

GUIDA AL SETTORE NAUTICO E PORTUALE DI MALTA



20
25



ITALIAN TRADE AGENCY
ICE - Italian Trade Commission
Trade Promotion Section of the Italian Embassy

I. OBIETTIVI E CONTESTO	02
I.I. Inquadramento generale del settore	02
I.II. Posizione strategica di Malta nel Mediterraneo	04
II. SETTORE E MERCATO	05
II.I. Tipologie di attrezzature portuali e servizi nautici	05
II.II. Trend e dati principali di mercato	06
III. GOVERNANCE E REGOLAMENTAZIONE	07
III.I. Enti e autorità portuali e marittime, ruoli e competenze	07
III.II. Registro navale maltese	09
IV. COMMERCIO CON L'ITALIA	10
IV.I. Export italiano verso Malta (nautico/navale)	10
IV.II. Imprese italiane operanti nel settore	11
IV.III. Opportunità per fornitori italiani	17
V. INIZIATIVE E PROGETTI PORTUALI	19
V.I. Progetti infrastrutturali e modernizzazione	19
V.II. Sostenibilità, normative e digitalizzazione	21

FONTI BIBLIOGRAFICHE

- ISTAT - Istituto Nazionale di Statistica dell'Italia (www.istat.it)
- ICE - Agenzia per la promozione all'estero e l'internazionalizzazione delle imprese italiane (www.ice.it)
- Malta Freeport Corporation (www.maltafreeport.com.mt)
- Transport Malta (www.transport.gov.mt)
- Government of Malta (www.gov.mt)
- Infrastructure Malta (www.infrastructure.gov.mt)
- Malta Tender Website (www.etenders.gov.mt)

EDITING E GRAFICA

FC, **Direttore ICE Atene e Desk Malta**

GR, **Addetto Desk ICE Malta**

Benvenuti alla guida dedicata alle imprese italiane interessate a comprendere e valorizzare le opportunità offerte dal settore nautico e delle infrastrutture portuali di Malta. Questa pubblicazione, concepita per fornire uno strumento chiaro, sintetico e operativo, intende supportare aziende e operatori nel decodificare la struttura del comparto marittimo locale, le sue infrastrutture e le principali direttrici di sviluppo.

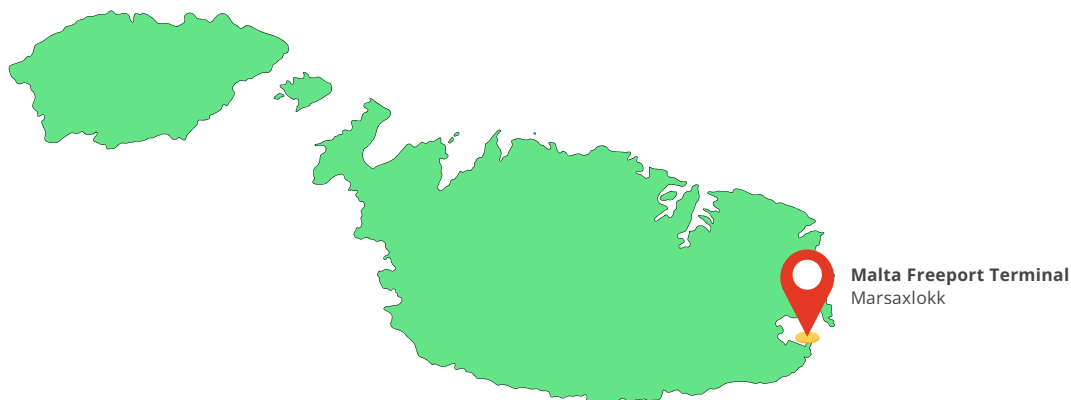
La guida offre una panoramica completa del sistema portuale maltese, illustrandone l'organizzazione, i servizi disponibili, le specializzazioni e il ruolo strategico che l'arcipelago riveste nelle rotte commerciali del Mediterraneo. All'interno del documento vengono esaminate le principali attività legate alla cantieristica, alla manutenzione, alla nautica da diporto e ai servizi logistici avanzati, insieme ai progetti in corso e agli investimenti previsti per l'ampliamento e la modernizzazione delle infrastrutture.

L'obiettivo è fornire un quadro aggiornato e immediatamente fruibile, utile per orientarsi nel mercato locale, individuare potenziali opportunità di collaborazione e comprendere quali segmenti offrano oggi maggiori margini di crescita per le imprese italiane. A completamento, la guida mette a disposizione informazioni pratiche e riferimenti utili per facilitare eventuali contatti operativi e supportare i prossimi passi nel contesto maltese.

I OBIETTIVI E CONTESTO

I.1. Inquadramento generale del settore

L'economia marittima e portuale rappresenta un elemento centrale per Malta, data la sua insularità e la forte dipendenza dalle importazioni e dalle esportazioni per beni di consumo, materie prime e collegamenti commerciali internazionali. L'infrastruttura portuale dell'isola combina terminal container di livello internazionale, porti multifunzionali per merci e servizi navali, e porti dedicati alla nautica da diporto, creando un ecosistema portuale completo e diversificato. **Il principale nodo logistico merci è Malta Freeport**, situato nella **zona di Marsaxlokk/Birżebbuġa**, che funge da porto franco internazionale e **hub di transhipment**. Il Freeport sarà ampliato grazie ad un progetto in via di definizione di cui si parlerà al capitolo V.I. di questa guida.



Il Malta Freeport è il principale nodo logistico dell'isola e opera prevalentemente come porto di transhipment, con la maggior parte del traffico container destinato allo smistamento verso altri porti del Mediterraneo e dell'Europa. Il terminal è dotato di infrastrutture moderne, ampie aree di stoccaggio e servizi dedicati anche alle merci refrigerate. Oltre alla movimentazione container, il Freeport offre servizi di magazzinaggio, logistica e gestione merci, beneficiando del regime di zona franca che rende l'area attrattiva per attività di assemblaggio e lavorazione leggera. Grazie alla sua posizione geografica, Malta funge da ponte logistico tra Europa, Nord Africa e Medio Oriente, rendendo l'isola un punto strategico per le imprese interessate a utilizzarlo come hub di ingresso, smistamento o redistribuzione verso altri mercati europei e mediterranei. Accanto al Freeport, il Porto di Valletta e altri scali minori svolgono funzioni complementari, occupandosi di merci varie, traffico Ro/Ro, prodotti sfusi, bunkeraggio e riparazioni navali, mentre Marsamxett Harbour e le marine turistiche sono principalmente orientate al traffico passeggeri, ai traghetti e alla nautica da diporto.

Malta dispone di un porto principale e di numerose marine per yacht distribuite sull'isola e a Gozo, offrendo strutture moderne e sicure per imbarcazioni di diverse dimensioni. Oltre al Freeport, menzionato precedentemente, di seguito una lista dei principali porti e marine a Malta:

- **Porto di Valletta (Grand Harbour):** è il porto storico e principale di Malta, nonché importante hub per attività commerciali e per il diporto. Esteso per circa 3,6 km all'interno dell'isola, il porto serve traffico merci, crocieristico e nautico, con servizi di riparazione navale, chandlerie, bunkeraggio e collegamenti ferroviari e stradali.
- **Grand Harbour Marina:** situata a Vittoriosa, offre posti barca fino a 100 metri e strutture di alto livello.
- **Kalkara Marina:** nella pittoresca Kalkara Creek, all'interno del Grand Harbour, con vista su bastioni storici e fortificazioni.
- **Portomaso Marina:** 110 posti barca, adiacente a un hotel a cinque stelle, casinò, beach club e servizi vari.
- **Laguna Marina (Valletta):** marina esclusiva sulla waterfront di Valletta, protetta e utilizzabile anche nei mesi invernali.
- **Msida Marina:** nel Marsamxetto Harbour, ben protetta da un breakwater, 700 posti barca fino a 18 metri, con acqua ed elettricità a ogni ormeggio.
- **Manoel Island Marina:** situata a sud di Manoel Island, vicina all'ingresso principale di Marsamxetto Creek.
- **Mgarr Marina (Gozo):** 208 posti barca, punto ideale per soste a Gozo, un'isola più verde e rurale rispetto a Malta.
- **Roland Marina (Ta' Xbiex):** nel cuore del Marsamxetto Harbour, vicino a servizi nautici, negozi, ristoranti e strutture ricettive.
- **Royal Malta Yacht Club Marina (Ta' Xbiex):** 65 posti barca da 6 a 20 metri, con acqua ed elettricità, aperta stagionalmente da maggio a ottobre.

