

Elettrosea.it

la rivista dell'Elettro Novake e H2: Supplemento a ECO DESIGN Magazine

TECNO - SERVIZI
LUGLIO
2026

Tecnoservizi SRL MEDIA Partner Ufficiale Hamburg Messe & Congress GmbH



Tecnoservizi SRL - Via Plana 46 - 27058 Voghera (PV)
www.electrosea.it - tel. +39 375 6655541 - segreteria.convegni@electrosea.it



Numero chiuso in redazione il 19.02.2026
Casa Editrice Tecnoservizi SRL
Sede Legale: Via Perosi, 35 - Tortona (AL)
Direzione, Redazione, Grafica:
Via Gobetti 4 - 27058 Voghera (PV) - Tel 0383 1930114
www.tecnoservizi.es - www.electrosea.it
Direttore Responsabile: Armando Zecchi
direttoregenerale@tecnoservizi.es
Grafica e Impaginazione elettronica: Tecnoservizi SRL
Direttore Tecnico: ing. Francesco Frabasis
Redazione: Marco Frizzo, Valentina Parisi, Tullio Fracca
Maria Gerke, Monika Predictie, Andrea Fenzl, Olga Gerl
Martina Zecchi, Stagnaro Sergio, Mauro Fraccaroli

Segreteria di Redazione: Maria Gerke
segreteria@direttoregenerale@tecnoservizi.es
Segreteria Convegni: Monika Predcite
segreteria.convegni@electrosea.it
Pubblicità: segreteria.expo@electrosea.it
Marketing: Olga Gerke
Marketingcommunications@tecnoservizi.es

La Redazione si riserva il diritto di modificare
 re un articolo a proprio insindacabile giudizio
 vizi SRL non assume alcuna responsabilità per
 stampa. Gli articoli firmati impegnano solo
 riproduzione totale o parziale di testi, diseg
 disegni e foto, anche se non pubblicati, non v
 Tutti i diritti sono riservati. **St**



Quando in quel meraviglioso angolo di paradiso terrestre che sta tra il Faro di Portofino la piazzetta del sole di Santa Margherita Ligure e l'ingresso dello Hotel Excelsior di Rapallo, passeggiando e parlando con l'architetto navale Maria Grazia Lombardi, pensavo di poter realizzare con Lei, un evento dedicato al design alla economia del mare e alla nautica, e non solo una famiglia, non avrei mai considerato di avere l'opportunità di realizzare 30 anni dopo un Convegno di presentazione della 12esima edizione di quell'evento e della prima edizione del Blu Economy Alpe Adria Event, a Venezia, nella meravigliosa Sala Modelli del palazzo Thiers all'Arsenale di Venezia.

Oltre 20 relatori, diversi internazionali, quasi 4 ore di Conferenza, sabato 30 maggio la sala gremita, i complimenti, le richieste di avere la registrazione e gli atti, sono solo alcuni dei dati oggettivi di un successo che dobbiamo indubbiamente condividere con la direzione e lo staff del 7th Salone Nautico di Venezia.

In realtà la conferenza era, ed è stata, la presentazione dell'evento che abbiamo organizzato a Fiume e Draga di Moschiena dal 19 al 23 Ottobre 2026.

Nel numero di giugno ne abbiamo parlato con molti articoli. Indubbiamente il Patrocinio e la collaborazione ormai pluriennale con Assomarinas sono un altro elemento importante della riuscita di questa conferenza e preannunciano una buona riuscita dell'evento in Croazia, in quella zona che possiamo definire come area Marittima della Alpe Adria.

Nella rivista di luglio trovate varie indicazioni di questo evento cui stiamo lavorando intensamente. La bella regata del giorno 12 luglio a Draga di Moschiena, la cosiddetta Mala Barca numero 18, fortemente voluta dal sindaco della città Ricardo Staraj, rappresenta lo spirito che ci muove, così come la presentazione del progetto della nuova Marina di Moschiena svolta dall'architetto Staraj a Venezia.

A ottobre grazie alla collaborazione con ben 5 Università avremo modo di fornire durante i 5 giorni conferenze, workshop, tavole rotonde, momenti B to B con le varie aziende e i profes-

sionisti che parteciperanno.

Debbo onestamente dire che mi sono commosso, quando la presidente della giuria del premio Maria Grazia Lombardi, Eco Design per nautica da diporto, giunto alla sua sesta edizione, si è presentata a Venezia, ospite gradita ma inaspettata e ha preso la parola per commentare in diretta il suo articolo sulla nuova concezione del design.

Ogni volta che ci ripenso, spero che l'anima di Mariagrazia, (Lei e è venuta a mancare ormai diciannove anni fa), lassù in Paradiso sia felice di venire ricordata anche così da una celebre architetto e designer che ha studio a Londra e opera anche a Berlino. Per completezza di informazione sono diverse le aziende che hanno richiesto di partecipare. A tutti ricordo che la agenda dei 5 giorni di evento si sta arricchendo sempre di più. A settembre pubblicheremo sul sito www.electrosea.it la versione 5.0 con un notevole incremento di conferenze e relatori internazionali.

Buone vacanze a tutti.





ALL ABOUT PORTS

02+03 Sept 2026

CCH – Congress Center Hamburg



Introducing the platform for holistic port solutions

ALL ABOUT PORTS is the first event to take a holistic view of the transition of port infrastructure and operations – and to provide solutions designed to support cutting-edge multidisciplinary approaches.

Connect with industry leaders and innovators at the two-day conference and accompanying exhibition covering all aspects of port security, sustainability, logistics, autonomous port terminals, digitalisation, and smart bunkering.

Join us in Hamburg, the place where tomorrow's port technology is tested today, alongside SMM, the world's leading maritime industry event.

Register here



Hamburg
Messe + Congress





Geopolitical uncertainty, decarbonisation, digitalisation and new energy efficiency requirements are fundamentally reshaping the maritime industry.

At joint press conference for SMM 2026, MS&D Conference & Expo and ALL ABOUT PORTS, leading representatives from industry, shipping the port sector and maritime organisations discussed the key challenges and opportunities facing the future of the industry. Participants agreed that the maritime transition can only succeed through closer collaboration across the sector.

Claus Ulrich Selbach Statement

"The most exciting developments are currently emerging not within individual sectors, but at the intersections between them. It is there that we can see how the maritime industry is changing – and where it is heading.

With SMM, MS&D Conference & Expo and ALL ABOUT PORTS, we are creating the framework in Hamburg to discuss these developments from different perspectives," said Claus Ulrich Selbach, Vice President Exhibitions Maritime & Energy at Hamburg Messe und Congress.



Some events in September

While SMM puts the key future challenges facing the maritime industry centre stage, the MS&D Conference & Expo focuses on current issues in maritime security and defence. ALL ABOUT PORTS complements this portfolio by highlighting the role of ports as future hubs for energy, infrastructure and logistics. Ports are also increasingly at the centre of discussions about resilience, energy supply, data infrastructure and security.

Jens Meier Statement

"Ports are no longer just places where ships load and unload cargo. They are becoming central hubs for energy, infrastructure, logistics and increasingly also for data and security.

As strategic nodes where economic competitiveness, energy security, digital infrastructure and defence readiness intersect, ports must become more resilient, more connected and more innovative than ever before," said Jens Meier, CEO of Hamburg Port Authority (HPA) and patron of ALL ABOUT PORTS. Topics on the ALL ABOUT PORTS agenda include the role of ports in the energy transition, the protection of critical infrastructure, the digitalisation and automation of port operations, as well as strategies for resilient supply chains and sustainable port development.

Maritime transformation becomes an industrial challenge

The demands on shipping continue to grow. Emissions must be reduced, processes digitalised and vessels operated more efficiently. The technologies required to achieve this are being developed by shipyards and maritime suppliers.





Reinhard Lükén Statement

"Geopolitics are reshaping the maritime industry. New markets, new technologies - for the industry these are exciting times! Our technological edge here in Germany and Europe gives us huge opportunities for strong growth here and elsewhere.

SMM is the place to watch it happen and be part of it," said Dr Reinhard Lükén, Chief Executive Officer of the German Shipbuilding and Ocean Industries Association (VSM). According to Lükén, shipbuilding is now one of the most technology-intensive industries worldwide. Alternative propulsion systems, digital ship operations, automation, artificial intelligence and cyber resilience are becoming essential requirements for modern vessels.

At the same time, competitiveness, technological sovereignty and innovation capacity are becoming increasingly important for Europe.

Energy efficiency and digitalisation shape the future

Energy efficiency is no longer merely a sustainability issue; it has become a key competitive factor. Digital applications, automation and data-driven processes help operators run vessels and fleets more efficiently while reducing operating costs.

At the same time, the technologies required for maritime transformation are becoming increasingly complex and interconnected. To accelerate the development of new solutions and bring them into practical application more quickly, international collaboration across the entire maritime value chain is becoming increasingly important.

Hauke Schlegel Statement

"The maritime industry is entering a period of profound technological change. Energy efficiency, digitalisation and automation are fundamentally transforming shipping and shipbuilding.

At the same time, pressure is mounting to bring sustainable and high-performance solutions to market more quickly. The technologies required are too complex and the challenges too great for individual companies or regions to tackle alone. Progress depends on international collaboration, the exchange of expertise and the joint development of new solutions," said Hauke Schlegel, Managing Director of VDMA Marine Equipment and Systems.

Maritime supply industries

According to Schlegel, the maritime supply industry plays a key role in this transformation. As the link between technology development, system integration and industrial implementation, it helps bring innovation into practical application. Platforms such as SMM foster international exchange and create the conditions needed to accelerate the transition from technological development to market-ready solutions. From the perspective of international classification societies, geopolitical developments, regulation and technological innovation are also reshaping the framework for investment and fleet strategies.

Rasmus Stute Statement

"SMM comes at a very interesting time for the industry. We have seen first-hand the huge impact geopolitics can have on shipping - both on the commercial side and on the global regulatory order.





On the regulatory front, this looks more like a speed bump than a brick wall, but it emphasises the importance of building flexibility into the decisions being made today. SMM is where the industry comes together to work through exactly these questions - and that makes Hamburg in September more important than ever,” said Rasmus Stute, Vice President and Area Manager Germany at DNV Maritime.

Classification Societies

According to Stute, shipowners today must navigate more regulatory requirements than ever before. At the same time, energy efficiency, digitalisation, artificial intelligence and new technologies are becoming increasingly important. Classification societies play a vital role in ensuring that innovation can be implemented safely while helping companies navigate an increasingly complex environment.

Resilience

Resilience becomes a competitive factor for global supply chains. For shipowners, a key question is how to ensure reliable supply chains under increasingly challenging geopolitical conditions. Recent geopolitical crises and disruptions to major trade routes have demonstrated how closely security, economic performance and supply chain reliability are interconnected.

Silke Lehmköster Statement

“From a shipowner’s perspective, innovation only creates value when it works in everyday operations. The technologies we need must improve efficiency, strengthen safety and support commercially sustainable decarbonisa-

tion. They should also make life and work on board easier for seafarers, who ultimately operate these systems every day. At the same time, recent geopolitical developments have shown that resilience has become a key competitive factor for global supply chains. This makes collaboration across the maritime industry more important than ever,” said Silke Lehmköster, Managing Director Fleet at Hapag-Lloyd AG.

All about ports

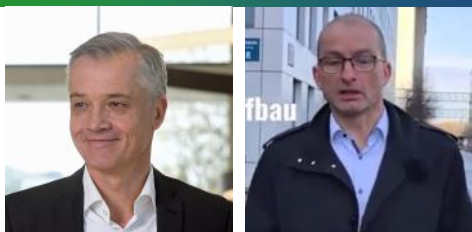
With the all about ports, Hamburg Messe und Congress (HMC) is launching a new international conference dedicated to the future of the port industry. The premiere, “the new platform for holistic port solutions”, will take place on 2 and 3 September 2026 at the CCH – Congress Center Hamburg. The event will focus on the challenges facing global port locations and present solutions relating to digitalisation, automation, sustainability, security, and logistics in the port environment.

The aim of the all about ports is to provide impetus for sustainable and resilient port structures, promote networking and the exchange of knowledge between national and international stakeholders, and facilitate technology transfer. At the core is the question of how ports can be made resilient, efficient, and future-proof in the digital age.

A model region for the future of the port industry

“Hamburg is the ideal location for the all about ports,” says Heiko M. Stutzinger, CEO of Hamburg Messe und Congress.





"We have one of Europe's largest and most diverse ports in a city that exemplifies the connection between tradition and the future of the maritime and port industries. With its innovative strength, a strong network of research, business and policy players, and its leadership in smart port and digitalisation initiatives, Hamburg is predestined to host an event that helps shape the transformation of international port locations."

Addition

The all about ports is an addition to HMC's international flagship maritime trade fairs, such as SMM, which will take place in Hamburg from 1 to 4 September 2026.

The event targets port operators, terminal companies, shipping lines, logistics service providers, security authorities, and maritime start-ups as well as experts from politics and academia. "We are once again expanding our platform for these target groups by bringing together technological innovation, sustainable transformation, and social responsibility," adds Claus Ulrich Selbach, Vice President Exhibitions Maritime and Energy at Hamburg Messe und Congress. "Ports are key nodes in global value creation – and therefore essential for economic resilience and sustainable action worldwide."

Strong partners and an extensive programme

Participants at the conference and accompanying exhibition can expect keynotes, panels, and workshops covering topics such as port security and the protection of critical infrastructure, sustainability and green energy in port operations, digital transformation and artificial intelligence, infrastructure development and Logistics 4.0, as well as smart bunkering and alternative fuels.

The all about ports is supported by leading players in the maritime industry, including Hamburg Port Authority (HPA), the Maritime Cluster Northern Germany (MCN), the Central Association of German Seaport Operators (ZDS), and the International Association of Ports and Harbors Hamburg Messe und Congress GmbH

Jehs Meier second Statement

"I am delighted to be the patron of all about ports. The event addresses precisely those issues that will determine the future of the global port industry: How to make ports more resilient, sustainable, and technologically advanced?" says Jens Meier, President of the International Association of Ports and Harbors (IAPH) and CEO of the Hamburg Port Authority. "As international hubs, modern ports have long been more than just transshipment points—they are engines of innovation, energy centers, and indispensable infrastructure. all about ports offers the ideal platform to drive this transformation forward: it brings together bright minds from business, science, politics, and technology to exchange ideas about groundbreaking solutions and sharpen the focus on ports as strategic hubs of global value creation. And where better to do this than in Hamburg – with its strong port and innovation landscape."

Jessica Wegener Statement

"Ports are the backbone of the maritime economy – all about ports creates a platform for jointly developing this central interface in an innovative way," says Jessica Wegener, Managing Director of Maritimes Cluster Norddeutschland e.V.

The topics are converging

The discussions at the press conference showed how closely the key challenges facing the maritime industry are now interconnected – from energy efficiency and digitalisation to maritime security and the role of ports as hubs for energy, infrastructure and logistics. Elettrosea.it and Automation Design Magazine are official media partner of SMM 2026 and All ports 2026. We support these important Event

TYKUN continues its growth path with MED Group's new shipyard now fully operational, a strategic industrial asset designed to support the brand's evolution and accelerate its development within the high-performance chase boat sector. The expansion of the production facility is closely linked to the evolution of the brand range.

Originally focused on the rib market, the brand has progressively moved towards increasingly sophisticated and high-performance platforms, including professional and operational applications. This evolution has led to the development of larger and more technically complex vessels, requiring a significant increase in MED Group's production capacity to support larger builds, enhance operational safety, and improve overall manufacturing efficiency.

New shipyard

The new shipyard is the result of MED Group's long-term industrial strategy aimed at creating a facility capable of meeting the highest standards in technological innovation, energy efficiency, and production optimization. The new setup enables TYKUN to manage the entire

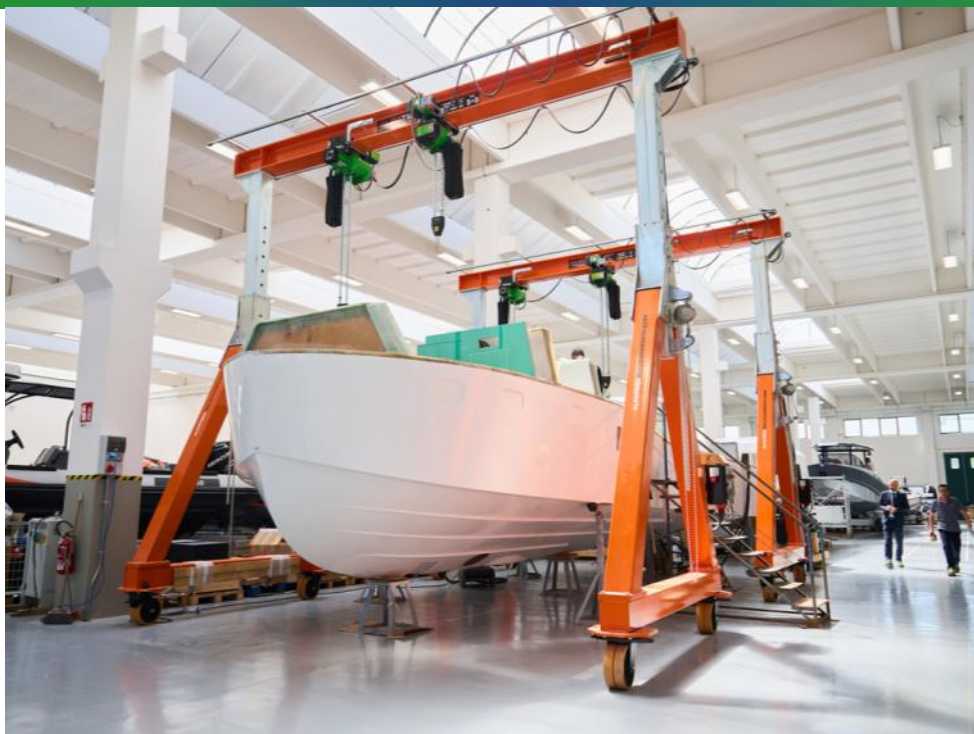
production process in-house, reducing reliance on external suppliers while strengthening quality control and oversight across all stages of construction. The decision to maintain operations in Italy's upper Adriatic region reflects MED Group's commitment to preserving its long-standing connection with the local territory and its highly specialized workforce, an essential component of the technical expertise behind company industrial and product development.

Evolution

Within this framework, the brand represents the direct evolution of a technical platform originally developed by MED Group for professional, governmental and defence applications, now successfully transferred also to the leisure boating segment.

The brand develops a range of high-performance aluminium chase boats and tenders, combining advanced engineering with a strong focus on performance, safety and configuration flexibility. TYKUN's philosophy is built on a balance of performance, reliability, and onboard comfort.





and onboard comfort.

Its platforms draw on MED Group's extensive experience in demanding operational environments and are adapted to meet the expectations of the leisure and superyacht markets, while maintaining strong technical continuity with their professional counterparts.

The availability of new shipyard provides the industrial foundation required to support the continued expansion of the brand range, ensuring seamless integration between design, engineering, and production, and enabling more efficient management of projects with varying levels of complexity.

This industrial milestone further strengthens ability to serve the superyacht sector with production and engineering standards aligned with international market expectations.

Superyacht

The new flagship model, TYKUN XII, the latest evolution of the range, will make its world debut at the Monaco Yacht Show 2026.

Statement

"We believed in this company from the moment we acquired it four years ago. We started with a business focused on the RIB segment up to 12 metres, but as the market evolved and new technological demands emerged, we recognised the need to broaden both our vision and our production capabilities.

MED Group's new shipyard was created precisely to meet this need: providing the space and infrastructure required to build larger vessels with greater safety and efficiency, enhanced process control, and reduced reliance on subcontracted operations," said Marco Galimberti, CEO of MED Group.

The new industrial setup reinforces TYKUN's growth strategy while consolidating MED Group's position in the high-performance vessel sector. At the same time, it strengthens company role in the international market for next-generation chase boats, supporting the brand's continued global expansion.

Firma dell'Accordo di Collaborazione

Il Presidente del Comitato di Direzione
Strategica del Polo Nazionale della
Dimensione Subacquea

Amm. Sq. Fabio GREGORI

Il Presidente della Fondazione del Polo
Nazionale della Dimensione
Subacquea

Dott.ssa Roberta PINOTTI

Il Presidente della Confederazione
Nazionale dell'Artigianato e della
Piccola Media Impresa

Dario Costantini



9 LUGLIO 2026



CIRCOLO UFFICIALE MM - LA SPEZIA



I dati, secondo l'Istituto Malacarne, riferiti al settore della dimensione dell'industria subacquea in Italia sono stati forniti il 16 luglio 2026 al Senato, in una riunione specifica. Si tratta, secondo la fonte citata di un fatturato di 3,482 miliardi di euro, cui fanno riferimento oltre 190 imprese per 63 mila addetti. Si tratta del primo rapporto nazionale dedicato al settore presentato al Senato, in una riunione organizzata dalla senatrice Simona Petrucci, dall'Osservatorio Underwater composto da Pbs, Unioncamere e Assonautica Italiana.

Importanza del settore

Il comparto ha una importanza che va oltre il dato economico e probabilmente nelle prossime edizioni avremo un quadro di dimensioni più ampie, in quanto i dati indicati nel rapporto si riferiscono al dicembre 2023, in un settore di grande espansione grazie alla nascita del Polo Nazionale della Dimensione Subacquea a La Spezia, di cui abbiamo descritto, in vari numeri

della rivista e di AeroSpace & Engineering Magazine, lo sviluppo con una interessante intervista all'Ammiraglio Ispettore della Marina Militare Cristiano Nervi.

Le imprese

Sono 1.700 le imprese riconducibili al settore, con un totale di brevetti che supera i 12 mila. Dal punto di vista tecnologico stiamo parlando di una filiera che comprende microrobotica, droni sottomarini, telecomunicazioni, e in generale queste tecnologie sono definibili dual use.

Dichiarazioni

«L'underwater economy è già una realtà industriale concreta» ha dichiarato il presidente di Assonautica Italiana, Giovanni Acampora. Gaetano Fausto Esposito presentando i dati del Centro Studi Tagliacarne ha, tra l'altro, dichiarato che «per passare dall'economia del mare alla dimensione underwater bisogna cambiare mentalità».



Va osservato che la filiera va definita, ad oggi attraverso prodotti, imprese e tecnologie innovative. I brevetti in termini di dimensione subacquea sono più di 2.000 riconducibili al settore. L'underwater è anche un settore militare e scientifico, ma secondo il ministro del Mare, Nello Musumeci, sarà destinato a suscitare sempre più interesse anche nel comparto civile. Il Ministro ha poi dichiarato che "Ora serve sostegno alla ricerca e alle imprese. L'Italia è stata tra i primi Paesi a dotarsi di un quadro normativo specifico sulla dimensione subacquea: ora dobbiamo sostenerne la crescita".

Accordo

Nei giorni precedenti al convegno di Roma, a La Spezia, il 9 luglio 2026 è stato firmato un'importante accordo relativo proprio al Polo della dimensione Subacquea e al settore dell'economia di riferimento.

Sviluppare percorsi specifici di formazione per figure professionali qualificate da impiegare nel settore dell'underwater e, in particolare, nelle attività del PNS, promuovere i bandi promossi dal Polo e dalla Fondazione presso le imprese artigiane e le PMI associate a CNA, nonché supportare i percorsi delle start-up e condividere i dati, i risultati delle attività di ricerca e sviluppo e dei progetti, per valorizzare il tessuto produttivo e le iniziative comuni nell'ambito dell'economia del mare, anche attraverso attività di networking.

Sono questi gli obiettivi e i punti principali dell'accordo di collaborazione siglato dal Polo Nazionale della dimensione Subacquea, dalla

Fondazione omonima e dal CNA nazionale presso il Circolo Ufficiali della Marina Militare della Spezia.

L'accordo è stato siglato dal Presidente del Comitato di Direzione strategica, l'Ammiraglio di Squadra Fabio Gregori, dal Presidente della Fondazione PNS Roberta Pinotti, e dal Presidente della CNA Dario Costantini.

Dichiarazione

"Sono molto contento di questo accordo – ha detto l'Ammiraglio di Squadra Fabio Gregori – è un mattone in più che abbiamo aggiunto al completamento dell'ecosistema del Polo Nazionale della dimensione Subacquea.

La collaborazione con il CNA è particolarmente importante perché in questo modo si riesce a sviluppare il lavoro di tutti i soggetti coinvolti nelle attività di sperimentazione del PNS.

È importante ricordare che tutte le tecnologie utilizzate sono dual use e quindi ancora più importanti per la crescita del Sistema Paese. Prossimamente alla Spezia, al PNS, si vedranno più test operativi e più mezzi in mare".

Conclusioni

Osservatorio, convegni, accordi, dichiarazioni, sono solo un aspetto di questo settore che sta oggettivamente crescendo, forse oltre i dati riferiti al 2023 presentati nel rapporto.

A mio modesto parere lo overlapping recente di altri settori quali la mecatronica, i sistemi laser, la sensoristica avanzata, la nanoelettronica, la microfluidica, la acustica in ambito subacqueo, le stazioni di energia subacquee e molto altro ancora di fatto rendono difficile confinare i settori cui si rivolge il mondo subsea. Come si dice in marina Buon Vento a tutti allora.



This article is a simply description, without comment of the information about ETS review as EU commission informations (on site). Since the EU ETS was introduced in 2005, Europe's economy and global challenges have evolved. The EU ETS also needs to evolve, therefore the EU is now reviewing the emissions trading system. On Friday 17 July 2026 in Brussels the EU Commission explain the revision of EU ETS.

Change in the EU ETS

The review will make the EU ETS more supportive for European industry while keeping it a key tool to achieve Europe's climate goals.

More gradual reduction of emissions

The annual reduction of the EU ETS emissions cap will be adjusted to make the transition more gradual, as 3.7% per year between 2031 and 2035 and 1.7% per year between 2036 and 2040. This will provide more predictability for businesses while maintaining progress towards climate neutrality.

Investment in clean industry

The EU will mobilise €100 billion through the new Industrial Decarbonisation Bank to help industry invest in cleaner technologies. An ETS investment booster will also support additional investments before 2030. The EU ETS Innovation Fund will continue supporting the development and use of innovative clean technologies.

ETS revenues invested in climate action

EU countries will be required to use 50% of their national ETS revenues to support the decarbonisation of ETS sectors. This could generate more than €100 billion in additional investments before 2030.

Support for a fair transition across Europe

The Modernisation Fund will continue supporting lower-income EU countries in upgrading their energy systems and transforming their industries.

Support for companies investing in the clean transition

Free allowances for companies will continue beyond 2030, with stronger links to investments in decarbonisation. This will reward companies that invest in clean technologies and encourage others to accelerate their tran-

sition. Industry will receive an additional €6 billion in free allowances between 2026 and 2030. For sectors covered by the Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM), the reduction of free allowances will be slowed down, with the phase-out extended until 2038.

Supporting carbon removal technologies

Permanent carbon removals will be integrated into the EU ETS. This will provide more flexibility for sectors where reducing emissions is particularly difficult, while supporting the growth of carbon removal technologies.

Stable carbon market

The Market Stability Reserve will be strengthened to improve predictability for investors, maintain market stability and reduce excessive price fluctuations.

A stronger EU ETS across sectors

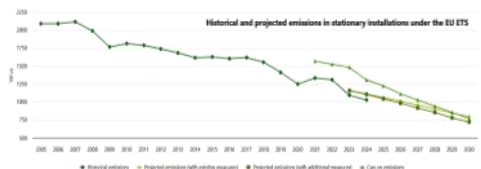
The EU ETS will be strengthened for aviation and maritime transport and extended to waste incineration. These changes will create new business opportunities, reduce the risk of unfair competition and ensure a level playing field across Europe.

ETS2 the new EU carbon market

ETS2 is the new EU carbon market designed to help reduce emissions from sectors that were not covered by the existing EU ETS, mainly road transport, buildings and some additional small industries. It will become fully operational in 2028 and is not impacted by the reform proposals.

Social Climate Fund

This fund helping renovate buildings to improve insulation and energy-efficiency replacing outdated heating, cooling and cooking systems with cleaner options installing renewable energy sources, like solar panels improving access to zero-emission transport, like electric public transport and shared mobility providing temporary direct financial help for those who need it most



Nello scrivere questo articolo, che si raccorda con l'articolo specifico basato sulle indicazioni provenienti dal Politecnico di Milano, ho dato conto delle indicazioni provenienti da Assoarmatori e Confindustria, giunte nell'immediata pubblicazione dei documenti della revisione EU ETS. E' evidente che al di là delle analisi politiche lato giornalistico che lascio a colleghi e redazioni molto più strutturate ed adatti a ciò, un tema appare chiaro.

Il paese Italia, dovrà necessariamente prendere atto di questa situazione che abbiamo descritto, in questo e in numeri precedenti di Elettrosea.it, nei vari articoli che abbiamo dedicato a questo tema. Bisognerà capire a fondo il "grido di dolore" che giunge da Confindustria, perché, pur condividendo lato Assoarmatori un minimo di speranza nella ulteriore modifica (e/o abolizione) di EU ETS, il prezzo che l'industria italiana, già pesantemente colpita nel settore auto (cito un dato tra i tanti : secondo il parere espresso dai sindacati, durante una recente riunione Mimt, la capacità produttiva di auto in Italia sarebbe superiore ai 2 milioni di auto annue, mentre nel 2026 se ne produrranno 500.000) rischia di dover pagare un prezzo che mi sembra enorme.

