



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

ASSEMBLEA – ROMA, 7 LUGLIO 2021



CONFINDUSTRIA



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

Assemblea
Roma, 7 luglio 2021

Annual General Meeting
Rome 7th July 2021

aderente a



CONFINDUSTRIA

Fondata nel 1901



CONFITARMA

Confederazione Italiana Armatori

è la principale espressione associativa dell'industria italiana della navigazione

Raggruppa imprese di navigazione e gruppi armatoriali italiani che operano in tutti i settori del trasporto merci e passeggeri, nelle crociere e nei servizi ausiliari dei traffici.

Promuove lo sviluppo della marina mercantile italiana, nel quadro di una politica che valorizzi il trasporto marittimo.

Tutela le imprese armatoriali nazionali nei rapporti con le istituzioni e le amministrazioni, nonché con le organizzazioni economiche, politiche, sociali e sindacali a livello nazionale, comunitario e internazionale.

Stipula accordi in ambito sindacale ed economico, nonché contratti collettivi di lavoro.

Assiste gli associati su questioni normative, economiche, fiscali e sociali in particolare in materia di sviluppo, ambiente ed energia, infrastrutture e logistica, turismo, cultura d'impresa, mercato del lavoro e formazione.



Aderisce a Confindustria; è direttamente rappresentata nel CNEL (Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro); è tra le fondatrici e maggiori finanziatrici della Federazione del Mare (Federazione del Sistema Marittimo Italiano), che rappresenta il *cluster* marittimo italiano, e dell'Istituto Italiano di Navigazione (IIN).



In campo internazionale aderisce a:



ECSA – *European Community Shipowners' Associations*



ICS – *International Chamber of Shipping*

BIMCO – *Baltic and International Maritime Council*



INTERTANKO – *International Association of Independent Tanker Owners*

INTERCARGO – *International Association of Dry Cargo Shipowners*

IMEC – *International Maritime Employers' Committee Ltd*



Collabora con:

IMO – *International Maritime Organization*

ILO – *International Labour Organization*



Consiglio confederale *Board of Directors*

fino al 7 luglio 2021
until 7 July 2021



Il Presidente di CONFITARMA è Mario Mattioli



Mariella Amoretti
Vicepresidente
e Tesoriere



Lorenzo Maticena
Vicepresidente e Presidente
Commissione Tecnica Navale
Sicurezza e Ambiente

Executive Committee

Comitato Esecutivo



Federica Barbaro



Paolo Cagnoni



Carlo Cameli
Presidente
Commissione



Angelo D'Amato
Presidente Commissione
Risorse Umane, Relazioni
Industriali e Education



Cesare d'Amico



Giovanni Delle Piane



Giacomo Gavarone
Presidente
Giovani Armatori



Alessandra Grimaldi



Emanuele Grimaldi
Past President



Guido Grimaldi
Presidente Commissione
Navigazione a Corto Raggio



Domenico Ievoli



Beniamino Maltese
Presidente
Commissione Finanza
e Diritto d'Impresa



Claudio Baccichetti



Rosalba Barretta



Luca Bertani



Raffaele Brullo



Andrea Clavarino



Paolo Clerici
Past President



Nicola Coccia
Past President



Francesco D'Alesio



Paolo d'Amico
Past President



Gianni Andrea
de Domenico



Andrea Garolla
di Bard



Manfredi
Lefebvre d'Ovidio



Fabio Montanari



Vittorio Morace



Antonio Morfini



Bruno Musso



Corrado Neri



Valeria Novella



Fabrizio Vettosi



Barbara Visentini



Luca Vitiello

- Riccardo Baratozzi, membro del Consiglio Confederale in rappresentanza ENI fino al 31 dicembre 2020
- Fabio Montanari, membro del Consiglio Confederale in rappresentanza Navigazione Montanari dal 14 aprile 2021

Consiglio generale Board of Directors

dal 7 luglio 2021
as of 7 July 2021



Il Presidente di CONFITARMA è Mario Mattioli



Mariella Amoretti
Vice Presidente
con delega
all'organizzazione
interna e Bilancio



Cesare d'Amico
Vice Presidente e Presidente
del Gruppo di Lavoro
Cyber/Maritime Security



Beniamino Maltese
Vice Presidente con delega
al marketing associativo
e comunicazione
e Presidente Gruppo Tecnico
Finanza e Diritto d'Impresa



Lorenzo Maticena
Vice Presidente
e Presidente Gruppo Tecnico
Trasporti e logistica corto
raggio e autostrade
del mare

Consiglio direttivo



Federica Barbaro
Presidente Gruppo Tecnico
Trasporti e logistica inter-
nazionali, regolamentazioni
e organismi internazionali
e sicurezza



Carlo Cameli
Presidente
Gruppo Tecnico
Porti e infrastrutture



Salvatore d'Amico
Presidente Gruppo
Giovani Armatori
e Presidente Gruppo
Tecnico Education
e Capitale Umano



Giacomo Gavarone
Presidente Gruppo
Tecnico Risorse umane
e Relazioni Industriali



Emanuele Grimaldi
Ultimo Past President



Guido Grimaldi
Presidente Gruppo
Tecnico Transizione
ecologica, tecnica
navale, regolamentazione,
ricerca e sviluppo



Claudio Baccichetti



Luca Bertani



Gabriele Brullo



Paolo Cagnoni



Paolo Clerici
Past President



Nicola Coccia
Past President



Francesco D'Alesio



Angelo D'Amato



Paolo d'Amico
Past President



**Gianni Andrea
de Domenico**



**Andrea Garolla
di Bard**



Alessandra Grimaldi



Domenico Ievoli



Fabio Montanari



Giovanni Montanari
Past President



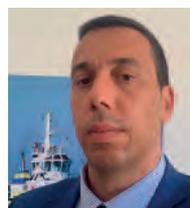
Gianluca Morace



Corrado Neri



Valeria Novella



Alessandro Russo



Fabrizio Vettosi



Barbara Visentini



Luca Vitiello

Collegio dei Probiviri
Board of Arbitrators

Giorgio Berlingieri, Alfonso Magliulo, Alfonso Scannapieco
Corrado Medina, Francesco Serao, supplenti

Collegio dei Revisori
Board of Auditors

Bernardo Cirillo, Presidente
Roberto Coccia, Carlo Lomartire
Andrea De Santis, Pia Queirolo, supplenti

Gruppi Tecnici *Technical Groups*

FINANZA E DIRITTO D'IMPRESA

FINANCE AND BUSINESS LAW

Beniamino Maltese Presidente
Diego Pacella, Fabrizio Vettosi Vice Presidenti
Marco Quadrani *Segretario*

PORTI E INFRASTRUTTURE

PORTS AND INFRASTRUCTURES

Carlo Cameli Presidente
Gianpaolo Polichetti Vice Presidente
Francesco Beltrano *Segretario*

**TRASPORTI E LOGISTICA INTERNAZIONALI,
REGOLAMENTAZIONI
E ORGANISMI INTERNAZIONALI E SICUREZZA**

*INTERNATIONAL TRANSPORT AND LOGISTICS,
INTERNATIONAL REGULATIONS AND BODIES AND SECURITY*

Federica Barbaro Presidente
Valeria Novella Vice Presidente
Laurence Martin *Segretario*

**TRASPORTI E LOGISTICA CORTO RAGGIO
E AUTOSTRADE DEL MARE**

SHORT-RANGE TRANSPORT AND LOGISTICS AND HIGHWAYS OF THE SEA

Lorenzo Maticena Presidente
Alessandra Grimaldi, Valeria Novella Vice Presidenti
Luca Sisto *Segretario*

RISORSE UMANE E RELAZIONI INDUSTRIALI

HUMAN RESOURCES AND INDUSTRIAL RELATIONS

Giacomo Gavarone Presidente
Maria Luisa Bozzano, Angelo D'Amato, Tiziano Minuti
Vice Presidenti
Leonardo Piliago *Segretario*

**TRANSIZIONE ECOLOGICA, TECNICA NAVALE,
REGOLAMENTAZIONE, RICERCA E SVILUPPO**

*ECOLOGICAL TRANSITION, NAVAL TECHNIQUE, REGULATION,
RESEARCH AND DEVELOPMENT*

Guido Grimaldi Presidente
Umberto D'Amato, Franco Porcellacchia Vice Presidenti
Fabio Faraone *Segretario*

EDUCATION E CAPITALE UMANO

EDUCATION AND HUMAN CAPITAL

Salvatore d'Amico Presidente
Marialaura Dell'Abate, Aniello Mazzella Vice Presidenti
Mariachiara Sormani *Segretario*

**Gruppo di lavoro
CYBER / MARITIME SECURITY**

Cesare d'Amico Presidente
Luca Sisto *Segretario*

La composizione dei Gruppi tecnici è disponibile sul sito www.confitarma.it nella [sezione Organi e Servizi](#)

Giovani Armatori

Il Gruppo Giovani Armatori si è costituito nel 1995 in attuazione dello Statuto federale con i seguenti scopi:

- promuovere la consapevolezza della funzione etica e sociale della libera iniziativa e delle responsabilità imprenditoriali che ne derivano;
- approfondire i temi di maggior respiro strategico riguardanti l'industria armatoriale ed il sistema marittimo nel suo complesso;
- contribuire ad un costante adeguamento di Confitarma alle nuove esigenze dell'industria armatoriale, correlate alle dinamiche del contesto economico e sociale;
- favorire la formazione di nuove leve per la conduzione delle aziende armatoriali e delle correlate attività associative.

Sono iscritti al gruppo oltre 60 membri, tra armatori, figli di armatori, dirigenti e collaboratori direttamente impegnati nelle realtà imprenditoriali rappresentate da Confitarma. I Giovani Armatori sono coinvolti in modo attivo nella vita della Confederazione: il presidente è membro di diritto del Consiglio generale e del Consiglio direttivo di Confitarma, oltre ad essere Presidente di diritto di un Gruppo Tecnico, preferibilmente quello *Education* e *Capitale Umano*; i membri del Consiglio direttivo del GGA presenziano ai Gruppi Tecnici di Confitarma, partecipano ai gruppi di lavoro dell'ECSA e sono molto attivi in seno al ricostituito Comitato Regole e Competitività.

I Giovani Armatori non si sono fermati davanti al Covid-19, riunendosi più volte da remoto per riflettere sulle problematiche legate all'emergenza sanitaria e le sue conseguenze per lo *shipping* nazionale e internazionale, ma anche sugli aggiornamenti in materia di Registro Internazionale e *Tonnage Tax* alla luce delle novità che interverranno su input della Commissione europea.

Nel corso del 2020 e nei primi mesi del 2021 il Gruppo Giovani Armatori, che conta diverse recenti adesioni, continua inoltre a lavorare alla revisione dello studio comparativo tra la bandiera italiana e altri registri esteri di riferimento, che analizza i principali aspetti che influiscono sull'operatività degli armatori nazionali nel contesto internazionale nell'ottica di rilanciare la competitività della flotta mercantile e di tutto il *cluster* marittimo attraverso la semplificazione normativa e la sburocratizzazione. Lo studio, pubblicato nel maggio 2021, è stato integrato anche con contributi da parte della Commissione Risorse Umane, Relazioni Industriali ed *Education* che ha elaborato nuove proposte di riforma dei requisiti di accesso alle qualifiche dei sottufficiali e comuni, stabiliti dall'Allegato al DPR 231/2006.

Nel febbraio 2021 i Giovani Armatori si sono riuniti *online* per discutere dell'importanza delle tematiche "*green*" per il futuro dello *shipping* con il *team* di "*EcoClipper*", *start-up* olandese che sta progettando di offrire servizi di trasporto merci e passeggeri a emissioni zero grazie all'impiego di moderni *clipper*. Sviluppo sostenibile e transizione ecologica saranno anche al centro di prossime iniziative che il Gruppo intende organizzare nel 2021, confermando l'attenzione dedicata da Confitarma a questa sfida fondamentale per il mondo del trasporto marittimo.

Il 15 giugno 2021, l'Assemblea del Gruppo Giovani Armatori nomina Salvatore d'Amico Presidente per il triennio 2021-2023 insieme ai membri del nuovo Consiglio Direttivo.

Consiglio Direttivo Gruppo Giovani Armatori Management Council of Young Shipowners Group



Salvatore d'Amico
PRESIDENTE



Giovanni Cinque
Vice Presidente



Marialaura Dell'Abate
Vice Presidente



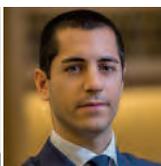
Vittorio Morace
Vice Presidente



Giacomo Gavarone
Past President



Andrea Cavo



Lorenzo d'Amico



Giovanni Filippi



Filippo Gavarone



Nicolò Iguera



Giulia Palazzeschi



Andrea Polisenò

Segreteria: Esther Daniela Marchetti

La Direzione generale e i Servizi di Confitarma



Francesco Beltrano
Capo servizio
Porti
e Infrastrutture



Fabio Faraone
Capo servizio
Tecnica Navale
Sicurezza e Ambiente



Andrea Giuliani
Capo servizio
Amministrazione



Laurence Martin
Capo servizio
Relazioni
Internazionali



Noli Mazza
Capo servizio
Comunicazione
e Studi



Leonardo Pilego
Capo servizio
Risorse Umane,
Relazioni Industriali
e Education



Marco Quadrani
Capo servizio
Finanza e Tributi

La sede di CONFITARMA è a Roma

Piazza SS. Apostoli, 66
Tel +39 06 674.81.211
e-mail: confitarma@confitarma.it

con una Delegazione a Genova
Tel + 39 010 83381
e-mail: claudio.barbieri@confitarma.it

www.confitarma.it



Premessa

Mario Mattioli, Presidente Confitarma



La pandemia da Covid-19 ha fatto irruzione nelle nostre vite, inserendosi in modo dirompente nella quotidianità, stravolgendo completamente le nostre abitudini e costringendoci a ridefinire le nostre priorità.

Ancora oggi, dopo oltre un anno, l'elevato numero di vittime e di contagi causati dal diffondersi del virus in tutto il mondo scandisce le nostre giornate. Immagini drammatiche che non potremo mai dimenticare.

In tale contesto estremamente delicato, il settore del trasporto marittimo, per l'intera durata del periodo emergenziale – ed anche, più recentemente, durante il blocco del Canale di Suez nel marzo 2021 – ha dato prova del suo ruolo strategico per garantire la continuità delle catene di approvvigionamento globale, che consentono il regolare flusso di merci ed energia da cui tutti ogni giorno dipendiamo.

La strategicità del settore e dei suoi lavoratori è stata, infatti, riconosciuta tanto a livello nazionale quanto a livello internazionale.

Particolarmente gravi i problemi causati dal COVID-19 agli equipaggi bloccati a causa delle restrizioni di quarantena e dei periodi di lavoro più lunghi in mare. Da subito l'industria marittima mondiale si è fortemente attivata per chiedere ai Governi di porre fine con urgenza alla crisi del cambio equipaggio e per riconoscere i marittimi come lavoratori chiave. A dicembre 2020, centinaia tra imprese e organizzazioni mondiali, inclusa Confitarma e vari armatori italiani, hanno

sottoscritto la “*Neptune Declaration on Seafarer Wellbeing and Crew Change*”, e nel marzo 2021 gli organismi delle Nazioni Unite hanno ribadito il ruolo chiave che i marittimi svolgono nel mantenere in movimento il commercio globale durante la pandemia.

In Italia, nel 2020, il Covid ha colpito più il fatturato delle aziende, che ha registrato una flessione media del 20/25%, che la consistenza della flotta di bandiera che nonostante una riduzione rispetto alla fine del 2019, mantiene la sua posizione nella graduatoria mondiale con circa 14,8 milioni di tonnellate di stazza. Già nei primi mesi del 2021 sono state consegnate nuove unità. Al di là dei numeri, il 2020 si è chiuso con un calo del 20-30% dei prodotti trasportati a livello mondiale, ma le previsioni per il 2021 sono ottimistiche anche se non potremo tornare subito ai livelli pre-pandemia. Si trasporta più merce e siamo in grado di avvicinare gli equipaggi, dopo i problemi pesanti del 2020. L’auspicio è che con l’aiuto del vaccino si possa tornare alla normalità e il 2022 possa considerarsi l’anno di una ripresa dell’attività a pieno regime.

Confitarma in questi lunghi mesi non si è mai fermata ed è stata presente in tutte le sedi nazionali ed internazionali a tutela dell’armamento nazionale e a supporto delle aziende che, nonostante le evidenti difficoltà hanno continuato la loro attività garantendo i beni essenziali al Paese.

Innovazione tecnologica, digitalizzazione dei sistemi logistici portuali, efficientamento energetico degli scali, integrazione tra porti e rete ferroviaria creando “corridoi green”, progressiva elettrificazione dei consumi attraverso l’utilizzo delle energie rinnovabili e conversione della flotta navale con mezzi aventi un minor impatto ambientale: questi sono solo alcuni degli importanti obiettivi per arrivare alla transizione ecologica del settore marittimo.

Occorre il grande impegno dello *shipping* per raggiungere l’ambizioso obiettivo di emissioni zero e occorre pianificare bene le risorse, evitando investimenti a pioggia e non sottovalutando costi e tempi necessari per l’adeguamento delle navi alle nuove tecnologie.

Per questo, l’armamento guarda alla transizione nel suo insieme e a tutte le possibili soluzioni alternative messe a disposizione dalla tecnologia ma occorre mettere l’industria in condizioni di partecipare alla transizione ecologica in maniera strutturata senza tralasciare l’aspetto dei costi.

In un primo momento, il Recovery Plan aveva dimenticato il trasporto marittimo per tutto quello che è necessario per arrivare alla transizione ecologica. Successivamente, oltre agli importanti interventi infrastrutturali nei porti, sono stati previsti stanziamenti anche per il rinnovo della flotta. Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, nel riconoscere il valore della risorsa mare, con importanti investimenti destinati al comparto marittimo divisi tra infrastrutture portuali, digitalizzazione, rinnovo e adeguamento green della flotta, rappresenta un’importante occasione per dare impulso al settore.