Queste marine offrono un mix di servizi turistici, commerciali e ricreativi, rendendo Malta un centro strategico per la nautica da diporto nel Mediterraneo, con infrastrutture adatte sia a imbarcazioni di lusso sia a flotte più piccole.

I.II. Posizione strategica di Malta nel Mediterraneo

L'arcipelago maltese occupa una posizione geografica altamente vantaggiosa nel Mediterraneo, situato lungo la rotta principale che **collega lo Stretto di Gibilterra al Canale di Suez**. Questa collocazione riduce al minimo la deviazione necessaria per le navi impegnate sulle principali linee Est-Ovest, rendendo l'isola un **punto di scalo estremamente efficiente** dal punto di vista operativo. La vicinanza alla rotta principale consente alle compagnie marittime di integrare Malta nelle proprie strategie logistiche senza aumentare in modo significativo tempi di percorrenza e costi di navigazione. La conformazione dell'arcipelago permette inoltre un accesso diretto e immediato alle rotte che collegano i principali mercati del Mediterraneo, con connessioni rapide verso porti dell'Europa meridionale, del Mediterraneo orientale e dell'Africa settentrionale. Grazie a questa centralità, Malta si è sviluppata come **punto naturale di transhipment**: le grandi navi madre possono **trasferire i container su navi feeder** medio-piccole che **servono un'ampia rete regionale**. Questo sistema riduce i tempi di tratte secondarie e consente una distribuzione più efficiente dei flussi merci.

La capacità dei porti maltesi, in particolare del Malta Freeport, di gestire navi portacontainer di ultima generazione, rafforza ulteriormente la competitività dell'isola nel settore marittimo. Le banchine profonde, le infrastrutture moderne e le attrezzature di alto livello permettono di movimentare rapidamente grandi volumi di container e di garantire operazioni regolari anche nei momenti di massimo traffico. L'efficienza operativa, unita alla presenza di collegamenti con oltre cento porti internazionali, conferisce a Malta un ruolo consolidato come nodo di interscambio nel Mediterraneo centrale. Tutto ciò rende l'isola un punto di riferimento per gli operatori che necessitano di una piattaforma logistica affidabile per integrare flussi provenienti da Asia, Medio Oriente e Nord Atlantico e distribuirli verso il Mediterraneo. La posizione centrale, la rapidità delle operazioni e la qualità delle infrastrutture portuali fanno di Malta un hub particolarmente rilevante per imprese italiane che esportano, per spedizionieri che utilizzano la rete mediterranea come area di smistamento e per aziende interessate a soluzioni logistiche flessibili e competitive.

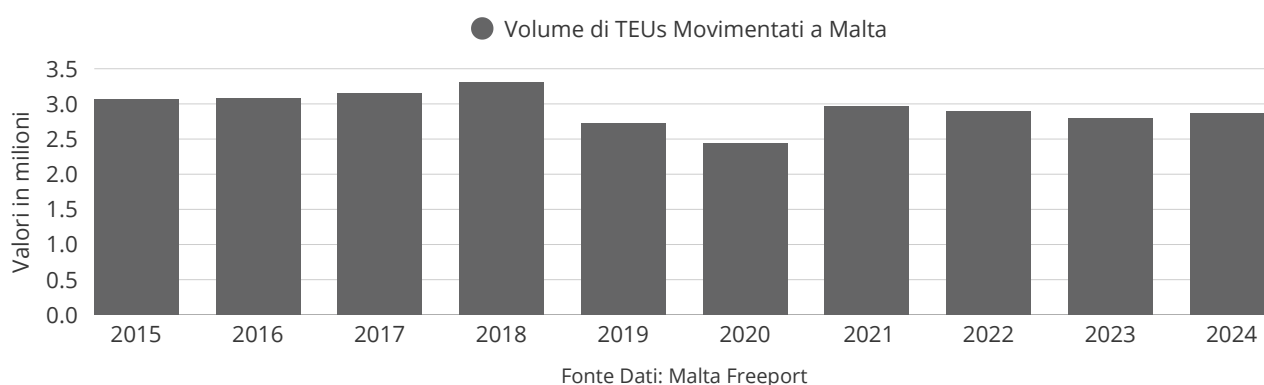
II SETTORE E MERCATO

II.1. Tipologie di attrezzature portuali e servizi nautici

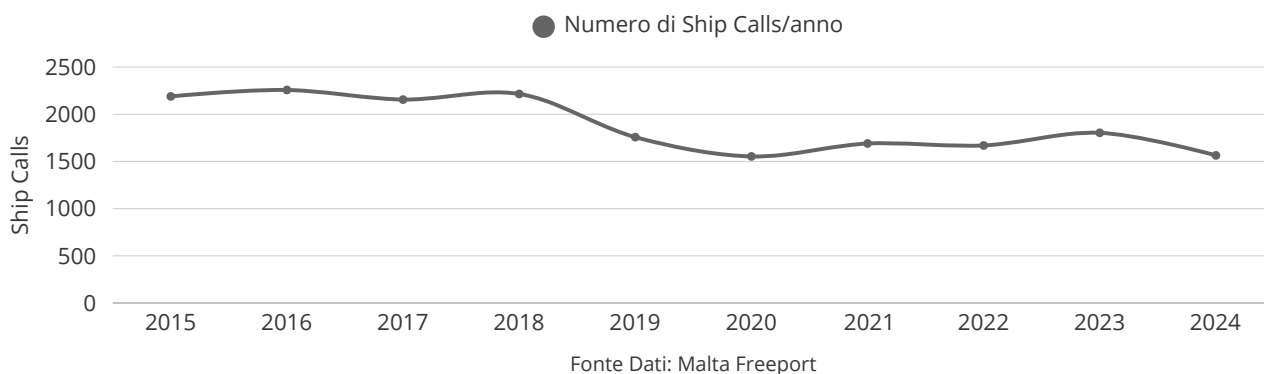
Il sistema portuale maltese, con in primo piano Malta Freeport Terminals Ltd (Freeport, a Marsaxlokk/Birżebbuġa) e Port of Valletta come scalo complementare, offre una gamma completa e sofisticata di attrezzature e servizi portuali in grado di coprire traffico container, general-cargo, Ro/Ro, merci convenzionali, servizi navali, bunkering, stoccaggio, movimentazione, e traffico passeggeri, compresa la nautica da diporto. Nel dettaglio, Malta Freeport dispone di **moli deep-water** con un'estensione operativa di 2.463 metri, in grado di accogliere **sia navi portacontainer di ultima generazione che traffico intensivo**. L'area di stoccaggio container si estende su **771.000 mq**, con **circa 15.297 container ground slots** e **numerosi reefer-points** (slot per container refrigerati) per merci deperibili. Tutti i principali **berths** sono **dragati fino a 17 metri di profondità**, consentendo l'accesso a **portacontainer di grande stazza, fino e oltre i 20.000 TEU**. Per la movimentazione, Freeport è dotato di un parco mezzi moderno e articolato: **venti** (o ventuno, a seconda dell'ultima specifica) **quayside cranes**, inclusi **super post-Panamax cranes**, in grado di servire contemporaneamente le più grandi navi container. A corredo, **yard cranes** (gantry cranes), tra cui **decine di Rubber-Tyred Gantry** (RTG), che consentono movimentazione e stoccaggio efficiente dei container in yard. Inoltre, sono operativi mezzi ausiliari come reach stackers, trattori, rimorchi, carrelli elevatori e attrezzatura da yard, necessari per le attività di handling container, carico/scarico e movimentazione interna. Il terminal non si limita al solo container: Freeport integra anche una zona **Free Zone con magazzini e aree di stoccaggio** che consentono attività di **warehousing, consolidamento, cargo-consolidation, break-bulk, re-packing, etichettatura, re-labelling**, e in alcuni casi lavorazioni leggere o assemblaggio. Questo rende il porto non solamente un punto di transhipment, ma anche un **nodo logistico avanzato** per distribuzione e smistamento, con potenziale per operatori che necessitano di flessibilità nella supply chain. In aggiunta, la presenza all'interno dell'area del Freeport di una **base logistica per prodotti Oil & Gas**, con strutture per **bunkering, stoccaggio combustibili/olie**, facility di ship-supply per **piattaforme offshore** e capability per movimentazione di carichi pesanti, amplia ulteriormente la gamma di servizi offerti dal porto, rendendolo anche un punto di riferimento per il **supporto a navi e piattaforme attive nel settore energetico**. Infine, Malta Freeport ha intrapreso un programma di investimenti e modernizzazione continua da oltre vent'anni, che ha riguardato infrastrutture, attrezzature, automazione, sistemi informatici (Terminal Operating System, digitalizzazione), e formazione del personale, garantendo livelli competitivi internazionalmente e una capacità di adattamento alle esigenze del mercato globale.