Forse sarà necessario iniziare a rivalutare quella famosa frase dell'allora Presidente del Consiglio Draghi, che avvisava di rischiare di dover scegliere tra lo utilizzo del condizionatore in casa e il lavoro.

Allora fu presa come un paradosso, ma alla luce di quel che abbiamo documentato nei vari articoli, non lo era, anzi. Oggi direi (ma spero sinceramente di essere smentito dai fatti) che dovremo scegliere se il paese voglia avere ancora una politica industriale degna di questo nome, o andare verso la distruzione del sistema produttivo manifatturiero di molti settori

economici, in Italia.

Il commento di AssoArmatori

"La proposta di revisione della Direttiva ETS presentata dalla Commissione europea è troppo timida, pur contenendo importanti riconoscimenti delle istanze che abbiamo avuto modo di evidenziare più volte a Bruxelles, ad ogni livello. Ma nei prossimi passaggi in Consiglio e Parlamento ci aspettiamo un consolidamento degli aspetti positivi e interventi più coraggiosi".

Questo è il commento sulla proposta di revisione dell'ETS che arriva dal Presidente di Assoarmatori Stefano Messina. "I grandi assenti dal testo della Commissione sono gli strumenti necessari per tutelare i collegamenti con le isole maggiori e le Autostrade del Mare – prosegue Messina – Su questo, la parte più intransigente e miope della Commissione europea non ha voluto fare aperture.

È un fatto grave: si mette così a rischio il principio della continuità territoriale e l'esistenza di servizi di trasporto merci che realizzano una vera sostenibilità ambientale. I prossimi mesi saranno dunque dirimenti: il Parlamento europeo e il Consiglio avranno l'opportunità di trasformare una revisione ancora incompleta in uno strumento capace di proteggere competitività del trasporto marittimo e ruolo strategico dei porti europei". Non mancano, secondo la Associazione tuttavia aspetti incoraggianti. "... la proroga al 2035 dell'esenzione in vigore per i collegamenti con le isole minori. In questo modo si tutela la coesione socioeconomica di territori fragili che non possono subire gli extra-costi ETS. Questi risultati sono frutto dell'impegno sia delle componenti della Commissione europea più vicine alle ragioni dell'industria, come il Vicepresidente Esecutivo Raffaele Fitto, sia del Governo italiano".



Il testo contiene inoltre un regime speciale, per quanto limitato alle tratte in ingresso nell'Unione, sotto forma di scontistica dall'extra-costi ETS per le attività intercontinentali di trasbordo contenitori, con l'obiettivo di supportare le compagnie di navigazione a mantenere traffici e investimenti nei terminal europei messi in crisi dalla tassazione ambientale. "L'ambito di applicazione dello strumento proposto è ancora insufficiente, ma apre la strada ad una soluzione concreta del problema del trasbordo contenitori nelle successive fasi del processo legislativo – afferma Messina. Infine, la proposta accoglie la richiesta di Assoarmatori e dell'industria di istituire un meccanismo economico di supporto per l'acquisto dei carburanti alternativi, attraverso la compensazione del differenziale di prezzo con i carburanti tradizionali, finanziato con quote d'emissione gratuite come già avviene per il settore dell'aviazione. A questo riguardo, il testo della Commissione include tra le voci finanziabili anche le tecnologie di propulsione, creando una complessità potenzialmente problematica in quanto si può tradurre in un incentivo di mercato poco chiaro. "

La posizione di Confindustria

Nel merito della vicenda EU ETS il Presidente Orsini ha rilasciato alla stampa la seguente

dichiarazione: "La proposta europea di revisione dell'ETS è, per l'industria italiana, insoddisfacente, come dimostra l'andamento odierno (17.7.2026) del prezzo delle quote sul mercato, che sono in aumento. Segno che ci si attendeva una revisione profonda che invece non c'è stata. La proposta della Commissione si limita a interventi con effetti solo marginali nel breve termine e non affronta le criticità strutturali del sistema nel contesto globale. Il rilascio di una parte molto esigua di quote gratuite condizionate peraltro a investimenti in decarbonizzazione e l'assenza di qualsiasi misura che riduca la volatilità dei prezzi della CO2 e della speculazione finanziaria ci allarma, ma non ci ferma. Proseguiremo questa battaglia con spirito costruttivo e ancora maggiore determinazione, insieme ai nostri partner europei, per un sistema ETS che tuteli il clima senza sacrificare industria, occupazione, investimenti e sovranità produttiva europea. Per questo, desidero ringraziare tutta la squadra di Presidenza di Confindustria, a cominciare dal Vicepresidente con delega all'Energia, Aurelio Regina, che con grande dedizione, competenza e senso di responsabilità sta portando avanti questa campagna per la difesa dell'industria e quindi della crescita, del lavoro, dell'innovazione e del futuro dell'Italia e dell'Europa.

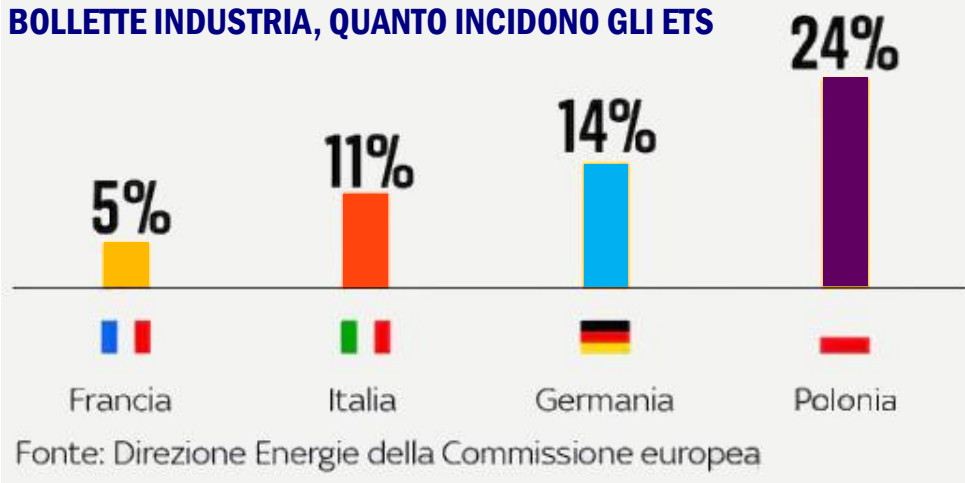
ETS, USO ENTRATE 2024 PER SCOPI AMBIENTALI



Fonte: Commissione Europea



BOLLETTE INDUSTRIA, QUANTO INCIDONO GLI ETS



Confindustria sostiene con convinzione gli obiettivi di decarbonizzazione e la transizione climatica europea. Tuttavia, il meccanismo dell'ETS necessita di una profonda revisione se vuole essere coerente con l'obiettivo di riportare il peso dell'industria europea al 20% del PIL. Senza una riforma sostanziale del sistema, quell'obiettivo rischia di rimanere uno slogan e si continuerà ad alimentare la deindustrializzazione del continente. Le emissioni europee rappresentano circa il 6% di quelle mondiali e sono le sole in contrazione con sforzi immensi da parte delle imprese senza un reale beneficio ambientale: le emissioni mondiali sono in crescita del 70% dal 1990, e le emissioni cumulate storiche cinesi hanno superato quelle dell'intera Unione Europea. Anche dopo questa revisione i settori industriali continueranno a essere i più colpiti: vetro, ceramica, acciaio, chimica, cemento, metalli, carta, alimentare, ecc. rischiano di scomparire con prezzi del carbonio di 3-4 volte più alti dei concorrenti americani e asiatici. La desertificazione industriale è già una realtà che l'Europa si porta dietro fin dalla crisi economica del 2008: oltre un milione di posti di lavoro sono stati persi a causa della perdita di capacità produttiva e di politiche climatiche che non tengono conto della realtà geopolitica e della competizione internaziona-

le. Questo non è il modello di transizione che l'Europa dovrebbe perseguire. Per questo Confindustria, insieme a BDI e MEDEF, ha presentato alla Presidente della Commissione europea una proposta di revisione profonda dell'ETS per ridurre i prezzi della CO₂ che gravano sia il costo dell'energia, sia i processi produttivi, intervenendo sui benchmark, sulla market stability reserve e sulla traiettoria di riduzione delle emissioni. La risposta della Commissione su questi aspetti è debole e non immediata, perché la maggioranza delle misure avrà effetto solo dopo il 2030.

È difficile spiegare alle imprese europee come sia possibile che il prezzo della CO₂ nei sistemi statunitensi sia rimasto intorno ai 25 dollari a tonnellata, mentre in Europa sia passato da circa 6 euro nel 2019 a oltre 80 euro a tonnellata. Allo stesso modo, è incomprensibile che gli ingenti proventi generati dall'ETS non vengano interamente destinati a sostenere gli investimenti delle imprese europee nella transizione ecologica. Inoltre, non è accettabile che i costi sostenuti dalle imprese europee attraverso l'acquisto di crediti possano tradursi in un vantaggio competitivo per operatori extraeuropei che non sono soggetti alle stesse regole: il 75% della CO₂ globale viene emessa gratuitamente.

Si devono rafforzare e non depotenziare le misure di contrasto alla delocalizzazione mentre le nostre aziende affrontano regole e costi crescenti che riducono investimenti, produzione e occupazione.

La Commissione sembra dimenticare che il meccanismo delle quote gratuite è un fondamentale strumento di contrasto alla deindustrializzazione a favore di aree geografiche meno attente ai profili ambientali.

Le tre associazioni, che rappresentano quasi 500.000 imprese nelle tre principali economie dell'Unione europea – italiana, tedesca e francese – hanno chiesto insieme che le regole siano adattate alle diverse specificità industriali e che cessino di accentuare le disparità competitive tra gli Stati membri.

La nostra proposta prevede, inoltre, l'esplicita sospensione dell'applicazione dell'ETS ai settori del trasporto marittimo e dell'aviazione. Nella proposta europea vediamo solo un parziale aggiustamento a fronte però di un ulteriore allargamento alla termovalorizzazione, che è un paradosso perché favorisce le discariche a scapito delle politiche di promozione dell'eco-

nomia circolare. La richiesta di una revisione profonda dell'ETS non è più soltanto quella delle imprese.

Dieci governi europei, guidati dall'Italia, hanno già espresso la necessità di superare una revisione di facciata e di intervenire sulle regole strutturali del sistema. Siamo per la piena neutralità tecnologica e libertà di mercato per questo, quando le regole sono slegate dalla realtà industriali – come quelle presentate oggi su ETS e sull'elettrificazione dei consumi – lo consideriamo insensato. Ringraziamo il Governo italiano per il sostegno e per la posizione assunta al nostro fianco, auspicando una piena convergenza di tutte le forze politiche, maggioranza e opposizione, su una sfida che riguarda il futuro economico, produttivo e occupazionale del Paese.

Ora chiediamo al Parlamento europeo e al Consiglio dell'Unione europea di intervenire con decisione per coniugare ambizione climatica e competitività industriale, sovranità tecnologica e investimenti, adattando il sistema ETS affinché non comprometta la base industriale europea”.





Zeelander Yachts has delivered the latest Zeelander 8 to leave the family-owned shipyard in Groot-Amers. Its world premiere is scheduled for the Monaco Yacht Show, 23-26 September 2026. This is the most powerful Zeelander 8 built to date. Fitted with 4,000hp quad Volvo Penta IPS-1350 engines, she reached 40 knots during sea trials, a first for the model. Yet speed is only part of the story. At full throttle, interior sound levels hold at just 65dBA, quieter than a normal conversation, making the Zeelander 8 the quietest vessel in its class. At 7 knots, the range stretches to 2,700 nautical miles.

Statement

"Built entirely bespoke in the Netherlands, the new yacht is what happens when an owner truly understands what a Zeelander is," said Sietse Koopmans, Founder and Chairman of Zeelander Yachts. "He came to us having already lived weeks at a time with a Zeelander 7, working and resting aboard. He knew exactly what he wanted more of. The result is deeply personal, and in our view, one of the finest Zeelander 8s we have built. For owners who spend their working lives surrounded by people, a yacht without crew is not a compromise. That is the point. No schedules to coordinate,

no staff to manage, no professional distance to maintain. Just the water, and the freedom to be entirely off duty. The Zeelander 8 makes that possible without asking anything in return: low-maintenance materials, Volvo IPS propulsion and systems built for simplicity mean the yacht runs quietly in every sense of the word."

Upgrade for the owner

That time aboard a Zeelander 7 shaped every decision made on the new yacht. The owner operated alone, in complete privacy, without crew and found in the experience something worth scaling up.

A layout scaled from memory

Every Zeelander 8 carries a completely different main deck layout. For the latest unit, the owner's brief was clear: take what he loved about the Zeelander 7 and give it more room. The result is a salon built around a large dining table, a deliberate choice for an owner who entertains at anchor. The galley is generous, positioned to be part of the gathering rather than separate from it, with Zeelander's signature curved sliding window opening the space to the aft deck. Where a conventional bar with stools might have occupied the aft corner, the new yacht has an oversized L-shaped seat instead.

Sheltered from both weather and the wider deck, it became the owner's favourite spot on his previous yacht. Here, it anchors the entire aft arrangement.

Swamp oak and exclusive leathers

The interior introduces one of the most distinctive materials used in any Zeelander to date. Swamp oak is a timber recovered from riverbeds where it has lain submerged for decades, absorbing minerals and tannins until the wood turns nearly black through and through. It forms the primary surface throughout the yacht. It is rare, costly and impossible to replicate. Paired with exclusive leathers and finished in Porsche Agate, the interior carries a weight and character that no standard timber can match.

Built to be used

The new yacht is fitted for an active life on the water. Williams 435 jet tender sits in the side tender bay alongside seabobs and flyboards, all stowed within the hull.

Electric scooter, gyro stabilisation and joystick docking make the yacht straightforward to handle for an owner operating without a per-



manent crew, though additional berths allow crew to join when conditions or company call for it.

The Zeelander 8 has always been engineered for open water as much as sheltered anchorages. With a hull built for confidence in demanding conditions, the latest unit covers 630 nautical miles at cruise speed of 32 knots and arrives in comfort.

Built in very limited numbers at Zeelander's family-owned shipyard in the Netherlands to a level of refinement that rivals the finest Dutch megayacht builders, the Zeelander 8 reflects the yard's longstanding philosophy of creating yachts of exceptional quality, timeless beauty and deeply personal character.





Under cruising sail plan, the custom 95-footer sailed easily at 12+ knots in modest breezes, meeting expectations of project collaborators Langan Design Partners, Mark Whiteley Design, Rockport Marine, and MCM. Several days of sailing trials on Penobscot bay proved the concept of SY Ouzel, a 95-foot (29-meter) contemporary classic sailing superyacht. While Ouzel is a luxurious, comfortable, and aesthetically stunning yacht, her sail trials demonstrated that she tilts the scales toward performance as a sailing thoroughbred, ready to take her owners to higher latitudes and far-away islands at a good pace. This was achieved with a sail plan from Doyle Sails that is deliberately kept simple: a mainsail, yankee (a high-cut jib), and staysail, plus a code zero headsail for off-wind sailing.

Designer Statement

Designer Tom Degrémont of Newport, Rhode Island-based Langan design partners sailed aboard the boat and described the fourth day of trials, in a building afternoon sea breeze. "First impressions are very positive," Degrémont said. "The boat responded and behaved in the ways we expected. The impression of

power, the speeds we reached, the feeling of control at the helm, the balance of the boat - everything felt exactly like I'd hoped it would feel. I couldn't be happier. In picture-perfect conditions, we hoisted the code zero a few times and powered across Penobscot bay, surprised by how quickly we reached the other side. I'm delighted we matched all the performance goals we had."

Interior

Also aboard Ouzel was interior designer Mark Whiteley of Mark Whiteley Design in England. He described his first impression on seeing Ouzel in the water, ready to sail: "She's a big boat! Walking down the gangway to the dock, there were all these pretty, beautiful wooden concordia yawls and other boats, but Ouzel is a magnificent and towering yacht in her own right. Her freeboard is obviously quite a lot higher, so she stands out and looks stunning."



I had two spectacular days of sailing, and I was lucky enough to helm for a day. As it happened, we hit a particularly nice stretch of strong wind, and she briefly did over 13 knots. It's a lovely feel to the yacht that goes with her modern classical style."

Build process

Sam Temple, Rockport Marine president, reflected on the build process while sailing Ouzel: "Today at the helm, feeling the rig drive the hull, and later, sitting in the upper saloon with the group of partners, I thought of the early mockups we made and the conversations about sheet leads, sight lines, and systems. In Ouzel I see the product of so many well-considered choices. It's a joy to see that the best of our combined abilities has delivered a balanced yacht where each of our disciplines find full expression."

Peter Wilson of Marine Construction Management (MCM) said "After years of design debate, discussion, inspections and testing, to hoist the main and headsails and heel the yacht over for the first time was a profoundly rewarding milestone. Sam assembled a highly competent team of sailmakers, hydraulics technicians, PLC engineers, sparmakers, riggers, electrical and mechanical techs to be on board - all experts in their relative fields. It came as no surprise to me that Ouzel performed excellently. A short punchlist of items to address as usual, but a resounding success on every level. Steering the yacht was effort-



less and super responsive. Simply put - Ouzel ticks all the boxes."

Decision

Degrémont said the owners' decision to choose a deeper-draft keel (12 feet) and a powerful sail plan (more than 4,500 square feet of sail upwind) reflected their performance goals set from the beginning: "Our client decided to go with the deeper draft and favor performance because there's real pleasure in sailing a better-performing boat," Degrémont said. "Also, you can get somewhere, or get out of harm's way, fast. Today was a perfect example: going upwind at 10 knots, tacking through less than 90 degrees with a Yankee and a staysail, and doing 12 knots in 15 knots of breeze while reaching. It's a great cruising combination and a really pleasurable experience. For close-winded sailing in a race or when maneuvering frequently inshore, Ouzel also has a blade jib to replace the yankee and staysail." Built at Rockport Marine, Ouzel is a collaboration with major partners Langan Design Partners, Mark Whiteley Design, and MCM Newport.



In the heart of Provence-Alpes-Côte d'Azur, between sunny ports and the turquoise waters of the Mediterranean, two new hybrid passenger vessels are ready to enter service. Measuring 18.89 meters long, 5.80 meters wide, with a draft of 1.41 meters and a capacity of 147 passengers, these approximately 30-ton vessels represent a new generation of tourist vessels, designed to offer a silent, sustainable, and environmentally friendly navigation experience. Built by Acti and equipped with an innovative Transfluid hybrid propulsion system, the two vessels operate along the coasts of southern France, accompanying residents and visitors to discover coves, nature reserves, and historic ports. Their daily use demonstrates that hybrid technology is no longer an experiment, but a concrete and reliable solution for modern maritime tourism.

Advanced and Intelligent Hybridization

Transfluid has long been a benchmark in marine hybrid propulsion, thanks to its proven HM Hybrid Module series, used in dozens of applications worldwide. But the system installed on these patrol boats represents a further step: a newly developed parallel hybrid, where the electric motor is connected to the hydrodynamic coupling via a belt. This solution, as ingenious as it is effective, ensures

smoother and more progressive power transmission, reducing vibrations and mechanical stress and significantly improving acoustic comfort. It is an approach that combines the reliability of traditional mechanics with the refinement of electric control, offering optimal performance in all sailing conditions.

Silence and Comfort

During tourist cruises along the Provençal coast, patrol boats can operate in fully electric mode, moving without emissions and virtually silently. Passengers can thus enjoy the views of the coves and cliffs without the noise of the engine, while the crew appreciates smoother and more relaxed handling during port maneuvers and during stops. When greater range or power is needed, the system automatically switches to combustion mode, with the electric motor acting as a booster to increase torque or, alternatively, as a generator to recharge the batteries. The transition from one mode to the other is imperceptible, a sign of careful electronic integration and high-quality mechanical design. The result is a propulsion system capable of combining efficiency, comfort, and versatility, perfectly aligned with the needs of modern passenger service, attentive to the environment and the quality of the onboard experience.





An alternative to the classic HM series

This new hybrid architecture, while sharing the construction philosophy of the HM series, introduces a different mechanical principle. While “classic” HMs feature a compact module inserted between the engine and transmission, the system installed on these patrol boats uses a belt and a hydrodynamic coupling to transfer power. The result is a more flexible solution, capable of easily adapting to limited spaces and different onboard configurations. It is an approach for passenger vessels, where comfort, continuity of service, and ease of maintenance are essential. The reduction in vibration and noise, combined with the possibility of retrofitting existing hulls, makes this system a valid alternative to the traditional HM configuration, particularly suitable for tourist and coastal fleets.

Sailing into the future

The two hybrid passenger boats on the Provençal coast are a concrete example of how Trans-

fluid technology is contributing to the energy transition in the marine sector. In a context where environmental regulations are increasingly stringent and awareness of sustainability is growing, hybrid technology becomes a concrete and ready-to-use solution, capable of combining efficiency and respect for the environment. The silence during navigation, the absence of emissions in port areas, operational flexibility, and reduced fuel consumption make these vessels a benchmark for coastal passenger transport.

Transfluid

The company, thanks to its experience and ability to adapt technology to the specific needs of each application, once again demonstrates its leadership in innovation in the world of marine propulsion. These two vessels, which daily ply the clear waters of the French Riviera, are tangible evidence of how Italian engineering can silently but decisively lead the way towards a more sustainable future.

The Stralsund-based boat builder Pioneer Yachts has launched the first unit of its PY60 solar-electric catamaran, marking a significant milestone for a brand founded just two years ago. The 18-metre Pioneer One will undergo sea trials to validate the yacht under real operating conditions before heading to the Cannes Yachting Festival 2026 (September 8-13), where it will have its world premiere.

Designed around solar-electric propulsion

Engineered and built in Germany, the PY60 combines advanced technical development with a focus on reliability and real-world usability. The first unit, Pioneer One, will serve as both a flagship and an operational development platform.

The shipyard's founder, engineer and entrepreneur Mike Frank, plans to operate the yacht personally, using real-world cruising data to refine future production models.

Statement

Mike Frank, commenting on the launch, said: "Seeing Pioneer One in the water is one of those moments you don't forget. This isn't another electric catamaran. It's a completely new kind of yacht for this segment, built for real operation. I'm sure the sea trials ahead are where that gets proven."

Different Approach

Developed from a clear objective of creating a solar-electric yacht that works reliably in real-world conditions, the PY60 represents a fundamentally different approach to yacht design. Rather than adapting a conventional powerboat platform to electric propulsion, the vessel was conceived from the outset around solar-electric energy generation, storage and propulsion.

Pioneer Yachts was established after Frank recognised a gap in the market for a genuinely capable solar-electric yacht designed for continuous use at sea. Drawing on the expertise of a team whose combined yacht-building experience exceeds 275 years, the company set out to create a practical cruising platform built around efficiency, autonomy and operational simplicity.

Italian Design

The PY60 brings together German engineering with contemporary Italian design. Its exterior is from Cossutti & Ganz, an Italian studio behind Bavaria Yachts' sailing range and champion-ship-winning racing yachts. Interiors are penned by Micheletti + Partners who worked with Baltic Yachts and Nautor's Swan superyachts.





Features

Performance-wise, its solar-electric propulsion architecture has been developed to maximise autonomy and reduce reliance on shore-based infrastructure, enabling extended periods of independent cruising.

The boat integrates solar panels, electric propulsion and diesel generators into a comprehensive energy-management system designed to support reliable, long-term operation at sea. Designed to support long-range independence and extended cruising, the PY60 can reach a top speed of 11 knots and cruises at 7.5 knots.

An integrated energy ecosystem

At the heart of *Pioneer One* is Pioneer Yachts' Integrated Energy Architecture that sets the PY60 apart from conventional electric yachts. Propulsion, solar generation and energy storage operate as a single coordinated system. The yacht's expansive solar roof generates the energy required for typical cruising operations, while onboard battery banks store energy for silent navigation and extended autonomy.

The result is a calm cruising experience characterised by solar-powered independence at sea, reduced reliance on conventional fossil-fuel propulsion and the ability to operate entirely on solar-electric energy during typical cruising distances.

Efficiency

Efficiency informs every aspect of the yacht's architecture. Hull geometry, weight distribu-

tion and superstructure proportions were specifically developed to support solar-electric propulsion, reducing energy consumption while maintaining the comfort and presence expected of a modern cruising yacht.

Design and engineering evolved in parallel, ensuring aesthetics, performance and energy efficiency function as a coherent whole.

The Integrated Energy Architecture is what makes 100% solar-electric operation possible - independent, silent, and free from shore-based infrastructure. That's the system *Pioneer One* was built around.

Built for owner operation

Notwithstanding its 60-foot length, the PY60 has also been designed to meet the standards expected for private ownership and operation. Electric propulsion, simplified onboard systems and intuitive manoeuvring controls allow owners to handle the yacht without a professional crew. Underlying the yacht is a deliberately straightforward technical philosophy.

The PY60 operates on a 48-volt electrical backbone that allows major onboard systems to function efficiently without the complexity of high-voltage architectures.

This low-voltage system has been designed to maximise safety, reliability and ease of maintenance, supporting long-term operation and ownership.





Oltre 3.300 miglia nel mediterraneo per dimostrare affidabilità, cultura marinara e passione per l'avventura si è conclusa con successo la Missione Naxos 2026, il raid nautico organizzato dal Club del Gommone di Milano in collaborazione con Suzuki. Un viaggio di 55 giorni e oltre 3.300 miglia nautiche che ha attraversato il Mediterraneo sulle rotte dell'antica Magna Grecia, confermando come la passione, la preparazione e l'affidabilità della tecnologia possano trasformare il mare in una straordinaria opportunità di scoperta e crescita.

La partenza

Partita da Varazze l'11 aprile e conclusa il 4 giugno dopo 55 giorni di missione, Naxos 2026 ha visto alternarsi al comando del battello ben 26 soci del Club del Gommone di Milano, suddivisi in sette equipaggi, che hanno percorso complessivamente 3.303 miglia nautiche tra Mar Ligure, Tirreno, Ionio ed Egeo. Il mezzo scelto per questa impresa è stato uno ZAR Formenti Naxos 23, lungo appena 6,80 metri, motorizzato con un fuoribordo Suzuki DF200AP, una combinazione che ha dimostrato eccellenti doti di affidabilità, sicurezza ed efficienza anche nelle condizioni meteo più impegnative.

Il Viaggio

Nonostante una primavera caratterizzata da venti contrari e mare spesso formato, che hanno accompagnato gran parte del viaggio, la missione si è conclusa senza inconvenienti tecnici di rilievo. Particolarmente significativo il dato relativo ai consumi: il motore Suzuki ha mantenuto una media di circa 1 litro per miglio nautico, un risultato interessante considerando

le condizioni marine affrontate e le oltre 3.300 miglia percorse.

Il Mediterraneo come laboratorio di sviluppo

La Missione Naxos 2026 rappresenta molto più di semplici avventure nautiche. Da anni l'azienda utilizza le missioni organizzate dal Club del Gommone di Milano come autentici laboratori di prova in mare aperto, nei quali i motori fuoribordo vengono sottoposti a utilizzi estremi e continuativi per migliaia di miglia nautiche, affrontando condizioni meteorologiche, carichi, equipaggi e scenari di navigazione molto differenti.

I dati raccolti durante queste lunghe navigazioni costituiscono un patrimonio prezioso per verificare sul campo affidabilità, consumi, resistenza e facilità di utilizzo dei motori Suzuki in contesti reali, ben oltre quanto sia possibile simulare in test tradizionali.

Il mare è per tutti

Uno dei messaggi più importanti di questo evento riguarda la diffusione della cultura nautica. L'esperienza maturata negli anni dimostra infatti che le grandi avventure per mare non sono riservate esclusivamente a navigatori professionisti o a mezzi di grandi dimensioni. Con una corretta preparazione, una buona organizzazione, il rispetto delle regole della navigazione e mezzi affidabili, anche un gommone di poco meno di sette metri può affrontare con successo traversate internazionali. Attraverso questi raid viene promossa da anni una visione della nautica basata sulla sicurezza, sulla formazione e sulla conoscenza del mare, contribuendo a diffondere una moderna cultura dell'andar per mare accessibile a tutti gli appassionati.



La tradizione

Si tratta di una tradizione che dura da quasi dieci anni dove Naxos 2026 rappresenta l'ultimo capitolo di una lunga collaborazione tra Suzuki e il Club del Gommone di Milano, iniziata nel 2017. In questi anni sono stati realizzati alcuni tra i più significativi raid nautici del panorama gommonautico europeo:

2017 - Giro d'Italia in solitario: 1.767 miglia con il DF40A

2018 - Raid di Gibilterra: 2.400 miglia con il DF40A

2019 - Raid di Atene: 2.918 miglia con il DF40A

2021 - Mediterraneo 2021 – Castellarzo: 3.870 miglia con il DF140BG

2022 - Raid Europeo: 2.900 miglia con il DF200AP

2023 - Mediterraneo Pulito: 2.600 miglia con il DF140B

2024 - Olimpiadi di Parigi: 3.100 miglia con il DF300AP

2025 - Olimpia-Castellarzo: 3.850 miglia con il DF300BMD

2026 - Naxos 2026: 3.303 miglia con il DF200AP
Con la conclusione della Missione Naxos, il totale delle miglia percorse nei raid organizzati dal Club del Gommone di Milano dal 2017 a oggi supera quota 26.700 miglia nautiche, una distanza equivalente a oltre un giro completo del mondo.