Peraltro, servono riforme, sburocratizzazione e utilizzo della digitalizzazione.

Per far ripartire l’economia del Mare, occorre in primis attuare un forte raccordo e regia delle competenze divise in troppi ministeri, rafforzando la Direzione generale del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili e instaurando anche un raccordo interministeriale con sostanza e deleghe. Occorre poi attuare tutto ciò che attende ancora come i decreti attuativi fermi da anni, favorire interventi finanziari a sostegno delle aziende del settore trasporti marittimi per consentire lo sviluppo e la transizione verso la decarbonizzazione, senza disperdere le forti competenze italiane.

Confitarma celebra quest’anno i suoi primi 120 anni di attività e sono convinto ed orgoglioso di poter affermare che le competenze e l’esperienza della nostra Confederazione sono unanimemente riconosciute. Oltre alla creazione nella nuova *governance* di Confindustria, a cui Confitarma aderisce, di una vicepresidenza con delega specifica all’Economia del mare, quest’anno, in occasione della presidenza italiana del G20 e delle iniziative B20 guidate dalla *task force* di Confindustria, per la prima volta il mare è al centro della ripresa di un’economia blu sostenibile. È un successo molto importante che Confitarma ha condiviso con ICS *International Chamber of Shipping*, l’associazione internazionale che rappresenta l’80% della flotta globale, che testimonia il ruolo dell’industria armatoriale italiana nel mondo.

INDICE

3 Confitarma – Confederazione Italiana Armatori

- 4 Consiglio Confederale
- 5 Consiglio Generale
- 6 Collegio dei Probiviri e Collegio dei Revisori
- 6 Commissioni
- 7 Giovani Armatori
- 8 La Direzione Generale e i Servizi di Confitarma

9 Premessa di Mario Mattioli, Presidente Confitarma

13 La navigazione mercantile italiana nel 2020

- 13 L'impatto del Covid-19 sull'industria marittima in Italia
- 14 Richieste di Confitarma e misure per contrastare gli effetti dell'emergenza Covid-19
- 16 Crociere
- 17 Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)
- 18 Registro Internazionale
- 19 Effetti della "Brexit" sul settore marittimo
- 19 Navigazione di cabotaggio E Autostrade del Mare
- 21 *Safety e Security*
- 23 Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART)
- 24 Risvegliare la cultura marittima del nostro Paese

25 La navigazione internazionale e i traffici marittimi

- 25 Impatto del Covid sull'industria marittima mondiale
- 27 Mercati marittimi

31 La navigazione europea e la politica marittima dell'Unione

- 31 La flotta e il commercio estero dell'Ue
- 31 Lo *shipping* europeo di fronte alla pandemia da Covid-19

34 Shipping e finanza sostenibile

- 34 Armatori e Finanza
- 34 *EU Taxonomy Climate Delegated Act*

36 Lo sviluppo dei traffici marittimi e il sistema portuale

- 36 Andamento dei traffici portuali
- 36 Interventi dello Stato volti a mitigare gli effetti della pandemia da Covid-19 per i porti
- 38 Autoproduzione
- 38 Tassazione dei porti

39 Il lavoro a bordo e la formazione

- 39 CCNL per il settore privato dell'industria armatoriale
- 40 Fondo Solimare e ammortizzatori sociali
- 41 COVID-19: principali problematiche affrontate nel periodo emergenziale
- 44 Sanità marittima e vaccinazione
- 45 Formazione ed *Education*

48 La tutela dell'ambiente marino e la sicurezza della navigazione

- 48 Lo *shipping* mondiale e le strategie per la riduzione delle emissioni
- 50 La riconversione della flotta mercantile in chiave ambientale e innovativa
- 52 SCHEDA – L'impegno green dell'armamento italiano
- 54 *Emission Trading System (ETS)*
- 55 Riciclaggio delle navi
- 55 Materiali pericolosi
- 55 *Ballast Water Management Convention*
- 55 Visite tecniche

57 APPENDICE STATISTICA



La navigazione mercantile italiana nel 2020



L'impatto del Covid-19 sull'industria marittima in Italia

Con il Dpcm del 22 marzo 2020 il Governo italiano ha ufficialmente definito il trasporto marittimo settore strategico del Paese per garantire i flussi di merci e materie prime necessarie alle attività produttive industriali e commerciali essenziali, soprattutto nella situazione di crisi derivante dalla pandemia da Covid 19. Infatti, le imprese di navigazione, fra le più colpite dall'emergenza, a differenza di altre, non si sono mai fermate.

Nonostante ciò, sono diverse le criticità emerse a causa della crisi sanitaria e, data la natura internazionale dello *shipping*, è probabile che gli effetti dell'emergenza si protrarranno finché la pandemia non sarà completamente debellata in tutto il mondo con ripercussioni negative anche per altri comparti, in primis il turismo, rilevanti per l'economia e il lavoro del Paese.

Per fronteggiare la situazione di emergenza, le Autorità nazionali ed internazionali hanno adottato provvedimenti per il contenimento della pandemia con i seguenti effetti nei diversi comparti della navigazione marittima in Italia:

- | | |
|---|---|
| Navi per il trasporto di passeggeri (crociere e traghetti) | <ul style="list-style-type: none">• fermo di tutte le navi da crociera;• interruzione di molti servizi sia di trasporto a carattere locale, da e per le isole minori, sia con la Sicilia e la Sardegna (dal 5 giugno sono stati riaperti i traffici con le isole);• drastica riduzione dei tassi di riempimento per le linee di Autostrade del mare, rimaste comunque attive al fine di garantire il trasporto di prodotti e beni essenziali;• cancellazione di viaggi già prenotati;• drastica riduzione delle prenotazioni per i prossimi periodi estivi. |
|---|---|



**Navi
per
il trasporto
di merci**

- Generalizzato calo della domanda di materie prime e beni finiti, a seguito dei provvedimenti di blocco di importazioni/esportazioni;
- forte riduzione dei noli, in particolare nei settori carichi secchi e gas liquefatto;
- unità italiane non accettate dai noleggiatori per la presenza a bordo di marittimi italiani ritenuti potenziali trasmettitori di contagio.

**Servizi
ausiliari**

Il calo dei traffici determinato dall'emergenza Covid-19 sta mettendo in crisi settori fondamentali per assicurare il regolare svolgimento in sicurezza dei traffici marittimi. In particolare:

- le aziende di bunkeraggio italiane rischiano il collasso non potendo più contare sui volumi di traffico da questi normalmente assicurati;
- la riduzione dei traffici comporta una minore richiesta di servizi tecnico-nautici nei porti.

Richieste di Confitarma e misure per contrastare gli effetti dell'emergenza Covid-19

Per contrastare la contrazione della domanda di trasporto marittimo di merci e passeggeri e per tutelare le imprese di navigazione la cui solidità è messa a rischio dalla crisi da Covid-19, Confitarma ha proposto una serie di provvedimenti d'urgenza che interessano trasversalmente tutti i comparti del trasporto marittimo volti a dare un primo sostegno alle imprese in questa eccezionale situazione.

Inoltre, Confitarma collabora attivamente con le Amministrazioni competenti nella definizione dei diversi protocolli che definiscono le linee guida da attuare a bordo delle navi per assicurare il contenimento della diffusione della pandemia da Covid-19.

**TRASPORTO
DI CARICHI
ALLA RINFUSA**

A causa dell'emergenza epidemiologica da COVID-19, il trasporto di materie prime per l'energia e l'industria si è drasticamente ridotto per effetto della diminuzione delle attività produttive, di trasformazione e di trasporto. Il trasporto di tali tipo-



logie di merce avviene con navi adibite al trasporto di carichi alla rinfusa: navi cisterna, per i carichi liquidi, e navi rinfusiere per i carichi solidi. Le imprese armatrici di queste navi, *in primis* il comparto cisterniero, hanno subito ingenti cali di fatturato a causa del drastico calo della domanda di trasporto. Inoltre, tali imprese hanno sostenuto costi molto elevati per le difficoltà di movimento dei loro equipaggi imbarcati su navi operanti in porti esteri dovute alle restrizioni imposte dalle autorità straniere per fronteggiare la pandemia. Confitarma propone, quindi, l'urgente introduzione di un ristoro per le imprese armatrici italiane che utilizzano navi adibite al trasporto di merci alla rinfusa (liquide e solide) per i cali di fatturato registrati nel secondo semestre 2020 rispetto allo stesso periodo del biennio precedente.

Traghetti

La flotta italiana di traghetti, prima al mondo, salvo un breve periodo iniziale, anche durante l'emergenza sanitaria non si è mai fermata, assicurando la continuità territoriale con le isole maggiori sia delle persone che delle merci. In considerazione della manifesta strategicità del comparto, il Governo prevede nel Decreto-legge n. 104/2020, poi convertito nella legge n. 126/2020, una prima misura di ristoro con l'istituzione di un fondo di 50 milioni di euro destinato a compensare la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri trasportati nel periodo 23 febbraio-31 dicembre 2020, rispetto alla media dei ricavi registrata nel medesimo periodo del precedente biennio. Nella legge di Bilancio 2021, il Governo stanziava ulteriori 20 milioni di euro. Al momento è atteso il decreto attuativo in corso di emanazione.

Primo Registro

Per le unità iscritte nel primo registro e nel registro navi minori e galleggianti (unità adibite ad attività di cabotaggio, bunkeraggio, nonché a deposito ed assistenza alle piattaforme petrolifere nazionali), su istanza di Confitarma il Governo nel DL n. 104/2020 adotta un provvedimento di sostegno, limitato al periodo ago-



sto-dicembre 2020, che riconosce l'esonero dal versamento dei contributi previdenziali attraverso l'estensione dell'art. 6 della Legge 30/98, con uno stanziamento di 35 milioni di euro. La Legge di Bilancio 2021 ha recepito la richiesta di Confitarma di prorogare tale misura estendendo l'esenzione fino al 30 aprile 2021 con uno stanziamento aggiuntivo di 28 milioni di euro per il 2021 a copertura della misura prevista. In seguito, con il DL n. 73/2021 tale misura è stata estesa al 31 dicembre 2021. Il relativo onere viene determinato in 49 milioni di euro per il 2021 e 7 milioni di euro per il 2022. Al momento è atteso il decreto attuativo in corso di emanazione. Da sottolineare che da oltre dieci anni queste unità non sono state destinatarie di nessun aiuto.

Crociere

Il settore delle crociere è quello che ha subito prima degli altri e più pesantemente gli effetti dei provvedimenti di contrasto alla pandemia, con il blocco totale di tutte le navi.

Forte del sostegno ricevuto dal Governo, a settembre 2020 la crocieristica italiana è ripartita, grazie sia alla definizione di protocolli sanitari realizzati insieme alle Autorità competenti e volti a garantire la sicurezza di ospiti, equipaggi e delle comunità, sia all'iniziativa di Confitarma che ottiene l'inserimento di una norma nel Decreto Legge n. 76 del 16 luglio 2020, che consente alle navi da crociera battenti bandiera italiana e iscritte nel Registro Internazionale di effettuare itinerari di cabotaggio fino al 31 dicembre 2020, termine poi esteso dalla Legge di Bilancio al 30 aprile 2021.

A seguito dell'ulteriore fermo dei servizi di crociera deciso dal Governo in occasione delle festività natalizie, nonostante il proficuo lavoro svolto per la definizione dei protocolli sanitari approvati dal Comitato Scientifico abbia evidenziato come le navi da crociera siano in grado di garantire un efficace controllo della situazione sanitaria, l'unico operatore turistico italiano con navi di bandiera nazionale ha deciso responsabilmente di posticipare la ripartenza. Su iniziativa di Confitarma, il Governo decide di prorogare ulteriormente il termine della deroga prevista dall'art. 48 del DL n. 76/2020 fino al 31 dicembre 2021. Il 2 maggio, finalmente, le crociere di bandiera italiana sono ripartite. Si tratta di un evento della massima importanza, che segna un nuovo inizio per un settore estremamente rilevante per l'intero sistema del turismo nazionale.



Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)

Per contribuire a riparare i danni economici e sociali causati dalla pandemia di coronavirus, la Commissione europea, il Parlamento europeo e i leader dell'UE hanno concordato un piano di ripresa che, anche attraverso i fondi del *Recovery Fund* nell'ambito dell'iniziativa *Next Generation EU*, costituisce il più ingente pacchetto di misure di stimolo mai finanziato dall'UE: un totale di 1.800 miliardi di euro con l'obiettivo di far crescere un'Europa più ecologica, digitale e resiliente.

A tal fine, la Commissione UE ha emanato le linee guida per la predisposizione dei piani che verranno presentati dai governi. Il Piano Nazionale di Resilienza e Ripresa (PNRR) rappresenta una sfida ambiziosa per l'Italia: un'occasione di crescita e sviluppo, anche in considerazione delle ingenti risorse stanziare (oltre 220 miliardi nell'ultima versione licenziata dal Governo a fine aprile 2021).

Le istanze del trasporto marittimo. Digitalizzazione, innovazione e competitività del sistema produttivo, transizione ecologica, infrastrutture e mobilità, istruzione e formazione, ricerca e cultura: per queste sfide ambiziose del PNRR occorrono specifiche azioni mirate al trasporto marittimo nel suo complesso. Sulla base di tale premessa, nel corso del 2020 e nei primi mesi del 2021, Confitarma ha illustrato le istanze del settore del trasporto marittimo ai Ministri competenti per la realizzazione delle diverse componenti del PNRR nonché ai parlamentari di Camera e Senato, durante le audizioni convocate per l'esame in sede consultiva della proposta di PNRR.

Confitarma partecipa ai tavoli di lavoro tematici istituiti dal Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili per la definizione dei progetti da presentare alla Commissione europea nell'iter di approvazione del PNRR. Come richiesto anche da Confitarma, il Piano prevede misure per la transizione ecologica del trasporto marittimo per un totale di 1.770 milioni di euro, così suddivisi:

- Incremento flotta navale TPL (100 mln);
- Incremento flotta lunghe percorrenze con vettori innovativi (500 mln);
- Realizzazione sistemi di rifornimento a terra di GNL (200 mln);
- Cold Ironing (700 mln);
- Green Ports (270 mln).

Inoltre, Confitarma chiede al Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili di cogliere l'occasione rappresentata dal PNRR per definire finalmente due importanti riforme per il settore marittimo e per il rilancio del Paese: *governance* unica e semplificazione normativa.



**Governance
unica
per il mare**

Confitarma condivide l'auspicio di tutto il *cluster* marittimo che venga costituita un'efficace sede di coordinamento politico-amministrativo dedicata alle attività marittime: ministero del Mare o dipartimento dedicato della Presidenza del Consiglio, comunque una struttura che sappia mettere a sistema la gestione dell'intero *cluster* marittimo che oggi deve far riferimento a otto Amministrazioni diverse.

**Semplificazione
revisione
ordinamento
di settore**

Le nuove tecnologie digitali potranno rendere più semplici e veloci molte operazioni legate al trasporto marittimo. Purtroppo, il processo burocratico di autorizzazione all'implementazione delle nuove tecnologie è spesso più lungo del naturale tempo di obsolescenza della tecnologia stessa.

Per questo, Confitarma sostiene l'esigenza di semplificare e aggiornare norme e procedure che risalgono anche all'Ottocento. In proposito, Confitarma promuove presso le Istituzioni un progetto, per molti aspetti a costo zero per l'erario, di riforma del Codice della navigazione e aggiornamento di alcune norme e procedure non più in linea con l'evoluzione dei mercati marittimi. In particolare, le proposte di semplificazione riguardano, tra le altre: il regime amministrativo della nave, le visite ispettive, i certificati di sicurezza, le procedure di imbarco e sbarco ivi compresa la riforma del collocamento di mare.

Registro Internazionale

Siamo alle porte di una rivoluzione della politica marittima nazionale. Infatti, il processo, in via di definizione, di estensione dei benefici del Registro Internazionale italiano alle bandiere dell'Unione Europea e dello Spazio Economico Europeo – che dovrà essere riservato ai soli soggetti stabilmente radicati sul territorio italiano – cambierà l'assetto della nostra marineria. Al fine di evitare quanto purtroppo già accaduto nella logistica italiana, dove è venuta a determinarsi l'egemonia di grandi operatori internazionali che decidono se, come, che cosa e quando trasportare, occorre difendere l'interesse nazionale a cominciare dalla bandiera italiana.

Nell'ultima edizione del 2020 del "Catalogo dei sussidi ambientalmente dannosi e dei sussidi ambientalmente favorevoli", il Ministero dell'Ambiente ha escluso i benefici fiscali e contributivi previsti per le navi iscritte nel Registro Internazionale dall'elenco dei sussidi ambientalmente dannosi (SAD) ritenendo che, alla luce degli approfondimenti svolti rispetto alle edizioni precedenti e delle osservazioni ricevute negli incontri con i portatori di interesse, i sussidi previsti dal Registro Internazionale hanno la duplice finalità di attrarre personale marittimo e di migliorare la competitività delle navi di bandiera italiana rispetto alle condizioni fiscali più favorevoli offerte da altre bandiere.



Effetti della “Brexit” sul settore marittimo

All’indomani della Brexit, sono emerse alcune criticità relative alla possibilità di svolgere servizi di cabotaggio in Italia con navi di bandiera UK e al mantenimento dell’iscrizione nei Registri Navali italiani di navi con proprietà UK.