II.II. Trend e dati principali di mercato

Nel corso degli ultimi vent'anni il porto gestito da Malta Freeport Terminals ha consolidato progressivamente la sua rilevanza come hub di transhipment nel Mediterraneo. I dati ufficiali mostrano che il **volume di container movimentati (TEU)** ha seguito un percorso di crescita stabile fino al **2018**, quando è stato raggiunto un **picco di 3,31 milioni di TEU movimentati in un anno**. Dopo il 2018, il traffico ha subito una **flessione**, coerente con le turbolenze del mercato globale del trasporto marittimo, fino ad attestarsi nel **2020 su circa 2,44 milioni di TEU**. A partire dal **2021** si è osservata una **graduale ripresa**: **2,97 milioni TEU nel 2021, 2,89 milioni nel 2022, 2,80 milioni nel 2023** e infine nel **2024** un volume di **2,86 milioni di TEU**.



Il numero di **ship calls** al terminal segue una **tendenza** in parte **parallela**. Nel **2018**, in corrispondenza del **picco di traffico container**, le ship calls registrate furono **2.215**, dato che segnò il livello massimo nel decennio. Successivamente il numero di calls è **diminuito** negli anni di flessione del traffico container; nel **2024** le ship calls totali sono risultate pari a **1.564**.



III. GOVERNANCE E REGOLAMENTAZIONE

III.1. Enti e autorità portuali e marittime, ruoli e competenze

Nel sistema marittimo e portuale di Malta intervengono diversi **enti** con ruoli distinti ma complementari. La principale autorità di regolamentazione dei trasporti marittimi, dei porti e del registro navale è Transport Malta (TM), istituita nel 2010 e risultante dall'unificazione delle precedenti autorità di trasporto marittimo, terrestre e aereo.

TRANSPORT MALTA – DIREZIONI COMPETENTI

All'interno di Transport Malta operano due unità di rilievo per il settore portuale/nautico:

- La **Ports and Yachting Directorate**, responsabile della **regolamentazione, monitoraggio e gestione delle attività marittime all'interno dei porti** e delle **acque territoriali interne** di Malta. Tale Direzione sovrintende l'**uso efficiente delle infrastrutture portuali, verifica** che utenti e fornitori di servizi marittimi rispettino la **normativa**, e fornisce **assistenza tecnica** a enti pubblici e privati per progetti portuali. Le sue competenze comprendono la **sicurezza della navigazione**, la **prevenzione dell'inquinamento**, la **gestione di ormeggi, facilities per yacht e imbarcazioni da diporto**, il rilascio di **licenze** a navi e natanti commerciali o da diporto, la gestione di **infrastrutture portuali** (quays, slipways, pontili, banchine), la supervisione di **servizi nautici**, antincendio, approvvigionamento, e il **coordinamento** di servizi per **eventi marittimi** o traffici passeggeri/ferry. Inoltre, la Direzione ha un ruolo nella **pianificazione e realizzazione** di nuovi progetti infrastrutturali in ambito marittimo, collaborando ad esempio con l'ente per le infrastrutture quando sono previste opere quali breakwaters, nuove banchine, pontili o il rifacimento di quays esistenti.
- La **Merchant Shipping Directorate**, sempre nell'ambito di Transport Malta, è l'autorità competente per la **registrazione delle navi e degli yacht sotto bandiera maltese** (ship & yacht registration), per la **certificazione tecnica** delle imbarcazioni, per la **regolamentazione del commercio** marittimo, per il rilascio di certificazioni per marittimi, e per l'**attuazione delle convenzioni internazionali** in materia di shipping e sicurezza marittima. Questo organismo svolge quindi funzioni fondamentali per il **regime di bandiera**, la **compliance normativa** (sicurezza, inquinamento, certificazioni internazionali), e costituisce un punto di riferimento per armatori, operatori navali, società di shipping o yacht-owner che intendano registrare navi sotto bandiera maltese.

Parallelamente, per il segmento “porto container /terminal commerciale / transhipment”, opera la Malta Freeport Corporation, l’autorità pubblica delegata, in base al Malta Freeports Act, a regolare, autorizzare e sovrintendere le attività all’interno del porto-franco / Freeport. **Malta Freeport Corporation** esercita la funzione regolatoria e strategica: licenza le imprese che operano all’interno, assicura che le attività rispettino le normative vigenti (sicurezza, ambiente, procedure operative), garantisce la sicurezza del perimetro portuale, e coordina lo sviluppo infrastrutturale del terminal. L’operatività quotidiana del terminal container è a cura della società privata **Malta Freeport Terminals Ltd.**, che gestisce le operations, la movimentazione container, l’handling, la logistica e i servizi portuali interni, in concessione dalla Corporation. La distinzione tra autorità regolatoria e gestore operativo assicura che governance, compliance normativa e sviluppo strategico restino sotto controllo pubblico, pur garantendo efficienza tramite operatori privati. Su tutto il sistema portuale maltese grava un regime di **sicurezza e conformità a standard internazionali**: la Malta Freeport Corporation mantiene un servizio di sorveglianza con **Security Controllers**, che operano in accordo con il ISPS Code per garantire la sicurezza delle strutture portuali, il controllo degli accessi, la **vigilanza sulle merci** e accurati **controlli su container** e navi in transito. Per quanto concerne la **sicurezza marittima**, il monitoraggio dello shipping, il traffico in acque territoriali, la navigazione interna e la regolamentazione dei porti passeggeri, leisure e yachting, Transport Malta, tramite la Ports and Yachting Directorate, è l’autorità competente.

Per fare business a Malta, che si tratti di fornire attrezzature portuali, servizi logistici, ship-chandelling, fornitura yacht o componentistica navale, è essenziale capire chi è responsabile di cosa. Se l’attività riguarda il **porto container/zona free-port, concessioni, logistica container, stoccaggio o transhipment**, occorre ottenere **licenza** da **Malta Freeport Corporation** secondo quanto previsto dal Malta Freeports Act. Se invece si tratta di **attività marittime**, come **navtica** da **dipporto, yacht, traffico passeggeri, ferry, marine** o **servizi portuali generali**, l’interlocutore è **Transport Malta**, in particolare le sue divisioni competenti come Ports and Yachting Directorate oppure Merchant Shipping Directorate. Chi vuole **registrare una nave o uno yacht sotto bandiera maltese**, per uso commerciale o ricreativo, deve seguire le procedure amministrative gestite dalla **Merchant Shipping Directorate di Transport Malta**. In pratica: conosci il tipo di attività che vuoi svolgere, individua l’ente competente (Freeport Corporation vs Transport Malta), verifica se serve licenza o registrazione, e prepara la documentazione richiesta secondo la normativa maltese. Questo approccio evita fraintendimenti e consente di impostare fin dall’inizio una strategia operativa chiara e conforme.