Un successo di squadra

La Missione Naxos 2026 ha potuto contare sul patrocinio di Confindustria Nautica, della Federazione Italiana Motonautica e della rivista Il Gommone, oltre al fondamentale supporto di



Suzuki e dei numerosi partner che da anni credono nel valore tecnico, sportivo e culturale di queste iniziative. Con l'arrivo a Varazze si è conclusa un'altra avventura e si è aggiunto un nuovo capitolo a una storia fatta di passione, amicizia, competenza e amore per il mare, valori che continuano a guidare il Club del Gommone di Milano e Suzuki verso nuove sfide.

Cultura da condividere.

I valori che da sempre guidano Suzuki sono affidabilità, innovazione, passione.

"La collaborazione con il Club del Gommone di Milano è molto più di una semplice partnership. È un rapporto costruito negli anni sulla condivisione di una stessa visione del mare, fatta di competenza, sicurezza e desiderio di esplorazione" ha dichiarato Paolo Ilariuzzi Direttore Divisione Moto e Marine di Suzuki Italia SpA "Ogni raid organizzato dal Club rappresenta un'opportunità unica per mettere alla prova i nostri motori fuoribordo nelle condizioni più diverse e impegnative.

Parliamo di migliaia di miglia percorse senza interruzioni, con equipaggi differenti, mare spesso difficile e lunghi trasferimenti che costituiscono un vero laboratorio a cielo aperto per verificare sul campo l'affidabilità e l'efficienza della tecnologia Suzuki.

Dopo quasi dieci anni di collaborazione e oltre 26.000 miglia percorse insieme (circa 48.000 km che equivalgono ad 1,2 volte il giro della terra all'altezza dell'Equatore), guardiamo già alle prossime sfide con lo stesso entusiasmo e la stessa fiducia che hanno caratterizzato ogni nostra avventura."

Naxos 2026

La Missione Naxos 2026, con oltre 3.300 miglia nautiche percorse e due terzi di percorso con il mare di prua, ha registrato consumi medi di circa un litro per miglio, confermando la qualità e l'efficienza dei fuoribordo utilizzati.

Un altro aspetto importante è la dimostrazione che il mare può essere vissuto da tutti. Con la giusta preparazione, il rispetto delle regole della

ci" ha dichiarato Virginio Gandini, Presidente del Club del Gommone di Milano.

"Sette gli equipaggi che si sono alternati alla guida di Naxos, un gommone Zar Formenti motorizzato con un Suzuki 200hp.

Una vera prova di resistenza e di qualità certificata dalla competenza acquisita dai nostri soci che da anni prendono parte alle missioni organizzate dal Club del Gommone. Un grande rin-



navigazione e mezzi affidabili, anche equipaggi non professionisti possono realizzare imprese straordinarie e vivere esperienze indimenticabili.

Dichiarazione

"Con l'arrivo a Varazze finisce questa grande avventura che ci ha visto percorrere oltre 3.300 miglia sulla rotta degli antichi colonizzatori gre-

grazimento alle aziende che anche questa volta ci hanno dato fiducia, prima fra tutte e nostra partner da sempre: Suzuki e la sua divisione Marine. Inoltre un forte ringraziamento ai nostri amici greci: Anastasios Portokaloglou Presidente onorario del club gommonautico di Atene OFSE e Dimitrios Rogas Socio Fondatore del club gommonautico di Kalkis EOFs."

EURONAVAL



THE WORLD
NAVAL DEFENCE
EXHIBITION

03 06
NOV. 2026

PARIS NORD VILLEPINTE
HALL 6

WITH FOUR MONTHS TO GO UNTIL EURONAVAL 2026, THE EURONAVAL TALKS SERIES CONTINUES TO ANALYSE THE CHANGING LANDSCAPE OF THE NAVAL DEFENCE SECTOR

For nearly sixty years, EURONAVAL has been at the forefront of major developments in the naval defence sector. For its 30th edition, held from the 3rd to the 6th of November 2026 at Paris Nord Villepinte, the exhibition will take place against an unprecedented backdrop, marked by major geostrategic upheavals, the resurgence of high-intensity conflicts, and the accelerated pace of technological change.

With just a few months to go before the event opens, the key issues that will shape this edition are becoming clear : high-intensity confrontations, the return of large-scale warfare, hybrid warfare and new forms of conflict, threats to critical infrastructure, capability innovation, the proliferation of drones, artificial intelligence and the integration of emerging technologies, as well as their implications for the evolution of naval doctrines. EURONAVAL 2026 will be a showcase for a naval sector entering a new era.

True to its role as a leading international platform for strategic thinking and dialogue, EURONAVAL is preparing the upcoming edition with a series of web conferences "EURONAVAL Talks", broadcast on its YouTube channel.

Following the first three episodes, focusing on port security, hybrid threats and energy self-sufficiency, the programme continues with three new conferences bringing together sailors, industry professionals, researchers and international experts to discuss the major changes taking place in the naval defence sector.

03 - 06
NOV 2026

AYA
COMMUNICATION

A maritime innovation designed to address new environmental challenges. At NAVEXPO 2026, a event for players in the maritime, naval, offshore, and innovative technology sectors, EFINOR will present mass cleaner, its new autonomous marine pollution control drone, which is currently undergoing operational testing. Developed by EFINOR Sea Cleaner, this next-generation unmanned vessel demonstrates the group's commitment to providing concrete solutions to the environmental challenges that are currently transforming port, industrial, and maritime operations. Designed for use in ports, coastal areas, and on the open sea, the mass cleaner combines technological innovation, industrial durability, and operational flexibility within a single platform.

Real operational need

The increase in floating debris, the presence of oil on the water's surface, the monitoring of maritime infrastructure, and the growing need for environmental protection now call for new response methods. Conventional resources remain essential but can be cumbersome to deploy for certain community-based operations, surveillance, or localized cleanup efforts.

Its development is based on a simple concept: to provide maritime operators with a tool capable of responding quickly, minimizing human exposure while maintaining a high level of operational capability. This approach is fully in line with current trends in the maritime sector, where automation and autonomous systems are gradually becoming key drivers of efficiency and safety.

An autonomous marine platform

Unlike many projects developed around technology demonstrators, the mass cleaner was designed from the outset to be a practical tool. Made of aluminum, it features a robust design built to withstand the harsh conditions of the marine environment. Its design incorporates the requirements typically found in the naval, offshore, and industrial sectors, where equipment reliability is a critical factor.

Measuring 5.5 meters in length, equipped with electric pod propulsion, and designed to operate in demanding marine environments, this marine autonomous drone is built for heavy-duty use and simplified maintenance.

This robustness is one of the cornerstones of the project.





Modularity designed for a wide range of applications

One of the key features of the mass cleaner is its fully modular design. The platform can accommodate various equipment and modules depending on the operators' needs, as collection of floating debris, oil recovery, deployment of oil booms, maritime surveillance, assistance with certain security operations, maintenance of port and coastal areas. This ability to adapt reflects the reality on the ground: the needs of ports, manufacturers, local governments, and offshore operators are constantly changing. The goal, therefore, is not to develop a tool designed for a single purpose, but rather a platform capable of supporting multiple uses throughout its lifecycle.

Autonomy for safety

The mass cleaner can be operated visually, remotely controlled, or configured for autonomous operation depending on the intended use cases. With its detection, area-scanning, and trajectory-tracking capabilities, it is designed to operate in complex environments while complying with international navigation regulations. This architecture opens up new possibilities for interventions in some areas as hard to reach, exposed to environmental risks, far removed from traditional methods, requiring an extended presence in the area.

Beyond the technology, the key challenge is primarily operational: enabling teams to focus their human resources on high-value-added

tasks while improving the responsiveness of their interventions. A response to the challenges of the maritime sector of the future

Transformation

The maritime sector is now entering a period of profound transformation. Decarbonizing operations, preserving ecosystems, automating processes, and striving for greater environmental efficiency are bringing about lasting changes in operators' expectations. In this context, autonomous maritime drones represent a strategic development, as part of this initiative, offering an approach that complements traditional methods of decontamination and response. Its electric propulsion, modular design, and ability to address various types of pollution reflect this commitment to providing more flexible solutions.

New maritime applications.

EFINOR's presence at NAVEXPO demonstrates the group's ability to leverage its expertise in engineering, shipbuilding, systems integration, and industrial innovation to develop solutions that address real-world challenges on the ground. Through the marine autonomous drone the company demonstrates its commitment to actively contributing to advancements in the maritime industry by offering technologies that are innovative, robust, and designed to meet the future needs of operators. Currently in the testing phase, this new platform paves the way for new approaches to marine pollution cleanup, environmental monitoring, and autonomous maritime services. This innovation and discuss the possibilities offered by next-generation maritime drones.



Un piccolo drone italiano a propulsione solare ha battuto un record mondiale. Ha infatti effettuato un volo continuativo di oltre 24 ore senza atterrare, continuando a trasmettere a terra le immagini riprese dalla telecamera di bordo. Il drone, denominato "Guardian XL", sviluppato da Vector Robotics, azienda aerospaziale specializzata nella progettazione e produzione di droni innovativi con sede a Mogliano Veneto (Treviso), ha battuto (secondo le indicazioni fornite alla stampa) il primato mondiale nella categoria dei piccoli Unmanned Aerial Systems (UAS) elettrici sotto i 3 metri di apertura alare.

Il volo record si è svolto recentemente nelle campagne trevigiane ed ha avuto una durata di 24 ore e 5 minuti, anche se il drone è atterrato con il 50% della ricarica della batteria e, dunque, avrebbe potuto proseguire la sua missione.

Si tratta di un piccolo velivolo ad ala fissa da 2,96 metri di apertura alare, costruito con fibre e polimeri innovativi che gli consentono un

peso al decollo di soli 3,1 chilogrammi, dotato di celle fotovoltaiche sulle ali che alimentano un motore elettrico silenzioso e non inquinante.

Dichiarazione

"Voli di lunga durata sono già possibili con velivoli solari senza equipaggio molto grandi, con 20-30 metri di apertura alare, mentre la vera difficoltà tecnologica è stata riuscire a superare le 24 ore di missione con un drone elettrico così piccolo, leggero e molto più economico dei modelli maggiori", spiega Andrea Beggio, amministratore delegato di Vector Robotics.

"Questo record mondiale apre delle prospettive molto interessanti: il nostro obiettivo ora è far volare il drone, senza sosta e in maniera autonoma, per giorni o settimane e, in un prossimo futuro, anche per mesi. Le applicazioni sono davvero numerose, in ambito civile e anche militare". In sostanza una ulteriore dimostrazione del concetto dual use delle tecnologie innovative del settore.





Caratteristiche

Il drone può imbarcare un carico utile di circa 200-300 grammi, tra cui telecamere, sensori all'infrarosso o multispettrali e anche ripetitori radio. Potrebbe essere utilizzato in estate per il monitoraggio antincendio, effettuando lunghi voli automatici su aree a rischio e fornendo in tempo reale alle forze a terra indicazioni precise su eventuali focolai.

Può essere utilizzato per la sorveglianza di grandi infrastrutture sensibili, come centrali elettriche, parchi solari, strutture portuali e centri logistici. Numerosi gli impieghi anche nel settore della sicurezza e dell'intelligence, potendo controllare silenziosamente dall'alto obiettivi d'interesse per le indagini di polizia o per le esigenze delle forze armate. Imbarcando

sul drone un piccolo ripetitore, può essere usato anche per ristabilire rapidamente i collegamenti radio dei soccorritori in occasione di grandi disastri naturali come terremoti e inondazioni.

Evoluzione

Il "Guardian XL" rappresenta un'evoluzione del precedente drone solare "Guardian", sempre sviluppato da Vector Robotics in collaborazione con la società emiliana NPC Spacemind, che viene già utilizzato da diverse polizie locali e protezioni civili regionali, oltre ad essere stato adottato da alcune forze armate. Viene lanciato a mano da un singolo operatore e può volare fino ad una velocità massima di 90 chilometri orari. Impiega un sistema di trasmissione digitale che garantisce la ricezione di un segnale privo di interferenze, permettendo di inviare alla stazione a terra le immagini raccolte, ma è dotato anche di una scheda di memoria per registrare i dati e poi trasferirli su altri supporti dopo l'atterraggio.

È capace di volare con temperature esterne tra i -10 e i +45 gradi centigradi e con venti fino a 30 nodi. Il drone ha un raggio d'azione di 10-30 chilometri, determinato dal range di trasmissione della radio di bordo, ma può anche svolgere missioni autonome della durata di giorni o settimane, raggiungendo distanze di centinaia o migliaia di chilometri.



Where cruising grows responsibly,
through expertise and integrated
solutions for your fleet.

Meet us at
Seatrade Cruise Global 2026
booth n. 1456



Our experience. Your growth.
rina.org



rijekaprojekt

D.O.O. ZA PROJEKTIRANJE, NADZOR I IZVOĐENJE

A. Moša Albaharija 10a, HR-51000 Rijeka T. +385 51 344 250 F. +385 51 344 195
OIB. 06443766961 E. rijekaprojekt@rijekaprojekt.com, www.rijekaprojekt.hr

NARUČITELJ:

OPĆINA MOŠČENIČKA DRAGA
TRG SLOBODE 7
MOŠČENIČKA DRAGA

IDEJNO RJEŠNJE

IZGRADNJE LUKOBRANA U LUCI MOŠČENIČKA DRAGA





The boat show season in Europe starts with the yachting Festival in Cannes, France. This article is about the new boats and the new brands (not all, but a selection of them) will be present from 8 to 13 September near the Croisette.

Sirena 118 Superyacht

Sirena Yachts is pleased to share a new construction update on the Sirena 118, the 36-metre composite superyacht that marks the beginning of the shipyard's larger-size GRP line. With the first hull advancing steadily at the brand's facility in Yalova, Turkey, the project continues to progress toward its scheduled launch in 2026.

Designed by Sirena's in-house team with naval architecture by Germán Frers, the Sirena 118 brings together efficiency, space and a clean contemporary style. Cor D. Rover signs an interior that can be tailored to the owner's taste, combining quality materials with plenty of natural light for a calm, elegant atmosphere on board.

Significant progress across key build areas

Major technical and interior milestones have moved forward in recent months as the yacht enters the next phase of construction. Lower-deck furniture production has been completed, with assembly to follow in the upcoming stages.

Insulation, plumbing, piping, panel placement, cable routing and technical equipment installation remain underway on the lower deck as systems integration progresses.

On the exterior, sliding doors are now in

place, teak decking production continues, and paint preparation works are advancing ahead of final application.

These developments build on the momentum of the wider project, which continues to follow the yard's phased timeline through engine installation, paint completion, interior joinery, launch and sea trials ahead of handover in 2026.

A new benchmark for Sirena Yachts

At under 300 GT, the Sirena 118 stands out for its flexible tri-deck layout and spacious volumes. The main-deck owner's stateroom offers exceptional privacy, while an optional two-deck "loft" configuration creates a unique waterside retreat with direct access from a private spiral staircase.

Up to six guest cabins, including a generous VIP, ensure comfort for extended cruising. Performance is ensured by the yacht's highly efficient fast-displacement hull form, with twin MAN V12 engines delivering a top speed of 16 knots in the standard configuration and up to 21 knots with the upgraded package.

Statement

"As the first Sirena 118 continues to take shape, we are proud to see the design vision materialising across every area of the build," says Sirena Yachts CEO Çağın Genc. "The craftsmanship of our team, together with our long-standing partners such as Cor D. Rover and Germán Frers, is bringing this new flagship to life in a way that truly reflects the spirit of Sirena." The Sirena 118 will make her debut in 2026, marking a significant milestone in the evolution of Sirena Yachts' superyacht offering.



Forte Yachts

Forte Yachts is an Italian luxury yacht brand founded by the team at West Navaltech, a shipyard renowned for its expertise in building high-performance aluminum boats and components for leading superyacht builders. Headquartered in Ameglia, near La Spezia, West Navaltech has built a solid industry reputation through years of dedicated production of cutting-edge workboats, electric catamarans, and precision structures. Forte Yachts represents the natural evolution of this legacy, bringing deep technical expertise to the pleasure boating market, where refined design, structural innovation, and Italian craftsmanship meet. The brand's name is inspired by the elegance of Forte dei Marmi and reflects its dual commitment to robust engineering and timeless style.

Forte 47 GT

Sea trials have been completed for the new yacht that marks the debut of Forte Yachts and is poised to carve out a prominent place in the market. The construction of the Forte 47 Gran Turismo is supported by a highly experienced team and aims to raise the bar in the mini superyacht segment. Performance has confirmed the success of a project based on excellent design and uncompromising quality.

Performance

The Forte 47 Gran Turismo is not short on power, with three powerful 600 hp Mercury Verado V12 outboards allowing it to reach a thrilling speed of 47 knots. Rigorous testing off the coast of Ameglia confirmed that Umberto Tagliavini's naval architecture and engineering have achieved this goal, achieving an optimal



balance between performance, comfort, and maneuverability.

Statement

"The acceleration is breathtaking, and the ride is stable and responsive in a wide range of sea conditions," said partner and technical director Livio Franchini. "Beyond the sheer numbers, this boat is a true pleasure to sail and has incredible prowess on the water. We at Forte Yachts are thrilled with the team that helped us turn our nautical philosophy into reality. The vision of distinctive design, refined details, and superyacht quality make the Forte 47 Gran Turismo an exceptional vessel."

Powerful Lines

The yacht's appearance is the work of designer Paolo Giordano, whose experience spans dinghies and superyachts. He interpreted the brand's values and distilled them into a purity of form that is best expressed in the taut curves of the yacht's hull and deck lines, conveying both power and simplicity. The black surface of the hardtop almost seems to float above the cockpit.

At anchor, these concepts are fully revealed: the fold-down terraces transform the cockpit into a spacious 40-square-meter platform, creating a seamless connection with the sea. To starboard, both the helm seats and the deep aft lounge sofa are open to the sun and refreshing breeze.

To port, the cabinet housing the sink and induction hob transforms into a fully-fledged bar with space for stools on the terrace.

Access to the sea couldn't be easier, thanks to an electric gangway hidden in the transom that can extend steps underwater (or all the way to the dock).





The side terraces also serve as fantastic swim platforms, with provision for thoughtfully designed ladders at the aft ends.

When it's time to relax, the L-shaped sofa transforms into a home theater for family or a group of friends. A large flat-screen television is positioned behind the helm seat, with its speakers carefully hidden from view. The refrigerator and icemaker integrated into the wet bar make drinks easily accessible, and the full-width hard top provides excellent shelter.

Interiors by designer Paolo Giordano

Paolo Giordano has created an oasis of peace and tranquility below deck, a space that can be configured as desired by the owner. Thanks to the all-aluminum hull construction, no internal supporting structure is required, allowing for free rein in the division of this space. Forte Yachts, however, has drawn on its extensive experience in yachting to create a standard layout that includes a spacious master stateroom and a flexible guest stateroom with a double bed and a single bed. For comfort and privacy, the master stateroom has a separate shower and toilet. The guest stateroom also features a day head with shower, a feature almost unique for yachts in this segment.

Storage space in both cabins is plentiful, with numerous drawers, lockers, and hanging space. Headroom is generous, and natural light in both cabins is abundant interspace thanks to strategically placed glass skylights.

The designer's opinion

"It's rare to find two cabins, each with its own bathroom, on a luxury yacht in this segment," said Paolo Giordano. "This is a feature usually

reserved for larger vessels and represents a unique strength of the yacht. The fact that the interiors offer both good headroom and excellent storage capacity is a remarkable achievement. We expect this generous layout to be very popular with both young owners and families."

The shipyard

The Genesis shipyard oversaw the construction and outfitting of the elegant interiors of the Forte 47, first creating a mock-up to verify every detail. Characterized by a bright and contemporary atmosphere, the final result of this first yacht is an example of refined simplicity. The floors are in light pickled oak and the walls feature a matte lacquer and eco-leather panels, but the shipyard also paid great attention to details, from the door locks to the electrical switches.

Options

As expected from a highly customizable yacht, many elements of the yacht can be adapted to the owner's specific needs. From a technical standpoint, the choice is clear: you can opt for the more powerful and responsive outboard propulsion of the Gran Turismo version or the quieter Volvo Penta IPS inboard system of the Lounge Deck version. The inboard engines are more fuel-efficient and offer greater range with a top speed of 37 knots. They also free up space on the aft deck, which transforms into an additional relaxation area equipped with a large hydraulic platform for access to the sea. The only compromise is the reduction of the large locker under the aft deck. The company has also designed a version of the vessel with an enclosed cockpit and heating, ideal for cruising in colder latitudes.





The side terraces are still present, but full-height sliding glass doors have been installed both laterally and transversally, protecting guests from the elements. This option extends the sailing season and makes the boat an elegant choice for cruises from Maine to Scandinavia.

Sea Trials

After sea trials in Italy, the yacht was previewed at the Palma International Boat Show (April 29 - May 2), and will make its official world debut at the 2026 Cannes Yachting Festival (September 8-13).

Alpha 45

For the first time at the Cannes Yachting Festival, Technohull will showcase two key models that embody its vision of the modern high-performance luxury dayboat: the world-premiere Alpha 45 and the Alpha 50, the flagship of the range.

Together, the two models reflect the brand's performance DNA, combining speed, seaworthiness and innovative design with a strong focus on comfort and real-life usability at sea, offering visitors the opportunity to experience firsthand what defines the Technohull philosophy, where performance meets refined luxury. Globally recognised for its high-performance luxury vessels, Technohull has established itself as one of the leading players in the international market, with more than 1,500 boats delivered worldwide and a strong global dealer network.

Combining advanced naval architecture, cutting-edge technology and uncompromising craftsmanship, the Greek shipyard designs and builds boats from 25.5 to 50 feet, delivering an unparalleled experience on the water.

World Debut for Technohull's new performance benchmark

Alpha 45 represents the latest expression of Technohull's approach to the modern high-performance sport dayboat - (Stand: TENDER 115). At 13.8 metres, the Alpha 45 sits between the Alpha 40 and Alpha 50, evolving Technohull's performance DNA into a high-speed sport dayboat conceived for both off-shore capability and onboard versatility. In its most powerful quad 500hp configuration, it reaches speeds in excess of 85 knots, while maintaining the stability and seaworthiness required for confident handling across a wide range of sea conditions. An aerodynamic hard-top with full-glass windscreen enhances both performance and onboard comfort, while integrated side console deflectors optimize airflow around the helm area, contributing to a more comfortable experience at sea.

Features

Built on the dynastream deep-V hull with ventilated steps and a wave-piercing bow, the Alpha 45 is engineered for top-notch performance, superior handling and excellent sea-keeping in all offshore conditions.

At the helm, a double row of three-abreast seats places the helmsman centrally, ensuring excellent all-round visibility and intuitive access to controls underway. The deck has been designed with a high degree of flexibility, offering multiple layouts to suit different onboard lifestyles.

A generous U-shaped bow sunpad is complemented by a forward-facing bench integrated into the central console, while the full walk-around deck allows effortless movement throughout the boat.



Owners can select from a variety of aft configurations, including smaller or larger aft sunpads with forward-facing seating, or an L-shaped settee with easy portside access to the stern platform. Below deck, a gullwing side door opens at the touch of a button to reveal a well-appointed cabin for two, featuring a double berth, a separate full-beam head with shower, and exceptional standing headroom throughout.

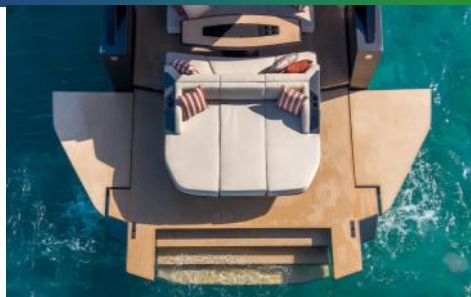
The model is presented in a clean white finish with triple Mercury 400R outboards and a focused sport layout featuring a large aft sunbed and a single row of three helm seats.

Alpha 50: The Flagship Expression of the Alpha Philosophy

Joining the Alpha 45 in Cannes, the Alpha 50 stands as Technohull's flagship model and the largest member of the Technohull family - (Stand PAN 031). As a key model in the Alpha range, it embodies a contemporary perspective on comfort, style and luxury while setting a high benchmark in performance.

With its strong presence, generous volumes and balanced proportions, the Alpha 50 reinterprets life on board through a focus on usability, design clarity and offshore capability. The design reflects a distinct direction for Technohull, reimagining the brand's design philosophy to create a fresh onboard experience. Sleek, aerodynamic lines and clean surfaces are paired with the signature arcing carbon hardtop and integrated windshield, creating a distinctive and instantly recognisable profile.

A super-wide deck maximises usable exterior space, with a layout centered on generous lounging and social areas.



These include an island sunbed, a spacious aft cockpit and a large bow sunpad, offering a flexible environment for relaxation and time spent on board.

Powered by Technohull's Dynastream hull design, the Alpha 50 delivers strong performance, efficiency and seakeeping.

The semi-straight wave-piercing bow and twin ventilated steps enhance stability and control, while a wide range of engine configurations, including outboard and inboard options, offers flexibility and performance potential of up to around 100 mph depending on configuration. Below deck, the model features a well-appointed cabin for two with a separate head and shower, providing yacht-level comfort for extended stays.

An optional additional guest accommodation area beneath the bow sunbed offers up to two extra berths, increasing onboard versatility.

Technohull's Alpha key models on the International Stage

The world premiere of the Alpha 45 alongside the Alpha 50 flagship represents one of the most complete expressions to date of Technohull's vision for the modern performance luxury dayboat.

Technologically advanced, beautifully crafted and engineered for real life at sea, both models deliver the uncompromising driving experience that remains at the heart of every Technohull creation.

From high-speed offshore passages to relaxed coastal cruising, the Alpha range continues to combine exhilarating performance with refined luxury, offering owners a uniquely rewarding experience once underway.

ALPHA 45 — TECHNICAL SPECIFICATIONS

LOA	13.8 m (14.05 m inboard)
Beam	4.3 m
Light ship weight	Approx. 6,500 kg
Fuel capacity	1,400 L
Water capacity	190 L
Engine options	Outboard / Inboard
Max power	4 × 500 hp
Passengers	14
Hull	Dynastream Deep-V with ventilated steps
Certification	CE Cat B-Offshore
Cannes display engines	Triple Mercury 400R outboards

ALPHA 50 — TECHNICAL SPECIFICATIONS

LOA	14.95 m (15.11 inboard)
Beam	4.72 m
Light ship weight	Approx. 7,000 kg
Fuel capacity	1,800 L
Water capacity	200 L
Engine options	Outboard / Inboard
Max power	5 × 500 hp outboard
Passengers	16
Hull	Deep-V with ventilated steps
Certification	CE Cat B-Offshore

Grand Soleil 60

New addition to the Grand Soleil Yachts Long Cruise range, the GS 60 LC represents the final evolutionary step of the series before the transition to the Plus line. The model completes the LC offering by gathering and refining solutions developed across previous projects. With naval architecture by Matteo Polli and deck, interior, and general arrangement design by Nauta Design, the new GS 60 LC also confirms the shipyard's continued focus on the increasingly important bluewater cruising segment.

Long cruises

Ideal for long-distance cruises, the GS 60 LC



establishes new benchmarks in navigation, boasting enhanced comfort and seamless sailing, facilitated by its accommodating storage and tanks designed for extended independent voyages.

Responding to valuable customer feedback, the GS 60 LC provides an ideal middle ground for owners looking to upscale experience without compromising on cost-effectiveness. The GS 60 LC is tailored to deliver classic LC features, prioritizing exceptional comfort and easy sailing while maintaining optimal performance.

Design

Noteworthy design elements include a pronounced V-shaped bow, low-wet surface, and outstanding dynamic stability. Designed for maximum volume both above and below deck, the flush deck layout facilitates effortless movement around the yacht, whether underway or at anchor.

The semi-raised saloon and strategically placed hull windows flood the interior with natural light, enhancing the overall sense of spaciousness. The cockpit layout undergoes some slight yet significant design tweaks to improve ergonomics and comfort. The bench cushions have been extended over the top of the coachroof to offer a cosy lounging area that is also protected by the spray hood. Moreover, the spacious bench design goes beyond enhancing seating comfort. The cockpit tables can be lowered, transforming the area into two extensive sunbathing spots.

This thoughtful design adjustment complements the strategic placement of all main winches and controls within easy reach of the helm, facilitating short-handed sailing.