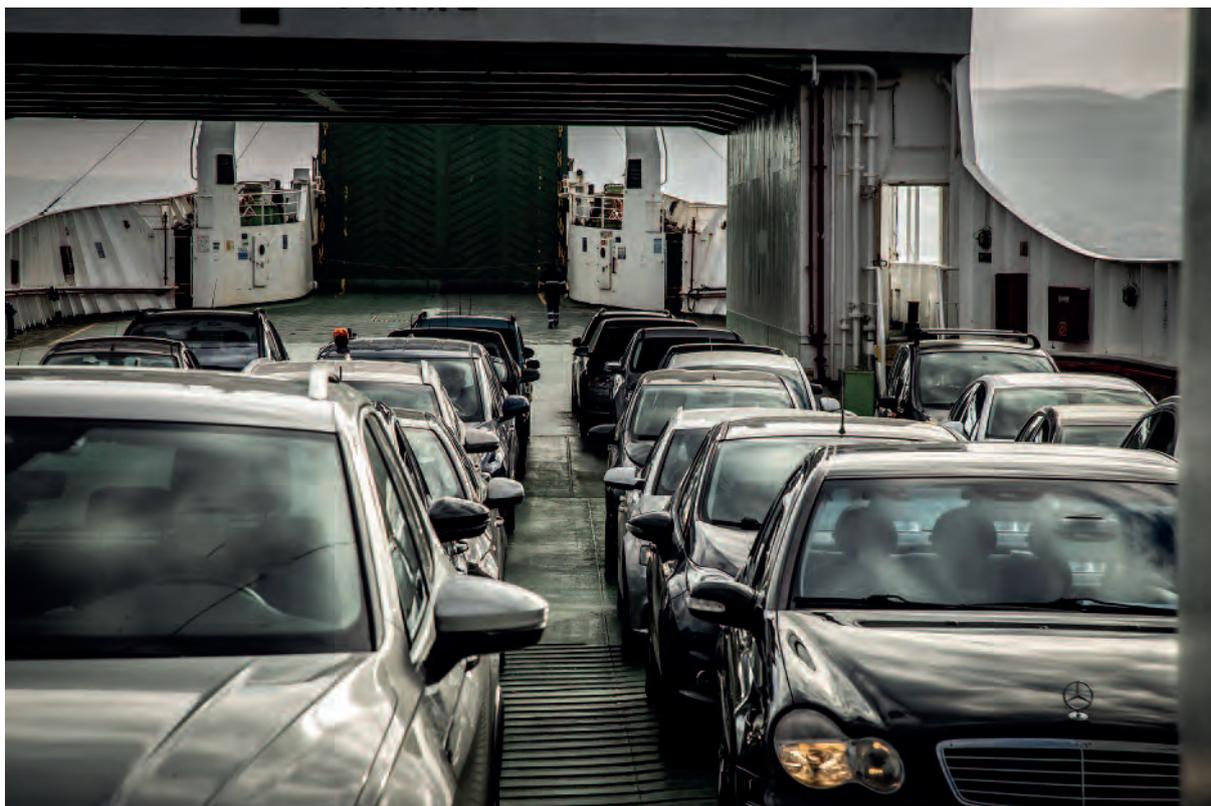
Confitarma assiste le imprese associate nell’interlocuzione con l’Amministrazione competente nell’individuazione delle migliori soluzioni atte a garantire la continuità operativa.

In particolare, per quanto riguarda i servizi di cabotaggio, dalla lettura combinata del Regolamento 3577/92 e della Comunicazione della Commissione europea del 2014 sull’interpretazione dello stesso Regolamento, sembrerebbe non sussistano ostacoli di diritto unionale alla concessione da parte degli Stati membri di specifiche deroghe al requisito dell’iscrizione nei registri navali comunitari.

Navigazione di cabotaggio e Autostrade del Mare

MAREBONUS. Su richiesta anche di Confitarma, il Governo, nel cosiddetto DL “Rilancio”, prevede il rifinanziamento per il 2020 del *Marebonus*, stanziando 30 milioni di euro. Successivamente la legge di Bilancio 2021 rifinanzia fino al 2026 l’incentivo di trasferimento modale delle merci, autorizzando la spesa di ulteriori 25 milioni di euro per il 2021, di 19,5 milioni di euro per il 2022 e di 21,5 milioni di euro per ogni anno dal 2023 al 2026. Dato il particolare meccanismo definito dai decreti attuativi del *Marebonus*, Confitarma manifesta le sue perplessità in merito alla scelta di estendere il periodo di rifinanziamento della misura senza prevedere chiarimenti sulle modalità operative della proroga dell’incentivo.

CONTINUITÀ TERRITORIALE. L’emergenza sanitaria determina un ulteriore slittamento dell’annosa vicenda legata alle concessioni statali per la continuità territoriale marittima. Il DL 34/2020, convertito nella Legge n. 77 del 2020, prevede infatti la proroga dell’efficacia della convenzione per i collegamenti marittimi con le isole maggiori e minori fino al 28 febbraio 2021. Successivamente,



a seguito della consultazione effettuata in materia per la definizione delle esigenze di servizio pubblico, con avviso del 13 giugno 2020, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti avvia l'istruttoria per accertare le condizioni necessarie ad assicurare il servizio di continuità territoriale relative al servizio di trasporto passeggeri e merci con le isole maggiori e minori e per definire le eventuali misure da intraprendere, in conformità con quanto disposto dalla Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 22 del 13 marzo 2019.

Confitarma ribadisce che, per garantire il principio costituzionale della continuità territoriale senza alterare la libera concorrenza e senza creare posizioni dominanti di mercato, la soluzione migliore è quella del "modello spagnolo", in base al quale le sovvenzioni non vengono erogate alle compagnie di navigazione ma direttamente all'utenza, ovvero passeggeri e autotrasportatori. Infatti, il network di operatori privati è talmente ben strutturato ed organico da offrire già adeguate garanzie di collegamento per tutto l'anno. Per questo, secondo Confitarma, in linea di principio, soprattutto per le grandi isole, non dovrebbe essere prevista alcuna sovvenzione per garantire la continuità territoriale, dato che, senza risorse pubbliche, i servizi offerti in concorrenza sia per merci che passeggeri hanno da tempo superato quelli assicurati dall'operatore sovvenzionato. Per quei collegamenti minori, ai quali il mercato non può dare risposta data la loro particolare natura, lo Stato è chiamato ad assicurare la continuità territoriale. Purtroppo, l'Amministrazione procede nuovamente alla messa a gara di molte delle linee oggetto della precedente concessione statale, nonostante sussistano su tali collegamenti servizi offerti in regime di libero mercato e, a causa del perdurare dell'emergenza sanitaria proroga ulteriormente le convenzioni.

Il DL 45/2021, motivandola con la necessità di assicurare i tempi necessari alla conclusione delle suddette procedure di gara, introduce un'ulteriore proroga, non oltre il 31 maggio 2021, delle disposizioni della convenzione stipulata dallo Stato in data 18 luglio 2012 per l'effettuazione dei servizi di collegamento marittimo in regime di servizio pubblico con le isole maggiori e minori.



Safety e Security

MARITIME SAFETY: MIGRANT AT SEA. Dal 1° aprile 2020, l'Operazione di sicurezza marittima europea EUNAVFOR MED IRINI nel Mediterraneo centrale, assicura il rispetto dell'embargo sulle armi imposto dall'ONU alla Libia, monitora l'esportazione illegale di petrolio, contribuisce alla formazione della Guardia Costiera e della Marina Militare libica e allo smantellamento del modello di business del traffico di esseri umani. Anche con l'Operazione Irini Confitarma instaura una proficua cooperazione, dato che nell'area le unità mercantili italiane sono quelle più numerose – specie quelle a supporto delle piattaforme petrolifere al largo della Libia – e, di conseguenza, le più coinvolte nelle operazioni di soccorso dei migranti.

PIRATERIA. Nel 2020, l'International Maritime Bureau registra un aumento del fenomeno della pirateria marittima a livello globale e in particolare nel Golfo di Guinea. La situazione rende di fatto estremamente vulnerabile la flotta italiana che gravita in quest'area di rilevanza strategica per la politica energetica del Paese ove si concentrano importanti interessi commerciali dell'armamento nazionale: circa 25 società armatoriali italiane operano nel Golfo di Guinea nel 2020 con oltre 100 navi di bandiera nazionale (unità da carico secco e liquido, unità offshore e traghetti Ro/Ro).

Anche a seguito all'azione di Confitarma che ha richiesto alle competenti Autorità italiane (Ministeri della Difesa e degli Affari Esteri e Presidenza del Consiglio dei Ministri) di intraprendere azioni concrete volte a consentire una presenza regolare della Marina Militare nell'area del Golfo di Guinea, a tutela della flotta mercantile italiana e degli interessi nazionali e, più in generale, di tutta la comunità armatoriale che vi opera, nel corso del 2020, vengono dispiegate due operazioni di presenza e sorveglianza marittima della Marina Militare, con le unità FREMM Pietro Rizzo, a marzo-aprile, e Federico Martinengo in ottobre-dicembre. Inoltre, Confitarma collabora con la Marina Militare e la Guardia Costiera, nell'organizzazione di due esercitazioni anti-pirateria: la prima il 3 aprile con la Ro/Ro cargo "Grande Dakar" del Gruppo Grimaldi e la seconda il 12 novembre, con la LPG tanker "Enrico Fermi" di Carbofin S.p.A. Nonostante i vincoli logistici dovuti alla pandemia Covid-19 e il limitato budget della difesa, anche nel 2021 la Marina Militare è presente nel Golfo di Guinea e il 10 maggio, si è tenuta un'ulteriore esercitazione congiunta con la Ro/Ro cargo "Grande Cotonou" del Gruppo Grimaldi.



Il 18 maggio 2021 Confitarma sottoscrive la dichiarazione “*The Gulf of Guinea Declaration on Suppression of Piracy*”, alla quale hanno aderito oltre 160 compagnie e organizzazioni marittime internazionali, tra cui anche importanti compagnie di navigazione italiane.

Per quanto riguarda l’area dell’Oceano Indiano, nonostante la forte riduzione degli attacchi di pirateria registrati negli ultimi anni, permane l’esigenza di assicurare un adeguato livello di sicurezza nell’area, sicché viene esteso alla fine del 2022 il mandato dell’Operazione UE Atalanta, accanto alle misure di difesa passiva (*best management practices*) e attiva a bordo delle navi mercantili.

Dato che, in particolare nelle prime fasi della pandemia, le misure restrittive imposte dalla maggior parte dei Paesi per fronteggiare la pandemia rendono difficile l’impiego di PCASP, nell’aprile 2020 Confitarma ottiene dal Ministero dell’Interno la conferma della possibilità di attivare la procedura di autorizzazione all’esercizio occasionale di servizi temporanei di vigilanza da parte di imprese stabilite in altri Stati membri dell’Unione europea. Tuttavia, allo stato attuale, tale procedura presenta alcune notevoli criticità applicative. Per questo, Confitarma prosegue la sua azione per evitare difficoltà e oneri che potrebbero mettere fuori mercato le navi di bandiera italiana.

Per l’imbarco dei team privati a bordo di navi battenti bandiera italiana, a dicembre 2019 il Ministero dell’Interno emana un nuovo decreto che sostanzialmente accoglie tutte le richieste di Confitarma. Inoltre, poiché l’emergenza sanitaria ha di fatto reso impossibile l’organizzazione dei corsi e delle relative sessioni d’esame per le guardie giurate già impiegate in funzione anti-pirateria, Confitarma ha richiesto e ottenuto la proroga – prima al 30 giugno 2020 e poi al 30 giugno 2021 – del regime di deroga che consente l’impiego a bordo delle navi italiane di ex appartenenti alle forze armate che abbiano partecipato per almeno sei mesi alle missioni internazionali in incarichi operativi.

CYBER SECURITY. Nel marzo 2021, viene completata la 2^a edizione del “*Cyber Security Handbook for Seafarers – Sicurezza cibernetica: suggerimenti pratici per il personale marittimo*”, curata da Confitarma in collaborazione con l’Istituto Italiano di Navigazione, che fornisce al personale di bordo e di terra linee guida per sviluppare la necessaria consapevolezza sui rischi (incidenti, intrusioni accidentali o intenzionali) derivanti dall’utilizzo dei sistemi informatici connessi alla rete. In proposito, nel 2020 e nei primi mesi del 2021 vengono avviate numerose attività formative sulla *cyber security*.



Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART)

In considerazione della grave emergenza sanitaria da Covid-19 e delle sue ripercussioni negative sulle imprese di navigazione, in particolare per il comparto passeggeri, e ferma restando la sospensione temporanea del pagamento del contributo per gli operatori del trasporto marittimo di merci fino alla definizione dei giudizi pendenti dinanzi al giudice amministrativo prevista nella delibera contributiva 2020, Confitarma chiede all'ART di disporre la sospensione della prima rata del contributo annuale e la rideterminazione al ribasso dello stesso. In ragione della perdurante crisi economica conseguente alla pandemia, Confitarma chiede anche l'esonero dal pagamento del contributo annuale 2021 per tutti gli operatori del trasporto marittimo

Purtroppo, l'ART non accoglie le istanze dell'armamento nazionale, sostenendo in prima istanza l'assenza di una previsione della sospensione di tali prestazioni patrimoniali da parte del legislatore nel contesto emergenziale e, successivamente, la mancanza nell'ordinamento italiano di una norma che le consenta di far fronte alle spese per il proprio funzionamento attraverso ulteriori meccanismi di finanziamento. Peraltro, sebbene nelle interlocuzioni che si sono susseguite l'Autorità abbia sostenuto il proprio costante impegno a limitare la misura e l'incidenza degli oneri contributivi per le imprese, si registra un costante allargamento della platea dei soggetti incisi, anche attraverso il progressivo abbassamento delle soglie di esclusione del fatturato. In aggiunta, sulla base dell'orientamento giurisprudenziale maturato per effetto di sentenze del Consiglio di Stato pubblicate nel gennaio 2021, l'Autorità con apposita delibera pubblicata nel febbraio 2021 dispone la cessazione degli effetti delle clausole sospensive temporanee degli obblighi contributivi relativi agli anni 2020 e 2021 che riguardavano anche gli operatori dei servizi di trasporto di merci via mare e per vie navigabili interne.



Risvegliare la cultura marittima del nostro Paese

Sono in continua crescita le iniziative di Confitarma volte a promuovere e consolidare la cultura del mare nel dibattito nazionale, anche ai fini del rilancio del Paese.

La presa di coscienza della marittimità è alla base delle numerose iniziative promosse con la Marina Militare e delle “Giornate del Mare” organizzate con Limes – Rivista Italiana di Geopolitica – il cui primo appuntamento dal titolo “L’Italia è il mare” è stato ospitato presso la sede di Confitarma il 14 e il 15 novembre 2020. Confitarma è altresì partner della “Scuola di geopolitica” fondata da Limes, che ha dato inizio alle sue attività nell’aprile 2021.

In questo senso, la formazione delle future generazioni è il punto di partenza per ridare visibilità alla straordinaria normalità del trasporto marittimo. Investire sui giovani significa investire nel futuro del Paese e Confitarma ha scelto di cogliere questa sfida nell’ambito di specifici percorsi di formazione, nonché seminari e convegni dedicati a tematiche di interesse per il settore del trasporto marittimo – Registro Internazionale, transizione ecologica, *safety & security*, *Search and Rescue* (SAR), normativa italiana e internazionale – presso prestigiose Università italiane e Istituti di formazione.

Dalla fine del 2019, Confitarma ospita presso la propria sede l’Istituto Italiano di Navigazione con cui collabora storicamente. Istituito nel 1959, l’Istituto promuove lo sviluppo delle scienze e delle tecniche nonché il diritto, la giurisprudenza, la gestione e l’economia della navigazione (terrestre, marittima, aerea e spaziale).

Inoltre, nel corso del 2019, Confitarma ha sottoscritto un Protocollo d’intesa con la Società Italiana per l’Organizzazione Internazionale (SIOI) al fine di far conoscere l’importanza del sistema mare e *in primis* dei trasporti marittimi che mettono in rete nel circuito mondiale l’economia del Paese.

Più recentemente, il 14 aprile 2021, si è tenuto virtualmente l’evento di presentazione dell’Executive Course in “*Shipping & Logistics Management*” in diretta dalla sede di Confitarma, sviluppato dalla Luiss Business School in collaborazione con Confitarma e ALIS (Associazione Logistica dell’Intermodalità Sostenibile). L’Executive Course, che prenderà avvio nel mese di ottobre 2021, è volto a fornire una conoscenza approfondita delle dinamiche che regolano il settore del trasporto marittimo e della logistica a coloro che intendono operare in questi settori e rappresenta il collegamento, sempre più necessario, tra l’Università e il mondo del lavoro che Confitarma da tempo persegue e promuove.

La navigazione internazionale e i traffici marittimi



Impatto del Covid sull'industria marittima mondiale

Il 2020 sarà certamente ricordato come l'anno dello scoppio della pandemia di Covid-19, con effetti devastanti sull'attività economica mondiale. Anche se le prospettive globali rimangono altamente incerte dopo più di un anno dall'inizio della pandemia, a fronte delle preoccupazioni per le nuove mutazioni del virus e il crescente numero di vittime, l'avvio dell'intensa campagna vaccinale alimenta le prospettive di ripresa economica. La diversa situazione tra paesi e settori è il riflesso sia dell'andamento della pandemia sia dell'entità e dell'efficacia delle politiche economiche adottate dai Governi che, in parte, riescono a limitare i danni causati da questa crisi senza precedenti.

Il Fondo Monetario Internazionale stima una contrazione dell'economia globale del 3,3% nel 2020, con un miglioramento rispetto alle stime di ottobre derivante dalle misure adottate in alcune grandi economie, nonché dalla rimozione della maggior parte dei blocchi, dai vaccini ed anche al continuo adattamento dell'attività economica alla mobilità ridotta.

Anche le prospettive di ripresa del commercio mondiale migliorano grazie ad uno scambio di merci cresciuto più rapidamente del previsto nella seconda metà del 2020. Secondo le stime del WTO, il volume del commercio mondiale di merci dovrebbe aumentare dell'8,0% nel 2021 dopo essere sceso del 5,3% nel 2020, continuando la sua ripresa dal crollo indotto dalla pandemia.

Numerose le conseguenze della pandemia sull'industria marittima, dai significativi cambiamenti nella domanda al blocco globale e alle gravi restrizioni alle normali procedure operative, dalla congestione nei porti alla riduzione della domanda di materie prime ai problemi della catena di approvvigionamento per i casi di DPI e coronavirus sulle navi. A fine anno, il commercio via mare registra una riduzione del 3,6%, sia in termini di tonnellate che di tonnellate-miglia trasportate.