III.II. Registro navale maltese

Il registro marittimo maltese (**Malta Ship Registry**) è gestito da **Transport Malta** tramite la sua **Merchant Shipping Directorate** ed è destinato alla registrazione, sotto bandiera maltese, di yacht, imbarcazioni da diporto, navi mercantili, nonché di unità in costruzione o in fase di equipaggiamento. L'intero processo di iscrizione è disciplinato dal **Merchant Shipping Act (Cap. 234 delle Laws of Malta)** e dalla normativa attuativa, in particolare la **Subsidiary Legislation 234.23 – Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulations**. Ai sensi di tale normativa, la registrazione decorre con un periodo "provvisorio" (generalmente sei mesi) durante il quale devono essere completate tutte le formalità richieste, tra cui prova di proprietà, cancellazione del precedente registro (se pertinente), documenti di classe, certificazioni tecniche e dichiarazioni statutarie. Per le navi mercantili, la classificazione deve essere affidata a una società riconosciuta (**Recognised Organisation**) da Transport Malta, tra queste figura anche Registro Italiano Navale (RINA), a garanzia che l'unità rispetti gli standard internazionali e quelli previsti dalla normativa maltese. Dal **1° giugno 2025**, il Malta Ship Registry ha avviato l'emissione dei cosiddetti **"e-certificates"**: i certificati statutarie e di sicurezza per navi e yacht sono ora **rilasciati in formato digitale**, con **firma elettronica e codice QR**, secondo le disposizioni di Transport Malta relative al **Digital Ship Certification Framework**.

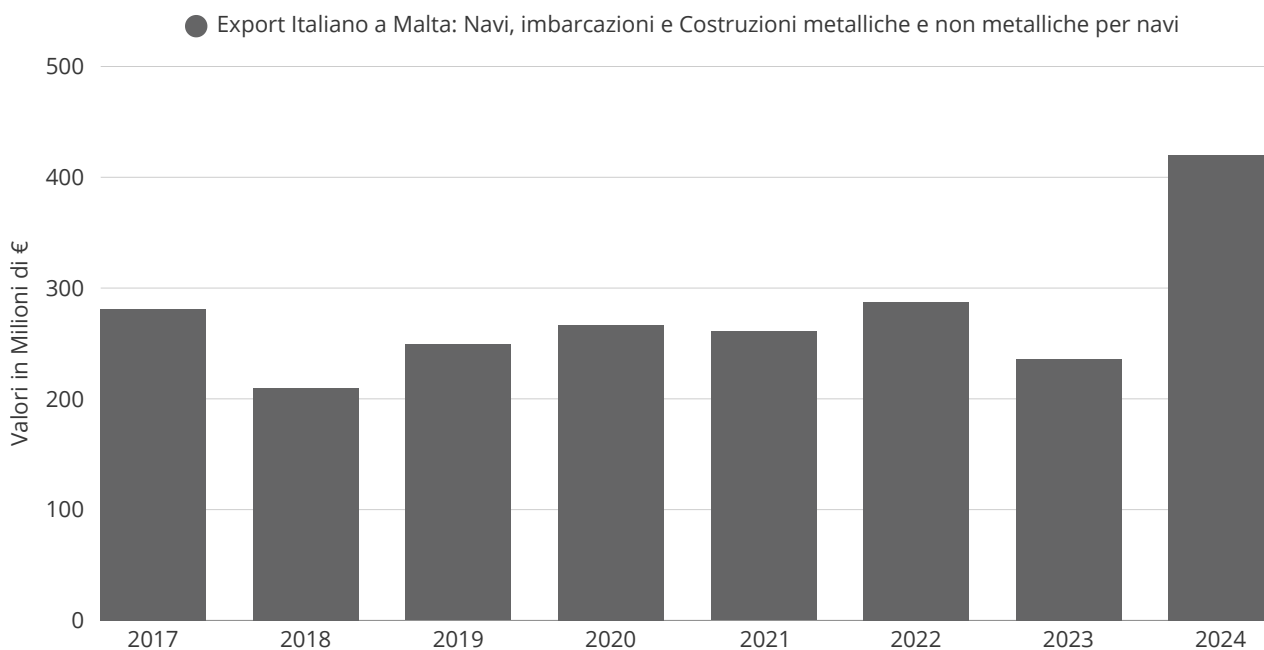
In termini di dimensioni e composizione della flotta, il registro ha conosciuto una rapida crescita negli ultimi decenni: **oggi rappresenta il più grande registro marittimo dell'Unione Europea e figura tra i primi al mondo** per numero di navi iscritte. Al termine del primo trimestre 2025 il numero delle unità registrate sotto bandiera maltese ha **superato le 10.000**. Tra queste figurano sia **navi mercantili**, sia **yacht**, con un numero particolarmente elevato di imbarcazioni da diporto e **"small vessels"**, a testimonianza del carattere "open register" del sistema maltese, che **consente l'iscrizione indipendentemente dalla nazionalità dell'armatore**, purché siano rispettati gli standard richiesti. Il meccanismo di registrazione richiede che l'armatore presenti un dossier completo, conforme alla normativa, con titoli di proprietà, documentazione tecnica, certificazioni di classe, eventuale cancellazione di precedente registrazione e dichiarazioni statutarie, tutti in originale o copia autenticata, corredati da traduzione giurata e apostille qualora emessi in Paesi esteri. Il periodo provvisorio serve a consentire la verifica di tutti questi elementi, nonché la conferma della "seaworthiness" e del rispetto delle norme internazionali di sicurezza, equipaggiamento, tonnellaggio e classificazione.

IV. COMMERCIO CON L'ITALIA

IV.1. Export italiano verso Malta (nautico/navale)

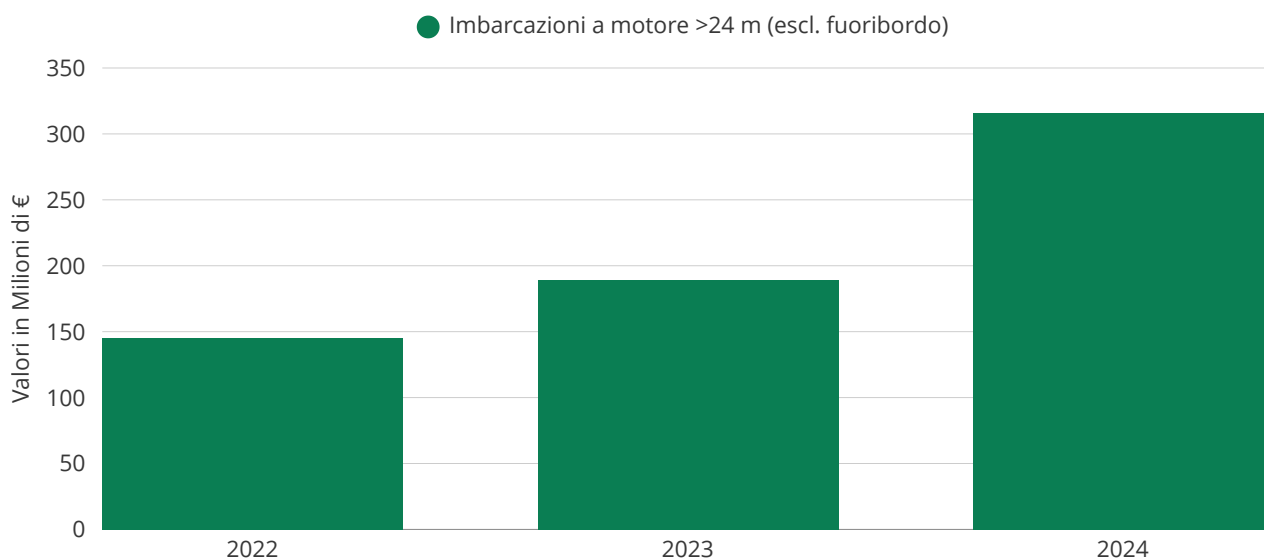
I dati riportati nella presente scheda sono tratti da **ISTAT** ed **elaborati dal Desk Office ICE presso l'Ambasciata d'Italia a Malta**. L'obiettivo del documento è fornire una panoramica chiara e aggiornata sull'export italiano verso Malta nel segmento "Navi, imbarcazioni e costruzioni metalliche e non metalliche per navi", un comparto di primaria rilevanza per le relazioni commerciali bilaterali.

Questa macrocategoria rappresenta stabilmente **uno dei principali capitoli dell'export italiano verso il mercato maltese**, grazie alla forte presenza sull'isola di attività legate alla **nautica da diporto**, al **refitting**, ai **servizi di registrazione navale** e alla **cantieristica**. L'Italia occupa un ruolo di primo piano quale fornitore di **imbarcazioni, componentistica** e **strutture tecniche** destinate sia all'industria del **leisure boating** sia a quella delle **grandi unità**. L'andamento delle esportazioni negli ultimi anni evidenzia la centralità del settore.

