addestramento di Al-Qaeda nella Penisola arabica (ricordo che la famiglia di Osama Bin Laden era yemenita di Al-Mukalla, città marittima confinante con l'Oman), ma impedire che uno Stato povero e internamente diviso fosse lasciato al proprio destino. Un'Italia che, per il consolidato e secolare rapporto diplomatico, puntava con determinazione ad una reale politica di sostegno verso una nazione povera ed internamente da sempre martoriata e scissa tra nord e sud, spingendola con consapevolezza storica e genuina amicizia all'equilibrio anelato dai suoi cittadini prevalentemente miti, generosi, dignitosi, colti, insomma specialmente meritevoli».

Quale legame esiste tra quella cooperazione e la crisi odierna nel Mar Rosso?

«Il legame è evidente e sta proprio in quella foto emblematica che attesta la speciale cooperazione avviata dall'Italia del ministro Frattini nel 2009 e con essa il supporto delle Capitanerie nostrane alla neo istituita Guardia Costiera Yemenita ed alla stessa Ambasciata d'Italia. Quella rete radar, programmata in tre tranche lungo le oltre mille miglia nautiche di quel litorale, nella prima fase di sviluppo mirava a coprire il Golfo di Aden e, ad Ovest, esattamente il versante yemenita dello Stretto di Bab el-Mandeb e fino a nord oltre Al Mokha, quindi all'estremità meridionale dell'accesso al Mar Rosso. Suggerivamo addirittura di ampliare la portata dei radar sulle acque internazionali per ottenere un controllo maggiormente efficace dello Stretto e non solo, spingendoci fino a tutto il versante sensibile più a sud nel Mar Rosso, regione di Al-Hudaida. La comunità internazionale, Onu e Delegazione Ue comprese, aveva compreso che l'equilibrio interno yemenita era condizione della sicurezza del corridoio marittimo legato al Canale di Suez. Poi, dopo la sconfitta di Al-Qaeda e la caduta di Saleh, lo Yemen è stato abbandonato a un'insurrezione mai sopita. Gli Houthi, dal 2014, hanno progressivamente preso il sopravvento. Oggi controllano fino al governatorato di Ta'izz e alla città costiera di Al-Mokha. Il proliferare di droni a basso costo ha reso estremamente vulnerabile la scorta al naviglio mercantile. Non si doveva abbandonare quel Paese una volta sconfitta Al Qaeda in Yemen e dopo la caduta di Saleh, lasciandolo oramai da 11 anni in balia totale d'una insurrezione interna dal focolaio mai sopito. Il dissesto civile – oggi conflitto non solo interno – è presente con guerriglie ed attentati alle istituzioni pressoché giornalieri fin da quando vi trascorsi tutto il mio 2010».

La missione europea Aspides è sufficiente?

«Aspides resta un dispositivo difensivo che tutela la libertà di navigazione e le navi mercantili da missili, droni e attacchi da imbarcazioni in un'ampia area che va dal Mar Rosso al Golfo di Oman, assicurando al tempo stesso la libertà di navigazione e la sicurezza attraverso i sistemi di sorveglianza marittima. Mantiene contatti con il Centro di sicurezza marittima del Corno d'Africa, con il naviglio internazionale in transito e, credo, con la stessa Guardia costiera del governo regolare yemenita perché essa è un asset essenziale. L'Italia ha chiesto, con fermezza, una maggiore concentrazione proprio su Bab el-Mandeb in questa fase cruenta in cui gli Houthi sono riusciti materialmente ad arrivare all'estremo sud-ovest. Ma non basta. Dal Mar Rosso passa il 10% del petrolio mondiale; per l'Italia il 40% del traffico mercantile e il 60% dell'export verso l'Asia. Francia e Spagna, che hanno interessi analoghi sui propri porti mediterranei e sulle flotte – Cma Cgm che scala Marsiglia dove ha il suo quartier generale e tutto il Mediterraneo, e ciò che investe un gigante come Total – cooperano ancora troppo poco. L'impegno va allargato: non si può pretendere che pochi Paesi reggano indefinitamente un dispositivo dispendioso su un choke-point esiziale per il commercio e la stabilità mondiale. Andrebbe rinvigorito di molto l'impegno di Aspides allargandolo a tanti, rispetto al dedicarsi di pochi».

Lei arriva a ipotizzare un coinvolgimento della Turchia. Non è azzardato?