L'impatto economico della pandemia è aggravato dagli effetti a catena del crescente protezionismo commerciale in tutto il mondo che incide notevolmente sul commercio marittimo globale, il cui valore è stimato pari a 14 mila miliardi di dollari a fine 2019. Nel Rapporto *Protectionism in Maritime Economies*, pubblicato a febbraio 2021, l'*International Chamber of Shipping (ICS)* rileva che, oltre alle restrizioni imposte per fronteggiare la pandemia, in realtà, dopo decenni di progressi verso mercati aperti, negli ultimi anni è iniziata un'inversione di rotta con restrizioni commerciali molto dannose. Il conflitto commerciale tra Cina e Australia nel 2020 comporta gravi disagi per armatori ed operatori e le previsioni in termini di scambi tra i due paesi sono molto incerte. Lo studio analizza 46 nazioni marittime, che rappresentano la stragrande maggioranza dell'economia globale, rilevando che le barriere commerciali stanno rendendo più difficile la ripresa economica post-Covid-19 mentre, riducendo le politiche restrittive nel commercio marittimo il PIL delle economie nazionali potrebbe aumentare fino al 3,4%.

Alla fine del 2020, la flotta mondiale registra un aumento del 2,2% e si attese su 123.488 unità per 1.429 milioni di gt, superando i 2.024 milioni di tonnellate di portata. Nel corso dell'anno sono state completate 2.326 unità per 58,3 milioni di gt. Da segnalare che, nel corso dell'anno, molte unità di tutte le tipologie, sono state poste in disarmo a causa della pandemia.

Con un aumento del 5%, Panama mantiene la prima posizione tra le principali flotte mondiali per bandiera con 226,4 milioni di gt, seguita da Liberia (187,5 mln gt), Isole Marshall (165,7 mln gt) e Hong Kong (128,9 mln gt). Nella graduatoria delle flotte per controllo armatoriale la Grecia è sempre al primo posto con 189,8 mln gt, mentre la Cina, con 186,3 mln gt, supera il Giappone che si posiziona al terzo posto con 179,1 mln gt.

Alla fine del 2020, l'*order book* mondiale per la costruzione di nuove navi è pari all'8,5% della capacità della flotta mondiale con 4.233 unità (121 mln gt, 71,9 mln tonnellate di stazza compensata e 151,8 mln dwt), delle quali il 56% dovrebbe essere completato nel corso del 2021. Cina e Corea del Sud sono i principali paesi costruttori di navi, rispettivamente con il 36,9% e il 30% del tonnellaggio totale completato di navi da carico per la maggior parte rappresentato da *oil tankers*, *bulk carriers* e portacontaineri. Il 90% delle navi da crociere viene costruito in cantieri europei.



Mercati marittimi

MERCI SECCHHE ALLA RINFUSA. Per spiegare l'andamento del mercato *dry bulk* nel 2020 occorre tenere presente la fortissima dipendenza della domanda di questo settore dall'andamento dell'economia cinese: quando la Cina ha imposto il *lockdown* la domanda è crollata molto rapidamente e le successive chiusure nelle altre nazioni non hanno fatto altro che esacerbare una situazione già molto difficile. Però la Cina, seguita da Giappone e Corea del Sud, è uscita in maniera relativamente veloce dalla fase più acuta dell'emergenza e gli stimoli economici adottati da Pechino per far ripartire l'economia unitamente ad una forte domanda estera consentono all'economia cinese di continuare a crescere anche in un anno terribile come il 2020. Al crollo della domanda durante la prima parte dell'anno segue quindi un fortissimo rimbalzo che porta i costi delle materie prime, e dell'acciaio in particolare, a livelli che non si registravano da un decennio. Allo stesso modo, dopo i drammatici andamenti delle rate di nolo registrate durante la prima parte dell'anno, seguono livelli discreti, talvolta anche molto buoni, durante l'estate. Il *trend* di crescita prosegue per il resto dell'anno e nel primo trimestre 2021 fa registrare le rate di nolo più alte dell'ultimo decennio in molti segmenti.

Le medie annuali delle rate di nolo nel 2020 chiaramente risentono della situazione di crisi della prima metà dell'anno e registrano una netta diminuzione rispetto ai valori registrati nel 2019: le Capesize registrano una rata media di \$ 13.000/giorno (-27% rispetto al valore del 2019), le Panamax \$ 8.500/g (-22%), le Supramax \$ 8.000/g (-20%) e le Handysize \$ 6.000/g (-15%).

Nel corso del 2020 vengono consegnate 450 *dry bulkers*, con un aumento del 13% rispetto al 2019, equivalenti a 47,5 milioni dwt (+19%). La crescita della flotta si è comunque mantenuta sul ritmo dell'anno precedente grazie ad un deciso aumento delle demolizioni (+75%) per un totale di 104 unità.

Il clima di incertezza dovuto alla pandemia e le sempre più stringenti regolamentazioni ambientali provocano un deciso rallentamento di ordini per nuovo naviglio, -24% rispetto al 2019, con il rapporto tra navi in ordine e flotta che si riduce al 5,5% a fine 2020, uno dei livelli più bassi registrati negli ultimi venti anni.



GREGGIO E PRODOTTI PETROLIFERI. Il comparto delle cisterne registra un andamento antitetico rispetto al carico secco alla rinfusa: il forte rallentamento dei consumi ed il conseguente crollo dei prezzi si traduce infatti in una forte crescita della domanda per le navi cisterna spingendo le rate di nolo sui più alti livelli mai registrati prima. Oltre al crollo del prezzo del petrolio e dei prodotti raffinati, si è anche concretamente palesato il rischio della mancanza di spazi sufficienti a terra per gli stoccaggi visto il crollo verticale dei consumi dovuto ai *lockdown* e ai divieti di spostamento. Nei mesi di picco della domanda, più di 200 milioni di barili di crudo vengono stoccati a bordo delle navi.

A seguito di questo incremento repentino le rate di nolo registrano un vero e proprio balzo, specialmente per le navi più grandi (più economiche per gli stoccaggi); le rate di nolo spot delle VLCC aumentano di dieci volte in una settimana arrivando a superare i \$ 250.000/giorno, quelle delle Suezmax superano abbondantemente i \$ 100.000/g, quelle delle LR2 superano i \$ 150.000/g e quelle delle MR gli \$ 80.000/g. Sempre a causa della pandemia, i tagli di produzione, sia dei pozzi petroliferi che delle raffinerie, fanno precipitare il mercato dei noli ma, grazie ai picchi registrati, la media annuale delle VLCC si attesta su un incremento del 52% rispetto al 2019 a \$ 38.000/g, le Suezmax al contrario segnano -11% a \$ 25.000/g e le Aframax -16% a \$ 18.000/g. Per le *product carriers*, che hanno anche beneficiato degli effetti del *sulphur cap*, le rate medie annuali migliorano, in particolare per le MR sulla triangolazione atlantica si registra un +30% con una rata media di \$ 19.000/g.

Questa situazione prosegue in modo piuttosto generalizzato in tutto il comparto per il resto dell'anno nonostante un deciso rallentamento delle consegne di nuove navi: -40% per le petroliere e -34% per le porta prodotti. Nel corso del 2020, diminuiscono del 30% gli ordini di nuove costruzioni per le petroliere con 67 unità ordinate, mentre, con 74 nuovi ordini aumentano leggermente (+9%) quelli per porta prodotti. Il rapporto tra ordini e flotta alla fine dell'anno è del 9% per le petroliere e del 6% per le porta prodotti, rapporto tra i più bassi degli ultimi venti anni.

GAS CARRIER. Nel 2020, il traffico di LPG diminuisce leggermente per effetto della pandemia. Un incremento delle consegne di nuove unità dai cantieri provoca una decisa accelerazione della crescita della flotta causando una caduta delle rate di nolo nel secondo trimestre. Dal mese di luglio, il mercato comincia a risalire grazie ad un incremento della domanda e dei prezzi del gas che spingono le rate di nolo a livelli che non si registravano dal 2015. Nel complesso la rata media di rife-



rimento dal Golfo Persico al Giappone si attesta a \$ 59.5/mt in leggero aumento, +3%, rispetto alla media del 2019. Gli ordini di nuove navi diminuiscono del 16% nel corso dell'anno con 50 nuovi ordini, in linea con le consegne.

Il 2020 è un anno particolarmente complicato per il mercato delle LNG carrier a causa del crollo della domanda e dell'incapacità di poter stoccare il gas a temperature criogeniche a bordo delle navi. Il mercato rimane quindi a livelli particolarmente bassi per gran parte dell'anno, fino al quarto trimestre quando un'improvvisa impennata della domanda e del prezzo del gas, specialmente in Estremo Oriente, portano ad un fortissimo rialzo dei noli che genera un crescente numero di viaggi dal bacino Atlantico con un aumento notevole della domanda in termini di tonnellate-miglia e una riduzione di unità a ovest di Suez. Le rate di nolo spot delle grandi LNG carriers aumentano nel periodo luglio-dicembre da circa \$ 14.000/g a \$ 180.000/g.

MERCI IN CONTAINER. Anche per il mercato delle portacontainers il 2020 è un anno a due facce: la prima parte dell'anno vede un ulteriore calo delle già basse rate di noleggio, ma da luglio sia il costo del trasporto dei contenitori che le rate di nolo iniziano una decisa tendenza al rialzo verso livelli record degli ultimi quindici anni.

La flotta di navi portacontaineri nel 2020 cresce solo del 3%, a seguito del rallentamento delle consegne (134 unità pari a 860.000 teu) e della demolizione di 70 unità da 180.000 teu. Inoltre, la razionalizzazione della capacità di stiva conseguente alla formazione di tre grandi alleanze che dominano i traffici intercontinentali e una domanda, che nell'arco dell'anno è particolarmente resiliente, consentono alle rate di nolo forti rialzi. Le medie annuali, pari a +7%, risultano leggermente migliori rispetto al 2019, ma tra l'inizio e la fine dell'anno i livelli degli incrementi per le navi più grandi sfiorano il 200% e per le *feeder* il 40%.

NAVI RO-RO. Iniziato sotto i migliori auspici, specie per gli operatori del Mediterraneo e del Nord Europa, il 2020, a partire da marzo, registra un significativo calo dei volumi di carico del 30-40%, rispetto al 2019 con molte unità poste in disarmo, specialmente *cruise-ferry* e *ro-pax*, i cui carichi vengono assorbiti dalle *ro-ro cargo*, anche se ciò non serve a compensare le perdite. Nel corso del 2020 vengono prese in consegna solo sette unità Ro-Ro e gli ordini piazzati per nuove costruzioni sono solo due rispetto ai 14 registrati nel 2019

Da luglio, con una prima apertura dei traffici inizia una lenta ripresa che registra a settembre un aumento del 20% dei carichi trasportati. Nella seconda parte dell'anno, alla crisi deter-



minata dalla pandemia si aggiungono le preoccupazioni per una “hard Brexit” e relativi aumenti dei costi amministrativi che spingono gli operatori ad aprire nuove rotte e ad intensificare quelle esistenti che non contemplano il Regno Unito tra le destinazioni.

L'Italia è *leader* per numero di navi e tonnellaggio della flotta mondiale di navi *ro-ro cargo* e *ro-ro passenger/cargo*.

NAVI DA CROCIERA. Il settore crocieristico mondiale è senz'altro quello che ha più risentito dell'emergenza COVID-19 nel 2020, anno in netto contrasto con il 2019 quando l'industria crocieristica globale ha trasportato quasi 30 milioni di passeggeri, creando posti di lavoro per 1,8 milioni di persone in tutto il mondo e contribuendo all'economia globale con oltre 154 miliardi di dollari.

Le previsioni del settore nel 2020 sono state completamente stravolte dall'emergere della pandemia COVID-19, culminata con la sospensione volontaria delle operazioni di crociera in tutto il mondo a metà marzo. Nei mesi successivi, con il coinvolgimento dei principali esperti e delle autorità governative vengono rafforzate le misure sanitarie a bordo per l'avvio di una, seppure parziale, ripresa delle crociere in Europa e in alcune altre parti del mondo. Da luglio a dicembre 2020 alcune unità riprendono a navigare in alcuni paesi dell'Europa, dell'Asia e del Pacifico meridionale effettuando più di 200 partenze. Queste prime crociere dimostrano la validità dei nuovi protocolli adottati per mitigare il rischio di COVID-19 tra i passeggeri, l'equipaggio e le destinazioni visitate dalle navi.

A fine anno la flotta mondiale di navi da crociera è pari a 616 unità per 24,5 milioni di gt; nel 2020 vengono completata 20 nuove unità e risultano in costruzione 128 unità (di cui il 49% a LNG) che entreranno in servizio nei prossimi anni.

Si ringrazia Banchemo Costa per aver contribuito alla redazione di questo capitolo.

La navigazione europea e la politica marittima dell'Unione



La flotta europea e il commercio estero dell'Ue

Con 455 milioni di gt e 657 milioni di dwt, alla fine del 2020, l'Unione europea controlla la flotta mercantile più grande del mondo. Tra i 27 Paesi Membri (incluso il Regno Unito membro dell'Ue fino alla fine del 2020), l'Italia si posiziona al quinto posto nella graduatoria per controllo armatoriale ed al sesto per flotta di bandiera. Me se si considera il *genuine link* tra bandiera della nave e nazionalità dell'armatore la flotta italiana è quarta.

Nel 2020, il commercio dell'Unione europea viene duramente colpito dalla pandemia di COVID-19, con un calo significativo sia per le esportazioni (-9,4%) che per le importazioni (-11,6%). Tra gli Stati Membri dell'Ue, (in termini di valore) la Germania è al primo posto negli scambi extra Ue, con il 30 % delle esportazioni verso i paesi terzi e il 22% delle importazioni. Per le esportazioni seguono Italia (11%), Paesi Bassi e Francia (10%); mentre per le importazioni Paesi Bassi (18%), Francia (10%) e Italia (9%).

La quota relativamente elevata per i Paesi Bassi può in parte essere spiegata dalla notevole quantità di merci che confluiscono nell'Ue attraverso il porto di Rotterdam.

In relazione alla riforma della politica commerciale dell'Ue, basata sulla nuova strategia presentata a metà febbraio 2021 dalla Commissione, l'ECSA auspica che si tenga conto del ruolo fondamentale che il settore del trasporto marittimo europeo – che rappresenta il 76% del commercio estero dell'Ue – riveste per l'Ue e per la sua economia. In particolare, l'ECSA sostiene la priorità della strategia volta alla riforma della *World Trade Organization* affinché tale organismo rimanga il forum centrale per negoziare un'ulteriore liberalizzazione del commercio e per risolvere le controversie.

Lo shipping europeo di fronte alla pandemia da Covid-19

L'ECSA, insieme all'ETF (la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti) sin dall'inizio della pandemia, lavora a stretto contatto con la Commissione europea per la tutela dei circa 600.000 marittimi imbarcati su navi di armatori europei che a causa delle restrizioni di viaggio messe in atto per contenere la pandemia COVID-19, non possono essere sostituiti e devono affrontare problemi di stanchezza, stress e salute.



L'8 aprile, la Commissione europea emana le linee guida su marittimi, passeggeri e altre persone a bordo delle navi fornendo agli Stati membri orientamenti sulla protezione della salute, il rimpatrio e le disposizioni di viaggio per i marittimi, i passeggeri e le altre persone a bordo delle navi. Successivamente, ECSA ed ETF hanno scritto a quattro Commissari europei (trasporti, Adina Vălean, gestione delle crisi, Janez Lenarčič, salute e sicurezza alimentare, Stella Kyriakides, giustizia, Didier Reynders) e all'Alto Rappresentante dell'Ue per gli Affari Esteri e la Politica di Sicurezza, Josep Borrell Fontelles, chiedendo loro di presentare una proposta concreta al Consiglio per un accordo politico relativo ai porti designati per lo sbarco e il cambio dell'equipaggio, in linea con le condizioni stabilite (tra cui diffusione geografica, capacità, vicinanza a strutture sanitarie e aeroporti internazionali).

Di fronte a questa crisi senza precedenti, l'ECSA chiede alle Istituzioni europee reazioni senza precedenti, ritenendo che se l'Europa vuole garantire la sopravvivenza della sua industria marittima, strategicamente importante, sono necessarie azioni più concertate e mirate. A tal fine, invita tutte le istituzioni europee ad adottare rapidamente un piano di salvataggio e recupero mirato per il settore marittimo.

Il 9 febbraio 2021 il Parlamento europeo ha approvato l'accordo sulla proposta di regolamento che istituisce un meccanismo di recupero e resilienza (RRF) che con un budget di 672,5 miliardi di euro, è il principale strumento dell'UE per riprendersi dalla crisi causata dal COVID-19.

Pur essendo duramente colpito dalla pandemia e dalle varie misure restrittive, il settore dei trasporti ha dimostrato il suo ruolo cruciale nell'approvvigionamento di merci e nella circolazione delle persone e si è così dimostrato indispensabile per un'Unione europea funzionante.

Pertanto, le associazioni europee dei trasporti, gestori delle infrastrutture, operatori, lavoratori in tutti i modi di trasporto e logistica, appaltatori, enti locali e regionali, fornitori di servizi logistici, caricatori, utenti, cantieri navali e fornitori di attrezzature nel settore marittimo, porti, vie navigabili interne, ferrovie, strade, ciclismo, aviazione, aeroporti e settori intermodali, oltre a sostenere industrie e aziende, invitano congiuntamente gli Stati Membri e la Commissione europea a garantire che il settore dei trasporti riceva un'adeguata considerazione nei piani nazionali di ripresa e resilienza.

In una lettera congiunta, tali associazioni sottolineano che i settori dei trasporti e della



logistica sono fondamentali per fornire ai cittadini dell'Ue i beni e la mobilità essenziali per la loro salute e il loro benessere e saranno i principali fattori abilitanti per una ripresa sostenibile e resiliente dell'economia europea. Ribadiscono che il Green Deal europeo richiede una riduzione del 90% delle emissioni di gas a effetto serra dai trasporti, il che richiede investimenti sostanziali nelle infrastrutture e nelle flotte di trasporto, sottolineando che gli obiettivi del Green Deal affinché l'Europa diventi un'economia climaticamente neutra entro il 2050 possono essere raggiunti solo aumentando la sostenibilità del settore dei trasporti.