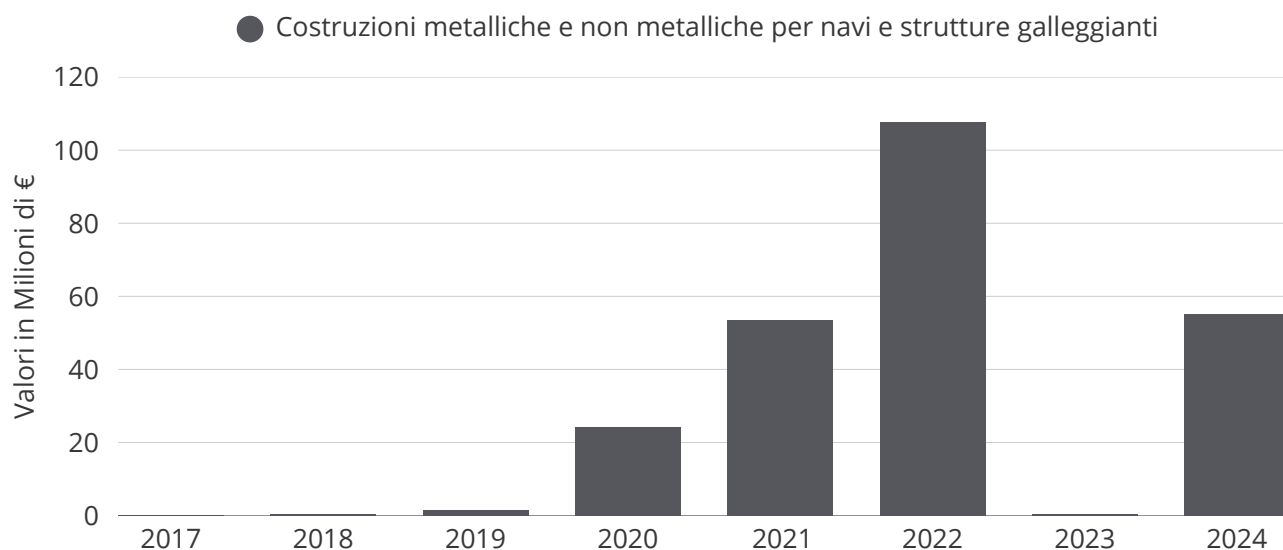


Fonte Dati: Dati ISTAT su rielaborazione del Desk Office ICE a Malta

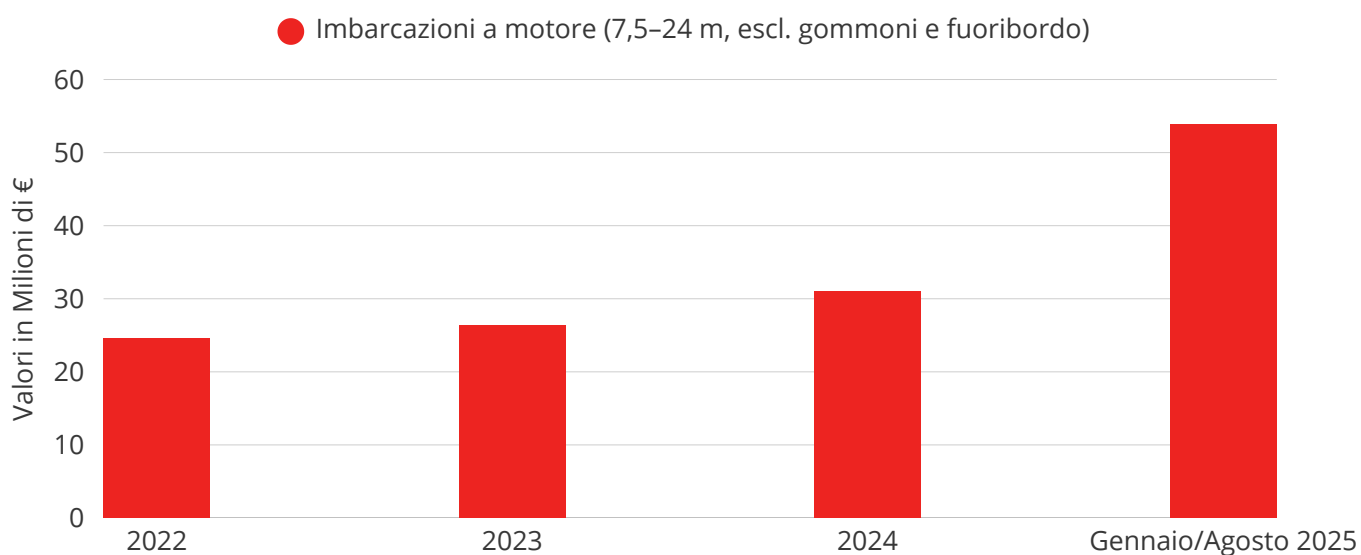
All'interno della macrocategoria nautica, l'analisi delle singole sottocategorie evidenzia dinamiche eterogenee ma accomunate da una crescita strutturale della domanda sul mercato maltese. I dati mostrano un'**espansione significativa sia nei segmenti ad alto valore aggiunto** (imbarcazioni a motore e unità **oltre i 24 metri**) sia nei comparti complementari, come **gommoni, fuoribordo e imbarcazioni leggere**. In particolare, i **gommoni a scafo rigido** registrano un'**accelerazione costante** nel triennio 2022-2024, mentre il comparto delle **barche a vela consolida un forte incremento** iniziato nel 2023. Le **imbarcazioni a motore tra i 7,5 e i 24 metri mostrano una crescita stabile**, con un **forte salto già nei primi otto mesi del 2025**. Ancora più evidente è la traiettoria delle **unità oltre i 24 metri**, che **raddoppiano il loro valore tra il 2022 e il 2024**, confermando Malta come hub strategico per il segmento superyacht. Parallelamente, le **imbarcazioni leggere** (fuoribordo, canoe, unità a remi) mantengono un **andamento positivo**, mentre i **panfili** mostrano un'**espansione rapida dal 2022 al 2024**. Particolarmente **volatile**, ma rilevante in alcune annualità, è invece il comparto delle **costruzioni metalliche e non metalliche per navi e strutture galleggianti**, caratterizzato da **picchi significativi legati a progetti specifici**.



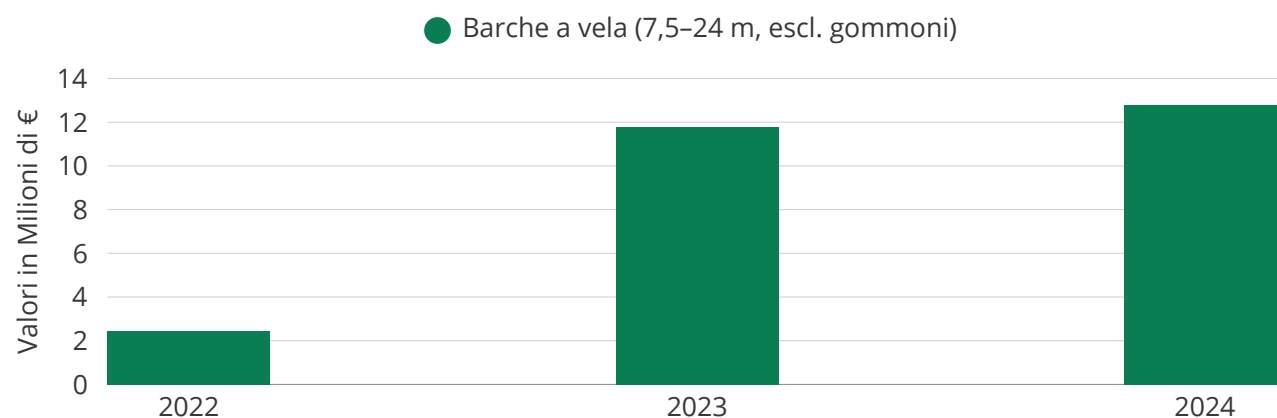
Fonte Dati: Dati ISTAT su rielaborazione del Desk Office ICE a Malta