Features

The yacht is equipped with a fully battened mainsail and hydraulic controls for both the backstay and vang add to the sailing efficiency. Additional features include a foldable aft platform, extending the boat by a meter when anchored to provide extra space. Wide side decks further contribute to overall accessibility and safety on deck. Below deck, the companionway opens into a spacious saloon and navigation station. The openplan galley is situated forward between the saloon and owner's suite offering ample space for a full-height fridge-freezer. In the four-cabin layout, a bunk cabin is positioned opposite the galley; alternatively, this space can be configured as a technical space or additional storage. The comfortable owner's cabin boasts a walkaround bed and a forward bathroom. Two ensuite guest cabins, a twin and a double, in the aft section accommodate a total of four guests, with additional accommodation for two crew members in the extreme bow.

TECH SPECS

Length Overall (LOA):	19.68 m (64.5 ft)
Hull Length:	18.30 m (60.0 ft)
Maximum Beam:	5.80 m (19.0 ft)
Draft:	2.80 m (9.18 ft)
Displacement:	27 t (59,524 lb)
Fuel Capacity:	1,000 L (264 US gal)
Fresh Water Capacity:	1,000 L (264 US gal)
Standard Engine:	110 hp
Optional Engines:	170 hp / 175 hp
Sail Area:	205 m ² (2,206 ft ²)
CE Design Category:	A – Ocean
Guest Capacity:	6 persons
Concept and Construction:	Cantiere del Pardo
Naval Architecture:	Matteo Polli
Exterior, Interior Design and GA:	Nauta

Pardo GT65

Third model in the GT crossover range, between the GT52 and the GT75. Iconic design, onboard comfort, and reliable performance. Deckhouse features continuous single-pane glazing, enhancing visual flow between indoor/outdoor, reduced number of deckhouse pillars increasing light and 360° visibility, tender garage for tenders up to 3.25 meters, cantilevered aft sunbed over the swim platform with integrated grill and sink beneath cushion, Innovative raised galley on the lower deck, full-beam owner's cabin forward with transverse bed and a walk-in wardrobe. Possible configuration powered by twin Volvo Penta D13 IPS 1350 engines reaching 35 knots as top speed. The Pardo GT65 is set to make its official industry debut at the Cannes Yachting Festival 2026.

New details

Pardo Yachts has revealed new details of the latest addition to its fleet: the Pardo GT65. Positioned as the third model in the enduringly popular GT crossover range, it sits perfectly between the GT52 and the flagship GT75, representing a synthesis of the GT philosophy. Conceived by Cantiere del Pardo as a deliberate and well-balanced choice rather than a compromise, the yacht embodies a clear vision: an owner-focused yacht that harmonizes iconic design, onboard comfort and reliable performance. Interpreting the crossover concept through a contemporary lens, the GT65 offers a bright, welcoming lifestyle on board with a strong, uninterrupted connection to the sea, while preserving the distinctive character and style that define the Pardo identity.





Naval architecture and design

The naval architecture of the GT65 has been developed by Zuccheri Yacht Design, while the exterior styling, interior design and general arrangement are entrusted to Milan-based studio Nauta, whose approach combines aesthetic purity with practical solutions. The boat's profile is immediately recognizable thanks to the reverse bow, a defining stylistic hallmark of Pardo Yachts. The deckhouse features lightened glazing, with two large, single glass surfaces forming the entire perimeter, creating a continuous visual flow between interior and exterior. A reduced number of deckhouse pillars has been achieved through careful structural optimization. This solution maximizes natural light, enhances visibility and delivers a true 360-degree visual continuity, reinforcing the sense of openness while maintaining structural integrity. A large glazed window enhances the indoor/outdoor connection, with a top-hinged opening on the port section allowing the cockpit and interior spaces to merge seamlessly at anchor or underway. The GT65 features a vertical drop anchor, fully integrated into the bow. This solution preserves the clean lines while ensuring ease of use and operational efficiency. The walkaround configuration guarantees freedom of movement, safety and full usability from bow to stern.

Exterior spaces

The yacht exterior layout reflects a strong focus on functionality without sacrificing visual purity. Among the yacht standout features is a concealed tender garage capable of housing a tender of up to 3.25 metres, preserving clean lines and the vessel's sleek profile. At the stern, a cantilevered aft sunbed extends over the

swim platform. Beneath a dedicated section of the cushions, a grill and sink are seamlessly integrated, transforming the area into a practical yet refined social and entertaining space. Forward, the bow hosts a generous sunbathing area with adjustable backrests on both sides, allowing guests to tailor their seating or lounging position. This space also functions as a second outdoor lounge, complete with a table and a convertible sofa, offering flexibility and comfort throughout the day.

Interior layout

Below deck, the boat features a highly optimized layout, designed to ensure balance between volumes, ergonomics and overall onboard experience. The yacht offers three cabins and three bathrooms, providing generous accommodation for owners and guests. A key innovation is the raised galley positioned on the lower deck to free up space, improve circulation and enhance overall liveability.

This configuration also allows for better separation between service and guest areas, increasing comfort during extended stays on board. The full-beam owner's cabin, located forward, is particularly spacious and features a transverse double bed, alongside a dedicated walk-in wardrobe. High-end materials can be found throughout the interior. Ultra-compact technical stone replaces the acrylic surfaces found on previous models, offering improved durability, tactile quality and visual refinement. The premium wood flooring, laid to create a residential parquet effect, reinforces the sense of warmth and sophistication. A crew cabin is also included, with access from the cockpit near the entrance glazing via a dedicated technical service area that houses the electrical panel.





This area is strategically positioned between the crew cabin and the engine room, ensuring efficient operation and maintenance while remaining discreet.

Engineering and performance

From a technical standpoint, the fuel tanks are located centrally in the engine room, in a baricentric position that optimizes weight distribution and mass balance, contributing to stability and efficiency while underway. The most powerful version of the GT65 will be equipped with twin Volvo Penta D13 IPS 1350 engines, for a maximum speed of 35 knots and an estimated cruising speed of 25,6 knots.

TECHNICAL SPECIFICATIONS

Overall Length (including swim platform): 20.14 m

Hull Length: 20.04 m

Beam: 5.56 m

Light Displacement: 35.5 t

Fuel Capacity: 3,350 l

Water Capacity: 1,100 l

Engines: 2 Volvo D13 IPS 1350

Concept & Construction: Cantiere del Pardo

Naval Architecture: Zuccheri Yacht Design

Exterior, Interior & GA Design: Nauta

Numarine's 27XP explorer yacht

Numarine will have a busy Cannes Yachting Festival 2026 (8-13 September). The Turkish yacht builder renowned for its long-range explorer yachts will shine at the French Riviera as it brings its new 27XP model for the world premiere and the flagship 40MXP for its European debut.

Strong design code and versatile layout

The new yacht has already generated strong interest, with five hulls sold and three current-

ly under construction. The first hull has been delivered, with the second and third units scheduled for delivery in the coming months. The owner of the first hull is a repeat Numarine client upgrading from a 22XP, a reflection of the loyalty the XP range has built among experienced owners seeking greater volume and cruising capability without the complexity of a significantly larger yacht. The 27XP is the natural evolution of the highly successful 26XP platform, of which 30 hulls are currently cruising worldwide, developed through years of feedback from owners and captains. The result is a larger, more capable explorer yacht with increased interior volume, expanded outdoor living and enhanced onboard functionality, while preserving the core characteristics that made the XP Series so successful. The first hull has been delivered in the four-cabin layout, prioritising a full-beam flybridge and expanded exterior living spaces. A five-cabin version is also available for owners with different cruising requirements.

Designer

Designed inside and out by Can Yalman, with naval architecture by Umberto Tagliavini, the 27XP retains the sharp, purposeful profile of Numarine's explorer range while introducing a more open onboard experience. Oversized windows maximise natural light throughout, a sliding glass door off the main salon dissolves the boundary between interior and cockpit, and the flybridge is among the largest in its class.

Technical features

The 27XP introduces Numarine's new Mk2 Super Silent Pack, developed in partnership with Sleipner.



Built around a 48-volt energy architecture and integrated Hybrid Power Center, the system combines a 92.8 kWh Lithium Iron Phosphate battery bank with 5.6 kW of solar generation, shore power input and intelligent load management. Operating at higher voltage improves efficiency across all onboard systems, reduces energy losses and enables quieter, more stable electrical performance throughout the yacht. Powered by twin MAN 560 engines, the 27XP offers a top speed of 13.5 knots, a cruising speed of 10 knots and a transoceanic range of 2,200 nautical miles at eight knots.

Home on the water

Where the 37XP established the shipyard's explorer credentials, the 40MXP shifts the emphasis. It offers more deck area, more flexible accommodation, and a reconfigured stern that places outdoor living at the centre of the design. The yacht accommodates 12 guests across six staterooms. The full-beam master occupies the main deck. Two of the remaining cabins are configured as adaptable spaces. A seventh guest cabin, a dedicated children's room, or a working office, depending on who is on board and where the yacht is headed. Guest and crew circulation is separated throughout, so the rhythm of life on deck is never interrupted by the workings of the boat. The stern is built around a beach club at water level. A second pool can be installed on the upper deck in place of a crane and a tender area (as the owner of the particular Cannes-bound unit selected), giving the 40MXP two distinct outdoor zones — one closer to the water, one more elevated and private. The yacht's flybridge is another natural gathering point, open on three sides with unobstructed views, while the foredeck balances lounging with the working space an anchoring bow re-



quires.

Naval architecture

Naval architecture by Umberto Tagliavini gives the hull a 6,000nm range at 8 knots, enough to cross the Atlantic without a fuel stop, or spend a season moving slowly between anchorages. Standard fit is twin MAN 800hp diesels, with 900hp units available. Acoustic and vibration engineering was developed in collaboration with Silent Line, a partnership that shaped the structural specification specifically to reduce transmitted noise at anchor where a yacht like this spends much of its life.

Manari Yachts

Manari Yachts is a young company, but it hasn't wasted any time. In barely two years, the Miami-based brand has gone from world debut to commissions most builders spend a decade working towards. And its latest special project is among the most ambitious yet. The 16-meter Manari 52 making its European debut this year was commissioned as a custom chase boat for a megayacht currently under construction at one of the world's leading shipyards. Painted in the same livery and finished with the same detailing as its future mothership, it is designed to read as a continuation of that larger vessel, built to the same superyacht standard. The new Manari 52 will launch in August, then head straight to the Cannes Yachting Festival (8-13 September) for its European debut, before travelling to the Monaco Yacht Show (23-26 September) to be presented alongside the megayacht it was built to follow.

A different kind of chase boat

Chase boats have come a long way from purely functional support vessels.



Today's best examples are yachts in their own right. The Manari 52 sets out to lead that category rather than simply join it. Built around a fully custom layout and beach-club sensibility, this model offers something the category rarely does, a genuine lifestyle aboard a support vessel, rather than a fast hull with seating. Folding balconies open the aft platform directly onto the water, an expansive wet bar anchors outdoor entertaining, and the layout has been reconfigured for this specific owner and the way they intend to use the boat — whether shadowing the mothership at sea or hosting guests independently at anchor.

Performance to match the brief

For owners and captains, confidence on the water is non-negotiable for a chase boat — there's no room for hesitation when the mothership is waiting. Sea trials confirmed exactly what the brief demanded. Even in unsettled water, the Manari 52 held its composure — stable, dry and precise underway, with the kind of seakeeping and ride comfort that matter when speed has to be sustained over distance. The efficient Volvo Penta IPS platform delivers immediate response and precise directional control, while low-speed handling, managed through joystick control, proves equally confident. This maneuverability matters as much in a crowded marina as it does shadowing a megayacht offshore.

A European first, on its own terms

Cannes will mark the first time this particular Manari 52 is shown to the public.

Marcopolo adventure yachts

Following its world premiere at boot Düsseldorf 2026, Marcopolo adventures yachts continues its international journey with its first participation in the Cannes Yachting Festival, Port Canto area. The new brand of the Aschenez Group will bring to the Côte d'Azur its current range, consisting of the flagship MP12 and the MP10, two yachts united by a design philosophy that interprets the sea as an experience of freedom, exploration and versatility. Born from the experience of Rosario Alcaro, CEO of the Aschenez Group and found-

er of Invictus Yacht and Capoforte, the brands offers a new interpretation of the adventure yacht segment, based on the integration of design, construction innovation and advanced technological solutions. The design is signed by Roberto Delfanti Design Lab, while construction is entrusted to the Sicilian shipyard 3AF Shipyard. A defining feature of the range is its concept of transformability. Both MP12 and MP10 are designed with a modular layout that allows the yacht to evolve from an open configuration to a cruiser layout, enhancing onboard versatility and long-term usability. The flagship MP12 represents the ultimate expression of the MARCOPOLO philosophy. At 12 metres in length, it offers generous social spaces, fold-down bulwarks that expand the living area, outboard engines up to three units of 450 hp, and a triple-step hull developed through CFD analysis to ensure efficiency, stability and high performance. Construction uses next-generation composite materials, including recycled PET and carbon fibre, while finishes and technical materials derived from the automotive, aerospace and motorsport industries enhance comfort, lightness and perceived quality. Alongside the flagship, the MP10 will also be on display, bringing the same design DNA to a sub-10-metre format. It offers generous onboard livability, a modular layout, fold-down bulwarks, outboard engines up to 350 hp and a twin-step hull, delivering performance, efficiency and comfort in a compact format. With its debut at the Cannes Yachting Festival, the company builds on the momentum gained in Düsseldorf and introduces an international audience to a range defined by modularity, innovation, and build quality as the key pillars of its identity. Following the Cannes Yachting Festival, MP12 and MP10 will also be exhibited at the 66th Genoa International Boat Show.



Quella perla del Quarnero, dove si svolgerà parte della 12th edizione dello Yacht Design Forum e dello Blu economy Alpe Adria Event 2026 (19-23 Ottobre 2026 Fiume e Marina di Moschiena), organizzate da Tecnoservizi SRL con il Patrocinio di Assomarinas, ha ospitato dal 10 al 12 luglio 2026 la 18th edizione di Mala Barca (anche denominata Storijski od mona). Siamo parlando di Draga di Moschiena, in particolare del suo porto marittimo, che hanno offerto una sorta di anteprima tradizionale all'evento che ormai da alcuni anni la società italiana sviluppa in Croazia con il patrocinio di Assomarinas e in collaborazione con la comunità degli Italiani di Fiume e la partecipazione di diverse università.

L'evento di luglio, della durata di tre giorni ha offerto una regata di barche a vela tradizionali, mostre, laboratori, crociere panoramiche, un programma gastronomico, concerti e un ricco programma, nell'ambito della Regione Europea della Gastronomia 2026.

L'evento di Luglio

Dal 10 al 12 luglio 2026, Mošćenička Draga è stato il centro per la conservazione della tradizione marittima e del patrimonio culturale del

Quarnero. Il lungomare ha ospitato, uno degli eventi marittimi più importanti della costa croata, che riunisce ogni anno proprietari di barche tradizionali, amanti del mare, della vela e della ricca tradizione peschereccia. Nel corso dei tre giorni, i visitatori hanno potuto ammirare barche tradizionali, partecipare a numerosi laboratori, godersi concerti, eventi gastronomici, mostre e dimostrazioni di abilità marittime e vivere l'autentica atmosfera di una città costiera che custodisce gelosamente la sua storia marittima.

Tra le attività di questa interessante iniziativa, i visitatori hanno potuto navigare a bordo dello storico veliero Tornado Blue del 1898 e partecipare ad un concorso per la migliore foto dell'evento. Per l'occasione è stata realizzata la mostra "Pellegrinaggio marittimo mediterraneo". La giornata scelta per l'inaugurazione dell'evento è coincisa (non certo per caso) con la Giornata marittima europea e del marchio Patrimonio marittimo del Quarnero. Durante l'evento si sono svolte una serie di attività dedicate alla costruzione navale tradizionale, alle tecniche di navigazione, alla pesca e alla salatura del pesce.





Manutenzione e barche tradizionali

I visitatori hanno assistito a dimostrazioni di manutenzione subacquea di imbarcazioni in legno, a varie tecniche di remata su barche tradizionali. L'evento centrale della manifestazione consiste nella esposizione delle imbarcazioni tradizionali partecipanti al festival, barche esposte in porto durante il giorno. Dopo la preparazione delle imbarcazioni, si è svolta la regata di barche a vela tradizionali, evento clou del programma di tre giorni che riunisce arma-

tori ed equipaggi di imbarcazioni tradizionali in legno provenienti da diverse zone dell'Adriatico.

In serata, si è svolta la cerimonia di premiazione e di riconoscimento dei migliori partecipanti alla regata. Nei giorni 12 e 13 luglio i visitatori si sono potuti dedicare al canottaggio e nella vela su imbarcazioni tradizionali. Una parte speciale del programma è dedicata al titolo "Kvarner - Regione Europea della Gastronomia 2026".





Mostre che preservano il patrimonio marittimo

Oltre al programma principale, durante l'evento i visitatori hanno potuto ammirare diverse mostre di grande valore dedicate al patrimonio marittimo.

Tra queste, la mostra "Pellegrinaggi Marittimi

Adriatico", realizzata in collaborazione con istituzioni scientifiche e museali, i lavori degli studenti creati nell'ambito del progetto "Piccoli Guardiani del Patrimonio Marittimo, Cantieristico e della Pesca" e una mostra di nodi marinari provenienti dalla collezione delle Case del Mare.



L'evento Mala Barka Storijsa od mona (in Italiano Piccola Barca - Una Storia del Mare) si conferma come uno degli appuntamenti più importanti dedicati alla conservazione delle imbarcazioni tradizionali, delle abilità marinare e del patrimonio culturale dell'Adriatico, offrendo contenuti per tutte le generazioni e arricchendo ulteriormente l'offerta turistica del Quarnero durante la stagione estiva. In particolare la mostra "Pellegrinaggi marittimi adriatici", è stata realizzata in collaborazione con il Dipartimento di Etnologia e Antropologia dell'Università di Zara, il Museo della Cantieristica Navale di Betina, il Museo della Città di Sebenico e l'ICMB DU.Boak e il Centro per la Cultura e lo Sport Lopar. Gli autori della mostra sono il Prof. Associato Dott. Sc. Mario Katić del Dipartimento di Etnologia e Antropologia dell'Università di Zara e la Dott.ssa Sc. Tamara Nikolić Đerić, curatrice indipendente e facilitatrice UNESCO per l'attuazione della Convenzione per la salvaguardia del patrimonio culturale immateriale.

Conclusioni

Ero giunto a Draga di Moschiena per motivi di lavoro legati all'evento di Tecnoservizi, che

dopo il grande successo della presentazione a Venezia, durante la 7ª edizione del Salone Nautico, della 12ª edizione dello Yacht Design Forum e dell'evento Blu Economy Alpe Adria, è atteso con grande attenzione dagli addetti ai lavori. In realtà ho trovato un evento storico legato al mare e alle piccole imbarcazioni, che di fatto rappresenta una seconda presentazione. Certo metteremo a confronto tecnologie moderne, materiali compositi, utilizzo della AI, nuove soluzioni energetiche, ma il senso di amore per il mare che ho potuto respirare in Croazia, a Draga di Moschiena, mi ha riportato alle parole pronunciate nel secolo scorso, dell'Ammiraglio Rossi ai cadetti della Marina Militare Italiana, di cui ebbi lo onore di far parte in Accademia Navale.

Il mare ti modella come le pietre che restituisce alle spiagge. Lisce, prive di spigoli, forti furono alcune di quelle parole.

Ecco cari lettori, il mare, quello naturale, sano è ancora così, sia a bordo di yacht che di navi storiche.

Noi di questa rivista, cerchiamo di ricordarlo sempre, anche se trattiamo di nuove tecnologie per yacht, marine, approdi.





Dopo il successo del 2025 ai Murazzi, l'iniziativa green di Suzuki, FIC e Città di Torino raddoppia e si espande. Oltre ai circoli storici torinesi, entra in azione la Canottieri Padova guidata dal campione olimpico Rossano e Presidente della FIC Galtarossa. Sulla scia del grande successo e dell'entusiasmo generati lo scorso anno, torna l'iniziativa ecologica promossa da Suzuki, Federazione Italiana Canottaggio (FIC) e la Città di Torino. Nata nel 2025 come "Insieme per un Po pulito", la manifestazione evolve quest'anno in un progetto di ampio respiro nazionale, accogliendo l'adesione di Padova, prestigioso circolo remiero desideroso di replicare il modello torinese per salvaguardare e pulire il proprio fiume.

Torino

L'appuntamento principale si è rinnovato a Torino presso il circolo Caprera, cuore pulsante dell'iniziativa, dove i volontari e i giovani atleti dei circoli cittadini – tra cui Amici del Fiume, Armida, Cerea, Cus Torino, Circolo Canottieri Eridano ed Esperia – si sono adoperati per ripulire le sponde e le acque da plastica e piccoli rifiuti.

Padova

Grazie alla capillarità della Federazione Italiana Canottaggio e al supporto della società, l'onda "green" si è estesa così anche a Padova. I veri protagonisti di questa grande operazione ecologica sono stati circa 90 bambini e giovanissimi atleti dei circoli, un vero e proprio team della sostenibilità che hanno lavorato con straordinario entusiasmo per ripulire i corsi d'acqua da plastica e rifiuti, coadiuvato dagli adulti e dai volontari sul territorio. Si è distinta in questa giornata la Canottieri Padova che ha mobilitato i propri atleti per la tutela delle acque del territorio padovano.

I bambini

Lo straordinario sforzo corale dei bambini in entrambe le città, unito al coordinamento operativo della Città di Torino e Padova insieme al supporto delle lance motorizzate Suzuki – equipaggiate con l'esclusivo dispositivo di filtraggio delle microplastiche "#lavalacqua" – ha permesso all'iniziativa di raccogliere e sottrarre agli ecosistemi idrici un quantitativo totale stimato di circa 100 kg di rifiuti e plastiche, segnando un enorme passo avanti rispetto alla

passata edizione.

Le dichiarazioni dei protagonisti

Massimo Nalli, Presidente e CEO di Suzuki Italia: "Rispettare l'acqua è un atto d'amore verso il pianeta e verso le future generazioni. Con questo spirito Suzuki porta avanti il proprio impegno, cercando di sensibilizzare sempre più persone a fare altrettanto. È per noi motivo di grande orgoglio vedere come questa iniziativa abbia saputo coinvolgere tutti i circoli canottieri di Torino: ben sette realtà hanno fatto squadra nel nome di un Po più pulito, dimostrando come la collaborazione possa generare un impatto positivo sul territorio. Siamo onorati che il progetto abbia ispirato anche una realtà prestigiosa come il Circolo Canottieri Padova, per il fiume Bacchiglione, dando vita a un'importante sinergia tra due territori e unendo istituzioni, mondo dello sport e cittadinanza nel segno di un impegno concreto e condiviso. Suzuki continua a investire in tecnologie ecologiche uniche, come il sistema di raccolta delle microplastiche installato sui fuoribordo Suzuki, #lavalacqua, perché crediamo che la sostenibilità debba tradursi in gesti quotidiani e condivi-

si. Ringrazio la Città di Torino, la Federazione Italiana Canottaggio, tutti i prestigiosi circoli che hanno aderito con entusiasmo all'iniziativa e, soprattutto, i giovani canottieri: sono loro i veri ambasciatori di un futuro più pulito." Francesco Tresso, Assessore alla Cura della città, al Verde pubblico e ai Fiumi della Città di Torino: "Realizzare queste iniziative significa investire nel bene comune e contribuire a diffondere una cultura della partecipazione e della responsabilità ambientale che nasce anche dai gesti più semplici. Un ringraziamento particolare va ai giovani canottieri e ai volontari, che con il loro entusiasmo dimostrano come la sostenibilità possa trasformarsi in un'azione concreta, a Suzuki, sempre più impegnata nelle iniziative ambientali, e alla Federazione Italiana Canottaggio. Torino e il fiume Po fanno parte della Riserva MAB UNESCO CollinaPo, un modello di collaborazione tra territori che promuove l'equilibrio tra uomo e natura lungo l'asta del Po: un patrimonio che abbiamo il dovere di tutelare e valorizzare, anche perché tutto ciò che facciamo per il nostro fiume produce effetti anche a valle.





Una tutela che richiede un impegno condiviso: fare rete tra istituzioni, associazioni sportive, imprese e cittadini è la strada giusta per prenderci cura di un ecosistema prezioso, messo a dura prova dagli effetti dei cambiamenti climatici". Rossano Galtarossa, Presidente Federazione Italiana Canottaggio: "Il canottaggio è uno sport che per sua natura vive in simbiosi con l'acqua e l'ambiente circostante. Proteggere i nostri fiumi, i laghi e i campi di gara non è più solo un auspicio, ma un dovere morale e sportivo che la Federazione porta avanti con fermezza. Grazie alla solida collaborazione strategica con Suzuki, riusciamo a trasformare questo principio in azioni concrete sul territorio. Il Clean-up di oggi dimostra come lo sport sappia farsi veicolo di civiltà e responsabilità: pulire i nostri bacini significa preservare il futuro della nostra disciplina e, soprattutto, della salute pubblica. Vedere la tecnologia d'avanguardia dei motori Suzuki, capaci di filtrare le microplastiche semplicemente navigando, unita all'impegno e alla passione delle nostre società remiere, è la prova che la sinergia tra istituzioni e partner privati può generare un

impatto ecologico reale, immediato e duraturo".

Verso il Futuro

Il progetto si inserisce nel quadro del Suzuki Environmental Plan, la strategia globale della casa di Hamamatsu che punta all'ambizioso obiettivo di ridurre del 90% le emissioni di CO₂ entro il 2050. Suzuki Motor Corporation promuove una visione in cui la salvaguardia del pianeta è legata alle scelte e all'impegno collettivo. Attraverso il coinvolgimento attivo delle nuove generazioni e l'espansione territoriale di questa iniziativa, Suzuki ribadisce la volontà di guidare il cambiamento verso una mobilità e uno stile di vita realmente sostenibili.





Si è svolto a Milano il 13 luglio 2026 il Tavolo strategico sulla finanza e gli investimenti per la Space Economy italiana, alla presenza del Ministro delle Imprese e del Made in Italy, Sen. Adolfo Urso, del Ministro dell'Economia e delle Finanze, On. Giancarlo Giorgetti, dei rappresentanti del Parlamento, del Governo, di AIAD, ASAS e AIPAS in rappresentanza dell'industria spaziale nazionale, di Confindustria, del sistema bancario, della finanza, dei fondi di investimento e dei principali operatori del settore. Il Ministro dell'Economia e delle Finanze Giancarlo Giorgetti ha concluso i lavori in una sessione a porte chiuse.

L'iniziativa

L'iniziativa è stata promossa e organizzata dall'Intergruppo Parlamentare per la Space Economy insieme con l'Agenzia Spaziale Italiana, con il supporto di COMINT e UPSA, con il patrocinio di Regione Lombardia e Assolombarda, con il supporto di Inrete – Relazioni Istituzionali e Comunicazione e di SDA Bocconi SEE Lab e con il contributo di Fondazione PwC. Gli Stati Generali della Space economy italiana, tenutosi alla Torre Libeskind di Milano sede di PwC, si confermano il principale momento nazionale di confronto sulle prospettive della Space Economy italiana.

L'incontro rappresenta una delle tappe di Spazio Italia 2.0 - Stati Generali della Space Economy 2026 ed è stato promosso con l'obiettivo di avviare un confronto tra Parlamento, Governo, industria spaziale nazionale, sistema finanziario ed economico e istituzioni per definire, attraverso una visione condivisa, nuovi strumenti finanziari, normativi e di politica industriale utili a sostenere nel prossimo decennio la più

ampia attuazione delle politiche spaziali italiane, la piena partecipazione dell'Italia ai principali programmi spaziali internazionali con ESA, NASA e le altre agenzie spaziali governative, il rafforzamento dell'accesso autonomo dell'Italia allo spazio e l'ulteriore sviluppo del mercato nazionale e commerciale della Space Economy, attraverso una mobilitazione sempre più efficace e coordinata di capitali privati, insieme alle risorse pubbliche.

Dati economici

Siamo in una fase di forte espansione della Space Economy italiana.

Tra il 2021 e il 2024 il fatturato della filiera spaziale è cresciuto da 1,9 a 3,1 miliardi di euro, mentre gli occupati sono aumentati da 5.900 a 8.900 unità.

Anche la proiezione internazionale del settore è in costante crescita: l'export del settore aerospaziale è aumentato del 23,3% rispetto al 2022 e gli investimenti esteri del 37,1%.

Nel 2025 il mercato italiano dei servizi di osservazione della terra ha raggiunto i 340 milioni di euro, con una crescita del 73% rispetto al 2022, superiore a quella del mercato europeo (+65%).

A livello globale, l'economia dello spazio è destinata a raggiungere ricavi per 1.790 miliardi di dollari entro il 2035 e rappresenta uno dei comparti con il più elevato effetto moltiplicatore degli investimenti: secondo l'ESA, ogni euro investito nei programmi spaziali può generare fino a 4 euro di valore economico e attrarre fino a 2,8 euro di ulteriori investimenti privati.

Il confronto

Nel corso del confronto è emerso come la Space Economy rappresenti oggi più che mai, un settore strategico che integra manifattura avanzata, digitale, ricerca scientifica e innovazione, generando applicazioni sempre più rilevanti per le telecomunicazioni, l'osservazione della terra, la mobilità, la difesa, la sostenibilità ambientale e la gestione delle infrastrutture critiche. Ad introdurre la mattinata di lavori, con un saluto istituzionale, è stato l'On. Andrea Mascaretti, Presidente dell'Intergruppo Parlamentare per la Space Economy, che ha ribadito

il valore degli Stati Generali come luogo di confronto permanente tra politica, industria e stakeholder del settore, con l'obiettivo di accompagnare la crescita della filiera spaziale italiana attraverso una strategia nazionale condivisa.

