



La sicurezza della navigazione nell'era della blu economy

Port State Control, governance marittima e ruolo dell'Italia

Bussola del giorno nr. 73 – FEBBRAIO 2026

Redazione del CESMAR

Riferimento bibliografico

Quarati, Alberto. "Controlli a bordo, tutti i numeri. Nel 2025 fermate quasi 150 navi". *Blue Economy Magazine, Il Secolo XIX*, 16 febbraio 2026, pp. IV-V. [Dossier "La sicurezza della navigazione marittima", Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto, Roma, 2026.]

Introduzione

Oltre centomila navi mercantili solcano ogni giorno i mari del mondo. Garantire che operino in sicurezza, nel rispetto delle normative internazionali e con la tutela degli equipaggi, è un impegno strategico di primaria importanza. Il Port State Control — il sistema di ispezione che ogni Stato costiero esercita sulle navi straniere nei propri porti — è la seconda linea difensiva di questo sistema. Il presente saggio, basato sull'articolo di Alberto Quarati pubblicato su *Blue Economy Magazine* il 16 febbraio 2026 e sul dossier ufficiale del Comando generale delle Capitanerie di porto, analizza i risultati italiani del 2025 e ne esplora le implicazioni geopolitiche, strategiche, marittime e nazionali.

I fatti così come sono stati raccontati

Il diritto marittimo internazionale poggia su quattro convenzioni fondamentali: SOLAS (sicurezza della navigazione), MARPOL (prevenzione dell'inquinamento), STCW (formazione degli equipaggi) e MLC (condizioni di vita e lavoro a bordo). In Italia, il sistema è affidato al Reparto VI delle Capitanerie di porto, guidato dal contrammiraglio Francesco Cimmino. Nel 2025, attraverso il portale EMSA Thetis, l'Italia ha condotto 1.562 ispezioni, contestato 6.799 deficienze, applicato 146 detenzioni e 7 bandi su 17 emessi in tutta Europa. Rispetto al 2024, le ispezioni sono aumentate di 62 unità mentre le deficienze sono diminuite di 460 e le detenzioni di 35: segnali eloquenti di una maggiore qualità sia dei controlli che delle navi in arrivo.

Le navi da carico generale rappresentano il 52% delle detenzioni, le portarinfuse il 26%. Le prime sono spesso noleggiate a tariffe basse con scarsi investimenti sulla manutenzione; le seconde giungono spesso da rotte dove i controlli sono meno stringenti. Il registro panamense è il più colpito, ma Panama e Liberia sono i due maggiori registri mondiali: statisticamente inevitabile. Significativo invece il fatto che nel 2025 in tutta Europa solo una nave con bandiera italiana sia stata trovata

CENTRO STUDI DI GEOPOLITICA E STRATEGIA MARITTIMA «La Bussola»

I contributi sono diretta responsabilità degli autori e ne rispecchiano le idee personali. Le foto presenti in questa CPM sono state di massima prese dal web, citandone sempre la fonte. Se qualcuno dovesse ritenere necessario rimuoverle o modificarne gli autori, può contattarci sul sito cesmar.it e sarà prontamente accontentato. La riproduzione, totale o parziale, è autorizzata a condizione di citare la fonte.



inadempiente, contro le sette del 2024. Il meccanismo ispettivo si basa sul profilo di rischio calcolato da Thetis, che concentra i controlli sulle navi ad alto rischio premiando quelle che investono nella sicurezza. L'Italia opera con 111 ispettori qualificati, formati a Genova e distribuiti lungo i comandi territoriali costieri.

Conseguenze geopolitiche

Il Port State Control è molto più di un meccanismo tecnico: è uno strumento di governance marittima con rilevanti implicazioni geopolitiche. Nato dal naufragio dell'Amoco Cadiz nel 1978 — che causò una catastrofe ambientale al largo della Bretagna — il Memorandum di Parigi fu firmato nel 1982 da 14 paesi europei e da allora si è affermato come modello replicato in tutto il mondo. Le cosiddette "bandiere di comodo" — Panama, Liberia, Isole Comore, Palau — attraggono armatori che cercano normative meno restrittive; il PSC è il contrappeso istituzionale a questa dinamica, garantendo standard minimi indipendentemente dalla bandiera. La sospensione della Russia dal Paris MoU dopo l'invasione dell'Ucraina dimostra come questo strumento possa essere usato anche come leva di pressione geopolitica. La nuova Direttiva europea, con effetti dal luglio 2027, rafforzerà ulteriormente i criteri per i provvedimenti di bando.