CHI È



Nato a Milazzo nel 1961, l'ammiraglio Vincenzo Vitale è stato consulente per tutto il 2010 dell'Ambasciatore d'Italia in Yemen sulle questioni legate alla pirateria marittima nell'Oceano Indiano. È in pensione da quest'anno

«Tutt'altro. Ankara riconosce il governo regolare yemenita e non ama gli Houthi. Un'eventuale partecipazione turca a un assetto navale straordinario, sotto egida politica europea e con il precedente della missione Nato *Ocean Shield* contro la pirateria somala – sciolta nel 2016 e dove la Turchia ha avuto un ruolo cooperante d'importante rilievo – avrebbe grande rilievo geostrategico. La Turchia ha interessi diretti: i traffici con l'Asia, la cantieristica mercantile, le royalty dei due oleodotti che dal Caspio e dall'Iraq approdano a Ceyhan nel Mediterraneo turco. Non è autonoma sulle materie prime e soffre gli effetti della crisi del Mar Nero, dopo 18 anni un rilevante disarmo della fiorente flotta mercantile turca. Fare corte a Erdogan, con principi chiari di pretesa onestà diplomatica, non sarebbe una resa ma una scelta pragmatica di politica internazionale a guida occidentale/europea di grande rilievo geostrategico. La Turchia – che armandosi sempre più tende a divenire una potenza marittima regionale sempre più forte – non ha più alcuna ambizione di entrare nella Ue; Erdogan preferisce giocare un ruolo di grande rilievo geopolitico e spesso di mediatore nel Mediterraneo allargato e nell'Asia Minore».

Come vede il futuro dello Yemen?

«Non deve prevalere l'egoismo di chi polarizza e permea la politica internazionale, provocando il disinteresse per lo Yemen in quanto territorio molto complesso il quale, a differenza degli altri paesi ricchi di petrolio e gas della Penisola Arabica, non ha pressoché nulla da offrire. Costituiscono eccezioni, da citare per onestà: la TotalEnergies che ai bei tempi realizzò nel porto di Balhaf un Terminal Lng del quale deteneva le maggiori azioni, e da cui venivano rifornite – sfruttando il gas della regione yemenita del Marib – più nazioni non solo d'interesse commerciale francese (la struttura risulta inoperosa dal 2015); e la presenza strategica dell'Eni – con il quale dirigente mi confrontai a Sana'a nel 2010 – che nonostante non estraesse greggio nel Golfo di Aden e nel Mare Arabico dalla fine degli anni '70 manteneva comunque una propria sede tecnica in quel paese amico, segno di visione strategica della nostra major. L'emergenza umanitaria yemenita è radicata da oltre un decennio e merita cronaca e pietas. Il Paese ha ancora un governo regolare riconosciuto, con forze armate e Guardia costiera. Il ripristino di Friends of Yemen – anche se solo metà dei 39 partecipanti tornasse al tavolo – potrebbe essere la leva. Ma deve prescindere dal solo interesse commerciale a tenere aperto il Mar Rosso. Il recente ripiegamento degli Houthi verso nord va letto come tregua, non come soluzione. L'Italia, per storia di amicizia vera, può fare la differenza».



A sinistra: militari americani a bordo della portaerei George Washington. Sopra: una petroliera attaccata dai miliziani Houthi

Un'ultima riflessione sull'energia, settore che conosce bene.

«La politica energetica italiana interviene troppo spesso in ritardo e a tampone. Ha sostenuto il golden power su operazioni che hanno portato raffinerie e il maggiore rigassificatore nazionale in mani non italiane: Vitol ha acquistato una delle più performanti raffinerie d'Europa (la Saras di Moratti a Cagliari-Sarroch) e, affiancata da un partner tedesco, le maggiori azioni americane-qatarine del più grande rigassificatore nazionale (l'Adriatic Lng di Rovigo); poi l'Api di Falconara è passata agli Azeri. I rigassificatori flottanti sono stati acquistati a prezzi elevati quando altre nazioni europee si erano mosse prima e meglio: la Croazia realizzò il suo con il 40% di finanze europee a fondo perduto già nel 2019-20. Senza Tap, gasdotto algerino e i rigassificatori esistenti saremmo oggi in condizioni drammatiche. Il gas naturale liquefatto ha costi e incertezze strutturali; le raffinerie restano asset strategici essenziali. E in tema di economia marittima manca ancora una riflessione politica autorevole sull'isolamento dei porti italiani (e in parte greci) generato dalla crisi di Bab el-Mandeb. Ventidue nazioni si affacciano sul Mediterraneo: non basta chiedere più navi in Aspides. Serve una mobilitazione di visione lunga che riduca ogni minaccia a quello Stretto. Molti di noi la attendono».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ITALIAN CRUISE WATCH: L'ANTICIPAZIONE