Gli interventi politici

On. Andrea Mascaretti, Presidente dell'Intergruppo Parlamentare per la Space Economy ha dichiarato "Siamo al lavoro per costruire nuovi strumenti a sostegno delle politiche strategiche spaziali italiane e per supportare lo sviluppo del mercato commerciale nazionale della Space Economy.

Lo Spazio è ormai uno dei principali fattori di competitività economica, innovazione tecnologica e sicurezza strategica. Per questo abbiamo voluto riunire attorno allo stesso tavolo Governo, industria spaziale, sistema finanziario e mondo dell'economia, affinché possano condividere insieme ai Parlamentari una visione comune sulle sfide che attendono il nostro Paese nei prossimi dieci anni. L'obiettivo dell'iniziativa è duplice. Da una parte sostenere un'industria spaziale italiana che rappresenta già oggi una delle eccellenze del nostro sistema produttivo e che, in una fase di straordinaria evoluzione del settore a livello mondiale, deve poter continuare a crescere e competere ai massimi livelli internazionali.

Dall'altra accompagnare e accelerare lo sviluppo del mercato commerciale della Space Economy italiana, favorendo l'espansione delle attività svolte da operatori privati e la nascita di nuove opportunità industriali e imprenditoriali.



Negli ultimi vent'anni gli Stati Uniti hanno dimostrato come la progressiva apertura del settore agli investimenti privati abbia generato una profonda trasformazione dell'economia dello spazio. Maggiore competizione, più innovazione, tempi di sviluppo più rapidi, riduzione dei costi e un ecosistema industriale capace di attrarre capitali, creare occupazione altamente qualificata e sviluppare servizi che oggi fanno parte della vita quotidiana di cittadini, imprese e pubbliche amministrazioni. Con la legge italiana sulla Space Economy del 2025 il nostro Paese si è dotato di un quadro normativo moderno e tra i più avanzati in Europa. Oggi siamo chiamati a un passo ulteriore: individuare tutti insieme, Governo, Parlamento, industria e sistema finanziario, nuovi strumenti capaci di accompagnare una crescita sempre più veloce del settore, sostenere nel lungo periodo le politiche strategiche spaziali italiane e favorire lo sviluppo del mercato commerciale nazionale della Space Economy." Ad aprire i lavori con un intervento sugli investimenti del Governo e sulla politica industriale spaziale nazionale è stato il Sen. Adolfo Urso, Ministro delle Imprese e del Made in Italy e Autorità delegata per le politiche spaziali, che ha sottolineato il valore dello Spazio come settore strategico per l'Italia, evidenziando la necessità di sostenere la crescita della filiera italiana e valorizzare il patrimonio di competenze presenti nel Paese.

Il Sen. Adolfo Urso, Ministro delle Imprese e del Made in Italy ha dichiarato “L'Italia sta consolidando il proprio ruolo tra i protagonisti della Space Economy europea.

Il Governo ha scommesso fin dall'inizio sul comparto, stanziando con diversi provvedimenti oltre 10 miliardi di euro e valorizzando anche le risorse del PNRR, che hanno già consentito la realizzazione di quattro Space Factory e la nascita di una rete di 16 distretti industriali distribuiti lungo tutto il Paese.

Lo spazio unisce l'Italia: da Nord a Sud stiamo costruendo una filiera sempre più forte e competitiva, capace di trasformare ricerca, innovazione e manifattura avanzata in crescita, occupazione qualificata e autonomia tecnologica. La scelta di riunire a Roma, il prossimo 15 dicembre, sotto la Presidenza italiana, la Ministeriale dell'Agenzia Spaziale Europea per riprogrammare alcuni interventi finanziari alla luce del nuovo contesto internazionale conferma la centralità del nostro Paese in Europa e la sua vocazione a essere protagonista della nuova avventura spaziale dell'umanità.

Ora è fondamentale affiancare agli investimenti pubblici una maggiore mobilitazione di capitali privati, per sostenere lo sviluppo del settore e cogliere le opportunità di un mercato in continua espansione.

La rotta è tracciata: consolidare una filiera nazionale sempre più innovativa e competitiva, rafforzando la sovranità tecnologica e la capacità dell'Italia di guidare le sfide della nuova economia dello spazio”.

All'incontro ha partecipato il Presidente della

Regione Lombardia, Attilio Fontana che ha evidenziato il ruolo del territorio lombardo come uno dei principali poli europei dell'aerospazio e dell'innovazione.

La Lombardia, grazie alla presenza di imprese, università, centri di ricerca e competenze altamente qualificate, rappresenta infatti un laboratorio naturale per lo sviluppo della Space Economy e per la costruzione di nuove sinergie tra sistema produttivo, sistema finanziario e istituzioni. Il Presidente della Regione Lombardia ha dichiarato “La Lombardia crede fortemente nella Space Economy e nella necessità di continuare a sostenere una filiera strategica per la competitività del Paese.

Per questo guardiamo con grande interesse alla realizzazione di una Zona di Innovazione e Sviluppo dedicata al comparto, che consentirebbe di mettere a sistema le eccellenze già presenti sul territorio, a partire dall'area di Varese, dove si concentra un patrimonio unico di imprese, competenze e capacità industriali.

L'obiettivo è creare un ecosistema sempre più integrato, capace di favorire la collaborazione tra aziende, università e centri di ricerca, accelerando innovazione, investimenti e sviluppo. Accogliamo quindi con soddisfazione l'apertura manifestata oggi dal Governo su questo percorso: è un segnale importante, che attendiamo possa tradursi rapidamente in un confronto operativo con i territori, per rafforzare uno dei principali poli aerospaziali europei e cogliere appieno le opportunità offerte dalla nuova economia dello spazio”.

Le aziende

A portare il punto di vista dell'industria e degli stakeholder del settore sono stati quindi i rappresentanti di alcune delle aziende che sostengono e partecipano agli Stati Generali della Space Economy, dalla tavola rotonda a cui hanno preso parte è emerso che la crescita della Space Economy richiede oggi una maggiore integrazione tra industria, mondo finanziario, ricerca e istituzioni, insieme alla capacità di trasformare l'eccellenza tecnologica italiana in nuovi prodotti, servizi e opportunità di mercato.



Dichiarazioni

Massimo Claudio Comparini, Managing Director della Divisione Spazio di Leonardo ha dichiarato “La space economy sta entrando in una nuova fase in cui il valore sarà sempre più legato ai servizi, ai dati e alle applicazioni rese possibili dalle infrastrutture spaziali che oggi realizziamo. In questa prospettiva Leonardo ha, ad esempio, investito mezzo miliardo di euro in una costellazione proprietaria di osservazione della Terra, un sistema interconnesso e con capacità di supercalcolo a bordo, e nel rafforzamento della propria Divisione Spazio, insieme alle competenze di Telespazio e Thales Alenia Space Italia, con un focus anche sull’esplorazione, ad esempio attraverso il programma per il modulo della prima casa sulla Luna e per una futura rete di navigazione e comunicazione lunare.

L’Italia dispone di una filiera industriale e tecnologica di grande qualità: la sfida è rendere sempre più stretta la collaborazione tra grandi imprese, pmi, startup e centri di ricerca e favorire la contaminazione e convergenza dell’innovazione spaziale con le tecnologie digitali, l’Intelligenza Artificiale, il super calcolo. Oggi esiste anche una crescente consapevolezza, da parte del mondo finanziario e industriale, che investire nello spazio significa investire in competitività, innovazione e sviluppo. L’Italia ha tutti gli elementi per giocare un ruolo da protagonista a livello globale”. David Avino CEO e Founder Argotec ha osservato che “Lo Spazio sta entrando in una nuova fase della sua evoluzione: non parliamo più soltanto di costellazioni satellitari, ma di soluzioni data-driven capaci di trasformare i dati in informazioni ad altissimo valore aggiunto. In questa nuova era, il fulcro della traiettoria industriale è rappresentato da tecnologie native dual-use e dalla capacità di processare i dati direttamente in orbita, mettendo a disposizione degli utenti finali informazioni in near real-time. Si tratta di asset strategici essenziali per la Pubblica Amministrazione, la Protezione Civile, la Difesa e il settore privato perché consentono di prendere decisioni critiche con maggiore tempestività,



precisione ed efficacia. In Argotec, lavoriamo ogni giorno per sviluppare sistemi spaziali che trasformano i dati in capacità operativa, un motore invisibile, ma vitale per la sicurezza, la sostenibilità e la competitività del nostro Paese. L’Italia possiede tutte le capacità industriali e tecnologiche per ricoprire un ruolo centrale in questo nuovo scenario. È però necessario creare un ecosistema capace di attrarre investimenti e capitali internazionali per poter competere a livello globale”. Alessandro Grandinetti, Partner Markets & Clients Leader di PwC Italia ha commentato “Siamo felici di ospitare gli Stati Generali della Space Economy per contribuire a delineare il futuro di un settore destinato a giocare un ruolo sempre più centrale nella competitività del Paese.

La space economy rappresenta infatti un potente abilitatore di innovazione, con ricadute trasversali su numerose filiere industriali e tecnologiche. L’Italia ha dimostrato una visione pionieristica, diventando il primo Paese ad aver adottato una legge organica dedicata al tema: un segnale importante che rafforza il posizionamento nazionale in un comparto ad alto valore strategico.



Nell'ambito dei valori di Fondazione PwC Italia crediamo nell'importanza del dialogo tra pubblico e privato per accompagnare la crescita di questo ecosistema e trasformare l'innovazione in opportunità concrete per il sistema economico e sociale."

Ornella Bombaci, Direttrice del Competence Centre System Engineering Thales Alenia Space Italia è entrata nei dettagli aziendali "Thales Alenia Space crede e investe fortemente nella sua filiera, integrando più di 250 piccole e medie imprese italiane nella catena del valore, promuovendo da anni le eccellenze nazionali, come dimostra anche la nostra attiva partecipazione nei distretti aerospaziali regionali; solo per citarne alcuni: Piemonte, Lombardia e Abruzzo. Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza ha sicuramente dato nuovo slancio per rafforzare le competenze nazionali nella space economy, ma da sempre la nostra azienda investe in infrastrutture e tecnologie, come dimostrato dalla Space Smart Factory e da nuovi programmi di punta nell'Osservazione della Terra come la costellazione IRIDE."

L'Ing. Roberto Aceti, CEO OHB Italia ha dichiarato "Gli Stati Generali della Space Economy rappresentano un'importante occasione per costruire una visione condivisa del futuro dello spazio in Italia.

Oggi il nostro Paese può contare su una filiera industriale, scientifica e tecnologica tra le più avanzate d'Europa, con competenze che spa-

ziano dall'osservazione della Terra all'esplorazione spaziale, dalle telecomunicazioni alla sicurezza.

La sfida è trasformare questo patrimonio in una strategia di lungo periodo capace di rafforzare la competitività nazionale, sostenere l'autonomia strategica europea e generare valore per l'intero sistema economico.

Come OHB Italia siamo orgogliosi di contribuire a questo percorso, mettendo a disposizione la nostra esperienza come prime contractor di alcune delle più importanti missioni spaziali europee e italiane."

Il parere RINA

Daniele Calderoni Parronchi, Chief Strategy & Innovation RINA: "La sfida della space economy non è più sviluppare nuove tecnologie ma trasformare l'innovazione in capacità industriali permanenti, servizi operativi e vantaggio competitivo.

Le esperienze che stiamo sviluppando in RINA dimostrano che questo è possibile quando ricerca, proprietà intellettuale, capitale pubblico e privato lavorano in continuità con il mercato.

Il vero indicatore di successo non è il numero di progetti finanziati ma la capacità di accompagnare le tecnologie dal laboratorio alle applicazioni industriali. Solo così l'innovazione genera crescita economica, competitività e valore duraturo per il Paese".

Conclusione

Gli Stati Generali della Space Economy - Spazio 2.0 sono realizzati anche grazie al sostegno delle aziende sponsor: Amazon LEO, Argotec, Cassa Depositi e Prestiti, ELT GROUP, Leonardo, Telespazio, Thales Alenia Space Italia, OHB Italia, RINA e dei partner: Pirelli, Fondazione Fiera Milano, Unione Industriali Torino. Apogeo e Inrete Digital sono partner tecnici e Fortune Italia media partner dell'evento.



La competizione per i talenti si sta intensificando: il mercato del lavoro marittimo e le iniziative del settore danno nuovo slancio.

Il settore marittimo si trova ad affrontare una delle maggiori sfide per il futuro: non solo deve trasformare navi, porti e catene di approvvigionamento, ma deve anche attrarre le persone che guideranno questa trasformazione.

Mentre il settore investe miliardi nella decarbonizzazione, nella digitalizzazione e nella sicurezza marittima, la domanda di professionisti qualificati continua a crescere.

Secondo l'ultimo Seafarer Workforce Report di BIMCO e della Camera di Commercio Internazionale (ICS), il solo settore marittimo globale richiederà oltre 113.000 ufficiali di bordo aggiuntivi entro il 2030.

Allo stesso tempo, la concorrenza per i professionisti qualificati si sta intensificando in praticamente ogni segmento del settore marittimo. Le aziende sono alla ricerca di ingegneri, specialisti IT e software, esperti di automazione, nonché professionisti nel settore dell'energia offshore e della logistica portuale.

Mercato

SMM 2026 sta muovendosi per supportare



anche questo settore. Il Maritime Career Market, che si terrà il 3 e 4 settembre, offrirà una piattaforma internazionale per il reclutamento, l'orientamento professionale e lo scambio di conoscenze nel settore marittimo.

Dichiarazioni

"Il successo della transizione marittima dipende non solo dalle nuove tecnologie, ma soprattutto dalle persone che le sviluppano.

Con il Maritime Career Market, creiamo opportunità di incontro diretto per aziende, università e chiunque voglia contribuire a plasmare il futuro del settore", afferma Claus Ulrich Selbach, Vicepresidente Mostre Marittimo ed Energia di Hamburg Messe und Congress.

L'importanza di questo approccio è sottolineata anche dal Dr. Reinhard Lücken, Amministratore Delegato dell'Associazione tedesca dell'industria navale e oceanica (VSM): "L'industria marittima tedesca gode di un portafoglio ordini completo e di eccellenti prospettive tecnologiche.

Tuttavia, la nostra competitività futura dipenderà dalla nostra capacità di attrarre un numero sufficiente di professionisti qualificati e giovani talenti.

Per raggiungere questo obiettivo, dobbiamo dimostrare quanto siano diventate moderne, internazionali e orientate al futuro le carriere nel settore marittimo.

Il Mercato delle Carriere Marittime di SMM mette in contatto diretto aziende e potenziali professionisti: esattamente il tipo di format di cui abbiamo bisogno per ispirare le persone a intraprendere una carriera nel settore marittimo."



Espositori

Il Mercato delle Carriere Marittime offre spazio a circa 30 espositori provenienti dall'industria, dal mondo accademico e dall'istruzione per presentarsi come datori di lavoro attraenti. Tra le aziende già registrate figurano Anschütz, Boluda, DNV, Heinrich Rönner Group, KBN, PROSTEP, SKF e Vulkan. Tra gli istituti accademici partecipanti si annoverano l'Università di Scienze Applicate di Emden/Leer, la Scuola di Studi Nautici di Flensburg e l'Università di Rostock.

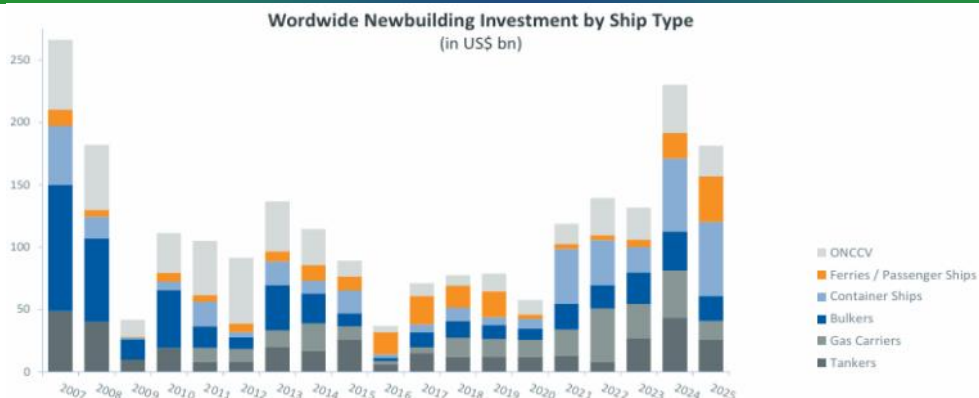
Il format va ben oltre il tradizionale reclutamento, presentando l'intero spettro delle opportunità di carriera nel settore marittimo, dalla formazione professionale e i programmi di studio duali all'accesso diretto alla cantieristica navale, alla digitalizzazione, all'industria

offshore, alla gestione portuale e ai servizi marittimi.

Eventi collaterali

Il Mercato delle Carriere Marittime è arricchito da un programma di eventi collaterali completo. Tra gli appuntamenti principali figurano il Career Forum, con presentazioni e tavole rotonde su tendenze future, competenze richieste e opportunità di carriera nel mondo del lavoro marittimo, nonché iniziative di networking come il Career Happy Hour, il Job Route, visite guidate e un evento scolastico organizzato in collaborazione con l'Associazione tedesca dell'industria navale e oceanica (VSM). Studenti delle scuole superiori, universitari e insegnanti accompagnatori avranno accesso gratuito al Mercato delle Carriere Marittime in entrambe le giornate dell'evento.





Reclutamento

La crescente consapevolezza che attrarre giovani talenti sia diventata una responsabilità condivisa dall'intero settore marittimo si riflette anche nella nuova immagine e nella campagna di reclutamento lanciate dal Centro Marittimo Tedesco (DMZ). La campagna verrà presentata ufficialmente all'SMM durante la tavola rotonda "Ship your Talent" il 3 settem-

bre." L'industria marittima ha molto da offrire ai giovani. Insieme, vogliamo ispirare la prossima generazione mettendo in luce l'ampia gamma di opportunità di carriera che il nostro settore offre. Il Mercato delle Carriere Marittime di SMM è il contesto ideale per lanciare questa campagna", afferma Hanna Maurer, Project Manager del Centro Marittimo Tedesco (DMZ).

German Inland Shipbuilding

€ Million



Global Shipbuilding

(in Mio. CGT)



Shipbuilding in Europe*

(in Mio. CGT)



Italian design studio Nauta has just completed a delicate interior refresh of the 40m Abeking & Rasmussen sailing legend 4K (ex-Alithia). The project called for a light touch that would dust off the original interior and guarantee many more years of bold cruising for this adventurous yacht.

4K has crossed many oceans and covered tens of thousands of sea miles since her launch in 2002. Her bold exterior form, with its plumb bow, arrow straight sheerline and raised coach-roof, was years ahead of its time and still conveys a very contemporary vibe with a powerful sense of purpose.

Her steel hull and powerful sloop rig are the outward marks of her exceptional ocean-going capabilities. Her original interior made maximum use of the huge volume available and turned natural light into part of the design thanks to all-round deck saloon windows and hull lights.

But after so many miles travelled, the freshness had left the clean lines and neutral tones of the styling.

Recover

It was this that Nauta sought to recover, while sprinkling in a little contemporary magic that would update the interior and keep it relevant for the next 20 years of operation. It is less

refit than refresh, although it touched almost every element of the interior, from the navigation station to the owner's cabin.

Statements

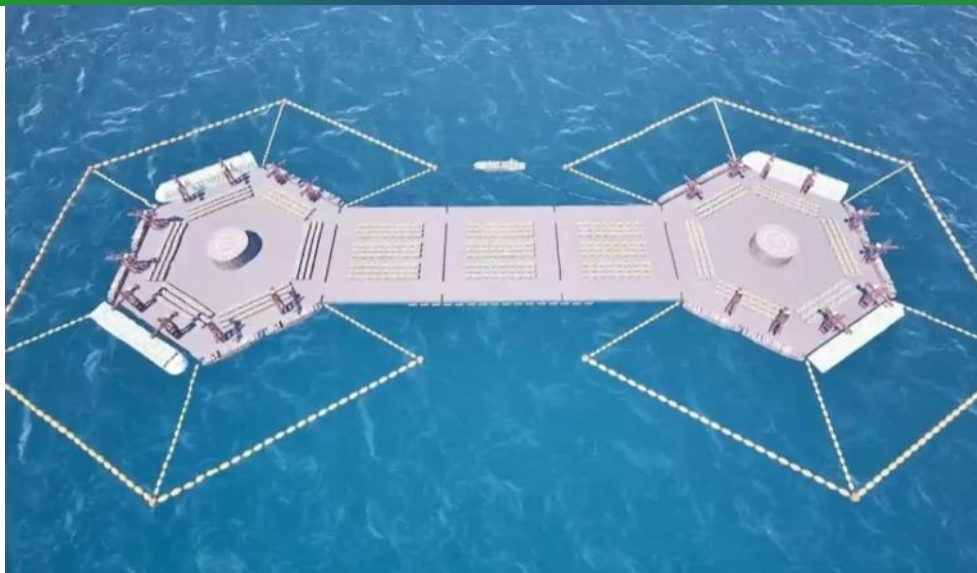
"The 4K refit project is the result of a strong collaborative effort between the Owner, Crew, Brokerage team and Nauta, all working together with shared commitment and momentum to meet the Owner's expectations.

The design process was driven by a careful and conscious selection of proposals and interventions, developed within a tight schedule to ensure both efficiency and a successful outcome" said Martino Majno, co-Director at Nauta.

"The key challenge lay in harmonising existing features with new design solutions, combining refreshed materials, refined detailing and high-end furniture and décor to achieve a contemporary atmosphere.

Soft finishes and bespoke craftsmanship are paired with a fresh and welcoming colour palette, creating an unexpected environment that fully unlocks the vessel's potential. The generous layout and spatial arrangement, enhanced by natural light and sophisticated design solutions, offer guests a renewed and intimate onboard experience," added Guido Valtorta, co-Director at Nauta.





China is designing a floating, nuclear-powered shipping port of the future. Beijing wants to dominate and decarbonize global logistics by reinventing the shipping port to be self-fueling, modular, and replicable.

China is designing a floating, nuclear-powered shipping port of the future. Jiangnan Shipyard, a subsidiary of China State Shipbuilding Corp., has designed a massive offshore facility that functions simultaneously as a container terminal and a ship-recharging station.

The floating island will be powered entirely by nuclear energy and renewable sources.

Network of ports

The company wants to replicate the design and deploy these facilities across the world's most critical shipping routes.

This has the potential to create a network of ports outside any country's ports, in open seas. Not happy with dominating the global supply chains for key industries (like rare earths and magnets for embodied AI and cars), manufacturing, and shipbuilding, Beijing has its eyes on dominating the shipping routes too.

The concept, unveiled at Posidonia, an international shipping exhibition in Greece, is engineered to manufacture its own zero-carbon

fuels, supply electricity to docked electric feeder ships, and run on a self-sustaining energy loop that produces no direct carbon emissions. If built, this platform would not need a port, coastline, or national grid.

It would be its own port, existing at sea, doing its job. This is not the first time that China is trying to extend its tentacles with big floating structures.

The country is already building strategic research platforms designed to extend its scientific and geopolitical power far outside its borders.

Data

The shipping industry moves roughly 80% of world trade by volume and remains one of the hardest sectors to decarbonize, locked into fossil fuel infrastructure built across a century. Jiangnan's proposal is an answer to that structural problem. The company says the complex would become a new ecosystem for zero-emission ocean container logistics and deliver a groundbreaking solution for the global shipping industry's carbon neutral transformation. This idea needs a new architecture of the next era of maritime trade, from the ships to the fuel to the ports themselves.



How it would work

At the center of the platform sits an advanced molten salt reactor, a nuclear technology that uses liquefied salt simultaneously as fuel and as a coolant, eliminating the need for the water-based cooling systems that conventional reactors depend on.

“Molten salt reactors inherently avoid the risk of the core melting, and have inherent safety and non-proliferation characteristics,” Jiangnan said at its presentation.

“When the molten salt coolant comes into contact with environmental temperatures, it can rapidly solidify, greatly reducing the risk of accident-related leakage.”

In the event of a breach, the liquid salt does not spill and spread. It freezes. The failure mode of the reactor is, by design, self-limiting.

Demonstration

During the presentation was already demonstrated how the technology works. It is running an experimental thorium-based molten salt reactor in Wuwei, a city on the outskirts of the Gobi Desert.

This 2-megawatt thermal reactor achieved criticality in October 2023, reached full power in June 2024, and successfully demonstrated the conversion of thorium to uranium fuel in late 2025. The Shanghai Institute of Applied Physics of the Chinese Academy of Sciences has also demonstrated that a thorium-based molten salt reactor can transmute thorium-232 into uranium-233, which is in itself a scientific milestone that proves the technical feasibility of the entire nuclear fuel cycle.

Thorium exists in greater quantities on Earth than uranium and is significantly easier to extract. For China, it is a supply chain decision

that reduces dependence on the global uranium market and its geopolitics.

Global

The platform uses the energy it generates to manufacture zero-carbon fuels, including ammonia, which power the island's own operations and refuel the electric feeder ships that dock there. This closed-loop logic - the island feeds itself and the vessels it services - removes the platform's dependency on any external fuel supply chain. It is designed to be an autonomous energy and logistics node, deployable wherever global shipping lanes demand it. The modular architecture means engineers can replicate the identical setup across maritime ports and routes worldwide, scaling the system without redesigning it. Jiangnan describes this system as the “zero-carbon heart of the hub.” Around it, the platform integrates a wind turbine, solar panels, and dedicated modules for electricity supply, hydrogen generation, and green-fuel synthesis. All of this forms a layered and redundant energy architecture designed to function continuously, regardless of conditions.

Nuclear powered maritime transport

This is not Jiangnan's first move into nuclear-powered maritime transport. Before the floating island, the shipyard had published blueprints for a 25,000-container cargo ship driven by a thorium-based molten salt reactor, a vessel that would run without a drop of conventional fuel.

The floating island extends that logic from individual vessels to entire port infrastructure, essentially proposing that the nodes of global trade - not just the ships connecting them - become nuclear-powered and emissions-free. If the design goes from supervillain-like plan to actual hardware, it will be a total reimagining of how maritime infrastructure works. Not an incremental improvement, but a disconnection from static port structure and the fossil fuel logic that has governed global shipping for over a century. This solution is not waiting for the shipping industry to decarbonize on its own timeline.

Patrone Moreno will unveil the all-new Patrone 45' Convertible at the Cannes Yachting Festival 2026, where the model will make its world premiere from 8 to 13 September. Set to become the shipyard's flagship, the new model marks the latest evolution of Patrone's contemporary interpretation of the traditional Ligurian gozzo.

Features

Patrone 45' Convertible builds on a design direction first introduced with the Patrone 100 in 2022 and further developed through the Patrone 45' Open in 2024. Together, these models have progressively expanded the concept of the traditional Ligurian gozzo for today's owner, combining its distinctive heritage with contemporary styling and functionality. The Boat takes that evolution a step further, placing even greater emphasis on cruising, longer stays on board, onboard comfort and flexible living spaces. With an overall length of 14 metres, the yacht retains the distinctive Mediterranean character of Patrone's gozzi, expressed through clean lines, light-filled interiors and carefully considered design solutions tailored for comfortable cruising. The result is a yacht that combines elegance, seaworthiness and an exceptional onboard experience. The cockpit is available in two configurations: one with a central sofa that converts into an additional sunpad, and another featuring wrap-around seating designed to maximise conviviality and make the space even more versatile. Propulsion is provided by Volvo Penta IPS 600 engines with joystick control, delivering smooth handling and making docking and low-speed manoeuvring both simple and intuitive.

Design

Designed by Tommaso Spadolini, the interiors combine limed and bleached oak with abundant natural light to create a bright, refined and timeless atmosphere. Owners can personalise fabrics, finishes and colour palettes to reflect their individual preferences, while the renderings showcase just some of the many possible interior design solutions. The saloon forms the social heart of the yacht. Conceived

as an open, adaptable living space, it features a generous dinette and wraparound seating that encourage conversation, relaxation and flexible use throughout the day. Accommodation is arranged for up to 4+2 guests, with an owner's cabin, a VIP cabin and two additional berths created by converting the dinette. Large hullside windows and Patrone's signature hull windows flood the interiors with natural light while maintaining a constant visual connection with the sea. One of the defining innovations of the new layout is the relocation of the galley below deck, the first time Patrone has adopted this solution. By moving the galley off the main deck, the entire saloon and dinette are dedicated to dining, entertaining and everyday life on board, creating an exceptionally open and sociable living space for a yacht of this size. Despite its below-deck location, the galley remains bright and connected to the main living area. Signature hull windows, combined with the open overhead design, preserve sea views, maximise natural light and maintain a seamless visual connection with the saloon. The result is a fully equipped galley that feels anything but enclosed, while enhancing the sense of space throughout the yacht.