Invitano pertanto, da un lato gli Stati Membri a presentare nei loro piani di ripresa e resilienza misure che facilitino il trasporto e la digitalizzazione economicamente e socialmente sostenibili nei settori dei trasporti e della logistica, misure che promuovano la coesione e la connettività, promuovendo città e regioni vivibili, sostenendo una transizione giusta, sostenendo strategie per filiere sostenibili diversificate al fine di rafforzare la resilienza dell'Europa e misure che preparano la forza lavoro dei trasporti alla trasformazione digitale basata su un dialogo sociale inclusivo; dall'altro lato invitano la Commissione europea a valutare l'importanza delle misure di trasporto economicamente e socialmente sostenibili nella loro valutazione dei piani nazionali di ripresa e resilienza.



Shipping e Finanza sostenibile



Armatori e Finanza

La pandemia da Covid-19 non ferma il dialogo di Confitarma con gli stakeholders bancari e l'ABI per discutere ed individuare soluzioni pratiche e concrete volte a raggiungere obiettivi comuni, consentendo all'industria armatoriale di affrontare le prossime sfide e cogliere le opportunità, mantenendo il suo impegno di contribuire ad uno sviluppo sostenibile. Confitarma ribadisce la necessità di affrontare la situazione con un approccio graduale al fine di identificare meglio e con una metodologia scientifica i differenti aspetti del settore per valutare la sua sostenibilità, considerando che la diversità tra i singoli segmenti dello *shipping* comporta una molteplicità di conseguenze anche in termini di modelli di *business*.

Confitarma continua a monitorare assiduamente gli interventi governativi in materia finanziaria volti a mitigare gli effetti generati dalla pandemia attraverso un costante coordinamento con i vertici di ABI e Confindustria.

A livello ECSA prosegue, attraverso riunioni in video conferenza, il lavoro del "Gruppo di Esperti" promosso da Confitarma, per il monitoraggio dell'implementazione delle Regole in materia di Assorbimento Patrimoniale ("CRR" o "Basel III Plus") e il relativo impatto sullo *shipping*. Su tale tema Confitarma partecipa attivamente anche al "Gruppo Tecnico Finanza" di Confindustria evidenziando l'impatto che potrebbe derivare dall'istituendo criterio regolamentare, il cosiddetto *Green Asset Ratio (GAR)*.

EU Taxonomy Climate Delegated Act

Il 21 aprile 2021, la Commissione europea adotta un pacchetto di misure intese a favorire gli investimenti in attività sostenibili in ambito Ue. Riorientando l'interesse degli investitori verso tecnologie e imprese più sostenibili, tali misure saranno determinanti per rendere l'Europa climaticamente neutra entro il 2050 e l'Ue sarà *leader* mondiale nella definizione di norme per la finanza sostenibile. Tra tali misure sono inclusi il Regolamento EU/852/2020 e il relativo *EU Taxonomy Climate Delegated Act*, che mirano a promuovere gli investimenti sostenibili chiarendo meglio quali attività economiche contribuiscano di più al conseguimento degli obiettivi ambientali dell'Ue. In tale ambito, il *Delegated Act Annex 1* riconosce lo *shipping* come settore "*Transitional activity*", ai sensi dell'art 10 (2) del Regolamento n. 852/2020 sulla Tassonomia (si ricorda che la tassonomia

è un sistema di classificazione ideato per fornire alle imprese e agli investitori un linguaggio comune per individuare le attività economiche che possono definirsi pienamente ecosostenibili).

L'ECSA, che da tempo, con il forte contributo di Confitarma, lavora a questa complessa materia, accoglie con favore il fatto che l'industria marittima europea sia stata riconosciuta nell'ambito della tassonomia come settore transitorio ma ha fatto presente che, per guidare una efficace transizione, è fondamentale che i *Technical Screening Criteria* siano realistici e neutrali dal punto di vista tecnologico. Infatti, pur confermando il suo impegno per raggiungere gli obiettivi ambientali e di decarbonizzazione, lo shipping europeo, ritiene che trattandosi di un'industria ad alta intensità di capitale in cui molte navi sono uniche nel loro genere, sia fondamentale garantire l'accesso a soluzioni innovative e sostenibili, che possano guidare l'intera industria marittima verso un futuro più verde e sostenibile. A tal fine, è indispensabile che la transizione sia finanziata.

Riguardo al *Climate Delegated Act*, che fornisce la prima serie di criteri tecnici per definire quali attività di trasporto marittimo contribuiscono in modo sostanziale alla mitigazione e all'adattamento ai cambiamenti climatici, l'ECSA rileva che i criteri di *screening* tecnico per il trasporto marittimo sono troppo restrittivi, il che comporta il rischio di mettere in pericolo la transizione. In quest'ottica, l'ECSA nell'accogliere con favore il chiarimento della Commissione europea secondo cui il *EU Taxonomy Climate Delegated Act* è un documento vigente, che sarà soggetto a regolari necessari aggiornamenti, ribadisce che, oltre ai dettagli tecnici, ci sono principi che dovrebbero essere elementi costitutivi nello sviluppo e nell'aggiornamento dei criteri di *screening* tecnico.

In pratica, lo *shipping* europeo apprezza l'impegno della Commissione a garantire che la tassonomia rimanga basata sulla scienza e sia neutrale dal punto di vista tecnologico, ma in base a questo principio, ritiene importante che i criteri di controllo tecnico rimangano coerenti lungo l'intera catena di approvvigionamento, richiedendo ulteriori miglioramenti. Un esempio è la coerenza tra le norme applicabili per la fabbricazione di una nave e l'operabilità della nave. Inoltre, quando si cerca di ridurre le emissioni e di migliorare altri obiettivi ambientali, l'industria marittima dipende anche da altre parti interessate (ad esempio costruttori navali, produttori di motori, catene di approvvigionamento di carburante, infrastrutture portuali).

Occorre quindi valutare attentamente anche se l'industria marittima abbia il potere di influenzare la transizione in conseguenza delle sue attività economiche. Dato che l'attività economica della navigazione è basata sull'asset-nave e dato che il carico che trasporta dipende dalla domanda e dall'offerta del mercato di *stakeholders* di altri settori industriali, l'armamento europeo ritiene che considerare il carico come parte dell'attività marittima secondo la tassonomia marittima potrebbe portare a conseguenze impreviste e negative. Per questo, sarebbe altamente controproducente e ingiusto penalizzare il finanziamento per l'industria marittima sulla base del carico trasportato: oltre ad allontanare i finanziamenti per soluzioni innovative, ciò comporterebbe il rischio di accelerare un trasferimento modale inefficiente. La materia continuerà ad essere oggetto di attenzione, sia a livello europeo che nazionale. In particolare, l'ECSA continuerà a lavorare con i regolatori sui dettagli tecnici per garantire una transizione più fluida.



Lo sviluppo dei traffici marittimi e il sistema portuale



Andamento dei traffici portuali

Nel 2020, tutti i porti del mondo registrano effetti negativi rilevanti ed anche in Italia i numeri sui movimenti nei porti italiani confermano una sostanziale riduzione del traffico sia di merci che di passeggeri.

Per le merci si registra una riduzione totale del 10%, con un totale di 442 milioni di merci movimentate, rispetto ai 495 milioni del 2019. Più marcato il calo per le rinfuse liquide (-14%) e solide (-17%) a causa della riduzione delle attività produttive. La riduzione delle merci in traghetto è meno marcata (-7%), mentre, in controtendenza, le merci in *container* aumentano del 3%.

Per quanto riguarda il movimento dei passeggeri, il blocco totale dei viaggi delle navi da crociera porta ad una riduzione del 95% dei crocieristi movimentati nei nostri porti, per un totale di circa 640mila unità rispetto agli 11,8 milioni del 2019. Anche per i traghetti passeggeri e per le unità operanti sui traffici locali si registra una riduzione del 40%.

Interventi dello Stato volti a mitigare gli effetti della pandemia da Covid-19 per i porti

Nei primi mesi dell'emergenza, il decreto "Cura Italia" varato a marzo 2020 dispone l'esonero del pagamento della tassa di ancoraggio fino al 30 aprile successivo e la sospensione, fino al 31 luglio, del pagamento dei canoni concessori per le imprese che svolgono servizi portuali e i terminalisti (artt. 16 e 18 della Legge 84/94). Nella legge di conversione, l'esonero dal pagamento della tassa di ancoraggio non viene confermato mentre per quanto riguarda i canoni concessori il provvedimento viene esteso alle imprese autorizzate ai sensi dell'art. 36 del Codice della navigazione.

Gli interventi a favore della portualità prendono maggior corpo attraverso stanziamenti ad hoc nel "Decreto Rilancio" che prevede l'estensione della sospensione dei canoni fino al 31 dicembre 2020 anche alle imprese dei terminal crociere e passeggeri demandando però l'attuazione dei

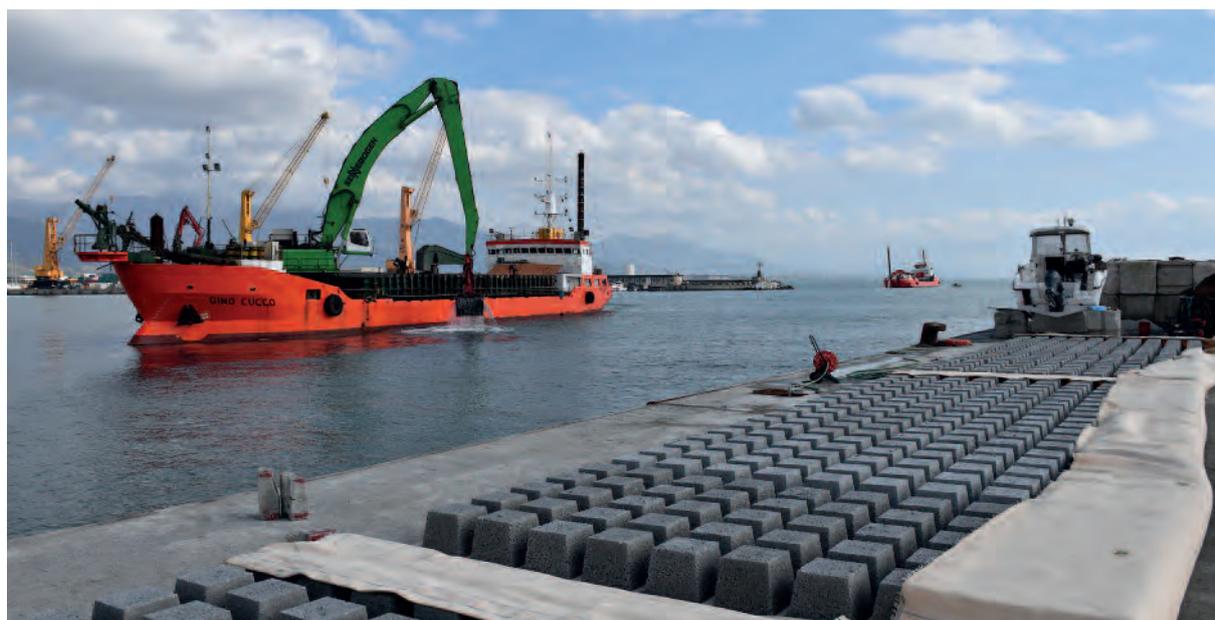
provvedimenti alle singole Autorità di sistema e subordinando il beneficio al calo di fatturato di almeno il 20% rispetto all'anno precedente. Le imprese portuali (ex. art. 17 della Legge 84/94) sono destinatarie di un contributo (60 euro, poi innalzato a 90) per ogni giornata lavorativa persa rispetto al 2019. Tale misura viene estesa anche alle imprese ex art. 16. Infine, tutte le concessioni in essere sono prorogate di 12 mesi.

Nel settore dei servizi tecnico-nautici, l'ormeggio è l'unico a beneficiare di uno stanziamento *ad-hoc*, pari a 24 milioni di euro, quale indennizzo per le ridotte prestazioni rese nel periodo febbraio-dicembre 2020. Due milioni di questo stanziamento verranno utilizzati sotto forma di riduzioni delle tariffe sostenute dai traffici di linea nel periodo ottobre-dicembre 2020. La misura riceve il via libera da parte di Bruxelles soltanto nel mese di aprile 2021 pertanto gli stanziamenti non sono stati ancora erogati. Nel frattempo, Confitarma con altre Associazioni rappresentanti l'utenza portuale e l'Angopi, Associazione degli ormeggiatori, chiede al Ministero di prorogare fino a tutto il 2022 le tariffe in vigore nel triennio 2019-2021. L'effetto combinato di queste due misure dovrebbe consentire di annullare l'impatto della crisi della pandemia sulle tariffe del servizio di ormeggio.

Per i servizi di pilotaggio e di rimorchio che non ottengono nessun contributo diretto, è più difficile trovare soluzioni per contenere gli effetti della pandemia.

Per il pilotaggio, prosegue il faticoso lavoro di aggiornamento dei criteri e meccanismi per la formazione della tariffa per renderla più trasparente ed economica. All'inizio del 2021 viene sottoposto al Ministero un documento sottoscritto da Confitarma, Federagenti e Fedepiloti contenente le risultanze dell'analisi tecnica compiuta dal gruppo di lavoro composto da utenza e prestatori del servizio. A fine aprile il Ministero adotta l'attesa circolare recante l'aggiornamento dei criteri e meccanismi tariffari rendendo possibile l'avvio, seppure con ritardo rispetto al mese di gennaio 2021, del rinnovo tariffario biennale in occasione del quale per la prima volta si utilizzeranno i criteri e meccanismi aggiornati.

Nel settore del servizio di rimorchio portuale, prima della pandemia erano state avviate in diversi porti le procedure propedeutiche ai bandi di gare europee per l'affidamento delle concessioni scadute o in scadenza. Il Decreto Rilancio tuttavia sospende per 12 mesi tutte le gare e proroga le concessioni in essere. Le istruttorie sono pertanto riprese a fine 2020 e anche se al mese di aprile 2021 è stato pubblicato il solo bando relativo al porto di Savona, altri ne seguiranno nel corso dell'anno. Per evitare che il calo generalizzato dei traffici registrato nel 2020 possa alterare i procedimenti di gara *in fieri*, il MIMS fornisce apposite indicazioni alle capitanerie di porto al fine di applicare correttamente le linee guida già adottate in materia.





Autoproduzione

Con la Legge di conversione del Decreto Rilancio, una modifica all'articolo 16 della Legge 84/94 subordina il rilascio delle autorizzazioni a svolgere in autoproduzione le operazioni portuali da parte delle navi soltanto qualora la domanda di tali attività non possa essere soddisfatta né mediante le imprese di terra autorizzate né tramite il ricorso all'impresa o all'agenzia per la fornitura di lavoro portuale temporaneo. Tale norma, di fatto, impedisce all'armatore di esercitare il diritto di autoprodurre determinate attività in violazione delle norme in materia di concorrenza. A conferma di quanto sostenuto da Confitarma, l'AGCM, chiamata ad esprimersi sul provvedimento, si è espressa negativamente esortando il Parlamento a rivedere la norma. A riprova delle molte perplessità che riguardano la disposizione, il previsto Decreto Ministeriale che dovrebbe dare concreta applicazione alla stessa non è stato ancora adottato nonostante siano trascorsi molti mesi dall'adozione della norma.

Tassazione dei porti

Oltre alla gestione della crisi pandemica, nel 2020 altre importanti questioni interessano la portualità italiana quali, ad esempio, l'annosa questione dei dragaggi o le tempistiche troppo lunghe per la realizzazione delle opere infrastrutturali, nonché i tentativi e iniziative parlamentari di riforma della legge portuale.

Di particolare rilevanza la procedura di infrazione aperta dall'Unione Europea nei confronti dell'Italia per il mancato assoggettamento all'imposta sul reddito delle Autorità di sistema portuale ritenute, a prescindere dalla loro natura pubblica, enti economici che operano sul mercato in concorrenza tra loro e con i porti degli altri Paesi dell'Unione. Dopo un lungo dibattito pubblico e interno, Assoport, con il supporto unanime delle 16 autorità di sistema portuale, presenta nel mese di aprile 2020 un ricorso presso la Corte di Giustizia europea per contestare la decisione assunta dalla Commissione e sostenere la scelta del legislatore italiano.

Altro tema importante è quello relativo all'applicazione del comma 7 dell'articolo 18 della Legge 84/94 in base al quale un'impresa concessionaria non può essere titolare di altra concessione nello stesso porto a meno che le attività svolte nelle singole aree demaniali siano differenti tra loro. Da un lato, alcuni ritengono tale norma superata e un ostacolo alla crescita degli scali italiani, altri invece ritengono che la stessa sia funzionale ad arginare la crescente integrazione verticale attuata dai grossi *player* del trasporto contenitori a scapito dei terminalisti.



Il lavoro a bordo e la formazione



CCNL per il settore privato dell'industria armatoriale

Il 16 dicembre 2020 a Roma, Confitarma, Assarmatori, Assorimorchiatori e Federimorchiatori sottoscrivono con Filt-CGIL, Fit-CISL e Uiltrasporti e, per le Sezioni applicate ai Comandanti e Direttori, con USCLAC-UNCDIM, l'accordo per il rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro del settore marittimo, che decorre dal 1° gennaio 2021 e sarà valido fino al 31 dicembre 2023.

Il contratto – che consta di 15 Sezioni, ognuna con il proprio specifico campo di applicazione – interessa circa 68.000 marittimi a cui si aggiungono oltre 8.000 addetti di terra, per un totale di oltre 76.000 lavoratori.

Il principale obiettivo, di grande valenza politica, raggiunto con l'accordo di rinnovo è l'istituzione di un CCNL unico nell'ambito dell'industria armatoriale, attraverso il definitivo superamento della contrattazione collettiva ex Fedarlinea, strumento necessario per evitare ogni possibile dumping sociale e disparità di trattamento fra aziende che operano in concorrenza fra loro.