Porti crocieristici minori, così cresce l'attenzione sui tesori lungo la Penisola

Lontano dai poli più affollati, il turismo lento attira navi di lusso ma non solo
L'analisi di Risposte Turismo: «Vanno coniugati al meglio limiti e potenzialità»

ALBERTO QUARATI

Pensiamoci: sotto il profilo naturalistico, la bellezza della costa italiana è indiscutibile. Eppure, non sarebbe la stessa cosa se non fosse costellata da centinaia di porti, sedimento della storia. Per ognuno, c'è una fondazione mitica seguita da periodi di gloria, crisi profonde, inattese rinascite. Così per secoli, senza soluzione di continuità, ma sempre in armonia col territorio circostante. Nemmeno cent'anni di cementificazione turistica e residenziale sono riusciti a prevalere su questa meraviglia. E persino dove l'industria pesante, a torto o a ragione, ha reclamato i suoi spazi: anche dietro al più torvo dei porti, magari superate ciminiere e scheletri d'acciaio, si nasconde sempre un centro storico curato, un negozio inatteso. Magari anche una trattoria che da altre parti proprio se la sognano.

Così, a fianco dei grandi porti che per fortune geografiche e conseguente disponibilità di infrastrutture intercettano il grosso dei traffici merci e passeggeri, si affianca l'immenso patrimonio dei porti definibili - almeno crocieristicamente parlando - come "minori".

A questi porti minori è dedicato un intero capitolo (che *Blue Economy Magazine* ha potuto visionare in anteprima) dell'Italian Cruise Watch, l'analisi di settore che ogni anno viene presentata dalla società di analisi e consulenza Risposte Turismo. L'appuntamento per conoscere l'intera nuova edizione sarà in occasione dell'Italian Cruise Day, a Livorno venerdì di questa settimana, il 23 ottobre.

I porti crocieristici minori in Italia

Distribuzione geografica dei porti crocieristici con meno di 20 mila passeggeri movimentati nel 2025



1	**SANREMO**
2	**S. MARGHERITA LIGURE**
3	**PORTO VENERE**
4	**LERICI**
5	Marina di Carrara
6	Viareggio
7	Porto S. Stefano
8	Porto Torres
9	Porto Cervo
10	Golfo Aranci
11	Arbatax
12	Carloforte
13	Gaeta
14	Ponza
15	Capri
16	Pozzuoli
17	Positano
18	Agropoli
19	Vibo Valentinaa
20	Lipari
21	Milazzo
22	Termini Imerese
23	Trapani
24	Porto Empdocle
25	Licata
26	Pozzallo
27	Reggio Calabria
28	Gallipoli
29	Otranto
30	Monopoli
31	Ortona
32	Pesaro

Fonte: Risposte Turismo. Italian Cruise Watch 2026 — WITHUB

LO STUDIO

Con 144 mila passeggeri movimentati nel 2025, questi porti pesano poco in termini assoluti (poco più dell'1% del traffico), ma valgono oltre il 10% delle toccate nave. E rappresentano una sorta di vivaio: man mano che il settore cresce, molte di queste località escono dall'ambito della portualità minore per gestire volumi di passeggeri più alti, pur sempre entro una necessaria e obbligata soglia di sostenibilità. Così, fissata l'asticella che definisce i porti minori tutti quelli che in Italia movimentano meno di 20 mila passeggeri l'anno, emerge che rispetto a 10 anni fa questi scali, pur essendo in numero sostanzialmente uguale (32 nel 2016, 33 nel 2025) movimentano il 10% in meno di traffico a parità di toccate di nave.