Premiere

The yacht's generous dimensions have also made it possible to create a fully equipped domestic-style galley featuring an induction hob, large-capacity refrigerator, oven and dishwasher, providing all the comforts needed for extended cruising. Following its world premiere at the Cannes Yachting Festival, the Patrone 45' Convertible will also make its Italian debut at the 66th Genoa International Boat Show, taking place from 1 to 6 October 2026.





Il debutto del primo Astor 38 OTB avverrà in occasione del Cannes Yachting Festival 2026. Per Bellini Yacht, l'edizione 2026 assumerà un significato particolarmente rilevante, segnando la presentazione della line-up più importante.

Premiere

Protagonisti dell'edizione 2026 saranno le tre World Première: Astor 38 OTB, Astor 38 PISTA e Astor 68, espressione dell'evoluzione della famiglia Astor e della visione contemporanea del marchio.

A completare l'esposizione sarà inoltre Astor 58, confermando l'ampliamento e la crescente articolazione della gamma.

Astor 38 OTB rappresenta una tappa particolarmente significativa nel percorso evolutivo di Bellini Yacht, introducendo il primo modello fuoribordo nella storia del brand.

Il nuovo modello interpreta una nuova visione della nautica contemporanea, coniugando prestazioni e versatilità con i valori distintivi del marchio, espressi attraverso un design raffinato, una meticolosa cura dei dettagli e una costante attenzione all'esperienza di bordo.

Caratteristiche

La barca mantiene le caratteristiche distintive della piattaforma Astor 38, introducendo una

nuova configurazione propulsiva con due motori Mercury Verado V10 da 400 hp.

Con una lunghezza fuori tutto di 11,89 metri, un baglio massimo di 3,90 metri e una capacità di carburante incrementata fino a 1.000 litri, il modello è stato progettato per offrire maggiore autonomia, prestazioni e semplicità di utilizzo.

La configurazione ha inoltre consentito di preservare elementi iconici del progetto, come l'ampio prendisole di poppa completamente apribile, mentre gli interni, articolati in due cabine e un bagno, confermano la volontà del cantiere di offrire una proposta capace di combinare comfort, funzionalità e qualità degli spazi.



YYachts presenterà i nuovissimi Y6 e Y7 al Cannes Yachting Festival. Il Cannes Yachting Festival è da tempo considerato l'evento di apertura della stagione nautica internazionale e rimane uno dei saloni nautici in acqua più influenti al mondo. Ogni settembre, la manifestazione riunisce i principali cantieri navali, designer e armatori della Costa Azzurra, offrendo la cornice ideale per molte delle più importanti anteprime mondiali del settore. Quest'anno, il cantiere tedesco YYachts presenterà a Cannes due modelli di punta della sua flotta: il nuovissimo Y6, in anteprima mondiale, e l'ultima generazione del già apprezzato Y7.

Il cantiere

YYachts è un cantiere navale tedesco specializzato in yacht a vela di lusso, leggeri e ad alte prestazioni, con lunghezze che variano dai 65 ai 100 piedi. Con un forte impegno per l'innovazione, l'artigianalità e la sostenibilità, YYachts progetta i suoi modelli per armatori esigenti che ricercano semplicità, eleganza e prestazioni. Tutti i modelli del brand sono realizzati esclusivamente in composito di carbonio a Greifswald, sul Mar Baltico. In un moderno

stabilimento di produzione completamente nuovo, la società realizza yacht a vela fino a 33 metri di lunghezza. Il suo reparto di verniciatura automatizzato interno consente di verniciare gli yacht in quasi tutti i colori. Il portfolio YYachts comprende attualmente i modelli Y6, Y7, Y8 e Y9; la divisione Custom realizza progetti completamente personalizzati.

Caratteristiche

Progettato per armatori che apprezzano l'indipendenza, la semplicità e il lusso senza compromessi, il nuovo Y6 rappresenta la prossima evoluzione della filosofia di YYachts. Con una lunghezza di poco inferiore ai 20 metri, è stato concepito come un vero e proprio cruiser d'altura, comodo da condurre anche da una sola persona o da una coppia, offrendo al contempo gli spazi abitativi, la cura artigianale e la raffinatezza tipicamente associati a superyacht di dimensioni ben maggiori.

Dichiarazione

"Lo Y6 è stato sviluppato in risposta diretta alle esigenze degli armatori che desideravano la libertà della navigazione in solitario senza rinunciare al lusso di un vero superyacht", affer-



ma Gregor Bredenbeck, Direttore Vendite della società. "Ogni aspetto dello yacht riflette questa filosofia, dalla disposizione del ponte alle numerose opzioni di configurazione degli interni."

Design

Progettato dall'architetto navale americano Bill Tripp, lo Y6 segue le linee pulite ed eleganti che sono diventate un segno distintivo della gamma YYachts.

Il suo ponte è stato accuratamente progettato per consentire il controllo completo dalla postazione di comando, permettendo una navigazione sicura e rilassata anche con equipaggio ridotto, persino su lunghe traversate.

Come ogni modello del portfolio YYachts, lo Y6 è costruito interamente in fibra di carbonio epossidica di ultima generazione.

La costruzione leggera garantisce prestazioni di navigazione eccezionali anche con vento leggero, offrendo al contempo rigidità strutturale ed efficienza straordinarie.

Interni

Sottocoperta, lo Y6 stabilisce un nuovo punto di riferimento in termini di flessibilità nella sua categoria.

Gli armatori possono scegliere tra configurazioni a tre o quattro cabine, mentre tra le opzioni aggiuntive figurano un ufficio dedicato al posto del salone, una cabina equipaggio a prua o un alloggio armatoriale personalizzato.

Lo yacht è stato concepito come una piattaforma che si adatta allo stile di vita di ogni singolo armatore.

Questa filosofia si estende anche al design degli interni. Per lo Y6, YYachts ha collaborato ancora una volta con l'architetto danese David Thulstrup, il cui linguaggio progettuale distintivo aveva già caratterizzato l'ammiraglia Y8. Insieme al team di design di YYachts con sede a Maiorca, sotto la direzione di Francesca Modica, sono stati sviluppati quattro concept di interni completamente nuovi.

Questa collaborazione fonde la raffinatezza mediterranea con la chiarezza nordica, dando vita a interni al contempo intramontabili e contemporanei. Ogni progetto presenta una

palette di colori, texture e materiali pregiati accuratamente selezionati, consentendo ai proprietari di esprimere il proprio stile personale.

Dichiarazione di Francesca Modica

"Gli interni dello Y6 sono pensati per persone dal gusto eccezionale, individui che sanno esattamente cosa vogliono", afferma Francesca Modica, responsabile del design di YYachts. "I quattro concept consentono la massima personalizzazione senza compromettere il nostro linguaggio di design chiaro. Ognuno crea la propria atmosfera, che spazia dal minimalismo e dalla contemporaneità al calore e all'accoglienza."

Y7

Oltre al nuovo Y6, i visitatori di Cannes potranno ammirare anche il nuovo Y7, recentemente riprogettato.

Dopo il successo della sua anteprima mondiale all'inizio di quest'anno, il 70 piedi aggiornato introduce numerosi miglioramenti apportati dallo studio judel/vrolijk & co. Una novità fondamentale, oltre al nuovo design dello scafo, è l'ingresso asimmetrico, che mantiene il passaggio del pozzetto sempre libero, migliorando la fluidità e la fruibilità. Il pozzetto stesso è più chiuso, aumentando la sicurezza a bordo, e ora presenta un divano a U sul lato di dritta per un maggiore comfort. Sottocoperta, la sala macchine non si trova più sotto il pavimento del salone, ma è stata spostata in un locale tecnico dedicato con doppio accesso, anche dalla zona equipaggio.

Questa modifica semplifica la manutenzione e migliora la separazione tra le zone abitative e quelle tecniche.



Nammu, The Next Generation LOBSTER, is a Broadband OBS-System in a new design with many features. In the robust and shock resistant syntactic foam shell are integrated a titanium pressure tube of 210mm diameter with broadband seismometer "Trillium Compact 120 sec", data logger "6D7" and battery pack, as well as titanium releaser KUMQuat, hydrophone and head buoy.

Flasher, radio beacon and flag for localization are mounted outside. Up to 50 units can be transported in one 20-foot shipping container, enabling even larger deployments with higher spatial resolution.

Deployments of up to three years are possible due to low power consumption with reliable storage of vital instrument data and metadata.

Compact

Good coupling is facilitated through a compact instrument design and an aquadynamic shape enables industry-leading low levels of external noise.

Extremely reliable acoustic release is key for retrieval.

Other features include quick location of the instrument with radio beacon and flasher, as well as fast data download via an external memory Stik.

Easy, fast data conversion to MiniSEED and SEG-Y is possible via our portable open-source software.

Made from corrosion-resistant titanium and durable syntactic foam, the frame offers buoyancy in a shock resistant and robust package that can easily endure the forces of the sea. The unit's small size makes it possible to deploy more systems than ever before.

There is a seismometer for every use case ranging from broadband seismometers to high frequency geophones.

A hydrophone complements the seismic data for extended precision.

The releaser brings the instrument back to the surface in perfect condition. It is the world's smallest, most light-weight titanium release unit – fully reliable in even the most challenging circumstances.

Technical Data

Size: half a pallet: 800mm x 600mm x 600mm

Weight: 155kg without anchor, 205kg with anchor, stackable

Operation depth: 6000m

Frame: titanium, flexible buoyancy from syntactic foam

Power supply: 13,7 month recording: 80 Lithium cells

36,0 month recording: 270 Lithium cells

Data Logger: Seismic Data Logger „6D6“

Releaser: K/MT 562 KUMQuat, titanium

Hydrophone: HTI-04-PCA/ULF

Seismometer: Broadband Seismometer

Positioning: Nanometrics „Trillium Compact 120“, or Geophone radio beacon, flasher, signal flag AIS as an option

Anchor: steel anchor



VMG (Velocity Made Good), a new shipyard focused on high-performance luxury trimarans, has revealed new details of its first vessel currently under construction: the 16-meter VMG 53. Headquartered in New York, and backed by an international team of sailors, designers and industry specialists, VMG has been created to deliver a new generation of offshore cruising trimarans which combine performance, comfort and practical long-range capability.

Trimaran

The VMG 53 is a next-generation performance trimaran that unites the redundancy, space and practicality expected of a modern multihull with the responsive sailing characteristics of a high-performance trimaran.

Statement

"Designed to eliminate traditional compromises between performance, luxury and dynamic stability, it presents an exterior that is disruptive, purposeful and timeless, underpinned by an innovative deck and propulsion layout engineered for confident short-handed sailing," said Michael Schwartz, Founder and Principal of VMG.

Sculpted exterior, effortless inside-out design

The VMG 53's exterior is defined by flowing,

sculpted surfaces that deliberately eliminate flat planes, creating a sense of motion while cleverly concealing its generous interior volume. On hull number one, a dynamic finish transitions from deep green to rich golden bronze as the light changes, subtly echoing the warmth of the cork, eucalyptus wood and bronze hardware within. This color philosophy creates a continuous emotional connection between exterior and interior, reflecting holistic approach to design.

Integrated tender garage and custom carbon tender

At the stern of the central hull, the VMG 53 features a fully enclosed tender garage that preserves the yacht's clean lines, improves weight distribution and keeps the tender protected and pristine. The space is designed around VMG's custom carbon fibre tender, powered by ZeroJet and finished to match the mother vessel, complete with a bespoke cork bumper so that it appears as a natural visual extension of the yacht. A wireless lanyard allows the owner or captain to remotely open the pickup-style transom door, providing a safe, secure position from which to connect the winch and charging system before launching or retrieving the tender.



The jet configuration simplifies everyday use by eliminating the need to manage an outboard during deployment.

For those who prefer a conventional setup, a petrol-powered version with an integrated sliding outboard mount is also available.

Personal equipment and water toys are stored separately in a dedicated Adventure Locker (which is also an extension of the port suite), underscoring the yacht's focus on active exploration and clean exterior design.

Twin-engine propulsion

Breaking with the convention of a single cen-

cient for hybrid propulsion, working with the sails, while the second engine is lifted clear of the water to eliminate drag. The propulsion system has been carefully engineered to maximize the trimaran's natural efficiency, range and fuel economy, while studies by VPLP confirm excellent maneuverability and significant weight savings compared with more traditional solutions.

Sail pit

At the centre of the boat exterior concept lies the sail pit: the yacht's dedicated operating hub and a defining element of its deck layout.



tral engine, the VMG 53 employs a twin-engine layout, integrating one 57 hp engine into each outer hull. In port, the VMG 53 offers the precise maneuverability of a twin-screw yacht. Under power, the twin 57 hp engines work together to provide comfortable cruising speeds, an impressive top speed and exceptional fuel efficiency.

As soon as a modest breeze allows the windward hull to lift, a single engine becomes suffi-

cient for hybrid propulsion, working with the sails, while the second engine is lifted clear of the water to eliminate drag. The propulsion system has been carefully engineered to maximize the trimaran's natural efficiency, range and fuel economy, while studies by VPLP confirm excellent maneuverability and significant weight savings compared with more traditional solutions.

From this single position, every sail control on board can be managed, enabling genuine single- or double-handed sailing. The mainsheet and the single daggerboard are both handled by a line driver, while the staysail is controlled by a captive winch, with manual redundancy built into every critical function. Beyond its technical role, the sail pit has been designed as an extension of the yacht's living space.



Positioned within two meters of the on-deck owner's suite, and with the forward central helm and navigation station located between them, it forms part of a compact operational set-up that connects sailing, navigation and life on board. Pass-through and communication hatches connect the sail pit directly with the galley and navigation station, allowing food, drinks and essential information to be exchanged quickly and safely without unnecessary movement around the yacht. Together, these features reinforce the VMG 53's philosophy of integrating sailing, navigation and life on deck into one highly connected living space. The sail pit's proximity delivers a significant safety advantage. With the on-deck owner's suite, forward helm, navigation station and sail pit all within a few steps, an owner or captain can move between every critical operational space in seconds when conditions change.

Forward central helm

The forward central helm is designed around four core principles: centralization, visibility, connectivity and protection from the elements. Its position gives the helmsman direct sightlines to the sail pit and the crew managing sail controls, while placing the navigation station and the yacht's other primary operating areas within immediate reach.

Recognizing that no single helm position is ideal in all conditions, the trimaran offers mul-

tiple steering positions. In favorable weather, many owners will choose the aft windward helm, enjoying the exhilaration of the flying windward hull. As conditions become more challenging, the forward central helm provides a more stable and sheltered environment, while maintaining instant access to primary controls, navigation systems and the sail pit. Although an on-deck suite would traditionally compromise visibility from a forward helm, the boat incorporates new technology that provides instant 360° vision anywhere on deck level at the touch of a button. The helm is equipped with twin Nemesis displays and a cantilevered wheel, plus two interchangeable seating options: a leaning post for a dynamic, semi-standing stance during active sailing, and a fully supportive captain's chair for longer passages and night watches.

Conclusion

The result is an exterior and deck arrangement that never asks owners to compromise. The boat combines sculpted design with a fully enclosed tender garage and custom carbon tender, an efficient twin-engine propulsion system and a tightly connected triad of sail pit, forward helm and on-deck suite, creating a trimaran that adapts to the way its owners truly want to sail, explore and live on the water. The first trimaran is slated for delivery in January 2027.



Italian shipyard Tankoa Yachts has recently celebrated the launch of its latest superyacht project, the 52-metre T52 Vitruvius, M/Y Spirit. Taking place at the Tankoa Yachts' shipyard in Genoa, Spirit touched water in the presence of the Owners, several guests, the Tankoa management and all the hard-working team behind her construction.

As is traditional, the ceremony featured the blessing of the yacht followed by the god-mother's christening, before celebrations continued at the yard facilities, specially prepared for the occasion.

Fully custom

In line with Tankoa's positioning as a boutique shipyard, the new yacht is a fully custom project. Indeed, the Owner selected Tankoa Yachts to bring his own Vitruvius - designed concept to life, recognising effectively the shipyard's ability to execute a highly bespoke project without compromise.

Designers and design

The yacht has naval architecture and exterior design by Vitruvius Yacht Design, led by Philippe Briand and Veerle Battiau, with interior design by Italian studio FM Architettura.

The yacht's design concept represents a new interpretation of luxury, placing wellbeing, privacy and a close connection with the sea at

the heart of the onboard experience.

Accommodation is provided for up to 12 guests across six cabins, with quarters for a crew of nine across five cabins.

Throughout the yacht, careful attention has been paid to maximising natural light, creating open sightlines and strengthening the relationship between interior and exterior spaces. Ample daylight floods the open areas thanks to a glazed stern door that opens in two sections, flanked by fixed glass panels, and full-height glazing along the yacht's sides, providing expansive panoramic views both while cruising and at anchor, whether the side platforms are deployed or closed.

Further Spirit's defining feature is its wellness-focused beach club, centred around a spacious gym and spa area that can also be enjoyed while underway.



Opening directly onto an expansive aft terrace, the space effortlessly connects exercise, relaxation and the surrounding seascape.

A stern plunge pool and fold-down, side platforms further enhance the experience, creating an exceptional environment where owners and guests can move effortlessly between training, recovery and swimming.

The interiors complement the yacht's architectural philosophy through a refined palette of natural materials, soft textures and understated detailing.

Designed to enhance the sense of calm and openness throughout the yacht, the interiors allow light, space and the surrounding seascape to remain the defining elements of life on board.

Features

Performance-wise, Spirit reaches a top speed of 17 knots, cruising comfortably at 15 knots. The development of the yacht also benefited from noise and vibration consultancy by van Cappellen Consultancy, ensuring exceptional comfort while underway.

During engineering and construction phases, Tankoa Yachts carried out an extensive optimisation study covering the hull, weight distribution and overall dynamics to maximise efficiency.

Spirit is equipped with a full-hybrid propulsion system by E-motion, combining conventional engines with electric motors and batteries.

Statement

Tankoa CEO Vincenzo Poerio said "A launch is always such a special moment. It is the culmination of many years of hard work, and it is a privilege to share this experience, and all of the emotions associated with it, with our clients and everyone involved in her construction.

Spirit perfectly demonstrates Tankoa's ability to transform an ambitious, highly bespoke vision into reality through exceptional craftsmanship and close collaboration with both the Owner, his design team and our team."

Spirit is now entering the final phase of construction, with sea trials and technical testing underway ahead of delivery to her owner.





Il cantiere Santasevera racconta i 40 anni di esperienza del fondatore Francesco Guida, in sostanza una visione del design nautico tra cultura del progetto e mercato internazionale. Il percorso professionale dell'ingegnere diventa l'occasione per approfondire identità, filosofia e direzione evolutiva del brand Santasevera.

Si tratta di una riflessione sulla propria identità e sulla visione che guida lo sviluppo del brand nel contesto del design nautico contemporaneo.

Un percorso che affonda le proprie radici in oltre quattro decenni di esperienza internazionale nella progettazione e nello sviluppo di imbarcazioni a motore e che rappresenta oggi il riferimento culturale su cui si fonda la filosofia progettuale di Santasevera.

Il mare

La relazione con il mare nasce negli anni della formazione del fondatore, attraverso la navigazione e la frequentazione dei cantieri navali, e si consolida nel tempo in una visione del progetto come espressione diretta dell'esperienza d'uso.

Dopo la laurea in ingegneria navale e meccanica, il suo percorso professionale si sviluppa in ambito internazionale, con responsabilità nella direzione generale, nello sviluppo prodotto e nella gestione di programmi complessi nel settore nautico, contribuendo alla definizione di gamme complete di imbarcazioni e alla strutturazione di processi industriali legati alla produzione.

Un patrimonio culturale

Questa esperienza costituisce oggi il patrimonio culturale che alimenta la visione della so-

cietà.

"Chi progetta una barca deve conoscere il mare e viverlo direttamente. L'esperienza resta un elemento essenziale, perché una barca non è solo un oggetto estetico, ma uno spazio che deve rispondere in modo coerente al modo in cui viene utilizzata", afferma Francesco Guida.

Evoluzione

Nel corso degli ultimi quarant'anni il settore nautico ha attraversato una trasformazione profonda.

Le modalità di utilizzo delle imbarcazioni si sono evolute verso esperienze più brevi e dinamiche, con una crescente centralità degli spazi esterni e nuove configurazioni progettuali.





Parallelamente, il ruolo del progettista si è progressivamente ridefinito all'interno di modelli industriali sempre più integrati. In questo scenario, Santasevera ha sviluppato una propria identità fondata su una cultura del progetto indipendente, in cui coerenza, proporzione ed esperienza d'uso rimangono i riferimenti centrali del processo creativo.

Il brand si fonda sull'eredità professionale maturata dal suo fondatore nello sviluppo di imbarcazioni traducendola in una visione chiara: imbarcazioni essenziali, funzionali ed eleganti, pensate per mantenere valore nel tempo e al di fuori delle logiche di moda.

"Il modo di vivere il mare è cambiato e con esso il modo di progettare. Santasevera interpreta questa evoluzione attraverso un linguaggio essenziale, dove ogni scelta progettuale risponde a una funzione e a un'esperienza reale" aggiunge Guida.

La gamma

Attualmente la gamma di yacht è composta da due modelli, un 42 e un 52 piedi, espressione

concreta della filosofia del brand.

La gamma è destinata a svilupparsi verso unità di dimensioni maggiori, in linea con il posizionamento internazionale del progetto.

"Il prossimo modello che lanceremo sarà un 64 piedi già attualmente in costruzione, ma l'intenzione è quella di crescere, rispettando su ogni taglia il nostro linguaggio stilistico" ha sottolineato Guida.

Cannes 2026

Santasevera sarà presente al Cannes Yachting Festival 2026 dall'8 al 13 settembre, dove incontrerà il pubblico e gli operatori del settore per presentare la propria visione e la gamma attuale. Il brand si avvale inoltre di una rete di dealer attiva in Europa e negli Stati Uniti, che ne supporta la distribuzione nei principali mercati internazionali.

Con una base italiana, a Fano, e una proiezione globale, Santasevera si posiziona come interlocutore nel panorama del design nautico contemporaneo, con una cultura del progetto fondata su esperienza, equilibrio e funzionalità.

SMM 2026 Hamburg, launches dedicated Naval Hall Hall B8 brings together exhibition, conference programme and networking for maritime security and defence.

SMM is expanding its Maritime Security & Defence offering with the launch of the Naval Hall, a dedicated exhibition hall for this important sector.

Maritime Defence

Hall B8 combines a specialised exhibition, the Naval Stage as the venue for an international conference programme, and networking opportunities. As such, the Naval Hall will become a central meeting place for industry, navies, procurement organisations, research institutions, start-ups and international delegations. From 1 to 4 September 2026, more than 50 companies and organisations will showcase technologies and systems for naval vessels, maritime surveillance, communications, underwater applications and other solutions for maritime security and defence. Across the wider

exhibition grounds, a further 150+ exhibitors will present dual-use technologies and solutions for both commercial and naval applications.

Statement

"SMM has always evolved alongside the maritime industry. Maritime security, defence and dual use technologies have been an integral part of our exhibition and conference programme for many years. With the Naval Hall, we are now taking the next step by creating a dedicated hall and stage for this important sector," says Claus Ulrich Selbach, Vice President Exhibitions Maritime & Energy at Hamburg Messe und Congress.

Technological diversity.

The Naval Hall showcases the full spectrum of maritime security and defence technologies, ranging from shipbuilding and naval systems to communications, sensors, navigation, automation, underwater technologies and satellite-based solutions.



Among the exhibitors are Rheinmetall Naval Systems, KONGSBERG FERROTECH, Bosch Rexroth, Rohde & Schwarz, Telespazio, Emerson – Damcos, PGZ Stocznia Wojenna and ELAC SONAR. Across the wider exhibition grounds, companies including Fincantieri, Damen Shipyards, Navantia, Fassmer, Anschütz and Hensoldt will present additional solutions for maritime security and dual-use applications. Highlights of the exhibition include Bosch Rexroth's drive and control technologies for naval and defence applications, with live demonstrations of its Motion Platforms.

KONGSBERG FERROTECH will present a robotic solution for underwater hull repairs, enabling shipyard-quality repairs without dry-docking or interrupting vessel operations.

Telespazio will showcase a new generation of satellite communications solutions, including a resilient multi-orbit communications architecture and the AI-enabled T-BOX EVO for secure and resilient connectivity at sea.

Technology transfer

Another key focus is the transfer of new technologies into operational use. The Bundeswehr Innovation Centre (InnoZBw) will demonstrate how collaboration between start-ups, research institutions and industry can accelerate the transition of innovations from concept to operational capability.

The programme is complemented by the Dual-Use Tech Newcomer Zone, start-up speaker sessions and additional innovation and networking formats, providing companies with a platform to present their solutions to an international professional audience.

Rear Admiral Bock statement

"Innovation plays a key role in strengthening defence capabilities and is equally essential for maritime security.

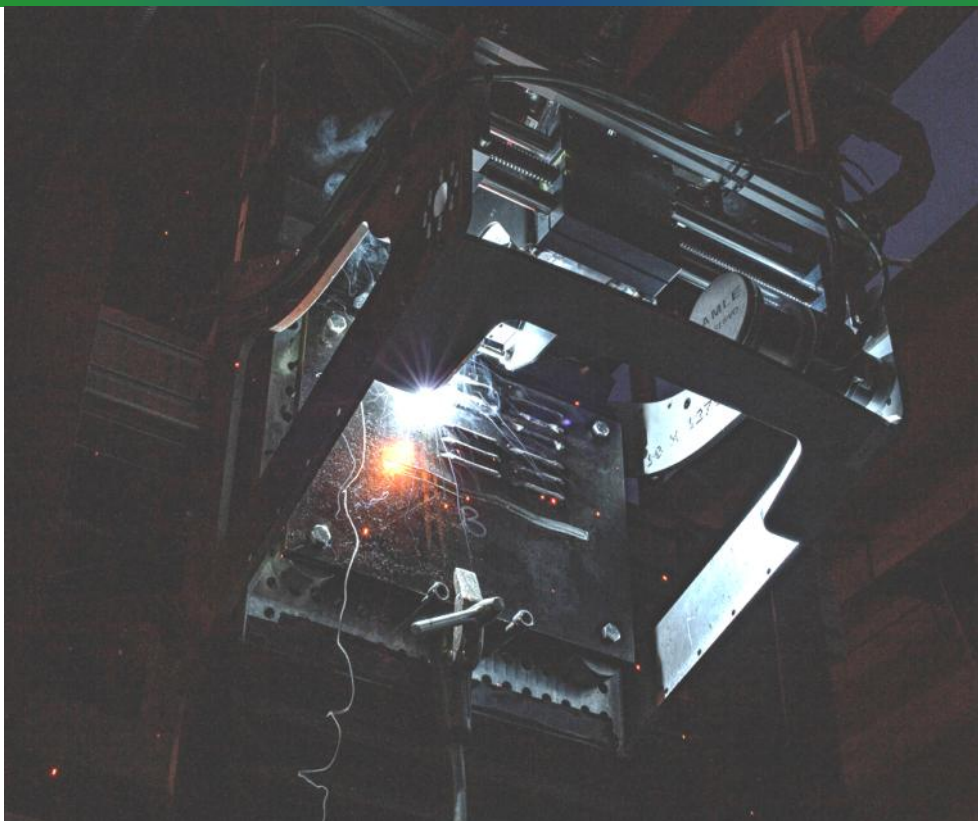
Especially in the field of dual-use technologies, expertise from industry, academia and the armed forces can be brought together to significantly accelerate the journey from concept to operational application. The Naval Hall provides exactly the right environment for this within SMM," says Rear Admiral Bock, Head of the Bundeswehr Innovation Centre. MS&D Conference and Naval Stage One of the key programme highlights in the Naval Hall is the MS&D – International Conference & Expo for Maritime Security & Defence, taking place on 3 and 4 September on the Naval Stage and open to all SMM participants.

Together with the sessions taking place on 1 and 2 September, it forms a four-day conference programme covering both technological developments and strategic aspects of maritime security.

Topics on the agenda include underwater systems, technological sovereignty, European cooperation in naval shipbuilding, maritime resilience, autonomous systems, industrial capability and defence procurement.

The MS&D Conference is curated by the German Maritime Institute (DMI). The Naval Stage programme is organised in cooperation with partners including Sea Naval – the European platform connecting navies, shipyards and the maritime security and defence industry – the German Association for Marine Technology (GMT) and maritime think tank Nexmaris.





Maritime security

"Maritime security has become a key element of both economic competitiveness and strategic resilience.

The growing challenges at sea can only be addressed through close cooperation between governments, navies, industry and academia. Platforms such as SMM and its new Naval Hall provide exactly the right environment for this exchange," says Dr Moritz Brake, Founder and Managing Director of Nexmaris.

From innovation to procurement

To help innovations reach procurement processes more quickly, the Naval Hall offers dedicated matchmaking and networking formats connecting industry, procurement organisations and potential suppliers.