Sul piano normativo le parti – a seguito di una lunga trattativa protrattasi per quasi tre anni, che ha visto Confitarma guidare con la consueta autorevolezza la delegazione datoriale – hanno proseguito il percorso di sfooltimento e semplificazione di un articolato che, nel tempo, si era appesantito per sedimentazione di contrattazioni successive, provvedendo anche ad aggiornare le clausole contrattuali alle più recenti novità legislative sia nazionali che internazionali (quali gli Emendamenti 2016 e 2018 alla MLC, 2006).

I principali elementi qualificanti dell'accordo di rinnovo sono: semplificazione e aggiornamento delle Sezioni applicate ai lavoratori marittimi con particolare riferimento alla stratificazione delle tutele assicurative per malattia e infortuni; estensione delle tutele a favore dei marittimi in relazione alle spese di viaggio per l'imbarco e il rimpatrio; complessiva riscrittura e aggiornamento della Sezione applicata a bordo delle navi da crociera; semplificazione e aggiornamento della Sezione applicata al personale di terra con particolare riferimento alla disciplina della malattia delle ferie e dei permessi retribuiti.



Sul piano salariale, l'accordo di rinnovo coniuga le attese dei lavoratori del settore – interessati alla determinazione di incrementi tali da far recuperare ai salari un adeguato potere d'acquisto – e lo stato di difficoltà delle imprese armatoriali, gravemente colpite dalla pandemia ma fiduciose in una ripresa a medio termine.

Contestualmente al rinnovo del CCNL, le parti hanno sottoscritto anche un Avviso comune contenente un pacchetto di misure a favore dell'occupazione marittima italiana. Fermo restando che le parti hanno condiviso, quale presupposto necessario per la salvaguardia dell'occupazione marittima italiana, la strategicità delle misure di sostegno al trasporto marittimo e, in particolare, della Legge n. 30/98 istitutiva del Registro Internazionale, tra le misure proposte con il suddetto Avviso Comune rientrano: la reiterata richiesta di attuazione della riforma del collocamento della gente di mare con la prevista istituzione dell'Anagrafe Nazionale dei lavoratori marittimi; la semplificazione dei requisiti di accesso e aggiornamento dei percorsi formativi di alcune figure professionali richieste sul mercato del lavoro marittimo e, fra le altre, una proposta concreta di semplificazione del percorso di accesso alla qualifica di cuoco equipaggio; l'istituzione del percorso di conseguimento del titolo di allievo ufficiale elettrotecnico; lo sviluppo delle competenze professionali; il consolidamento delle sinergie tra scuola e armamento nazionale.

Fondo Solimare e ammortizzatori sociali

A seguito dell'inaspettata esigenza di adeguati ammortizzatori sociali per i lavoratori del settore marittimo derivante dalla pandemia da Covid-19, il Fondo Solimare, che fino al 2019 aveva erogato pochissime prestazioni di sostegno al reddito per i lavoratori del settore accantonando riserve non utilizzate per oltre 15 milioni di euro, nel corso del 2020 deve fronteggiare la necessità di stanziare notevoli risorse statali aggiuntive.

Con il Decreto Legge n. 18 del 2020, c.d. "Cura Italia", il Governo opportunamente prevede una procedura semplificata di accesso alle prestazioni dei Fondi di solidarietà bilaterale con causale "Covid-19", stanziando importanti risorse economiche che riescono a soddisfare tutte le richieste pervenute a tali Fondi, fra cui il Fondo Solimare che nel corso del 2020 autorizza 953 prestazioni per un ammontare complessivo di 63,3 milioni di euro per un totale di circa 8.000 lavoratori marittimi. Anche nei primi mesi del 2021 continua a essere consistente il ricorso al Fondo Solimare, con 291 prestazioni autorizzate per un ammontare complessivo di 33,6 milioni di euro per oltre 4.000 addetti.

Inoltre, il Decreto-Legge n. 104 del 2020 (convertito con modificazioni in Legge 13 ottobre 2020, n. 126) prevede un'indennità pari a 600 euro per ciascuno dei mesi di giugno e luglio 2020 a favore dei lavoratori marittimi che non hanno trovato un nuovo impiego durante il periodo emergenziale e non hanno potuto disporre di altro sostegno al reddito. Purtroppo, la disposizione in parola non è stata rinnovata per i periodi successivi dell'emergenza pandemica.



COVID-19: principali problematiche affrontate nel periodo emergenziale

PROBLEMATICHE RELATIVE AGLI AVVICENDAMENTI DEI MARITTIMI ALL'ESTERO. Le misure restrittive in materia di mobilità delle persone adottate da un elevato numero di Paesi esteri e l'interruzione dei collegamenti aerei in gran parte del mondo hanno reso progressivamente l'avvicendamento dei marittimi in tutto il mondo estremamente difficile e complesso, determinando una vera e propria emergenza umanitaria.

L'industria marittima globale si è immediatamente attivata per cercare di trovare soluzioni sul piano operativo richiedendo a gran voce a tutte le competenti Istituzioni nazionali, comunitarie e internazionali che ai lavoratori marittimi venisse riconosciuto lo status di "key workers", in quanto lavoratori essenziali per la catena logistica globale che ha consentito, anche nei periodi di lockdown totale, l'approvvigionamento energetico e di beni, anche di prima necessità.

Tale riconoscimento – formalizzato sia dall'IMO, sia dall'ILO, sia dalla Commissione Europea, sia dalle Autorità di molti Paesi del mondo – è stato necessario per ottenere dai suddetti Paesi Protocolli specifici per l'imbarco e lo sbarco dei marittimi da porti e aeroporti che, nel rispetto della loro salute, ne consentissero effettivamente l'avvicendamento.

PROROGA CERTIFICATI IMO. La chiusura dei centri di formazione sul territorio nazionale, unitamente alle difficoltà legate all'avvicendamento degli equipaggi in porti nazionali ed esteri hanno impedito il rinnovo delle certificazioni obbligatorie scadute o in scadenza nel periodo emergenziale, non solo per i marittimi che si trovavano a bordo in attesa di sbarco, ma anche per quanti si trovavano a terra in attesa di imbarco. Per tale ragione, anche sulla base delle richieste di volta in volta avanzate da Confitarma, le competenti Autorità hanno opportunamente concesso specifiche proroghe dei certificati di competenza e di addestramento del personale marittimo, imbarcato o in procinto di imbarco, impossibilitato al rinnovo degli stessi. Si elencano di seguito i più recenti provvedimenti a tale riguardo adottati:

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Certificati di Competenza (CoC) e *endorsement* dei CoC: la scadenza dei certificati di competenza (CoC) e degli *endorsement* è stata automaticamente estesa fino al 31 dicembre 2020, senza alcuna formalità amministrativa e successivamente, per i soli marittimi imbarcati con certificati in scadenza al 31 dicembre 2020, è stata automaticamente estesa fino allo sbarco.

Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto Certificati di addestramento (CoP): la validità di tali certificati, relativi ai corsi MAMS, MABEV, Antincendio Base ed Avanzato, Sopravvivenza e Salvataggio, è stata automaticamente estesa fino al 31 dicembre 2020, senza alcuna formalità amministrativa e successivamente, per i soli marittimi imbarcati con certificati in scadenza al 31 dicembre 2020, è stata automaticamente estesa fino allo sbarco.

Ministero della Salute Ministero dello Sviluppo Economico Visita biennale: facendo seguito a diverse proroghe della validità del certificato di visita biennale, con nota del 20 gennaio 2021, la competente Direzione Generale del Ministero della Salute ha, da ultimo, disposto la proroga della validità della visita biennale del personale navigante per i novanta giorni successivi alla dichiarazione di cessazione dello stato di emergenza COVID-19.



First Aid e Medical Care: per i marittimi imbarcati alla data del 23 marzo 2021, i certificati di primo soccorso sanitario, *First Aid*, e di assistenza medica a bordo di navi mercantili, *Medical Care*, si intendono prorogati fino al successivo sbarco e comunque fino a 90 giorni successivi alla dichiarazione di cessazione dello stato di emergenza COVID-19.

Ministero
dello Sviluppo
Economico

Certificati GMDSS: la validità dei certificati GMDSS è stata estesa fino al 31 dicembre 2020, senza alcuna formalità amministrativa e successivamente, per i soli marittimi imbarcati con certificati in scadenza al 31 dicembre 2020, è stata automaticamente estesa fino allo sbarco.

DURATA MASSIMA DEL SERVIZIO RESO A BORDO DAL PERSONALE NAVIGANTE AI SENSI DELLA MLC, 2006. Il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, a seguito della pubblicazione dell'*information note* dell'ILO del 7 aprile, consente con Circolare del 1° maggio, di estendere la durata massima del servizio reso a bordo dal personale navigante fino a un massimo di 14 mesi, oltre il periodo massimo di 11 mesi, desumibile dalla MLC, 2006. Tale possibilità viene concessa, in via eccezionale, dietro rilascio di un apposito *statement*, per i soli casi strettamente necessari e adeguatamente giustificati, valutati di volta in volta. In agosto, dopo l'*Information note* dell'ILO del 10 luglio e tenuto conto del perdurare della *crew change crisis*, il Comando Generale riconosce la possibilità di estendere la permanenza a bordo anche oltre i 14 mesi, purché nel rispetto di precise condizioni poste a tutela del marittimo. A seguito della pubblicazione della *Information note* del 3 febbraio 2021, con la quale l'ILO invita gli Stati a reintrodurre, quanto prima, tutte le misure necessarie a garantire la protezione dei diritti dei marittimi, nel rispetto degli obblighi derivanti dalla MLC, 2006, il Comando Generale introduce ulteriori e maggiori tutele, anche per le estensioni dei contratti di arruolamento oltre gli 11 mesi.

PROROGA CONVENZIONI DI ARRUOLAMENTO OLTRE I LIMITI FISSATI DAL CCNL. Nel periodo emergenziale, sempre per le problematiche relative all'imbarco e sbarco dei marittimi a bordo delle navi battenti bandiera italiana, si è reso necessario prevedere la possibilità di estendere le convenzioni di arruolamento oltre i periodi massimi di durata, previsti dal CCNL di categoria e da eventuali accordi integrativi aziendali. Pertanto, a partire dal 31 marzo 2020, Confitarma, Assarmatori e le Segreterie Nazionali di Filt-CGIL, Fit-CISL e Ultrasporti, hanno sottoscritto una serie di verbali di accordo aventi ad oggetto proprio la proroga, in via eccezionale, d'intesa con il lavoratore marittimo, dei periodi massimi di imbarco previsti dal CCNL (analoghi accordi sono stati di volta in volta stipulati anche con USCLAC-UNCDIM-SMACD). L'ultimo di tali accordi è stato sottoscritto in data 21 gennaio 2021 con validità fino al 26 febbraio 2021. Grazie al progressivo miglioramento della situazione legata agli avvicendamenti dei marittimi e ferma restando comunque la possibilità di ricorrere a specifici accordi aziendali qualora le circostanze lo rendano necessario (es. nuove restrizioni imposte da parte di Paesi Terzi all'ingresso di cittadini comunitari nei loro Paesi; specifiche problematiche negli avvicendamenti degli equipaggi riscontrate da singole imprese armatoriali), gli accordi sottoscritti fino a quella data si considerano decaduti a far data dal 27 febbraio 2021.



CREW CHANGES E DISPOSIZIONI ADOTTATE A LIVELLO NAZIONALE. Sin dall'insorgenza della pandemia da Covid-19, i provvedimenti nazionali che si sono susseguiti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica hanno opportunamente ricompreso gli equipaggi dei mezzi di trasporto tra quelle categorie di lavoratori cui non trovavano applicazione le limitazioni in materia di spostamenti da e per l'estero, salvo il caso di provenienza da Paesi considerati a rischio e di volta in volta individuati dai DPCM o da specifiche Ordinanze del Ministero della Salute. In questo modo, di fatto, è stata garantita la continuità delle catene di approvvigionamento globale e l'operatività dei traffici commerciali. Più recentemente, con il DPCM del 2 marzo 2021, gli spostamenti del personale marittimo sono stati regolamentati dal "Protocollo per raggiungere una nave per l'imbarco, per la libera uscita e per lasciare una nave per il rimpatrio". In tale contesto, la comunità internazionale più volte incoraggia il riconoscimento, anche a livello nazionale, dei marittimi quali "key workers providing an essential service". Tale riconoscimento avviene,

per l'Italia, su espressa richiesta di Confitarma, in data 25 gennaio 2021 con lettera del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti all'IMO. In tale occasione, il Ministro, ricordando che l'Italia sin dall'adozione del DPCM 22 Marzo 2020 ha considerato il trasporto marittimo come un servizio essenziale e i lavoratori marittimi come lavoratori essenziali, designa ufficialmente gli stessi come key workers al fine di facilitare il cambio equipaggio e il rimpatrio.

Sanità marittima e vaccinazione

SANITÀ MARITTIMA. Nel 2020, Confitarma è tra i sostenitori dell'esigenza di riattivare, il gruppo di lavoro per l'aggiornamento e la revisione dell'ordinamento relativo alla sanità marittima a bordo delle navi, il cui quadro normativo include ancora norme della fine del XIX secolo. Il gruppo di lavoro è chiamato ad individuare soluzioni per l'aggiornamento di vari aspetti del regolamento di sanità marittima: ospedali di bordo, sorveglianza sanitaria, riconoscimento della visita biennale rilasciata da stati esteri, conoscenze linguistiche necessarie per svolgere le professioni sanitarie a bordo.

In considerazione dell'attuale esigenza di personale sanitario richiesto per la campagna vaccinale, viene portata all'attenzione del Gruppo di Lavoro la necessità di definire con urgenza una soluzione temporanea che assicuri la presenza di medici a bordo al fine di evitare il blocco di navi specie nella stagione estiva.

VACCINAZIONE PRIORITARIA PER I MARITTIMI. Confitarma segnala a tutti i livelli istituzionali coinvolti nel Piano di vaccinazione antivirus SARS/Covid-19 che dall'insorgere della pandemia per i marittimi, nonostante siano stati riconosciuti *key workers*, permane la grave problematica relativa alle difficoltà dell'avvicendamento degli equipaggi all'estero a causa delle restrizioni alla circolazione delle persone imposte in molti Paesi Terzi. In questa nuova fase della pandemia, inoltre, è verosimile che molti Paesi richiedano ai marittimi l'attestazione di avvenuta vaccinazione quale condizione necessaria per l'ingresso sul territorio e l'imbarco sulle navi ormeggiate nei loro porti.

Per assicurare il regolare avvicendamento degli equipaggi secondo i normali periodi di imbarco e per continuare a garantire la continuità territoriale con le isole e la sicurezza della navigazione e dell'approdo nei porti, si rende necessario l'immediato accesso al vaccino per tale categoria di lavoratori ai quali, data la peculiarità della professione marittima, andrebbe riservato anche un percorso prioritario di accesso, nell'assoluto rispetto delle precedenze stabilite per le categorie più fragili, compatibile con le modalità di esecuzione della prestazione lavorativa. In particolare, la vaccinazione dovrebbe essere effettuata con somministrazione unica, ad eccezione dei casi per i quali è preferibile utilizzare altri vaccini presso gli USMAF/SASN (Uffici di sanità marittima, aerea e di frontiera/Servizi Assistenza Sanitaria Naviganti).



Formazione ed Education

CERTIFICAZIONI STCW. A seguito del diffondersi del Covid-19 e delle conseguenti misure restrittive per il contenimento del contagio, per il personale marittimo si è posto il problema di non poter provvedere al rinnovo della certificazione obbligatoria STCW, necessaria ai fini dell'imbarco. Infatti, il DPCM del 9 marzo 2020 dispone la sospensione, su tutto il territorio nazionale, dei «corsi professionali e attività formative svolte da altri enti pubblici, anche territoriali e locali e da soggetti privati», e una successiva nota del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto sospende le attività didattiche e formative svolte dai centri di formazione per il personale marittimo. Tale misura restrittiva è rimasta in vigore fino a metà giugno, quando il DPCM dell'11 giugno 2020 e la nota del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto del 12 giugno 2020, hanno autorizzato la ripresa delle attività svolte dai centri di formazione, considerato il venir meno dei presupposti per la loro sospensione.

FORMARE S.C.A.R.L - POLO NAZIONALE PER LO SHIPPING, L'ENTE DI FORMAZIONE, RICERCA E SVILUPPO DI CONFITARMA. Prosegue l'attività svolta da ForMare nel corso del 2020 e nei primi mesi del 2021. In particolare, nel progetto europeo Erasmus+ "*SkillSea: Future-proof skills for the maritime transport sector*", tra i 27 *partner* provenienti da 16 Paesi europei, ForMare è *leader* dell'attività di progetto "*Roadmap for a sustainable skills strategy*", che, finanziato nell'ambito del programma Erasmus+, mira a promuovere una cooperazione strategica a livello UE tra l'industria marittima, i centri di formazione e le Autorità Competenti al fine di sviluppare una strategia che renda la formazione dei marittimi adeguata al costante sviluppo tecnologico del settore, attraente per le future generazioni e, soprattutto, rispondente al fabbisogno di competenze avvertito sul mercato del lavoro. Nel corso del 2020, ForMare viene ammesso, per il terzo anno, al finanziamento per attività formativa di Istruzione e Formazione Tecnica Superiore (IFTS) – Tecniche per la conduzione di impianti tecnici navi a valere sul Fondo Sociale Europeo – FSE POR Campania 2014-2020. ForMare in partnership con Grimaldi Euromed s.p.a., Augusta Offshore s.p.a., Synergas s.r.l., il Centro di addestramento IMAT s.r.l., l'I.S.I.S.S. "Cristoforo Colombo", l'I.I.S.S. "F. Caracciolo – G. da Procida" e il Dipartimento di Ingegneria – Università degli Studi di Napoli "Parthenope" ha avviato un corso di formazione gratuito, della durata di 800 ore, per far acquisire a 24 giovani diplomati del territorio campano le competenze tecniche specialistiche relative all'installazione, manutenzione e messa in funzione di impianti di propulsione e mezzi ausiliari, presenti nei locali macchina delle navi. Nelle prime due edizioni si è raggiunto un *placement* del 100% dei partecipanti che hanno



concluso le attività formative. Approvato di recente anche il progetto I.S.A.B.E.L.L.A. (Io Sono Acqua Building Environment LLaB) a valere sul Fondo Sociale Europeo – FSE POR Campania 2014-2020, realizzato in collaborazione con il Dipartimento di Scienze e Tecnologie dell'Università Parthenope. Il progetto mira a sviluppare un percorso di accelerazione di impresa e a sperimentare percorsi mirati all'individuazione di nuove figure professionali nell'ambito della *green economy*, al fine di accrescere l'ecosistema competitivo navale territoriale (mobilità, logistica, hi-tech, ambiente, turismo, formazione).