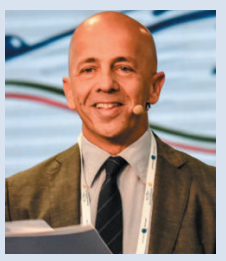
Questo perché, viene spiegato nello studio, nel frattempo è cresciuto il numero di crocieristi in Italia (erano 11 milioni, oggi sono 15) e di conseguenza è cresciuta la movimentazione in molti porti minori. D'altro canto, se molti porti sono saliti di categoria (Crotone, Chioggia, Taranto, Siracusa), altri nuovi ne sono entrati (Arbatax, Pozzallo, Vibo Valentia, Carloforte). Alcuni sono "retrocessi" (Santa Margherita Ligure, Marina di Carrara, Golfo Aranci), altri non ospitano più crociere (Rapallo, Corigliano Calabro). Altri ancora hanno trovato stabilmente la loro dimensione in questa categoria, come i porti dell'Argentario, Gaeta, Lerici o Sanremo.

A cosa servono questi porti minori? «A fronte di un panorama dominato da grandi hub - spiega lo studio, curato dal team guidato Francesco di Cesare, presidente di Risposte Turismo - che gestiscono volumi consistenti di passeggeri e che vengono talvolta percepiti dal mercato come destinazioni sature, si sta affermando una domanda di scali alternativi, dai tratti differenti, talvolta contraddistinti anche da limiti infrastrtutturali che però possono trasformarsi in vantaggio. In questo contesto - è l'analisi - questi scali rispondono alla crescente ricerca di destinazioni autentiche, esclusive e ancora poco battute, consentendo di raggiungere mete alternative, meno frequentate, e valorizzando le specificità locali».

Un segnale di questa tendenza è la continua crescita di passeggeri movimentati in questi porti: se fino al 2021 ci fu infatti una contrazione delle fortune degli scali minori (dalle 161 mila persone del 2016 alle 63 mila del 2021), dal 2023 la tendenza si inverte, con una crescita organica e progressiva, da 110 mila a 144 mila passeggeri del 2025. Fa eccezione il 2022, che con 175 mila persone movimentate nei porti minori rappresenta il massimo storico. Ma va anche considerato, si spiega nello studio, che tra 2022 e 2023 ci fu il salto di qualità di numerosi porti, passati alla categoria superiore (Chioggia e Sorrento, per esempio) e di altri che hanno subito cali di traffico più o meno rilevanti (ancora Marina di Carrara e Santa Margherita Ligure, ma anche Porto Cervo, Porto Torres e Gaeta). Generalmente, questi porti sono molto apprezzati dalle compagnie di lusso, alla ricerca di approdi appartati ed esclusivi, ma questo aspetto è tutt'altro che un dogma.

Il 45% dei 33 porti minori rientra sotto l'amministrazione di un'Autorità di sistema portuale, il 12% da terminalisti privati, il 42% è affidato ad altri soggetti (Capitanerie, Comuni, enti pubblico-privati, gestori privati incaricati dal pubblico). Resta aperta, è la conclusione dell'Italian Cruise Watch, «la questione della prontezza di questi scali ad accogliere il crocierista così come oggi si manifesta in termini di richieste e preferenze». Questo «presuppone la disponibilità di fondali idonei, banchine o aree di rada sicure e spazi a terra adatti a gestire i flussi in modo fluido, sicuro e conforme ai parametri di sicurezza. Requisiti cui si sommano le richieste delle compagnie in materia di efficienza dei servizi tecnico-nautici e di sostenibilità ambientale (elettrificazione delle banchine, gestione integrata dei rifiuti). Insieme, si rende indispensabile una programmazione degli accosti prevedibile e dilazionata, che eviti sovrapposizioni e permetta alla filiera locale di trasporti e accoglienza di calibrare l'offerta sulla reale capacità ricettiva dello scalo. Un segmento di offerta particolare, che dovrà sempre più coniugare al meglio i limiti e le potenzialità che lo caratterizza».