A key element is the BME Buyers' Day, taking place for the first time as part of SMM on 1

September. Organised in cooperation with the German Association for Supply Chain Management, Procurement and Logistics (BME), Germany's leading professional association for procurement, supply chain management and logistics, the event will focus on strengthening European supply chains, expanding shipbuilding capacity, autonomous systems and improving market access for new suppliers to the defence sector. The programme also features SVI Connect, a platform funded by the German Federal Ministry for Economic Affairs and Energy and jointly developed by BME and the German Security and Defence Industry Association (BDSV). It digitally connects procurement organisations, defence companies and potential suppliers, making it easier in particular for new entrants and dual-use companies to access defence supply chains.

Rheinmetall AG and Space Norway AS have signed a Memorandum of Understanding (MoU) to further expand their cooperation in the field of space-based capabilities for defence applications. The partnership is particularly focused on Maritime Domain Awareness (MDA). The agreement builds on the existing exchange between the two companies and establishes a framework for evaluating joint opportunities. Specifically, the cooperation covers satellite communications, sensors and mission systems, as well as their integration into higher-level command and information systems. The objective is to develop future capabilities for customers in Germany and, in the longer term, in other allied nations.

The core

At the core of the memorandum is the planned integration of Space Norway's C-band SAR satellite capabilities. Through the SPOCK 1 programme, Germany already possesses a proven and operationally tested high resolution X band SAR capability, delivered by Rheinmetall ICEYE Space Solutions based on ICEYE's leading satellite technology. From its site in Neuss, Rheinmetall offers Germany's largest industrial production capacity for SAR satellite systems. Space Norway's C-band SAR capability complements this system in a targeted manner. While X band SAR enables high-resolution surveillance of individual targets, C-band SAR provides broad-area coverage of extensive maritime regions. Both frequency bands are complementary and, together, are essential for comprehensive maritime domain awareness.

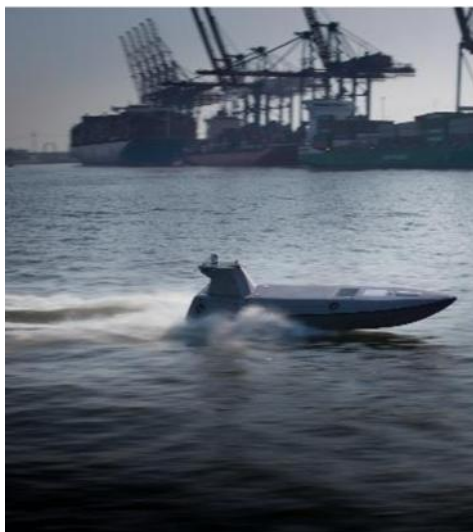
Arctic and North Atlantic

Continuous and actionable maritime domain awareness in the Arctic and the North Atlantic is becoming an increasingly critical operational requirement for modern armed forces. In an environment characterised by vast distances, challenging weather conditions and growing strategic importance, timely access to reliable information is crucial. The ability to continuously monitor large maritime areas, detect relevant activities at an early stage, and rapidly

transform data into actionable intelligence is essential for situational awareness, decision superiority and effective operational action. Against the backdrop of the Hansa Agreement between Germany and Norway, which provides a framework for deeper bilateral cooperation in the development of sovereign and future oriented defence capabilities, this partnership carries particular significance. In this context, space based surveillance systems and integrated downstream services can make an important contribution to closing existing capability gaps in the High North and the North Atlantic. Strategic autonomy in the maritime and space domains is no longer merely a long term objective but is increasingly becoming an immediate prerequisite for credible security preparedness and resilient alliance defence.

Statements

"This Memorandum of Understanding is a milestone in bringing together our complementary space capabilities and developing tailored solutions for demanding customer requirements," said Timo Haas, CEO of Rheinmetall's Digital Systems Division. "Our focus is on close, practical cooperation in reconnaissance and maritime surveillance, as well as providing the necessary infrastructure." said Morten Tengs, CEO of Space Norway.



Traditional systems – coastal radar, AIS, drones, and patrol aircraft – leave blind spots, especially far from shore, in the High North, and in adverse weather. Dark and deceptive vessels can switch off AIS, spoof identity or position, and operate beyond conventional monitoring. Saga No Vessel Unseen is built to address this challenge. Using advanced C-band Synthetic Aperture Radar (SAR) with wide-swath coverage and high-resolution imaging optimised for the maritime domain, it will provide persistent, all-weather, day-and-night surveillance over large ocean areas. A constellation-level Track-While-Scan (TWS) concept, integrated AIS reception, and automated processing will deliver correlated, validated detections and actionable intelligence – a non-

cooperative “truth layer” showing what is actually on the water, not just what is reported. The architecture introduces a constellation level Track-While-Scan concept.

Rather than acting as isolated satellites, HRWS C-band SAR units are designed to function as a coordinated orbital radar layer. This shifts the system from static snapshots to real-time vessel tracking across designated Areas of Interest. Automated intelligence outputs include precise vessel position, indicators of hull size, course, speed and track history.

Instead of delivering only images, this solution provides structured, machine readable intelligence products that integrate directly into existing operational workflows and C4ISR systems.





The Naval Systems division, led by NVL B.V. & Co. KG, is a division of Rheinmetall AG and is responsible for maritime solutions in surface shipbuilding. The division comprises four highly specialised shipyards in northern Germany: Blohm+Voss and Norderwerft in Hamburg, Peene-Werft in Wolgast and Neue Jadewerft in Wilhelmshaven. Internationally, the division is represented by engineering offices and operations in Egypt, Brunei, Bulgaria, Croatia and Singapore. As a specialist in the design and manufacture of technologically complex naval vessels and coast guard vessels, the Naval Systems division is responsible for the ongoing procurement programmes for five new corvettes (as lead contractor), two new replenishment oilers and three new intelligence vessels for the German Navy. In addition to its shipbuilding capabilities, the Naval Systems division supports naval vessels and coastguard vessels throughout their entire life cycle and offers its customers a comprehensive portfolio for the maintenance, repair and servicing of their fleets.

Kraken K3

At this year's Eurosatory exhibition, visitors will have the opportunity to experience the Kraken K3 Scout, an unmanned surface vessel (USV) jointly developed by Rheinmetall Naval Systems and the UK-based technology company nKraken Technology Group. Measuring approximately 8.5 metres in length, the USV offers a

payload capacity of 600 kilograms. Depending on its configuration, it can be deployed for maritime surveillance, the protection of critical infrastructure or as a weapons platform for military operations. The Kraken K3 Scout can reach speeds of up to 55 knots and addresses the growing global demand for commercially available unmanned platforms of various sizes for both military and civilian applications. Series production of the Kraken K3 Scout commenced in April at Blohm+Voss, Rheinmetall's Hamburg-based shipyard, which the Düsseldorf-based technology group is developing into Germany's leading test and technology centre for unmanned and autonomous maritime systems.

Research and development

The Naval Systems division is also a pioneer in the research and development of autonomous maritime surface systems for military and civil applications and provides its customers with comprehensive solutions in the field of manned/unmanned teaming (MUM-T).

Joint Venture

The joint venture established last year between Rheinmetall Naval Systems and Kraken Technology Group operates under the name "Rheinmetall Kraken GmbH". The company serves the increasing worldwide demand for market-ready unmanned platforms across a range of operational requirements and platform sizes.



EUROSATORY
PROTECT YOUR FUTURE

SEE YOU IN 2028!



19-23
JUNE 2028

**THE GLOBAL EVENT
FOR DEFENCE
& SECURITY**

PARIS

eurosatory.com



organised by



COGES EVENTS

a subsidiary of

BICAT



At Eurosatory (Paris), Leonardo DRS is highlighting mission-ready solutions that help allied forces accelerate integration, compute at the tactical edge, and stay resilient in harsh environments while also strengthening protection against emerging threats. That includes Counter-UAS (C-UAS) capabilities, AI-embedded battle management solutions that fuse data and compress decision timelines, and advanced sensing technologies such as international weapon sights and uncooled thermal cameras designed to deliver clarity and confidence when it matters most.

Statement

“We’re accelerating the advanced technologies warfighters need to move faster than the threat,” said Bill Guyan, President, International, Leonardo DRS. “By bringing together C-UAS, AI-embedded battle management, and next-generation sensing, we’re helping our customers own the edge on the battlefield—through speed, integration, and decisive performance.” We like to write also about an important new technologies coming from Leonardo, named Ice Piercer Tactical Immersion Cooling System.

Tactical Immersion Cooling System

The IcePiercer Tactical Immersion Cooling System, by Leonardo, is a self-contained, single-phase liquid immersion cooling solution available in various ruggedized configurations. It can

provide challenging data center application with significantly increased computing capacity and density with handling more robust applications and demanding workloads with ease. A substantially smaller footprint that maximizing space efficiency and reducing physical infrastructure requirements. It Reduced Noise and delivering a quieter operational environment, improving working conditions. It enhanced payload reliability, ensuring consistent and reliable performance of systems in challenging settings. It has a power usage effectiveness (PUE) that optimizing energy consumption, achieving greater sustainability and cost savings.

By integrating the IcePiercer ruggedized immersion cooling system in harsh application, it is possible transform data center’s capabilities, ensuring it meets modern performance and efficiency demands.

Liquid Immersion Cooling Basics

Single-phase liquid immersion cooling systems submerge computing components in a circulating bath of dielectric, non-conductive, non-volatile, non-toxic, non-flammable synthetic “mineral oil.” Since liquid conducts heat 1,200 times better than air, immersion cooling can much more effectively manage the dramatically increasing thermal loads of today’s advanced servers and high-temperature GPUs.

This significantly improved heat dissipation allows for higher performance and longer component life. Liquid immersion cooling technology has been available for decades and is widely installed in commercial data centers. In those demanding applications, immersion cooling delivers increased computing density, improved system reliability, reduced system noise, superior power usage effectiveness, and a lower total cost of ownership.

Thermal Management Problem

The digital era is ushering in unprecedented advancements in AI, machine learning, sensor data processing, and unmanned vehicles. These technical developments are demanding greater computing power, density, and thermal loads, pushing the boundaries of current cooling technology. The advanced servers and GPUs that are essential for meeting these escalating computing requirements are generating more heat than traditional fan-operated air cooling systems can manage, creating a bottle-

neck in processing capabilities. Liquid immersion cooling technology has emerged as a solution, offering superior cooling performance and the ability to increase computing density far beyond what traditional fan-based systems can achieve.

Ruggedized Immersion Cooling with IcePiercer
Leonardo DRS has taken this proven liquid immersion cooling technology and ruggedized it for use in harsh environments and mobile applications, bringing advanced computing performance to new frontiers. The resulting IcePiercer immersion cooling system is a revolutionary technology that redefines cooling efficiency and reliability for edge computing applications. This system features a scalable, all-in-one design with minimal site requirements and environmental resilience. In the harshest environments and most demanding applications, IcePiercer provides the flexibility to place high-density compute infrastructure virtually anywhere.



Keysight Technologies, Inc. has been selected by the European Space Agency (ESA) to lead a three year development program focused on creating secure, blockchain enabled anomaly detection for 5G non terrestrial networks (NTN). Keysight will serve as the prime contractor, collaborating with Sateliot to support key technical development and satellite mission integration. As more satellite communication constellations are deployed, space based networks are becoming increasingly complex, with growing interactions between satellites, ground systems, and terrestrial 5G infrastructure. This introduces new challenges related to quality of service, anomaly management, operational security, and confidence in network behavior once deployed. Looking ahead to 6G, where non-terrestrial infrastructure will play a central role, ensuring access to trusted, verifiable data will be critical to enabling autonomous and artificial intelligence (AI)-driven network operations.

The Project

The project, which benefits from the support of ESA's Space for 5G/6G & Sustainable Connectivity program line within the Agency's Advanced Research in Telecommunications Systems (ARTES), is designed to address these challenges by establishing a secure, verifiable trust framework for NTN environments. Keysight will leverage its design, test, and measurement expertise to explore how blockchain, AI, machine learning (ML), and digital calibration certificates can be applied across the full NTN lifecycle, from satellite manufacturing and calibration to in orbit operation and service delivery.

Statements

Antonio Franchi, Head of the Space for 5G/6G & Sustainable Connectivity programme at ESA, said: "The future of Europe's connectivity depends on networks that are not only advanced, but trusted, resilient and secure. Supporting this project, which benefits from Keysight's leadership and Sateliot's expertise, underscores ESA's commitment to helping pioneer the technologies required to safeguard the

integration of non-terrestrial and terrestrial networks. Together, we're not only taking a step towards defending Europe's communications against spoofing and tampering, but we're also ensuring that our Member States remain at the forefront of secure 5G and future 6G communications."

Eric Taylor, Vice President, Aerospace, Defense and Government Solutions at Keysight, said: "This initiative represents a major step toward securing hybrid space-terrestrial networks at a time when global NTN deployments are accelerating. By combining test and measurement expertise with AI-driven assurance and blockchain technologies, this work will demonstrate how trust can be embedded across the full NTN lifecycle — from design and validation through in-orbit operation."

Technologies

By integrating these technologies, the program aims to enhance the integrity and reliability of space based IoT, 5G, and future 6G communications, helping to protect networks from spoofing, tampering, and other cyber threats. Over the course of the program, development will progress from laboratory research and prototyping to a full in orbit demonstration, validating how blockchain anchored trust, autonomous anomaly detection, and secure telemetry can be applied in operational satellite environments.

ESA program

The ESA funded program is expected to inform future NTN operations, strengthen Europe's position in secure satellite connectivity, and accelerate the adoption of trusted space based 5G/6G networks worldwide.





In today's rapidly evolving maritime industry, efficiency, flexibility, and data quality have become essential for professionals working in hydrography, environmental monitoring, scientific research, aquaculture, and maritime security. The BX-USV II has been developed to meet these demands by combining advanced autonomous technology with an exceptionally portable and highly customizable platform. Designed to adapt to a wide variety of missions, the BX-USV II offers a practical alternative to traditional survey vessels while delivering the precision and reliability required for professional marine operations.

Operations

Engineered to operate in environments ranging from shallow rivers and lakes to coastal waters and offshore conditions, the USV provides remarkable stability thanks to its catamaran design and durable inflatable PVC pontoons.

This configuration ensures excellent buoyancy

and smooth navigation even when carrying sophisticated scientific instruments and survey equipment. To accommodate different operational requirements, the dimensions of the pontoons can be customized according to the desired payload capacity and mission profile, allowing each platform to be optimized for its intended application.

Features

One of the defining characteristics of the BX-USV II is its exceptional portability. Unlike conventional survey boats that require trailers, cranes, or several operators, the entire system can be transported by a single person in a dedicated carrying bag. Once on site, the USV can be assembled and launched in approximately three minutes, enabling survey teams to deploy quickly in remote or difficult-to-access locations. This lightweight design significantly reduces transportation costs and logistical complexity while allowing operators to maximize valuable time in the field.

The platform

The new USV has been conceived as a truly modular platform that can be tailored to the specific needs of every customer. Whether the mission involves hydrographic surveying, scientific research, environmental monitoring, or industrial inspection, the platform can be configured with either a lightweight carbon fiber frame or a robust metal structure depending on operational requirements. Customers can also personalize the vehicle's color, select different pontoon sizes, and integrate a wide range of mission-specific equipment, including robotic arms, automatic winch systems, and numerous custom devices developed to support specialized operations. Powering the USV is an onboard battery system that not only drives the vessel but also supplies energy to the integrated payloads.

Scientific sensors, sonars, cameras, communication equipment, and other electronic devices operate directly from the platform's power system, creating a compact and efficient solution that simplifies deployment while ensuring reliable performance throughout each mission.

Integrate instrumentations

The BX-USV II is designed to integrate seamlessly with a broad range of hydrographic and scientific instruments.

Echo sounders, side scan sonars, multibeam systems, water quality probes, CTD sensors, ADCPs, GNSS receivers, environmental monitoring equipment, and custom scientific payloads can all be incorporated into the platform. These sensors are fully integrated into Agistar's proprietary software, allowing operators to monitor live data, visualize sonar information in real time, control the USV remotely, and manage mission progress from a computer.

By developing both the hardware and software in-house, Agistar provides a fully integrated solution that streamlines data acquisition and enhances operational efficiency.

Water column analysis

For applications requiring water column analysis, the BX-USV II offers autonomous vertical profiling through an automatic winch system developed specifically for the platform.

The winch can deploy and retrieve scientific instruments to depths of up to 50 meters, enabling fully automated sampling throughout the water column.

This capability is particularly valuable for environmental monitoring, limnology, oceanographic research, reservoir management, and aquaculture, where accurate vertical profiling plays a critical role in understanding water conditions. Automated deployment also improves measurement consistency while reducing the workload placed on field operators.



Marine applications

The adaptability of this USV makes it suitable for an exceptionally wide range of marine applications.

It is equally at home conducting bathymetric surveys, collecting hydrographic data, supporting scientific expeditions, monitoring water quality, inspecting ports and coastal infrastructure, assisting aquaculture operations, carrying out autonomous patrol missions, or performing surface cleaning tasks.

Its modular architecture allows organizations to configure a single platform for multiple mission types, making it a valuable long-term investment as operational needs evolve. Beyond the platform itself, Agistar places significant emphasis on customer support and long-term reliability.

Every BX-USV II is delivered with spare parts, comprehensive user manuals, detailed assembly and maintenance documentation, and instructional videos that guide operators through every stage of ownership.

Remote training sessions are also available to ensure users become proficient in assembly, mission planning, vehicle operation, routine maintenance, and sensor integration, allowing teams to confidently deploy the system from day one.

This new USV represents a new generation of compact marine robotics where portability, adaptability, and technological innovation come together in a single platform.

Its ability to be carried by one person, assembled within minutes, customized for virtually any mission, and equipped with advanced autonomous capabilities makes it a powerful solution for professionals seeking efficient, reliable, and future-ready marine operations.

Whether mapping the seabed, monitoring aquatic environments, supporting scientific discovery, or protecting maritime assets, it delivers the flexibility and performance required to meet the challenges of today's evolving marine industry.

Technical Specifications

Weighing just 15 kg and under a meter long,

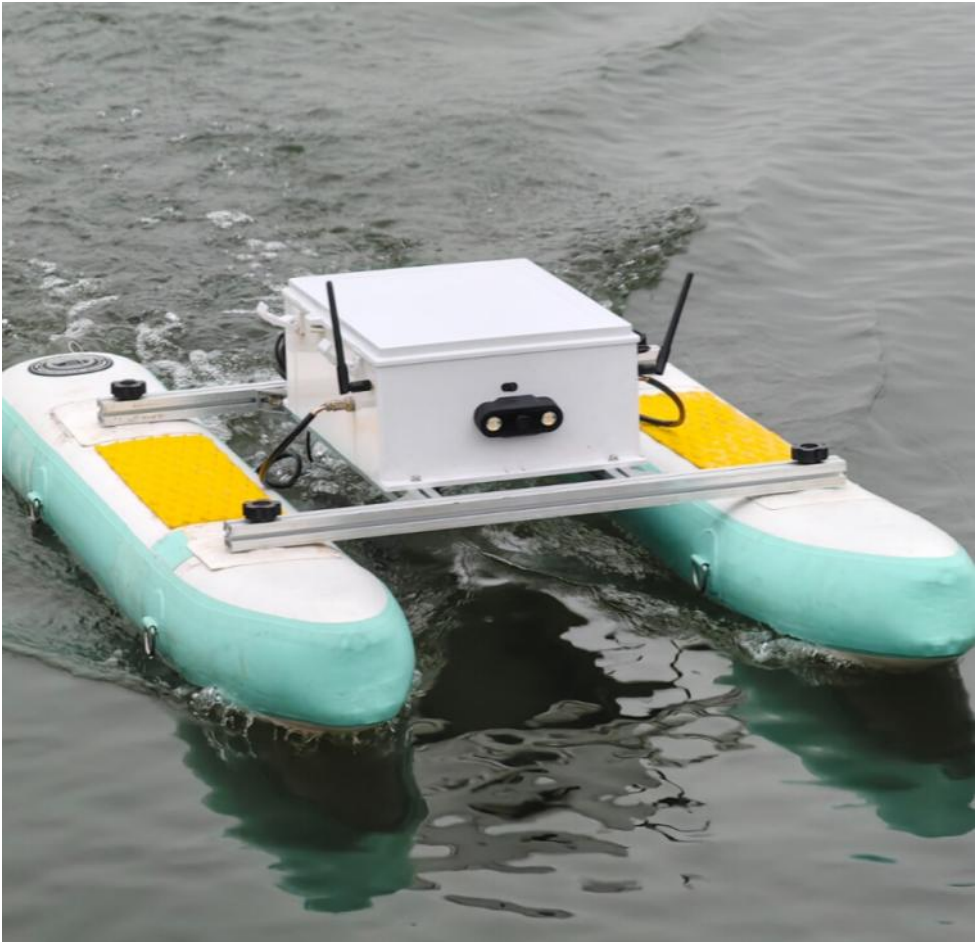
the USVSTAR is a highly customizable, portable USV with a 35 kg payload and speeds up to 3 m/s. Its catamaran design ensures adaptability across seas, coasts, and shallow waters, with an optional aerial propeller for debris-heavy environments.

Compact yet versatile, it supports missions from water sampling and surveys to inspections and environmental monitoring.

Technical Specifications

Dimensions	980 x 650 x 320mm
Autonomy	8 hours
Hull Weight	6 kg
Speed	3m/s

Number of thrusters	2
Load Capacity	35 kg
Power system	2 x 40 Ah Lithium batteries
Required water depth	<0.1 m; draft 3~8 cm
Wind and wave class	< strong breeze, < 2m waves
Transmission	20 km
Camera resolution	1080p FHP
Field of view	120°
Front lights	Dual 400 Lumens
Remote control system	Handled remote control



La redazione ed io abbiamo già avuto modo di dedicare molte pagine, in vari numeri di Elettrosea.it allo ETS e alle sue conseguenze per il settore marittimo e nautico, italiano e internazionale. Abbiamo avuto il piacere di riportare, nel merito di ETS il parere di vari Manger di settore e il parere del presidente di Assoarmatori.

Per vincolo deontologico evito in questo articolo di esprimere il mio (modesto) parere, e mi limito ad osservare come la commissione EU stia per mettere mano a questo strumento, almeno nelle intenzioni dichiarate. Cercherò di fare chiarezza in merito alla situazione, basandomi sui dati che Energy Strategy del Politecnico di Milano ci fornisce alla vigilia della tanto attesa nota governativa in merito.

Emissions Trading System

e il suo ruolo per la decarbonizzazione

L'Emission Trading System è il principale strumento dell'EU per ridurre le emissioni di gas a effetto serra (GHG). Il meccanismo si basa sul principio del "cap and trade".

In sostanza, il termine CAP sta ad indicare che si impone, lato governativo, un tetto di emissioni decrescente negli anni per i settori econo-

mici dell'industria, dei trasporti (marittimo e nautico compreso) ed energetico.

Il termine TRADE sta ad indicare che in questo sistema, le emissioni hanno un prezzo determinato dal mercato che dovrebbe incentivare le imprese a ridurle attraverso investimenti in soluzioni di decarbonizzazione.

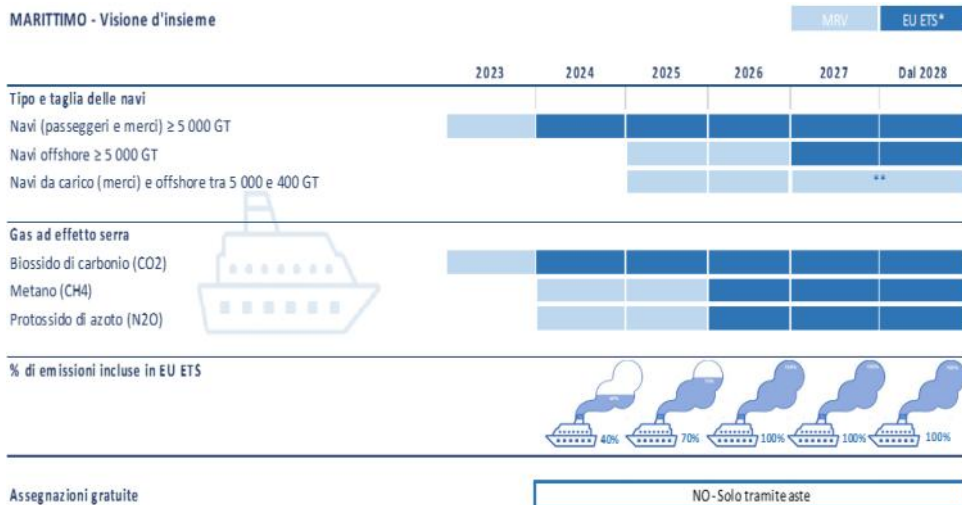
Gli effetti

Gli effetti dell'ETS sulle emissioni e sul prezzo delle quote possono ora essere analizzati dopo vent'anni dall'introduzione.

In questo lungo periodo, dove sono avvenute modifiche epocali nel mondo e nella economia, lo ETS ha contribuito a ridurre le emissioni nella generazione di energia e nella produzione industriale del 51% circa secondo i dati resi noti da Politecnico di Milano (vedi nota 1).

Il prezzo delle emissioni è invece più che raddoppiato in 20 anni, raggiungendo una media di 73,4 €/tCO₂eq nel 2025 (Vedi nota 2). Il repentino incremento di prezzo si è osservato soprattutto nel passaggio dalla fase 3 (2013-2020) alla fase 4 (2021-2030), a causa di un tetto alle emissioni più stringente e della riforma della riserva stabilizzatrice del mercato (MSR).

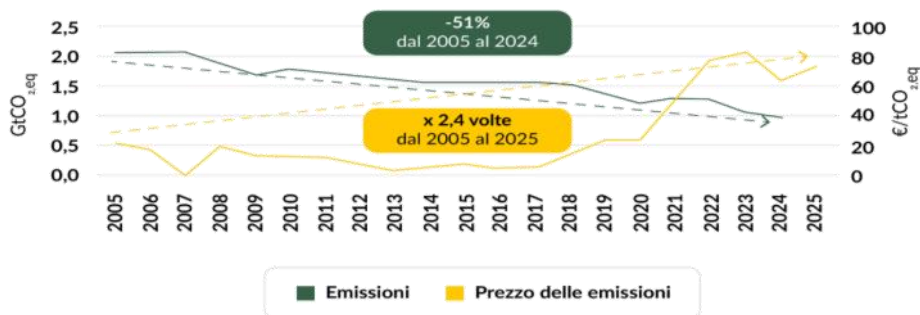
MARITTIMO - Visione d'insieme



*L'assegnazione di quote e l'applicazione degli obblighi di restituzione per le attività di trasporto marittimo si applicano al 100 % delle emissioni delle navi che effettuano tratte intra UE e all'interno di uno Stato membro e al 50 % delle emissioni delle navi che effettuano tratte tra un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro e un porto al di fuori della giurisdizione di uno Stato membro.

**Potenziale inclusione in EU ETS

Emissioni e prezzo delle emissioni (2005-2025)



Nota 1

I dati sono riferiti ai 27 Paesi dell'EU a cui si aggiunge il settore energetico dell'Irlanda del Nord, aggiustato per la stima di emissioni che permette di correggere lo scope attuale rispetto a quello del 2005. (Fonte EEA).

Nota 2

I dati sono riferiti ai prezzi medi delle quote messe all'asta. Fonti: EEA, EEX.

La analisi

Se da una parte l'onere posto sulle emissioni ha prodotto avanzamenti nella decarbonizzazione dell'industria europea, dall'altra ha contribuito ad aumentare il costo della produzione per alcuni settori industriali. Un'indicazione è data dall'andamento tra il 2015 e il 2024 del coverage ratio(vedi nota 3) per le aziende nei settori industriali nel perimetro dell'ETS. La netta riduzione tra la fase 3 e la fase 4, soprattutto per i settori che beneficiavano di una situazione di sovrallocazione (ratio maggiore di 1), ha portato più imprese ad acquistare i permessi di emissione sul mercato, contribuendo al conseguente aumento dei prezzi osservato dopo il 2020.

Nota 3

Si valuta il rapporto tra emissioni allocate gratuitamente ed emissioni verificate per i settori industriali nelle già citate nazioni dove si applica lo ETS.

Sviluppi attesi dell'ETS

È attesa per venerdì 17 luglio (mi sia consentito di toccare ferro, anche perché questa rivista sarà pubblicata e stampata pochi giorni dopo

la data indicata) la pubblicazione della proposta di revisione dell'ETS da parte della Commissione Europea, che riguarderà diversi temi rilevanti, quali l'inclusione in altri settori economici dell'ETS, il collegamento dell'EU ETS con meccanismi internazionali di scambio delle quote di emissione, la valutazione del carbon leakage nei settori non coperti dal CBAM, una revisione della Market Stability Reserve.

Il contributo delle stime sul Carbon Markets

La revisione dell'ETS è stato e sarà con ogni probabilità uno dei principali oggetti di discussione nel settore energetico e manifatturiero (mi si consenta, anche di politica industriale) per i prossimi mesi. La sua evoluzione inciderà sulla competitività delle imprese europee, ma potrebbe offrire opportunità di collaborazione all'interno dei cluster industriali.