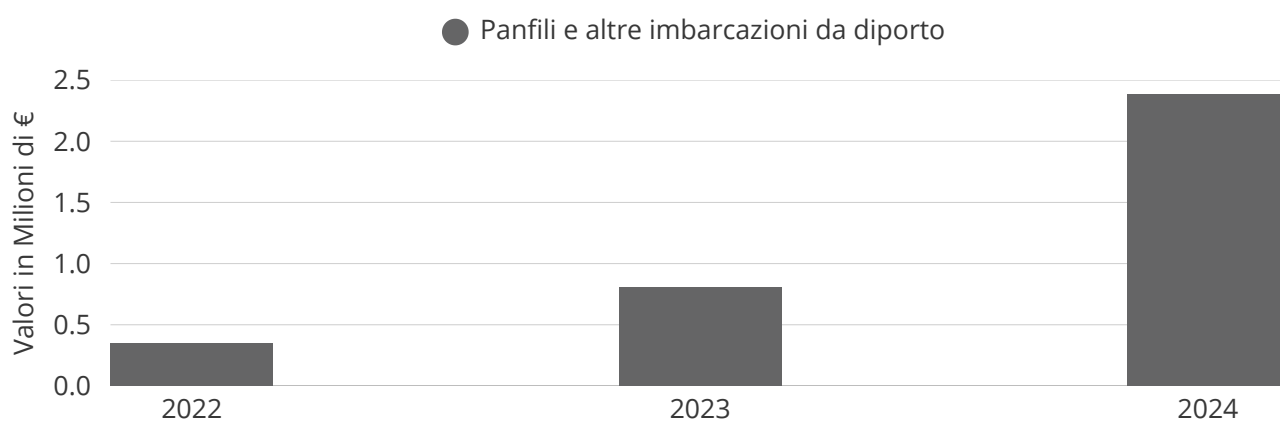
Fonte Dati: Dati ISTAT su rielaborazione del Desk Office ICE a Malta



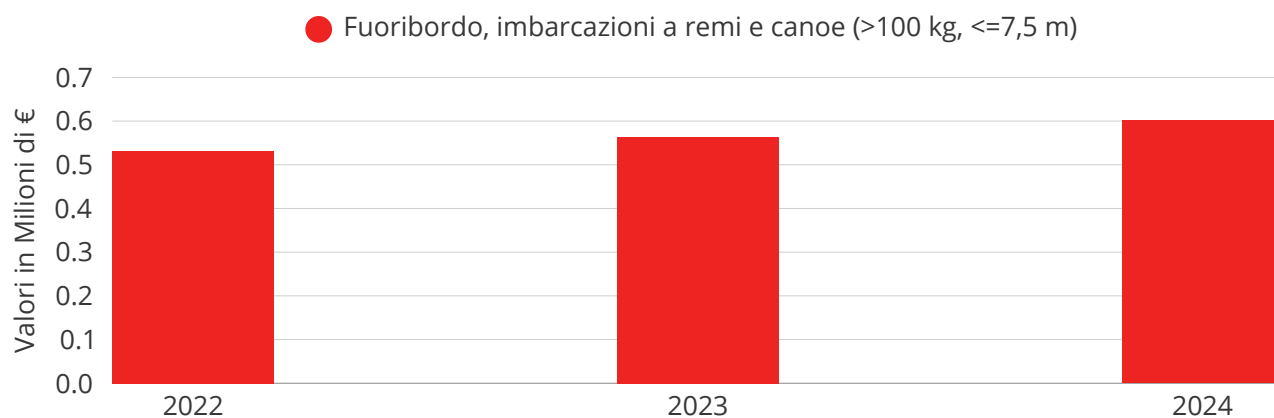
Fonte Dati: Dati ISTAT su rielaborazione del Desk Office ICE a Malta



Fonte Dati: Dati ISTAT su rielaborazione del Desk Office ICE a Malta

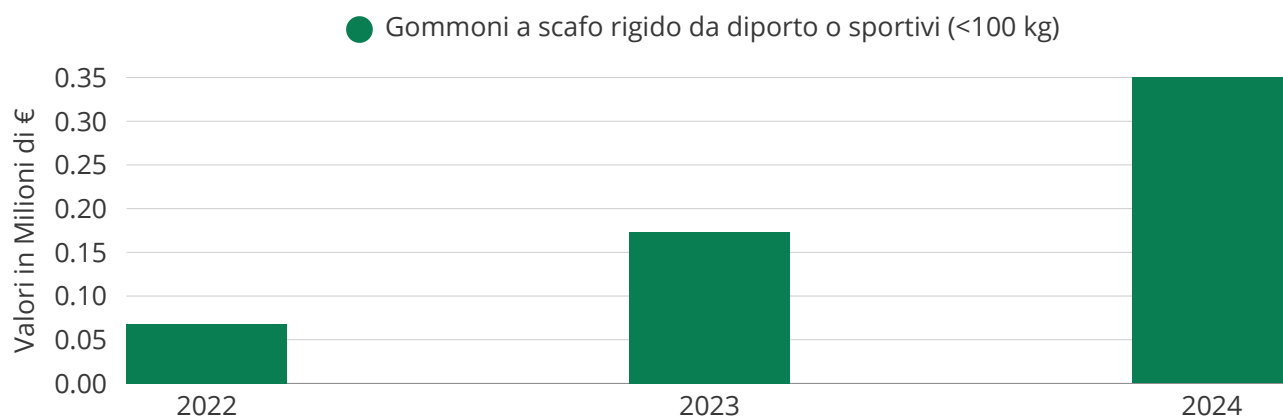


Fonte Dati: Dati ISTAT su rielaborazione del Desk Office ICE a Malta



Fonte Dati: Dati ISTAT su rielaborazione del Desk Office ICE a Malta





Fonte Dati: Dati ISTAT su rielaborazione del Desk Office ICE a Malta

IV.II. Imprese italiane operanti nel settore

In campo navale e nautico Malta vede attive diverse aziende italiane di rilievo. **Palumbo Group** (Italia) gestisce il Palumbo Malta Shipyard, un grande cantiere di riparazione e refit a Paola, che dal 2011 è di proprietà Palumbo. In questo stabilimento Palumbo effettua **refit di navi da crociera e yacht**, e nel 2020 ha avviato **con la crocieristica MSC Cruises una joint venture (50:50)** per potenziare il cantiere e servire le proprie navi. Palumbo Malta è oggi considerato **uno dei principali centri europei per il refitting di navi da crociera**. Palumbo ha anche uffici di rappresentanza e reparti tecnici a Malta (ad esempio “Palumbo Superyachts Refit Malta” a Senglea), e offre servizi completi di refit, conversione e manutenzione.

Nel settore dei **servizi portuali** operano gli armatori italiani. **Tug Malta**, società maltese di rimorchio portuale, dal 2007 è **controllata** dal gruppo ligure **Rimorchiatori Riuniti** (oggi MedTug, parte del Gruppo MSC). Grazie a questa acquisizione Tug Malta ha potenziato la flotta di **rimorchiatori** per il porto di Valletta e il **transhipment hub** di Marsaxlokk. Nel 2023 il gruppo MSC ha incorporato Rimorchiatori Mediterranei (MedTug), confermando l'appartenenza di Tug Malta a MedTug SpA, controllata MSC. Anche a livello di **gestione tecnica e operativa navale** si segnala l'italiana **ESA Group**, che dal 2015 ha aperto a Malta (a Marsa, nei pressi del terminal crociere) una sede per offrire servizi “one-stop” di crewing, gestione tecnica, auditing e consulenza HSE per navi mercantili e yacht. Fra gli **armatori italiani** con servizi verso Malta vanno citati i grandi gruppi marittimi. Il **Gruppo Grimaldi** (sede a Napoli) opera collegamenti RoRo regolari tra Malta e l'Italia (ad es. rotta Catania-Valletta) con i suoi **traghetti mercantili e passeggeri**. Anche le principali **crocieristiche italiane** includono Malta nei loro itinerari Mediterranei: ad esempio, **MSC Cruises** e **Costa Crociere** effettuano scali regolari al molo crociere di Valletta (il Molo Pinto a Floriana). Da sottolineare inoltre che **MSC**, oltre a operare crociere, **controlla indirettamente servizi di rimorchio (MedTug)** e scali tramite la **partecipazione in Palumbo Malta Shipyard**.