CHI È



Docente e ricercatore, Francesco di Cesare è presidente di Risposte Turismo, società di analisi e consulenza con base a Venezia. Pubblica l'Italian Cruise Watch nel contesto dell'Italian Cruise Day, giornata di riferimento per il settore. Prossima edizione alle porte, venerdì 23 ottobre

© RIPRODUZIONE RISERVATA

GINO BATTAGLIA

«Pochi comandanti di yacht Bisogna investire sulla scuola e rivedere il sistema patenti»

Il presidente di Italian Yacht Masters ha lavorato per Beyoncé e Kashoggi «La cybersicurezza è diventata centrale: oggi vanno protette le reti di bordo»

INTERVISTA

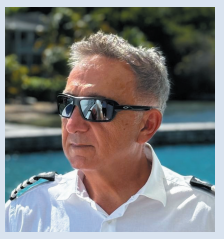
DANIELE IZZO

Quando iniziò a lavorare sugli yacht era ancora adolescente. Quasi cinquant'anni dopo, Gino Battaglia ha attraversato da protagonista l'evoluzione della nautica da diporto. Oggi è comandante e presidente di Italian Yacht Masters, l'associazione che riunisce i capitani di superyacht. «Ho da poco superato i 3 mila giorni di charter», sorride riavvolgendo il nastro di una carriera che l'ha visto lavorare per donne e uomini di fama internazionale, da Beyoncé ad Adnan Kashoggi, fino alla famiglia Al Fayed. «Non ho mai trovato persone sgradevoli», rivela ridimensionando uno dei luoghi comuni della professione. Le difficoltà, secondo lui, sono altre: non il rapporto con gli armatori, ma «un percorso formativo complesso» e un «sistema di abilitazioni che rischia di rallentare l'ingresso di giovani italiani in un mercato ricco di opportunità».

Come si è evoluta la figura del comandante di yacht negli ultimi decenni?
«Oggi non è più soltanto la persona che conduce l'imbarcazione. Le mansioni si sono ampliate fino a comprendere aspetti manageriali e operativi. L'armatore vuole contare su un professionista capace di gestire la navigazione e, più in generale, il funzionamento complessivo dello yacht, compresa la gestione dell'equipaggio».

Eppure, per i giovani italiani entrare in questa professione resta difficile. Perché?
«Il percorso formativo è impegnativo. Si parte dal Nautico. Poi ci sono i corsi e un periodo di navigazione necessario per accedere alle abilitazioni professionali. Il problema è che molti ragazzi terminano la scuola e non riescono a trovare l'imbarco giusto come allievi per maturare l'esperienza richiesta. Anche le opportunità sulle navi tradizionali sono diventate più rare. È un settore che offre possibilità economiche, permette di viaggiare e di conoscere realtà internazionali, ma che presenta ancora ostacoli evidenti».

CHI È



Gino Battaglia è presidente di Italian Yacht Masters dal 2013. Con 47 anni di esperienza nel settore dei superyacht, ha perfezionato le sue competenze a bordo di imbarcazioni prodotte da importanti cantieri navali come Lürssen, Feadship, Oceanco, Amels e Codecasa.

Un altro è quello delle patenti?
«È tra i principali. Il sistema italiano non offre un percorso sufficientemente agevole per conseguire le certificazioni richieste a livello internazionale. Molti giovani, di conseguenza, finiscono per rivolgersi al sistema anglosassone, dove trovano strade più comode. Il risultato è un rallentamento della carriera: si rischia di arrivare a comandare uno yacht dopo i 35 anni, mentre professionisti stranieri raggiungono posizioni di responsabilità ben prima dei 30».

Qual è la ricetta per superare l'impasse?
«Servirebbe un maggiore coordinamento tra formazioni, autorità competenti e imprese. Solo così, senza rinunciare agli standard di sicurezza e professionalità, si può fare un passo in avanti».

La sicurezza resta, infatti, una responsabilità del comandante. Quali sono i suoi compiti principali?
«Lavoriamo su tre direttrici: navigazione, permanenza in porto e manutenzione. A questi si aggiunge la gestione dell'equipaggio: un buon capitano deve verificare che svolga correttamente le proprie mansioni. Posso fare un esempio?».

Prego.
«Se è previsto un viaggio ai Caraibi, bisogna organizzare per tempo il periodo di cantiere, verificare la disponibilità delle strutture, predisporre il budget e sottoporlo all'approvazione dell'armatore e della società di management. Allo stesso modo, l'equipaggio deve avere una formazione aggiornata e tutti i documenti in regola, perché le imbarcazioni sono soggette a controlli».

Digitalizzazione e intelligenza artificiale stanno cambiando anche il lavoro a bordo?
«Sì, soprattutto sul fronte della cybersicurezza. I sistemi informatici degli yacht possono contenere dati sensibili e per questo è cresciuta l'attenzione verso la vulnerabilità dei server e delle reti di bordo. Oggi le imbarcazioni devono sottostare una serie di prescrizioni e la protezione dei sistemi digitali è diventata un aspetto sempre più importante nella gestione quotidiana del lavoro».