Istituti Tecnici Superiori (ITS)

Nell'annualità 2020/2021, nonostante la complessa situazione epidemiologica dovuta alla pandemia Covid19, i corsi non subiscono significative battute d'arresto e per tutti i percorsi formativi viene attivata la Formazione a Distanza (FAD) per consentire agli allievi di completare il loro percorso e poter affrontare al meglio l'esame per il conseguimento del titolo. Da sottolineare, la determinazione e l'impegno degli allievi costretti a rimanere a bordo prolungando il loro imbarco per una durata superiore alle aspettative.

FONDAZIONE ACCADEMIA ITALIANA DELLA MARINA MERCANTILE. Nel 2020, per diversificare il bacino di utenza, l'Accademia bandisce due sessioni di selezione degli allievi, a settembre e a dicembre, al termine delle quali vengono ammessi, per la sezione di coperta, 66 nuovi allievi sui 338 candidati, e per la sezione di macchina, 46 sui 79 candidati. La regione principale di provenienza è la Liguria. L'ottimo risultato ottenuto, sia nelle sezioni coperta e macchina sia nella sezione hotel, è dovuto anche al fatto che gran parte degli allievi dell'Accademia hanno effettuato gli imbarchi sulle navi delle Compagnie associate a CONFITARMA.

Nell'anno accademico 2020/2021 proseguono i nuovi percorsi ITS, diversi da quelli per allievi ufficiali e, in particolare per tecnici superiori dei Trasporti e della Logistica; per la Supervisione e l'Installazione di impianti di bordo, responsabile delle produzioni e delle trasformazioni agrarie, agro-alimentari e agro-industriali nell'ambito della pasticceria e panetteria di bordo; del trasporto ferroviario e intermodale con qualifica di agente polifunzionale.



In *partnership* con Cetena, nel corso del 2020 proseguono le attività della Fondazione Accademia per l'installazione di un nuovo simulatore di coperta altamente tecnologico che consentirà l'effettuazione di una didattica sempre più interattiva e 4.0, mentre si sta pianificando l'acquisto di un nuovo simulatore di macchina con annessa strumentazione per LNG, nonché la partecipazione a *CyberMar*, nuovo progetto europeo sulla *cybersecurity*. IMSSEA, la sezione internazionale di Accademia, prosegue i progetti europei e internazionali già avviati con Albania e West Africa.

ISTITUTO TECNICO SUPERIORE PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE FONDAZIONE "GIOVANNI CABOTO". Nel corso del 2020, le attività formative degli allievi si svolgono in modalità a distanza e ad aprile 2021, nel rispetto delle disposizioni sanitarie, riprende l'attività in presenza degli allievi dei nuovi Corsi e di quelli che dovranno iniziare a breve il loro primo imbarco ai quali in FAD non è possibile garantire principi e regole comportamentali indispensabili per rendere il primo imbarco un momento utile alla formazione complessiva. Nel 2020, oltre ai 32 diplomati nei corsi di coperta



e macchina, si registrano nuove iscrizioni ai corsi (27 allievi di coperta, 28 di macchina, 26 per i corsi di Hospitality & Food Manager e 28 per il corso di gestione della logistica integrata e dei processi di spedizione). Viene inoltre avviato un nuovo corso nella sede distaccata di Civitavecchia, in partenariato con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno centro settentrionale e con l'Escola Europea di Trasporti Intermodali di Barcellona.

FONDAZIONE ISTITUTO TECNICO SUPERIORE PER IL SETTORE MOBILITÀ SOSTENIBILE TRASPORTI – ACCADEMIA MEDITERRANEA DELLA LOGISTICA E DELLA MARINA MERCANTILE. Proseguono nel corso dell'anno le attività formative dei 23 corsi attivati dall'ottobre 2015 e precisamente: tecnico superiore per il trasporto marittimo, sezione di coperta e sezione macchine presso la sede di Catania e presso la sede di Pozzallo; tecnico superiore logistica integrata, tecnico superiore per l'infomobilità e le strutture logistiche; tecnico superiore per la mobilità delle persone e delle merci (conduzione mezzo navale e gestione degli apparati e impianti di bordo); tecnico superiore per la produzione e manutenzione di mezzi di trasporto e/o relative infrastrutture (corso articolato con tecnico superiore della gestione infrastrutture logistiche e distribuzione).

FONDAZIONE ACCADEMIA NAUTICA DELL'ADRIATICO. Costituita nel settembre 2015, la Fondazione Accademia Nautica dell'Adriatico di Trieste, nell'ottobre 2020, nonostante le restrizioni imposte dalla pandemia, avvia la sesta edizione del corso per diploma di Tecnico Superiore dedicato a 21 fra Allievi Ufficiali di Coperta e di Macchina. Analogamente vengono avviati i corsi riguardanti la logistica marittimo portuale, la progettazione navale e la conduzione dei treni. La Fondazione è inoltre attiva anche nella formazione permanente e continua con un corso sulla "cyber security in ambito marittimo portuale" dedicato ai dipendenti delle società di navigazione ed anche a quelli dell'intero cluster regionale. Nel corso del 2020, la formazione in aula prosegue con regolarità, per quanto possibile in presenza, a fronte di inevitabili ritardi per il tirocinio a bordo, conseguenti alle difficoltà di imbarco e sbarco del personale navigante, valutabili nell'ordine dei 6 mesi. Tutti gli esami di diploma per tecnico superiore si svolgono regolarmente in presenza.



La tutela dell'ambiente marino e la sicurezza della navigazione



Lo shipping mondiale e le strategie per la riduzione delle emissioni

Nonostante le numerose criticità create dal Covid-19, le problematiche ambientali continuano ad avere una rilevanza significativa sia per l'industria marittima mondiale sia per gli organismi internazionali. Anche l'attività dell'IMO (*International Maritime Organization*) seppure rallentata e ostacolata dalla pandemia non si ferma.

Dal 1° gennaio 2020 entra in vigore il *Sulphur Cap*, cioè il limite globale dello 0,5% per il tenore di zolfo nei combustibili per uso marittimo, con eccezioni per i porti comunitari e per le aree ECA ove già vige il limite dello 0,1%; le unità dotate di *scrubber*, cioè di impianti di trattamento dei fumi emessi possono utilizzare ancora combustibili con tenore maggiore. Di fatto, all'inizio del 2020 il passaggio ai combustibili a basso tenore di zolfo crea diverse situazioni in cui le navi attendono per giorni, e in alcuni casi anche settimane, per potersi approvvigionare del nuovo combustibile il cui prezzo, peraltro, registra aumenti tali da superare quello del gasolio marino. Successivamente, le iniziali criticità per la disponibilità e la qualità del nuovo *fuel* sembrano in linea di massima essere superate.

Molto intensa l'attività per la decarbonizzazione del trasporto marittimo al fine di raggiungere gli obiettivi di riduzione dei gas a effetto serra (GHG) stabiliti dalla strategia dell'IMO che prevede di abbattere entro il 2030 le emissioni di CO₂ nel trasporto marittimo internazionale di almeno il 40% rispetto al 2008, raggiungendo il 70% entro il 2050 e una riduzione delle emissioni annue totali di gas serra derivanti dal trasporto internazionale di almeno il 50% entro il 2050.

Il *Maritime Environmental Protection Committee - MEPC 75*, riunitosi dal 16 al 20 novembre, decide di procedere all'introduzione di misure a breve termine per la riduzione delle emissioni di gas serra (GHG), in particolare introducendo due indici: uno di efficienza tecnica per le navi



esistenti (*Energy Efficiency Existing Ship Index - EEXI*), l'altro di efficienza operativa per le navi esistenti (*Carbon Intensity Indicator - CII*). Confitarma segue i lavori del MEPC e i vari "rounds" del gruppo di lavoro inter-sessionale che lo hanno preceduto, dialogando con i rappresentanti del MITE (Ministero della Transizione Ecologica) e fornendo il proprio contributo attraverso l'ICS (*International Chamber of Shipping*).

Sono allo studio diverse opzioni per facilitare la decarbonizzazione del trasporto marittimo e raggiungere gli obiettivi di riduzione dei gas a effetto serra (GHG) stabiliti dall'IMO, con l'utilizzo di LNG quale "soluzione transitoria" per poi passare a ammoniaca e idrogeno, batterie sempre più capaci e lo sviluppo, ovviamente, delle relative tecnologie per alimentare la flotta mondiale. Ma i combustibili a zero emissioni di carbonio non sono disponibili nelle quantità adeguate ed è necessario un forte impegno nella ricerca e sviluppo di combustibili e tecnologie a zero emissioni di carbonio prima che tali alternative possano diventare praticabili. Basti pensare che ogni anno la flotta mondiale trasporta circa il 90% dei volumi del commercio globale, e per farlo utilizza circa 4 milioni di barili di petrolio al giorno (pari al 4% della produzione globale di petrolio). Inoltre, le attuali dimensioni delle navi e il volume giornaliero di merci trasportate richiedono un colossale apporto di energia: ad esempio, l'energia utilizzata da una tipica nave porta-container transoceanica, potrebbe fornire energia a 50.000 abitazioni.

Ciononostante, lo *shipping* rimane la modalità di trasporto più sostenibile e rappresenta uno strumento potente di contrasto al cambiamento climatico, infatti riesce a spostare una enorme quantità di merci producendo emissioni di CO₂ pari a meno del 2% delle emissioni totali dell'economia globale. Inoltre, il quarto studio sui gas a effetto serra dell'IMO, pubblicato ad agosto 2020, evidenzia che la crescita delle emissioni non è più abbinata alla crescita globale del com-



mercio marittimo: a fronte di un aumento del 40% nel commercio marittimo tra il 2008 e il 2018, le emissioni di CO₂ del trasporto marittimo sono diminuite del 10% nello stesso periodo. Anche questo rapporto rileva che i miglioramenti nelle efficienze tecniche da soli non sono sufficienti per raggiungere l'obiettivo di dimezzare le emissioni entro il 2050.

Dato che le risorse finanziarie private non sono sufficienti a sostenere, da sole, ricerca e innovazione per lo *shipping*, l'industria marittima mondiale, a fine 2019, ha proposto l'istituzione dell'*International Maritime Research and Development Board (IMRB)*, per promuovere un programma di ricerca e sviluppo da 5 miliardi di dollari, supervisionato dall'IMO e finanziato dall'industria mediante un contributo per R&D di 2 dollari per tonnellata di carburante per uso marittimo consumato. A novembre 2020, in seno all'IMO è stato deciso di analizzare i dettagli di tale proposta per accelerare l'introduzione di tecnologie a zero emissioni per il trasporto marittimo.

In base alla proposta l'IMRB sarà finanziato dalle Compagnie di navigazione di tutto il mondo attraverso un prelievo obbligatorio per la ricerca e lo sviluppo di 2 dollari USA per tonnellata di carburante per uso marittimo, acquistato per il consumo da compagnie di navigazione in tutto il mondo, che genererà circa 5 miliardi di dollari in finanziamento di base su un periodo di 10 anni.

L'Amministrazione italiana, sollecitata da Confitarma ha informalmente assicurato che sosterrà questa importante iniziativa durante i lavori del MEPC 76.

La riconversione della flotta mercantile in chiave ambientale e innovativa

Fin dagli anni '90, quando l'intera flotta di navi petroliere è stata rinnovata, l'armamento italiano è impegnato nella cosiddetta "rivoluzione verde" che consente alle unità di bandiera italiana, in particolare in alcuni settori (ro/ro, crociere, navi specializzate) di restare ai vertici mondiali assicurando i più alti standard ambientali e di qualità. A tal fine, Confitarma considera importante definire un piano di intervento che faciliti e acceleri il processo di rinnovamento della flotta



di bandiera, coinvolgendo anche la cantieristica italiana, di fatto leader mondiale in alcuni comparti ad alto valore ed individuando anche gli strumenti finanziari necessari.

L'armamento italiano ha già realizzato ingenti investimenti in tecnologie innovative e impiego di combustibili meno dannosi per l'ambiente, come l'alimentazione attraverso batterie (quindi zero emissioni) durante le soste della nave in porto, l'utilizzo del GNL come combustibile alternativo.

Purtroppo, le unità avanzate che già utilizzano LNG, non possono ancora rifornirsi nei porti italiani per mancanza di un'efficiente catena di distribuzione, anche se un primo grande passo avanti è stato recentemente fatto a La Spezia, con il rifornimento della Costa Smeralda. Occorre quindi attuare una strategia che garantisca l'identificazione di solide filiere di approvvigionamento che consentano il ricorso a carburanti avanzati e lo sviluppo delle infrastrutture necessarie alla distribuzione e bunkeraggio del GNL, e questo vale in assoluto, anche per i combustibili del futuro.

Relativamente al *cold ironing*, Confitarma collabora con EnelX per l'elettrificazione delle banchine, tema all'attenzione di molte Autorità di Sistema Portuale. Peraltro, l'armamento esprime alcune criticità in quanto sia la tipologia delle navi sia il tipo di carico trasportato comportano complessità operative qualora si voglia ricorrere alla connessione con la rete elettrica terrestre a cominciare dalle esigenze di quantità di megawatt da parte delle diverse tipologie di navi, esigenza che può variare da un minimo di 1,5-3,5 mg per una unità Ro-Ro fino a 10 mg per navi da crociera, oltre al fatto che più unità potrebbero essere ormeggiate contemporaneamente.

L'IMPEGNO GREEN DELL'ARMAMENTO ITALIANO

Il **Gruppo Caronte**, dopo "Elio", primo traghetto italiano alimentato a LNG operante nello Stretto di Messina dal 2018, ha ordinato un nuovo traghetto *dual fuel* per il collegamento con le isole minori. Il traghetto diesel-LNG-elettrico sarà alimentato da quattro ausiliari a doppia alimentazione: due con una potenza di 2.900 kW ciascuno e due con una potenza di 1.300 kW ciascuno. Due propulsori di prua con una potenza di 800 kW ciascuno miglioreranno la manovrabilità richiesta nei piccoli porti dell'isola, infine un pacco batterie da 1.000 kW insieme a 250 m² di pannelli solari saranno l'elemento ibrido della nave.

Il **Gruppo Costa Crociere**, dal 2015 ha avviato un piano di espansione della flotta che comprende un totale di sette nuove navi in consegna entro il 2023, alimentate a gas naturale liquefatto (LNG), uno dei combustibili più sostenibili nel settore marittimo: le prime due unità sono entrate in esercizio nel 2020, la terza sarà varata alla fine del 2021. Oltre alla tecnologia LNG, il Gruppo utilizza anche altre soluzioni come il *cold ironing* e l'alimentazione con batterie durante la sosta in porto, per avvicinarsi all'obiettivo delle emissioni zero. Grazie all'utilizzo dell'LNG sarà possibile eliminare quasi totalmente l'immissione in atmosfera di ossidi di zolfo (zero emissioni) e particolato (riduzione del 95-100%), abbassando significativamente anche le emissioni di ossido di azoto (riduzione diretta dell'85%) e di CO₂ (sino al 20%). L'intero fabbisogno giornaliero di acqua della nave viene soddisfatto trasformando quella del mare tramite l'utilizzo di dissalatori. Il consumo energetico sarà ridotto al minimo grazie a un sistema di efficientamento energetico intelligente. Inoltre, a bordo verrà effettuato il 100% di raccolta differenziata e il riciclo di materiali quali plastica, carta, vetro e alluminio, che saranno parte di un approccio integrato, finalizzato alla concretizzazione di progetti di economia circolare.

Il **Gruppo d'Amico**, ha avviato un *joint industry project* (JIP) con Trafigura, ABS, RINA, Lloyd's Register, il Registro Liberiano e Man Energy Solutions, per testare le nuove miscele di biocarburante (B30) a bordo delle sue navi, con l'obiettivo di valutarne l'impatto in termini di emissioni e rispondere in anticipo ai nuovi standard fissati da IMO. Il progetto punta a calcolare la possibile riduzione delle emissioni di CO₂ attraverso una "strategia di ciclo di vita", utilizzando la cosiddetta analisi *well-to-wheel* (WTW), dall'acquisizione della materia prima alla sua combustione durante la navigazione, per confrontare le prestazioni dei biocarburanti e quelle dei tradizionali combustibili fossili. Inoltre, il test servirà a valutare la stabilità e la degradazione del biocarburante in relazione al tempo di stoccaggio e alle emissioni di Nox al fine di confermare che l'uso del biocarburante B30 non influisce sulla certificazione Tier II dei motori, oltre a misurare gli effetti e i miglioramenti sugli indici EEXI e CII adottati come misure di abbattimento delle emissioni a breve termine dall'IMO. I test saranno effettuati sulle 2 navi "Eco" LR1 (Long Range1) del Gruppo, già conformi alla fase 2 dell'EEDI (*Energy Efficiency Design Index*). Questo progetto dimostra, tra l'altro, che per identificare le migliori soluzioni per raggiungere l'obiettivo comune di decarbonizzazione del trasporto marittimo è indispensabile lo sforzo congiunto dei diversi attori coinvolti (noleggiatori, costruttori del motore (OEM), armatori, fornitori di carburante e organi di regolamentazione).