Conseguenze strategiche

Il novanta per cento del commercio internazionale viaggia via mare: la sicurezza della navigazione è l'infrastruttura invisibile su cui poggia la catena di approvvigionamento globale. Il profilo di rischio ha trasformato il PSC da strumento di enforcement in meccanismo di regolazione del mercato: le navi sicure vengono ispezionate meno spesso, riducendo costi e soste in porto, e acquisiscono un vantaggio competitivo concreto. Il sistema Thetis — accessibile anche nella sua componente pubblica — consente ad armatori, assicuratori e spedizionieri di valutare l'affidabilità di una nave prima ancora che arrivi in porto, estendendo l'effetto reputazionale del controllo all'intera filiera. La formazione continua degli ispettori, indispensabile di fronte all'evoluzione tecnologica delle navi e alle sfide della transizione energetica verso carburanti alternativi, è un investimento strategico che nessuno Stato portuale può permettersi di trascurare.

Conseguenze marittime

Le implicazioni marittime del PSC si estendono su tre piani. Il primo è la protezione dell'ambiente: MARPOL e i protocolli annessi impongono standard sempre più severi sulle emissioni atmosferiche e sugli scarichi in mare, con i provvedimenti di detenzione come strumento di enforcement diretto. Il secondo è la tutela dei lavoratori del mare: la MLC garantisce condizioni minime di vita, orari e retribuzione, particolarmente rilevanti per gli equipaggi delle navi da carico generale — le più frequentemente fermate — spesso composti da lavoratori di paesi in via di sviluppo privi di adeguata tutela sindacale. Il terzo è la sicurezza delle rotte: incidenti come l'Amoco Cadiz dimostrano che un naufragio evitabile con controlli più severi può generare danni ambientali ed economici che si propagano per anni. In prospettiva, la transizione verso GNL, metanolo e idrogeno imporrà nuove competenze agli ispettori e nuovi aggiornamenti normativi.

CENTRO STUDI DI GEOPOLITICA E STRATEGIA MARITTIMA «La Bussola»

I contributi sono diretta responsabilità degli autori e ne rispecchiano le idee personali. Le foto presenti in questa CPM sono state di massima prese dal web, citandone sempre la fonte. Se qualcuno dovesse ritenere necessario rimuoverle o modificarne gli autori, può contattarci sul sito cesmar.it e sarà prontamente accontentato. La riproduzione, totale o parziale, è autorizzata a condizione di citare la fonte.



Conseguenze per l'Italia

I risultati del 2025 collocano l'Italia tra i paesi più rigorosi e attivi nell'esercizio del Port State Control europeo: 7 bandi su 17 emessi in Europa e una sola nave italiana trovata inadempiente nel continente. La posizione geografica del paese — con quasi 8.000 km di coste e 16 autorità portuali nel cuore del Mediterraneo — rende la qualità del PSC non solo un obbligo internazionale ma una leva strategica di competitività. Il Ministero per le Politiche del Mare, elevato a Dipartimento in questa legislatura con la redazione del Piano del Mare, ha attribuito alla sicurezza marittima un rilievo istituzionale inedito. La riforma portuale in discussione in Parlamento e la legge sulla dimensione subacquea — che apre i fondali a soggetti scientifici, turistici e commerciali — ampliaranno ulteriormente il perimetro di responsabilità del sistema delle Capitanerie. Investire nella formazione degli ispettori e nella cooperazione europea e IMO non rappresenta un costo, ma un investimento nel futuro del paese e nella sua reputazione internazionale.

Conclusioni

La sicurezza della navigazione è un bene pubblico globale che si costruisce ogni giorno attraverso il lavoro specialistico e spesso invisibile degli ispettori della Guardia Costiera. I dati del 2025 dimostrano che il Port State Control italiano funziona, migliora e occupa una posizione di eccellenza nel panorama europeo. Per mantenere e rafforzare questa posizione, le priorità sono chiare: aumentare il numero degli ispettori, aggiornarli sulle tecnologie emergenti — propulsione alternativa, automazione, cyber security — e contribuire attivamente alla definizione di standard internazionali sempre più avanzati in sede IMO e Paris MoU. La riforma portuale e la legislazione subacquea devono essere accompagnate da un adeguamento delle strutture di controllo. La sicurezza della navigazione non è un costo per il sistema: è un investimento nel futuro, nella competitività e nella reputazione internazionale dell'Italia come nazione del mare.

CENTRO STUDI DI GEOPOLITICA E STRATEGIA MARITTIMA «La Bussola»

I contributi sono diretta responsabilità degli autori e ne rispecchiano le idee personali. Le foto presenti in questa CPM sono state di massima prese dal web, citandone sempre la fonte. Se qualcuno dovesse ritenere necessario rimuoverle o modificarne gli autori, può contattarci sul sito cesmar.it e sarà prontamente accontentato. La riproduzione, totale o parziale, è autorizzata a condizione di citare la fonte.