Italian Yacht Master è una sua creatura. Qual è lo scopo dell'associazione?
«Sono presidente di un'organizzazione che, insieme ad altri, ho fondato 13 anni fa. Oggi contiamo tra le nostre fila oltre 100 comandanti professionisti, imbarcati con armatori di diverse nazionalità. L'obiettivo è semplice: valorizzare il nome dei capitani italiani di mega yacht e favorire la crescita professionale attraverso lo scambio di informazioni. In questo modo abbiamo fatto rete, contribuendo a generare opportunità di lavoro, anche per gli equipaggi».

Qual è la prospettiva della professione nei prossimi anni?
«Gli yacht diventano sempre più grandi e tecnologicamente avanzati. Questo richiede competenze aggiornate e una capacità di gestione maggiore. Alle responsabilità crescenti dovranno corrispondere retribuzioni adeguate, però. Nonostante le tensioni internazionali, comunque, il mercato continua a mostrare segnali di vitalità. E l'evoluzione del settore apre a nuove opportunità professionali. Anche i giovani, quindi, possono guardare con interesse a questa carriera, a condizione che si riescano a rendere più accessibili i percorsi di formazione».



GENOVA FOR YACHTING
NAUTICA PROFESSIONALE GENOVESE

Territorio e nautica professionale insieme
per consolidare il primato di Genova nel mercato internazionale dei superyacht.

663 M€
Impatto economico totale del comparto (giro di affari)

1.800
Yacht transitati nei cantieri e nelle marine genovesi

3.240
Impatto del comparto in termini di occupati totali

(Dati TEHA 2025)

Organizzato da:

BLUE MEDIA · blueconomy FORUM-ROAD TO BES&T · IL SECOLO XIX

Con il patrocinio di:

REGIONE LIGURIA · COMUNE DI GENOVA · Camera di Commercio Genova · PORTS of GENOA · Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale Porti di La Spezia e Marina di Carrara

16/19 NOVEMBRE 2026 - GENOVA

BLUE PAVILION - JEAN NOUVEL

best

THE BLUE ECONOMY SUMMIT & TRADE SHOW



FROGREVOLUTION

Il commercio via mare è la colonna portante dell'economia globale, movimentando oltre il 90% degli scambi mondiali. A novembre 2026 approda a Genova la prima edizione del «BEST - Blue Economy Summit & Trade Show», l'appuntamento internazionale dedicato allo shipping e al settore marittimo, che farà del capoluogo ligure la capitale della Blue Economy. Istituzioni, aziende, associazioni di categoria, grandi, medi e piccoli player di settore saranno protagonisti di quattro giorni di convegni, scambi di idee, condivisione di progetti e networking per affrontare le sfide del futuro «of the sea» e «on the sea».

Main Event Sponsor: axpo The Power of Energy

Main Conference Room Sponsor: RINA

Gold Sponsor: Fratelli Cosulich Since 1857 · GNV · LR

Silver Sponsor: banchero costa NETWORK · CO.NA.TE.CO. · LORENZINI&C TERMINAL OPERATOR · MCT Medcenter Container Terminal · TUG · TRIESTE MARINE TERMINAL

Registration Sponsor: MATERMOLL ITALIAN NIGHTSTYLE SINCE 1950

Elite Sponsor: eni

Main Entrance Sponsor: WÄRTSILÄ

Floral & Greenary Event Partner: SGM società gestione mercato

Session – Main Conference Room Sponsor: UNIPORT

Technical Sponsor: SLAM

Transportation & Logistic Sponsor: Auscomar · UNION FLAG · CAMBIASO RISSO GROUP · msc

Event Supporter: ASSARMATORI · H2 · Infoship by STAR · Ignazio Messina & C. · PALUMBO · SCT · Santander Corporate & Investment Banking · SPARE NAV.I. & SERVICES

Coffee Break Sponsor: Adriatic Container Terminal · ancip · autamarocchi WHERE'S NEXT · EB Ente Bacini · GruppoSpinelli · ENERGY · MANTERO SISTEMI · PREMUDA 1907 · PSA ITALY · SNAV

Association Supporters: confetra · federlogistica · FEDESPEDI · Spediporto