Conclusione

Nell'ambito del Carbon Markets Outlook il Politecnico di Milano analizzerà la proposta di revisione con l'obiettivo di comprendere le principali implicazioni per l'industria italiana e diffonderle verso le industrie italiane. I risultati di questa pregevole attività verranno presentati durante il convegno di divulgazione che si terrà il 2 dicembre 2026 presso il Politecnico di Milano. Come piccola casa editrice cercheremo di essere presenti e continuare a svolgere, anche noi, una fase di divulgazione di questi importanti avvenimenti nella speranza che la conoscenza di questa realtà ETS nelle sue nuove implicazioni aiuti manager, armatori, professionisti e aziende.



Commissione
europea

#CBAM

MECCANISMO DI ADEGUAMENTO DEL CARBONIO ALLE FRONTIERE

Importi uno di questi prodotti nell'UE?



cemento



ferro e acciaio



alluminio



fertilizzanti



elettricità



idrogeno

Le tue importazioni complessive sono
≥ 50 tonnellate all'anno?

SÌ

La tua sede è nell'UE?

SÌ

Hai un numero di conto CBAM
o un numero di riferimento della
domanda CBAM?

SÌ

Continua a importare e monitora
le tue emissioni incorporate.

NO

Sei esente e non devi richiedere l'autorizzazione
CBAM. Le importazioni saranno monitorate rispetto
alla soglia di 50 tonnellate.

NO

Un rappresentante doganale indiretto con
autorizzazione CBAM può farsi carico dei relativi
obblighi per tuo conto.

NO

Presenta la tua domanda all'autorità nazionale
competente per ottenere un numero di riferimento
della domanda CBAM². Questo numero può essere
utilizzato nella tua dichiarazione doganale fino a
quando non riceverai un numero di conto CBAM.
Presenta subito la tua domanda per garantire il flusso
regolare delle merci attraverso le frontiere dell'UE.

¹ ad eccezione dell'elettricità e dell'idrogeno

² valido per le domande presentate fino al 31 marzo 2026

Promemoria: Cosa si intende per CBAM?

Il meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere (CBAM) è lo strumento adottato dall'UE per attribuire un prezzo equo al carbonio emesso durante la produzione di beni ad alta intensità di carbonio destinati al mercato europeo e per incentivare una produzione industriale più pulita nei paesi terzi. **Per saperne di più.**

Acquera Yachting, a leading global superyacht agency and services provider, announces the appointment of Elton Barjami as Managing Director of Acquera Yachting Albania, further strengthening the Group's presence in the Adriatic region. With strong local expertise and an established network within the Albanian maritime sector, Barjami will lead Acquera Yachting's operations in the country, supporting captains, crews and yacht owners with high-end assistance and tailored services.

This appointment is part of Acquera Yachting's broader strategy to consolidate its presence across key Mediterranean destinations, combining local knowledge with the Group's international standards, centralised systems and service culture.

Albania is increasingly emerging as one of the Mediterranean's most promising yachting destinations, supported by its unspoiled coastline, strategic location and ongoing development of marina and port infrastructure.

Acquera Yachting Albania will be well positioned to deliver reliable, high-quality services throughout the region.

Malta

Acquera Yachting announces the strengthening of its presence in Malta with an enhanced local structure led by Karl Naudi, working alongside Mario Micallef, who will coordinate the operational team on the island.

This move reflects the company's commitment to reinforcing its role in a key location for its clients, thanks to Malta's strategic position in the Mediterranean.

Acquera Yachting has always been committed

to providing exceptional service to its clients year-round. The agency founded by Stefano Tositti now announces the strengthening of its activities in Malta. In line with Acquera Yachting's distinctive presence is driven by a strategic joint venture with Mariner Shipping. This partnership brings together two established industry players to create a single, highly capable service provider in the Maltese market. By combining Acquera Yachting's global superyacht expertise with Mariner Shipping's deep-rooted local logistics knowledge, the new structure delivers a comprehensive and seamlessly integrated service offering in Malta.

This development is supported by Karl Naudi, Managing Director of Mariner Shipping Services Ltd., who joins Acquera Yachting as Managing Director for Malta.

With more than 25 years of experience in the maritime, logistics and ship agency sectors, Naudi is recognized for his contribution to the growth of maritime services and the superyacht sector on the island. Working alongside him, Mario Micallef will serve as Operations Officer of Acquera Yachting in Malta. With a career in the maritime and yachting sector that began in the mid-1980s, Micallef has managed some of the largest and most prestigious vessels in the world, many exceeding 100 meters in length. In 2020, he brought his extensive experience to Mariner Shipping Services Ltd.

His broad network of trusted suppliers, combined with deep operational knowledge of the Maltese ports, ensures every vessel receives efficient, seamless, and tailor-made support.



Riceviamo, pubblichiamo e ci uniamo, come redazione, al cordoglio per la scomparsa del Presidente dell'Agenzia Spaziale Italiana.

"Fiera Roma esprime profondo cordoglio per la scomparsa del Presidente dell'Agenzia Spaziale Italiana, Professor Teodoro Valente figura di straordinario rilievo istituzionale, scientifico e umano.

Con il Professor Valente il nostro Paese perde un ricercatore di altissimo profilo, un docente autorevole e un uomo delle istituzioni che ha dedicato la propria vita alla promozione della ricerca, dell'innovazione e dello sviluppo del sistema scientifico nazionale, contribuendo con competenza, visione e senso delle istituzioni alla crescita di un settore strategico per il futuro dell'Italia. Fiera Roma ha avuto l'onore di conoscerlo e di collaborare con lui nell'ambito di New Space Economy ExpoForum, la manifestazione dedicata all'economia dello Spazio organizzata in collaborazione con Asi, condividendo percorsi di confronto e valorizzazione dell'ecosistema aerospaziale italiano.

In ogni occasione il Professor Valente ha saputo distinguersi per il rigore scientifico, la lungimiranza, la capacità di dialogo e l'attenzione alla costruzione di sinergie tra ricerca, istituzio-

ni e imprese. Il suo contributo ha rappresentato un punto di riferimento prezioso per lo sviluppo di un comparto che oggi costituisce uno degli ambiti più dinamici e strategici dell'innovazione nazionale e internazionale. Alla famiglia, all'intera comunità dell'Agenzia Spaziale Italiana, ai suoi collaboratori e a tutto il mondo della ricerca e dell'università giungano la vicinanza e il sincero cordoglio di Presidenza, Amministratore Unico, Direzione e tutto il personale di Fiera Roma. Il ricordo del Professor Teodoro Valente continuerà a vivere nel patrimonio di conoscenze, valori e progettualità che ha saputo trasmettere al Paese e alle future generazioni, lasciando un'eredità destinata a orientare il cammino della ricerca e dell'innovazione italiana".

Il ns direttore Generale ing. Armando Zecchi ha così commentato "In questi momenti, oltre alle doverose condoglianze personali alla Famiglia, rimane poco da aggiungere al comunicato di Fiera Roma, se non condividerlo. Mi sia consentito di aggiungere il mio cordoglio personale, per la scomparsa di una eccellenza scientifica e istituzionale, che ho avuto l'onore di conoscere per motivi professionali, anche durante le varie edizioni di NSE, in questi anni."





The UK Emissions Trading Scheme (ETS) is rapidly evolving, shaping how industries price and manage greenhouse gas emissions as the UK moves toward net-zero. As the scheme expands and its carbon market strengthens, understanding its key mechanisms and implications is becoming increasingly important for the maritime sector. From 1 July 2026, the UK ETS applies to cargo and passenger vessels of 5,000 GT and above operating domestic UK voyages. The UK ETS introduces a company level compliance framework, including monitoring, reporting and verification. Ship operators must have an approved Emissions Monitoring Plan (EMP). Approval can be applied for at any time, but not later than 42 days after carrying out a maritime activity. All submissions and approvals will be handled digitally through the METS platform and UK ETS Regis-

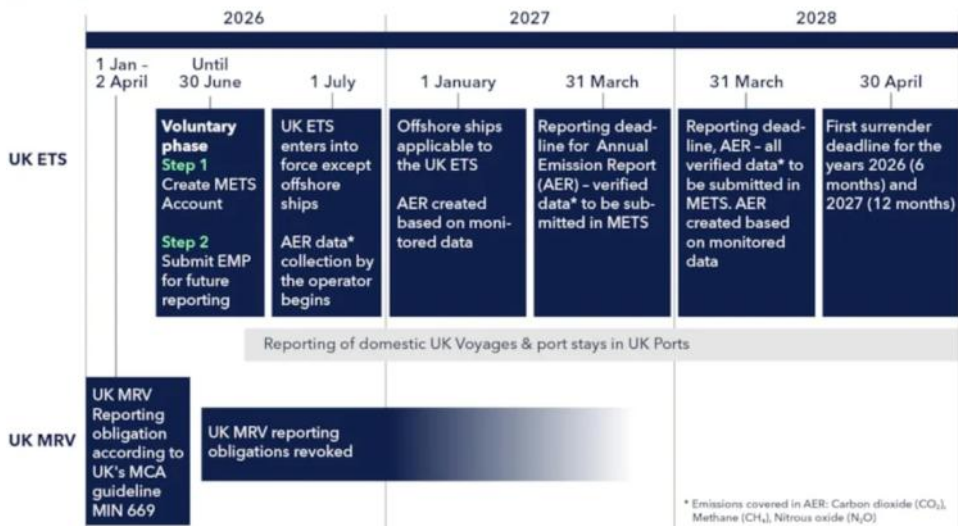
try. Revocation of UK MRV as of 3 April 2026, with remaining verification obligations and transition to UK ETS from 1 July 2026.

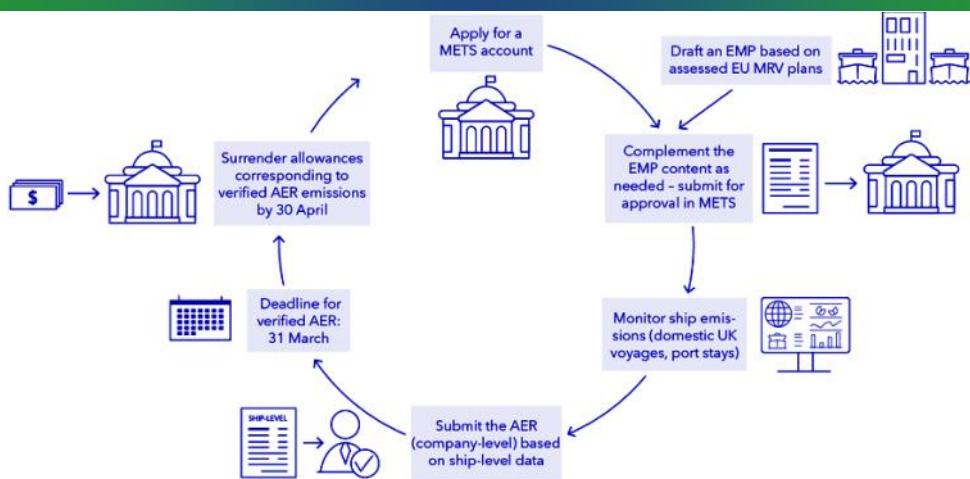
Implementation timeline

The UK ETS expands to maritime activities from 1 July 2026, and the implementation timeline for the UK ETS in shipping introduces several steps that operators need to follow to be compliant. One of the first requirements is the submission of an Emissions Monitoring Plan (EMP) by the ship operator to the regulator (an equivalent to the EU ETS administering authority). An EMP is submitted per company (operator) and includes relevant data such as a list of ships, their particulars, emission sources. The EMP does not undergo assessment by a verifier but instead is subject to approval by the regulator.

Operators must use an independent verifier accredited by UKAS, to verify their Annual Emissions Report (AER), a company-level report. Operators must submit their AER by 31 March each year and must surrender the number of emissions allowances by 30 April. The deadline to surrender allowances for the first scheme year (1 July to 31 December 2026) will be 30 April 2028.

UK ETS timeline





A standard reporting year runs from 1 January to 31 December, while in 2026, only half of the year is subject to reporting (1 July, 2026).

UK ETS scope and compliance cycle

As of 1 July 2026, the UK ETS applies to cargo and passenger vessels of 5,000 GT and above, with the inclusion of offshore ships delayed until 1 January 2027. The scheme covers emissions from domestic voyages between UK ports. A domestic voyage includes voyages from one UK port to another, as well as voyages that start and end at the same UK port. In addition, emissions generated during ports of call are within scope, including time spent at berth, whether moored or anchored, at UK ports and offshore installations. Ship operators are required to monitor and report emissions occurring in UK ports and on domestic UK voyages. As a result, emissions from ports of call on international routes are also captured under the UK ETS. The greenhouse gases covered are aligned with those under the EU ETS and include emissions from combustion and slipage of carbon dioxide (CO₂), methane (CH₄) and nitrous oxide (N₂O), calculated on a tank-to-wake basis. Methane and nitrous oxide are reported using IPCC AR5 global warming potential values (CH₄ = 28, N₂O = 265). For a voyage between France and Great Britain, there is no (0%) surrender obligation

for the voyage itself; however, the port stay in Great Britain remains subject to a 100% surrender obligation. Responsibility for UK ETS compliance lies with the ship operator, which by default is the registered owner of the ship. Alternatively, responsibility may be delegated to the ISM company, provided there is a legally binding agreement with the registered owner assigning UK ETS compliance obligations. Where this applies, details of the agreement must be made available in METS (Manage your Emissions Trading Scheme). The regulator oversees the operator's full compliance cycle, including approval of the Emissions Monitoring Plan (EMP), review of annual emissions reporting, and supervision of surrender obligations. Each operator is assigned a regulator based on the operator's registered address. Each UK nation has its own regulator, while the Environment Agency acts as the default regulator for operators located outside the UK. See also below for more information on the regulator. By 30 April each year, operators must surrender a number of UK ETS allowances corresponding to their verified emissions. For the first scheme year, surrender is required by 30 April 2028. Failure to surrender allowances by the deadline results in civil penalties, aligned with those applied across all sectors of the UK ETS.

Requirements for UK ETS compliance

Shipping companies in scope must comply with a set of monitoring, reporting and allowance surrender obligations.

Unlike the EU ETS, the UK ETS does not require a Document of Compliance (DoC) on board. Instead, all compliance processes are managed digitally via the METS system, analogue to THETIS-MRV and the UK ETS Trading Registry. Each operator must prepare and submit for approval an EMP at the company level, in METS (like in the EU MRV scheme, but only one plan needs to be created per company) covering all ships under its responsibility.

The EMP describes the monitoring methodology, list of vessels, emission sources and calculation methods.

The EMP is not assessed by a verifier before submission to the assigned UK regulator.

Only one EMP per company is permitted in METS.

Assignment of regulator

The regulator is determined based on the operator's registered address.

England – Environment Agency, Scotland – Scottish Environment Protection Agency (SEPA), Wales – Natural Resources Wales (NRW), Northern Ireland – Northern Ireland Environment Agency (NIEA), Operators located outside the UK – Environment Agency (default)

Practical first steps towards UK ETS readiness

Since the UK ETS compliance obligations for maritime shipping apply from 1 July 2026, operators shall already consider preparatory actions during the voluntary onboarding phase (until 30 June 2026) to support efficient implementation.

As all UK ETS processes are handled digitally via METS account. Requests for METS account setup can be submitted using the following form.

Operators applying for a METS account will also have a holding account opened for them by the UK Registry Administrator and will re-

ceive instruction on how to appoint authorised Representatives for the Registry account.

During the voluntary phase, the METS platform is already available for familiarization and EMP preparation.

In parallel, a dedicated UK ETS functionality is available in DNV's Fleet Portal (for DNV customers) to support the creation of a company-level EMP.

Under MRV Monitoring Plans, the action "Submit UK EMP to METS" consolidates verified MRV Monitoring Plan data from selected vessels and transfers it to METS, where it is used to draft the operator-level EMP.

To receive DNV data in METS, operators must chose DNV as their data supplier under Accounts > Users and Contacts in the METS platform.

This functionality supports the preparation of a single company-level EMP, combining all vessels under the operator's responsibility. Transferred data can be reviewed, acknowledged and supplemented directly in METS as part of the EMP workflow.

System-to-system data transfer is the standard approach, with XML download intended only for specific cases where data is merged with externally generated files before submission.





FuelEU Maritime è un regolamento entrato in vigore il 1° gennaio 2025 e adottato dall'UE per aumentare la quota di carburanti rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel mix di carburanti del trasporto marittimo internazionale all'interno dell'UE.

Scopri i dettagli di questo regolamento qui di seguito e scopri come DNV può supportarti.

Come funziona

Il regolamento stabilisce i requisiti relativi all'intensità media annua di gas serra (GHG) dell'energia utilizzata dalle navi che operano all'interno dell'UE o dello spazio economico europeo (SEE). Tale intensità è misurata in emissioni di GHG per unità di energia (gCO₂e/MJ).

Il calcolo tiene conto delle emissioni relative all'estrazione, alla coltivazione, alla produzione e al trasporto del carburante, oltre alle emissioni derivanti dall'energia utilizzata a bordo della nave.

Valore di riferimento

Il valore di riferimento per il calcolo è l'intensità media di GHG "dal pozzo alla scia" della flotta nel 2020: 91,16 gCO₂e/MJ.

Si partirà da una riduzione del 2% nel 2025, che aumenterà al 6% nel 2030 e accelererà dal 2035 fino a raggiungere una riduzione dell'80% entro il 2050.

Limite di intensità di gas serra

Il requisito di intensità di gas serra si applica al 100% dell'energia utilizzata durante i viaggi e gli scali portuali all'interno dell'UE o del SEE, e al 50% dell'energia utilizzata durante i viaggi in entrata o in uscita dall'UE o dal SEE, o durante i viaggi da o verso una regione ultraperiferica.

Fuori dall'accordo

FuelEU non è ancora incluso nell'accordo SEE.

Gli scali portuali in Norvegia, Islanda e Liechtenstein sono attualmente considerati scali in porti non membri.

Requisiti marittimi

I requisiti marittimi sono basati sulla percentuale di energia utilizzata durante i viaggi, inoltre, dal 2030, le navi passeggeri e portacontainer dovranno utilizzare l'alimentazione elettrica da terra in tutti i porti interessati, quando rimarranno in banchina per più di due ore.

Dal 1° gennaio 2035, le navi portacontainer e passeggeri dovranno collegarsi alla rete elettrica di terra in tutti i porti in cui è disponibile tale servizio.

Tempi e documentazione

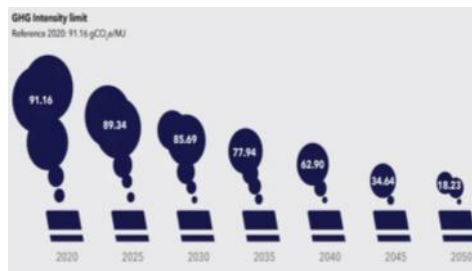
Gli armatori sono tenuti a presentare un Piano di Monitoraggio FuelEU a un ente di verifica accreditato.

Questo piano deve descrivere come il proprietario intenda monitorare e segnalare le emissioni per ciascuna nave. È necessario segnalare i dati chiave relativi a FuelEU Maritime a partire dal 1° gennaio 2025.

Questi dati includono il consumo di carburante, le emissioni di carbonio e la distanza percorsa. Se necessario, vanno fatti verificare i report parziali FuelEU della nave almeno un mese dopo il cambio di proprietà.

I report FuelEU delle singole navi andavano inviati entro il 31 gennaio 2026. Entro il 30 aprile 2026, doveva essere approvato il saldo di conformità nel database FuelEU Maritime. Entro il 30 giugno 2026, doveva essere disponibile a bordo il documento di Conformità FuelEU.

Questa data è anche la scadenza (a meno di variazioni dell'ultimo minuto) di riferimento per il pagamento delle sanzioni.



Founded in 1967 in Sarnico (BG), on the shores of Lake Iseo-the cradle of Italian boating-Besenzoni designs and manufactures yacht components with unmistakable style. Its product portfolio includes a wide range of items, projects and patents on a medium and large scale, enabling the company to collaborate with the world's leading nautical brands. What distinguishes Besenzoni is its philosophy, design approach and ability to blend functionality and aesthetics to create products that not only feature refined style but also enhance the owner's onboard experience.

Besenzoni returns to the Venice Boat Show, at the Arsenale, bringing to the lagoon a selection of solutions designed to meet every need of today's boaters - from boarding systems to the helm station. A strategic opportunity to meet an international audience that chooses the Adriatic as its home cruising area, coming not only from Italy but also from Switzerland, Austria and Germany. Among the products on

display, the P 400J Matrix Junior helm seat stands out - a compact evolution of the Matrix line, internationally awarded for its ergonomics and design.

A seat that brings the comfort typical of high end yachts on board, while maintaining dimensions suitable even for smaller boats.

Alongside the seat, Besenzoni presents two gangways designed for boats of different sizes equipped with outboard engines. The PE 660 Jolly, in its electric version, is a compact and lightweight solution, ideal when stern space is limited. The PI 461 Miss, an external telescopic hydraulic gangway, offers versatility and can also function as a small davit for tenders and water toys.

The company presence at the Venice Boat Show reaffirms the strong connection with a region where nautical culture is deeply rooted and constantly evolving, and where owners and shipyards seek reliable, refined solutions that are easy to integrate on board.



Elettrosea.it

La rivista dell'Elettrico Navale e H2 - Supplemento a ECO DESIGN Magazine


TECNOSERVIZI
APRILE
2026

Tecnoservizi SRL MEDIA Partner Ufficiale Hamburg Messe & Congress GmbH

YACHT DESIGN FORUM 2026

19 -23 Ottobre
Croazia
(Fiume - Moschiena)

CONFERENZE 2026

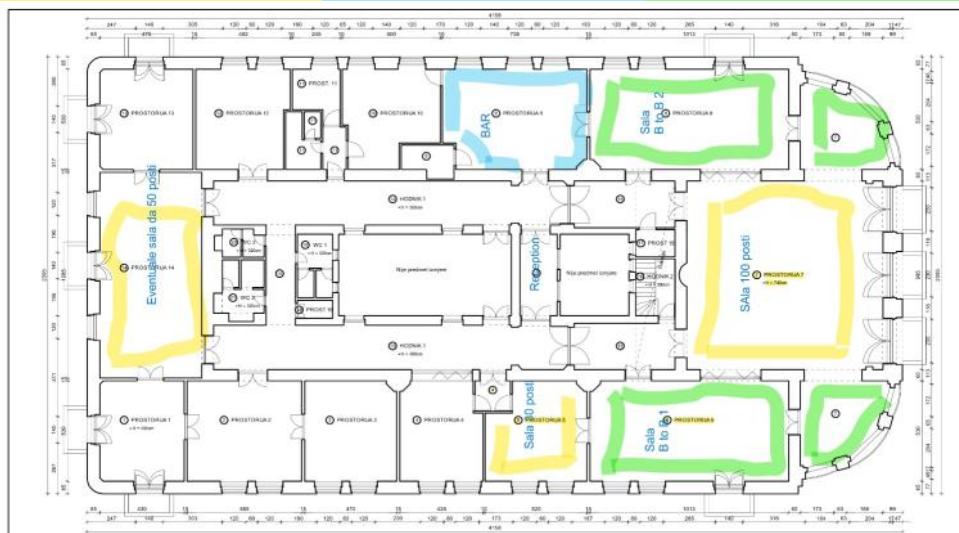
Venezia 30.5
Amburgo 2.9
Fiume 19-23.10

Tecnoservizi SRL - Via Plana 46 - 27058 Voghera (PV)
www.electrosea.it - tel. +39 375 6655541 - segreteria.convegni@electrosea.it

Sale Convegno

Bar

Area B to B



Per maggiori informazioni rivolgersi a: segreteria.convegni@electrosea.it - Tel. +39 0383 1930129



Per iscriversi all'evento (19-23 Ottobre) scaricare il modulo dal sito www.electrosea.it, compilarlo, firmarlo e inviarlo (assieme alla ricevuta del Bonifico) a segreteria.convegni@electrosea.it
Il listino prezzi dell'evento è riportato sul modulo.



TARIFFE EVENTI (Event's Tariff) 2026

- A1 Quota di iscrizione 1 persona (Fee) 50 € +IVA
- A2 Quota di iscrizione Azienda 850 € +IVA
- C - Tavolino e 3 sedie allestimento BASE (Roll up opzionale) 350€+ IVA
- B - Hostess 450 € + IVA/giorno per persona
- D - Tavolino 3 sedie e roll up 500 € +IVA
- E - Sponsor 500 € +IVA
- F - Stand/spazio banchina approdi 2.000 € +IVA (per l'evento)
- G - Ufficio Stampa 800 € +IVA
- H - Catalogue Advertising page 250 € +IVA
- I - Workshop Aziendale (sala da 30 persone/1h) 200 € +IVA
- L - Partecipazione serata Premio MG Lombardi 100 € +IVA a persona



TARIFFE PUBBLICITARIE (ADV'S Tariff) 2026

Indicazioni Commerciali

Tecnoservizi SRL, attiva dal 2007, pubblica 6 riviste. La società è Media Partner di Hamburg Messe & Congress GmbH e di NSE Fiera Roma. Le riviste bilingui (italiano -inglese) sono:

Elettrosea.it: dedicata al settore della Nautica e della Industria Navale 10 Numeri annui (dal 2015)

ECO DESIGN MAGAZINE: settore del Design (anche nautico) e alla industria Green - 6 Numeri annui (dal 2007)

AUTOMATION DESIGN MAGAZINE: settore della Automazione (Industriale, di Processo, Navale) - 4 Numeri annui (dal 2009)

Production & Electronic Magazine: settore della microelettronica e della Produzione Industriale - 4 Numeri annui (dal 2015)

Aereospace & Subsea Design Magazine: settore Aerospaziale (Difesa compresa) e del Subsea (dal 2026) 12 Numeri annui

Sfumature e Riflessi: settore Letteratura, Restauro, Arte, Tecnologia, Sostenibilità (dal 2026) 6 Numeri annui

Gli eventi sono: **Yacht Design Forum** (giunta alla 12th edizione). Dal 2026 l'evento è inserito all'interno della cosiddetta

Blu Economy - Alpe Adria Event - 19-23 Ottobre 2026 Fiume - Moschiena (Croazia)

MIB (Microelettronica is Back) attualmente è una conferenza, dal 2026 diviene una nuova Mostra convegno (annuale)

Maria Grazia Lombardi Awards: è un premio dedicato a "Eco Design per Nautica da diporto" il cui regolamento è disponibile sul sito www.elettrosea.it. La giuria è presieduta anche nel 2026 da Yasmine Mahmoud, nota designer internazionale.

Listino prezzi pagine pubblicitarie riviste Tecnoservizi SRL

Pagine Interne

Pagina singola	500€ + IVA
Pagina doppia affiancata	850€ + IVA
½ Pagina Orizzontale	350€ + IVA

Copertina

I Copertina	1.500€ + IVA
II Copertina	1.000€ + IVA
III Copertina	1.000€ + IVA
IV Copertina	1.250€ + IVA



Yacht Design

Shipping

Marina

Terminal

Charter

New Tech

New Materials

Refit

Non Solo Legno

Area B to B

Second Wave Boats

Renewable Energies

5 giorni di

Convegni,

Conferenze,

Glamour,

Escursioni

in vela

nel lungomare

storico

europeo



TECNOSERVIZI

Yacht Design Forum 2026 - 12° Edizione
19-23 ottobre 2026 - Rijeka Fiume
Marina di Moschiena

Second wave
boats
market event



CAMERA DI COMMERCIO
ITALO CROATA
CAMERE DI COMMERCIO ITALIANE ALL'ESTERO

Comunità degli Italiani di Fiume
Zajednica Talijana Rijeka

mare
BIONETICA

UNIRI
YUFE Yerun
Mo'one is a trade fair for the Italian market in Rijeka. We are part of Young's network for the Italian market.

Battocchio
KEYBOARDS FOR YOUR FINGERS

Officina Meccanica
Gualco

KOOK
PROFESSIONAL KITCHEN DESIGN

COMITES
Fiume/Rijeka
Comitato degli italiani all'estero Fiume
Odbor Talijana u inozemstvu Rijeka

S'TAMPERIA
CARLO GUERRIERI & FIGLI

SESTANTE
BLU

RS21
ITALIAN CLASS

DARTH CRAFT
IGNITE THE ADVENTURE

PSET

MARINA
HOTEL

I
-
U
-
A
-
V

POZZECCO
CONSULTING

NOVAFOAM

FIB3A
HERA Ambiente
Società del Gruppo Hera

LoadMec
L.M. GROUP

UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TORINO
Departement
chimica
of



ALL ABOUT PORTS

02+03 Sept 2026

CCH – Congress Center Hamburg



Introducing the platform for holistic port solutions

ALL ABOUT PORTS is the first event to take a holistic view of the transition of port infrastructure and operations – and to provide solutions designed to support cutting-edge multidisciplinary approaches.

Connect with industry leaders and innovators at the two-day conference and accompanying exhibition covering all aspects of port security, sustainability, logistics, autonomous port terminals, digitalisation, and smart bunkering.

Join us in Hamburg, the place where tomorrow's port technology is tested today, alongside SMM, the world's leading maritime industry event.

Register here



Hamburg
Messe + Congress





Driving the maritime transition

The world's leading
maritime industry event

01 ——— 04

Sept 2026

 Hamburg
Messe + Congress


[smm-hamburg.com](https://www.smm-hamburg.com)