Nel comparto della **nautica da diporto** Malta è un mercato servito dalle principali marche italiane. Cantieri come **Ferretti Group** (marchi Riva, Pershing, Itama, CRN, Custom Line) e **Azimut|Benetti** (Gruppo Azimut, Itama, Sanlorenzo) vedono appassionati **distributori maltesi**. Ferretti Group, ad esempio, ha affidato a Von der Heyden Yachting (broker di lusso) la distribuzione esclusiva del marchio Riva a Malta.

In pratica, **broker** e **concessionari autorizzati** offrono a Malta l'intera gamma di **barche a motore italiane di alto profilo**. Anche **Fincantieri Yachts** (divisione Fincantieri per megayacht) e altri cantieri di superyacht italiani realizzano imbarcazioni di lusso presenti nella regione mediterranea, **sebbene non abbiano stabilimenti propri sull'isola**. Fornitori e PMI italiane oltre ai grandi gruppi, numerose PMI italiane forniscono a Malta attrezzature navali, componenti e servizi specializzati. Ciò include **shipchandler** e **fornitori di bordo** (ad es. AirNavi Ship Chandler di Napoli), aziende di **strumentazione nautica** e **automazione** (come Versilia Marine Service di Viareggio), costruttori di **parabordi** e **accessori marini** (come Inmare Srl) e società di **consulenza tecnica**. Molti di questi operatori italiani mantengono **rapporti stabili con autorità portuali e armatori maltesi**, partecipando anche a **progetti di ampliamento infrastrutturale** (ad esempio forniture di gru portuali e sistemi logistici per l'espansione del Freeport di Malta). Le imprese italiane apportano inoltre servizi di **design navale, engineering** e **assistenza post-vendita**, contribuendo alla rete di supporto tecnico del cluster marittimo maltese.

In sintesi, la presenza italiana nel settore marittimo a Malta è significativa e articolata: spazia dalla cantieristica navale (Palumbo Shipyards Malta), ai servizi di rimorchio (Tug Malta/MedTug), fino alle compagnie di navigazione (Grimaldi Lines) e ai produttori nautici (Ferretti, Fincantieri, altri). Progetti recenti di rilievo includono la joint venture Palumbo-MSA per lo sviluppo del cantiere di Paola, l'acquisizione italiana di stabilimenti portuali e importanti forniture a servizi crocieristici. Anche le PMI italiane operano a Malta con continuità, rafforzando la cooperazione italo-maltese nel comparto navale e nautico.

IV.III. Opportunità per fornitori italiani

Malta rappresenta un mercato dinamico e interessante per le imprese italiane attive nei settori nautico, navale, yachting e infrastrutture portuali, grazie alla costante necessità dell'isola di **importare tecnologie, componenti e servizi specializzati** ad alto contenuto tecnico. La domanda locale abbraccia **diversi segmenti**, dalla **cantieristica e refitting** di superyacht, alla **nautica da diporto**, fino alle **infrastrutture portuali e terminalistiche**, comprese le attrezzature per la **movimentazione container** e i **servizi a supporto dei crocieristi**. Le imprese italiane possono operare efficacemente attraverso l'**export diretto**, che rimane il **canale principale per forniture di componentistica, impianti e sistemi tecnici**, oppure instaurando **accordi con distributori o agenti locali**, che facilitano l'accesso al mercato, la gestione del post-vendita e il rapporto con shipyard, broker e operatori portuali. **Collaborazioni tecniche** con cantieri e operatori maltesi consentono di partecipare a progetti di refit, manutenzione, installazioni e upgrade infrastrutturali, sfruttando le competenze italiane in impiantistica, automazione, attrezzature e servizi specialistici. Parallelamente, le **gare pubbliche** e le **richieste di evidenza pubblica** rappresentano un canale importante per entrare in progetti infrastrutturali legati ai porti, alle marine e alle terminalistiche crocieristiche, includendo interventi di elettrificazione delle banchine, ammodernamento delle attrezzature, digitalizzazione, smart port solutions e iniziative di transizione energetica. La **vendita** e la **fornitura** di prodotti a Malta seguono un approccio fortemente relazionale: i buyer locali valutano referenze, certificazioni tecniche, tempi di risposta e disponibilità di supporto, prediligendo fornitori in grado di offrire pacchetti completi che includano prodotto, installazione, manutenzione e formazione. Il mercato mostra inoltre una **crescente attenzione al refit e alla manutenzione dei superyacht**, alla **componentistica tecnica** per la nautica da diporto e alle **infrastrutture portuali per traffico merci e crociere**, con opportunità di forniture che spaziano dalle attrezzature heavy-duty ai sistemi di automazione, dai pontili modulari ai servizi tecnici specialistici. L'accesso alle opportunità si realizza **sia tramite contatti diretti** con operatori locali, shipyards e distributori, **sia monitorando i bandi pubblicati** sui portali di procurement nazionale, sui siti di Malta Freeport Corporation, Transport Malta, Valletta Cruise Port e autorità locali, oltre che seguendo le iniziative di enti e operatori privati che gestiscono marinas e waterfront. Complessivamente, Malta offre alle imprese italiane un contesto competitivo ma ricettivo, dove qualità, esperienza e capacità tecnica costituiscono un vantaggio distintivo e permettono di partecipare con successo a forniture, progetti e collaborazioni in diversi segmenti del settore marittimo e portuale.

Per operare efficacemente nel mercato maltese, le imprese italiane devono adottare un approccio coordinato e mirato, basato su **conoscenza del settore e relazioni dirette** con gli operatori locali. È fondamentale individuare i principali cantieri, distributori, broker e port operators con cui instaurare contatti diretti, presentando referenze tecniche e soluzioni affidabili e complete. La partecipazione a gare pubbliche o richieste di evidenza pubblica richiede attenzione alla documentazione tecnica, alla certificazione dei prodotti e alla disponibilità a fornire supporto post-vendita, senza necessità di stabilire una presenza produttiva sull'isola. Monitorare regolarmente i portali di procurement nazionale, i siti di Transport Malta, Malta Freeport Corporation, Valletta Cruise Port e degli altri enti locali consente di identificare tempestivamente nuove opportunità, mentre la collaborazione con distributori o agenti locali facilita l'inserimento nel mercato e la gestione dei contatti quotidiani. In tutti i segmenti, dalla cantieristica al refit, dalle attrezzature portuali alla nautica da diporto, la qualità dei prodotti, l'esperienza tecnica e la capacità di rispondere rapidamente alle esigenze degli operatori rappresentano elementi determinanti per consolidare relazioni durature e sviluppare con successo forniture, progetti e collaborazioni.

V. INIZIATIVE E PROGETTI PORTUALI

V.I. Progetti infrastrutturali e modernizzazione

Negli ultimi anni Malta ha avviato una serie significativa di **progetti di ammodernamento, espansione e trasformazione dei suoi porti principali**, dal porto commerciale di **Malta Freeport al Grand Harbour/Valletta Cruise Port**, con l'obiettivo di rafforzare la competitività dell'isola come hub logistico, transhipment, terminal crocieristico e centro di servizi nautici. Questi interventi rappresentano oggi un contesto favorevole per fornitori, imprese navali e operatori specializzati che intendano offrire tecnologie, servizi infrastrutturali, attrezzature e supporto tecnico.

Il progetto più importante in corso riguarda **Malta Freeport**. Un investimento di circa **€56 milioni ufficializzato nel 2025** e attualmente in fase avanzata, prevede l'ampliamento del Terminal 2 con land reclamation, estendendo il north quay di 176 metri e il west quay di 195 metri. L'operazione prevede la realizzazione di nuove banchine tramite grandi caissons in mare, capaci di accogliere mega-portacontainer di ultima generazione, fino a 23-24.000 TEU, segnando la prima espansione significativa del terminal negli ultimi vent'anni e rafforzando la posizione del Freeport come hub di transhipment internazionale. In parallelo, il Freeport sta promuovendo un progetto di **elettificazione portuale** con **sistemi Onshore Power Supply (OPS / shore-to-ship)** lungo i moli principali, co-finanziato dall'UE tramite i programmi CEF e Just Transition Facility, per ridurre emissioni e inquinamento acustico e allinearsi agli standard internazionali. Anche il Grand Harbour/Valletta Cruise Port ha adottato sistemi OPS per navi da crociera, con accordi recentemente siglati tra autorità e operatori internazionali per garantire l'uso di queste infrastrutture durante gli scali.

All'interno dello stesso contesto, il Grand Harbour vede l'estensione delle banchine di Pinto Quays (Pinto 4&5) e la ricostruzione del molo di Lascaris, con la creazione di una banchina continua di circa 350 metri per attracco diretto di grandi navi da crociera, senza pontili intermedi, con un investimento stimato in €25 milioni co-finanziato da fondi europei. Questi interventi rispondono al crescente traffico crocieristico, che nel 2024 ha registrato oltre 940.000 passeggeri e 357 scali, un record storico per Malta. Parallelamente, sono in corso lavori su infrastrutture secondarie come il breakwater di Bugibba per un nuovo terminal ferry/passenger da circa €14 milioni, e la manutenzione di approdi e piccole marinas a Sliema e Marsamxett, migliorando la mobilità interna e la connessione via mare.

Negli ultimi mesi, il governo maltese ha inoltre avviato un progetto per un nuovo servizio di **fast ferry tra Sliema, Bugibba e Gozo**, con l'inaugurazione di un nuovo frangiflutti e approdo a Bugibba e l'emissione di un "request for proposals" per l'assegnazione del servizio. Questa iniziativa, parte di un programma co-finanziato con fondi europei, mira a migliorare la mobilità interna, ridurre il traffico stradale e valorizzare il trasporto sostenibile via mare. Questi progetti offrono un'ampia gamma di **opportunità concrete per imprese italiane** interessate a forniture, attrezzature, componentistica, impiantistica marittima e servizi specialistici. L'espansione del Freeport crea domanda per gru quayside, RTG, sistemi di automazione, impianti elettrici, magazzini container e soluzioni reefers; l'elettrificazione shore-to-ship e l'adozione di OPS nei porti crocieristici richiedono installazioni elettriche, cablaggi, sistemi di distribuzione ad alta tensione e progettazione impiantistica. L'ammodernamento dei terminal crociere e ferry genera richieste per carpenteria navale, pontili, servizi di ormeggio, facility portuali, logistica passeggeri e manutenzione, settori in cui il know-how italiano è competitivo.

Infine, la **pianificazione** a medio termine definita dal **National Transport Master Plan 2030** prevede ulteriori interventi: breakwaters, nuove banchine cargo/Ro-Ro, ampliamenti terminal, digitalizzazione portuale e smart logistics, rafforzando la funzione logistica e marittima di Malta. Complessivamente, l'insieme di questi progetti, espansione Freeport, OPS/shoreside electrification, modernizzazione crociere, sviluppo terminal passeggeri e ferry, piano infrastrutturale nazionale e collegamento fast ferry Malta-Gozo, disegna un quadro di **forte accelerazione e offre alle imprese italiane una piattaforma ideale per esportare competenze, accedere a commesse rilevanti e inserirsi in progetti strategici di lungo termine nel Mediterraneo**.

V.II. Sostenibilità, normative e digitalizzazione

Negli ultimi anni Malta ha dato avvio a una serie di iniziative concrete volte a integrare **sostenibilità ambientale, compliance normativa e modernizzazione digitale** nei suoi porti, con l'obiettivo di ottimizzare le operazioni logistiche, migliorare gli standard ambientali e armonizzare le infrastrutture marittime con le direttive europee. Il porto di Malta Freeport Corporation emerge come un caso di riferimento: il terminal container ha adottato un sistema integrato di gestione qualità, salute, sicurezza e ambiente (**certificazioni ISO 9001, ISO 45001, ISO 14001**) che disciplina ogni operazione portuale, dal traffico merci alla movimentazione container, con procedure rigorose per ridurre emissioni, rumore, inquinamento luminoso e impatto ambientale. Il Freeport ha inoltre intrapreso un **piano di decarbonizzazione e modernizzazione infrastrutturale** che include la sostituzione di attrezzature più datate con **macchinari a maggiore efficienza energetica**, l'installazione di **pannelli solari**, che producono oltre 3.600 MWh l'anno, **riducendo drasticamente le emissioni di CO₂**, e l'adozione di soluzioni di waste & spill management.

Sul fronte crocieristico e passeggeri, a partire dal 2024 è operativo nel Grand Harbour / Valletta Cruise Port il sistema di **shore-to-ship (Onshore Power Supply, OPS)**, che consente alle **navi da crociera ormeggiate di collegarsi alla rete elettrica terrestre, spegnendo i motori ausiliari e riducendo in maniera drastica emissioni inquinanti e rumore durante gli scali**. Il progetto è stato ufficializzato nel marzo 2025 attraverso un accordo con un grande operatore internazionale del settore crocieristico. Nei primi mesi di utilizzo il sistema ha già erogato milioni di kilowatt-ora elettrici, dimostrando concretamente il potenziale del modello come standard per la sostenibilità portuale. **Anche per il Freeport è in corso un'analogha iniziativa OPS**: nel 2025 è stato ottenuto un finanziamento di circa €12,35 milioni dalla Commissione Europea, nell'ambito del programma TEN-T / CEF, per installare connessioni elettriche ad alta tensione lungo i principali moli, consentendo alle navi container e cargo di servirsene una volta ormeggiate. L'obiettivo è abbattere emissioni nocive e rumorosità, in linea con gli standard ambientali europei.

Sul piano normativo, la regolamentazione maltese, attraverso Transport Malta, recepisce direttive europee in materia di gestione dei rifiuti di bordo e prevenzione dell'inquinamento marino: la **normativa locale impone che tutti i porti forniscano adeguate strutture di raccolta e smaltimento rifiuti** (Port Reception Facilities), in linea **con la direttiva UE 2019/883**.

Parallelamente, Malta sta avanzando verso la **digitalizzazione** dei **servizi portuali e logistici**. Un **progetto recente**, denominato “Efti4ALL”, mira a introdurre una **piattaforma digitale di freight management** per il **trasporto** e la **logistica**, al fine di ridurre i carichi burocratici sugli operatori, migliorare la tracciabilità e ottimizzare i processi di sdoganamento e movimentazione merci. Questo tipo di iniziativa rende sempre più rilevante la domanda di software, sistemi di gestione porti, soluzioni IT per la logistica, interfacce data-driven, monitoraggio ambientale e gestione intelligente delle operazioni portuali, un terreno su cui imprese italiane con competenze in ingegneria, automazione, informatica e sistemi marittimi tecnologici possono inserirsi efficacemente.

Per un’impresa italiana che voglia interfacciarsi con il mercato maltese, la combinazione di **sostenibilità, compliance normativa e digitalizzazione** rappresenta un’opportunità strategica: non solo per offrire prodotti o servizi “green” (impianti shore-to-ship, sistemi di monitoraggio ambientale, lampade LED, soluzioni per riduzione rumore e emissioni), ma anche per proporre software gestionali, sistemi logistici, automazione portuale e servizi integrati di consulenza tecnica. L’adozione di **standard internazionali certificati** da parte dei porti maltesi (**ISO**, compliance ambientale, recepimento MARPOL) assicura un terreno regolamentare stabile e trasparente, rendendo il mercato prevedibile e adatto ad operatori seri e strutturati. In sintesi, Malta sta trasformando i suoi porti con una visione che integra qualità operativa, tutela ambientale e innovazione digitale. Il percorso intrapreso, tra elettrificazione delle banchine, gestione ambientale rigorosa, raccolta e smaltimento rifiuti, digitalizzazione della logistica, offre un quadro favorevole per imprese tecnologiche e nautiche italiane che intendano esportare know-how, attrezzature e servizi, partecipare a gare di forniture o ampliare la propria presenza nel Mediterraneo attraverso collaborazioni con operatori maltesi.



Desk Office ICE Malta
ICE - Italian Trade Agency
Trade Promotion Section of the Italian Embassy
5, Vilhena Street Floriana FRN 1040 , Malta
E-mail: malta@ice.it
www.ice.it

@itaathens 

ITA -Italian Trade Agency – Athens Office 