Il **Gruppo Grendi** ha cambiato la forma giuridica in società benefit, cioè tenuta a comunicare annualmente sia agli azionisti che ai portatori di interesse e alla collettività, i risultati, i progressi e gli impegni futuri per il raggiungimento di un impatto sociale e ambientale positivo. Sono state definite tre aree di impatto sulle quali definire obiettivi “misurabili” e su cui rendicontare ogni anno e cioè ambiente, persone e interdipendenza. In particolare, per l’ambiente, il Gruppo Grendi punta su modelli di innovazione sostenibile attraverso un continuo sviluppo tecnologico di attrezzature e processi e una ricerca di collaborazioni con vari *stakeholder* per ridurre i consumi energetici nella gestione dei magazzini e nei trasporti, con l’obiettivo di azzerare l’impronta di carbonio e altri gas clima alteranti derivanti dalle proprie attività. Inoltre, il Gruppo si impegna a sensibilizzare tutti i collaboratori e partner sui temi della sostenibilità ambientale, economica e sociale al fine di contribuire all’accelerazione di una transizione verso il nuovo modello sostenibile e responsabile.

Il **Gruppo Grimaldi** ha installato batterie per alimentare i suoi *cruise ferry* durante le soste in porto. Nel 2020 ha preso in consegna unità “eco” classe GG5G, il cui design incorpora elementi altamente innovativi tra cui l’*air lubrication system*, il sistema di propulsione Rolls-Royce ottimizzato con eliche dal profilo innovativo e quello integrato propulsivo tra timone ed elica, nonché il sistema di *waste heat recovery*, l’applicazione di pitture siliciche sulla carena. La classe GG5G utilizza motori di ultima generazione controllati elettronicamente ed alimentati da carburante fossile in navigazione ed energia elettrica durante le soste garantendo zero emissioni nei porti e soddisfacendo le richieste di energia per le attività di bordo con la sola energia elettrica immagazzinata da batterie a litio che si ricaricano durante la navigazione grazie agli *shaft generator* e a 600 m² di pannelli solari. A bordo delle navi GG5G sono inoltre installati impianti di depurazione dei gas di scarico per l’abbattimento delle emissioni di zolfo e particolato. Inoltre, il Gruppo Grimaldi ha recentemente ordinato la costruzione di 6 nuove navi *ro/ro multipurpose* che inaugurano la nuova classe “G5”, caratterizzate per l’adozione di numerose soluzioni tecnologiche all’avanguardia finalizzate all’efficientamento energetico e alla riduzione dell’impatto ambientale. Sia il motore principale che i generatori ausiliari diesel soddisferanno i livelli di NOx imposti dal regolamento Tier III, mentre il sistema di propulsione integrato tra timone ed elica permetterà di minimizzare le perdite vorticose e di ottimizzare l’efficienza propulsiva riducendo i consumi di carburante. Saranno predisposte per la fornitura di energia elettrica da terra durante l’ormeggio (*cold ironing*). Inoltre, il consumo elettrico dei macchinari di bordo (pompe, ventilatori, ecc.) sarà ridotto grazie all’installazione dei dispositivi *variable frequency drive*, mentre l’applicazione di pitture innovative a bassa rugosità permetterà di ridurre la resistenza all’avanzamento, incrementando l’efficienza delle unità. Infine, le navi saranno dotate di sistemi ibridi di depurazione dei gas di scarico per l’abbattimento delle emissioni di zolfo e particolato. Le unità “G5” consentiranno una riduzione del 43% delle emissioni di CO₂ per tonnellata trasportata rispetto alle altre navi *ro/ro multipurpose* della flotta.



Emission Trading System (ETS)

Nel 2019, la Commissione europea, nel documento programmatico prevedeva l'estensione al settore marittimo dell'*Emission Trading System (ETS)*, il mercato delle emissioni, attivo per tutti gli altri settori da quattordici anni. Tale proposta viene condivisa dal Parlamento europeo che in aggiunta, chiede sia che le navi di stazza lorda pari o superiore a 5.000 gt siano incluse nel sistema ETS, sia di ridurre di almeno il 40% le emissioni annue di CO₂ per attività di trasporto entro il 2030.

Lo studio commissionato dall'ECSA (*European Community Shipowner's Association*) per analizzare vantaggi e svantaggi di un sistema ETS applicato allo *shipping*, evidenzia la complessità del trasporto marittimo caratterizzato da un'ampia tipologia di navi di contratti e relazioni tra gli operatori, comportando una serie di criticità tecniche, oltre all'interrogativo in merito alla destinazione finale delle entrate.

Confermando il sostegno agli obiettivi del Green Deal europeo, in merito alla proposta della Commissione europea di estendere il Sistema di scambio di quote di emissioni (ETS) al trasporto marittimo, lo *shipping* europeo, nel ribadire il ruolo essenziale del trasporto marittimo per l'economia e il commercio dell'Ue, sottolinea che le peculiarità del settore richiedono un'attenzione particolare e un disegno normativo su misura.

In quest'ottica, il 12 aprile 2021, Confitarma sottoscrive insieme alle associazioni degli armatori greci e svedesi e ad esponenti di importanti realtà del settore, una lettera inviata a Frans Timmermans, Vice-Presidente della Commissione, e a Adina-Ioana Vălean, Commissario europeo per i Trasporti evidenziando l'esigenza di elaborare una ponderata legislazione comunitaria in materia di trasporti via mare che possa contribuire al raggiungimento della decarbonizzazione del settore marittimo europeo senza mettere a rischio la sua efficienza e la sua competitività. In particolare, si chiede di stabilire un meccanismo di stabilizzazione del prezzo del carbonio e ridurre gli oneri amministrativi per il futuro ETS Marittimo; di garantire la responsabilità inclusiva di tutti gli operatori commerciali nella conformità all'ETS; di essere certi che la misura prevista non sia limitata solo alla navigazione marittima intra-Ue, dato che l'industria marittima è molto diversificata, con molte aziende che operano esclusivamente o principalmente in trasporto marittimo a

lungo e corto raggio; di garantire l'assenza di quote gratuite assegnate che oltre a diminuire l'efficacia ambientale potrebbero creare un mercato a due livelli e punire le piccole e medie imprese (PMI) che hanno una minore capacità amministrativa di trarre vantaggio dal sistema.

Riciclaggio delle navi

A fine 2019, l'India aderisce alla *Hong Kong International Convention for the safe and environmentally sound recycling of ships*, ma pur essendo stato raggiunto il numero minimo di Stati sottoscrittori insieme a Belgio, Congo, Danimarca, Estonia, Francia, Germania, Ghana, Giappone, Malta, Norvegia, Olanda, Panama, Serbia e Turchia la Convenzione non può entrare in vigore perché questi Stati aderenti rappresentano solo il 30% del tonnellaggio mondiale a fronte del necessario 40% e un volume massimo annuale di riciclaggio di navi nei dieci anni precedenti non inferiore al 3% del tonnellaggio della flotta degli Stati ratificanti. Si tenga presente che Bangladesh, Cina, India, Pakistan e Turchia sono i cinque maggiori paesi "demolitori" al mondo, con più del 98% di tonnellate di stazza lorda riciclate.

L'Italia non ha ancora ratificato la Convenzione di Hong Kong nonostante i numerosi solleciti di Confitarma.

Materiali pericolosi

In vigore dal 2013, il Regolamento UE n. 1257/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo al riciclaggio delle navi, impone, dal gennaio 2021, a tutte le navi battenti bandiera di uno Stato Membro della Ue e quelle di Paesi Terzi che scalano porti europei, l'obbligo di tenere l'inventario dei materiali potenzialmente pericolosi. A causa delle difficoltà di accesso a bordo degli ispettori, derivanti dall'emergenza Covid-19, vi sono ritardi per gli accertamenti, ma trattandosi di un Regolamento europeo non vengono concessi i necessari rinvii. Grazie alle iniziative di ECSA e di ICS, presso gli organismi comunitari competenti, e di Confitarma, presso l'Amministrazione italiana, si ottiene una sorta di proroga di quattro mesi qualora l'armatore possa fare riferimento a un contratto e fornire l'evidenza di aver intrapreso ogni possibile iniziativa per ottemperare all'adempimento.

Ballast Water Management Convention

Il processo di ratifica della Convenzione Internazionale sul trattamento delle acque di zavorra (*Ballast Water Management Convention*) da parte dell'Italia è ancora fermo nonostante Confitarma abbia ripetutamente sollecitato l'Amministrazione.

Alla ratifica sono, tra le altre cose, legate due importanti questioni: le esenzioni che saranno concesse dall'Amministrazione e le verifiche effettuate dall'Autorità Marittima.

Visite tecniche

Dall'inizio della pandemia si manifestano difficoltà per l'esecuzione delle visite tecniche a bordo delle navi e per alcune forniture di impianti/ricambi.

Dato che in alcune aree è ancora impossibile effettuare le visite a bordo di ispettori della Guardia Costiera, del MISE o dei Registri e dei tecnici responsabili della manutenzione periodica degli impianti/apparati, come ad esempio mezzi collettivi di salvataggio o sistemi antincendio, Confitarma si attiva con il VI Reparto del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto e i Ministeri dell'Ambiente e dello Sviluppo Economico, per l'effettuazione delle cosiddette "visite da remoto".

APPENDICE STATISTICA

Dati al 31 dicembre 2020

Data as of December 31st, 2020

Si ringrazia Banchemo Costa per il consueto cortese contributo





La navigazione mercantile italiana nel 2020

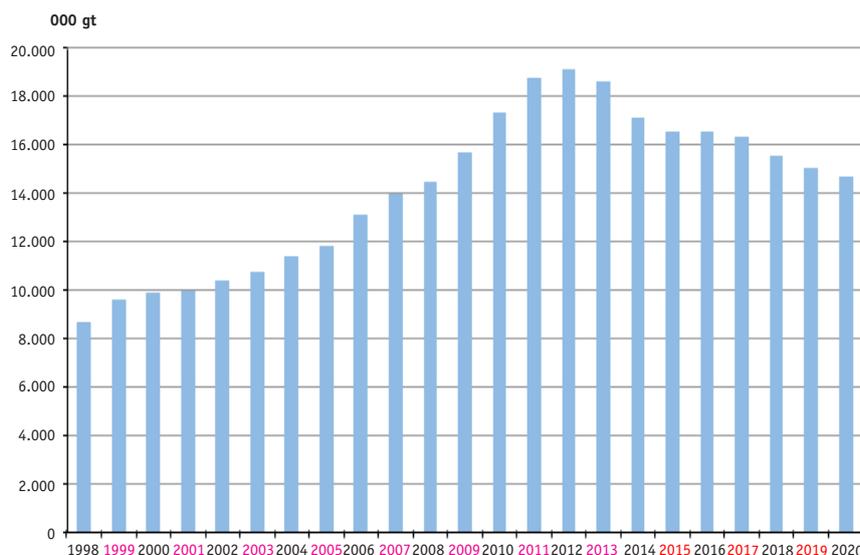
The Italian merchant marine in 2020

Flotta mercantile italiana *Italian merchant fleet*

Navi di oltre 100 gt <i>Ships of 100 gt and over</i>	31.12.2020		31.12.2019		Var. 2020/2019	
	N.	000 gt	N.	000 gt	var. % N.	var. % gt
NAVI DA CARICO LIQUIDO <i>LIQUID CARGO SHIPS</i>	202	2.910	215	3.218	-6	-10,6
Petroliere <i>Oil tankers</i>	69	1.516	71	1.656	-2,8	-9,2
Gasiere <i>Gas tankers</i>	17	291	18	296	-5,6	-1,5
Chimichiere (OIL-CHEM) <i>Chemical tankers</i>	85	1.070	94	1.233	-9,6	-15,3
Altre cisterne <i>Other tankers</i>	31	33	32	34	-3,1	-2,6
NAVI DA CARICO SECCO <i>DRY CARGO SHIPS</i>	150	5.980	155	5.973	-3,2	-0,1
Carico generale <i>General cargo</i>	23	123	25	129	-8,0	-4,9
Portacontaineri <i>Container ships</i>	11	477	11	477	0,0	0,0
Portarinfuse <i>Bulk carriers</i>	36	1.714	41	1.931	-12,2	-12,7
Traghetti <i>Ro-Ro cargo</i>	80	3.666	78	3.436	2,6	6,3
NAVI MISTE E DA PASSEGGERI <i>MIXED AND PASSENGER SHIPS</i>	424	5.273	427	5.285	-0,7	-0,2
Crociera <i>Cruise</i>	28	2.700	29	2.693	-3,4	0,3
Aliscafi, Catamarani e unità veloci <i>High speed vessels</i>	67	21	69	21	-2,9	-1,9
Traghetti <i>Ferries</i>	193	2.502	195	2.520	-1,0	-0,7
Altre navi trasporto passeggeri <i>Other passengers ships</i>	136	51	134	51	1,5	0,8
NAVI PER SERVIZI AUSILIARI <i>AUXILIARY SERVICES SHIPS</i>	558	560	573	568	-2,6	-1,4
Rimorchiatori e navi appoggio <i>Tugboats and supply vessels</i>	351	202	358	199	-2	1,2
Altri tipi di navi <i>Others</i>	207	358	215	368	-3,7	-2,8
TOTALE TOTAL	1.334	14.723	1.370	15.044	-2,6	-2,2

Fonte/Source: Confitarma

Evoluzione della flotta mercantile italiana *Italian merchant fleet evolution*

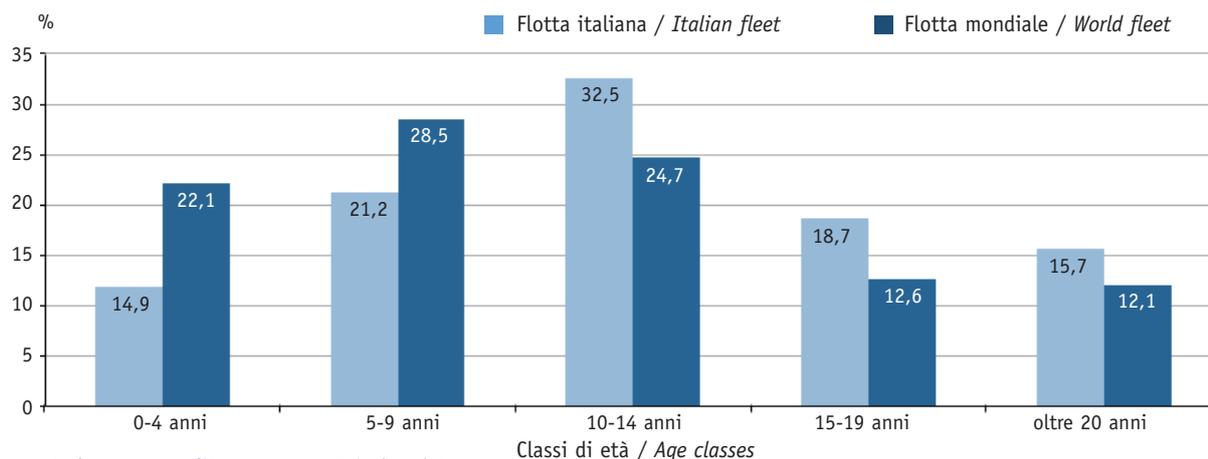


Alla fine del 2020, la flotta mercantile di proprietà italiana si riduce del 2,6% rispetto alla fine del 2019, con 1.334 navi per un totale di 14.723.148 gt (tonnellate di stazza lorda).

Il 92% del tonnellaggio di proprietà italiana, pari a circa 13,5 milioni gt, sono iscritte nel Registro Internazionale Italiano, mentre l'8% (1,1 milione gt) sono iscritte nel Registro ordinario e una piccola parte del tonnellaggio di proprietà italiana batte temporaneamente bandiera estera (*bareboat charter registration*).

Fonte/Source: Confitarma

Età della flotta italiana e mondiale *Age of the Italian and World fleet*



Fonte/Source: Confitarma e IHS Fairplay data

Rinnovamento della flotta italiana *Italian merchant fleet renewal*

	Navi ultimate dal 2011 al 2020 <i>Ships delivered between 2011 and 2020</i>			Navi in costruzione al 31.12.2020 <i>Ships under construction as of 31.12.2020</i>		
	N.	000 gt	% su flotta esistente <i>% on operating fleet</i>	N.	000 gt	% su flotta esistente <i>% on operating fleet</i>
NAVI DA CARICO LIQUIDO <i>LIQUID CARGO SHIPS</i>	11	343	12	5	22	1
Petroliere <i>Oil tankers</i>	3	73	5	3	8	1
Gasiere <i>Gas tankers</i>	3	17	6	-	-	-
Chimichiere <i>Chemical tankers</i>	5	253	24	2	14	1
NAVI DA CARICO SECCO <i>DRY CARGO SHIPS</i>	58	2.991	50	10	676	11
Carico generale <i>General cargo</i>	2	7	6	-	-	-
Portarinfuse <i>Bulk carriers</i>	19	1.090	64	-	-	-
Traghetti <i>Ro-Ro cargo</i>	37	1.894	52	10	676	18
NAVI MISTE E DA PASSEGGERI <i>MIXED AND PASSENGER SHIPS</i>	26	1.331	25	13	1.080	20
Crociera <i>Cruise</i>	9	1.250	46	5	916	34
Navi passeggeri <i>Passenger ships</i>	12	4	7	4	1	2
Traghetti <i>Ferries</i>	5	77	3	4	163	7
NAVI PER SERVIZI AUSILIARI <i>AUXILIARY SERVICES SHIPS</i>	53	45	8	9	37	7
Rimorchiatori e navi appoggio <i>Tugboats and supply vessels</i>	22	18	9	1	1	0,4
Altri tipi di navi <i>Others</i>	31	27	8	8	36	10
TOTALE TOTAL	148	4.710	32	37	1.815	12

Nel corso del 2020 sono state consegnate 8 nuove unità di cui: 1 nave da crociera (135.156 gt), 4 ro-ro merci (262.755 gt), 1 ro-ro pax (32.581 gt) e 2 navi di altro tipo (643 gt).

Nonostante la consistente riduzione degli investimenti registratasi negli ultimi anni, in totale dal 2017 al 2020 gli armatori italiani ordinano ai cantieri nazionali ed esteri 63 unità per un valore di circa 16,5 miliardi di dollari.

Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati RINA *Confitarma processing of Rina data*

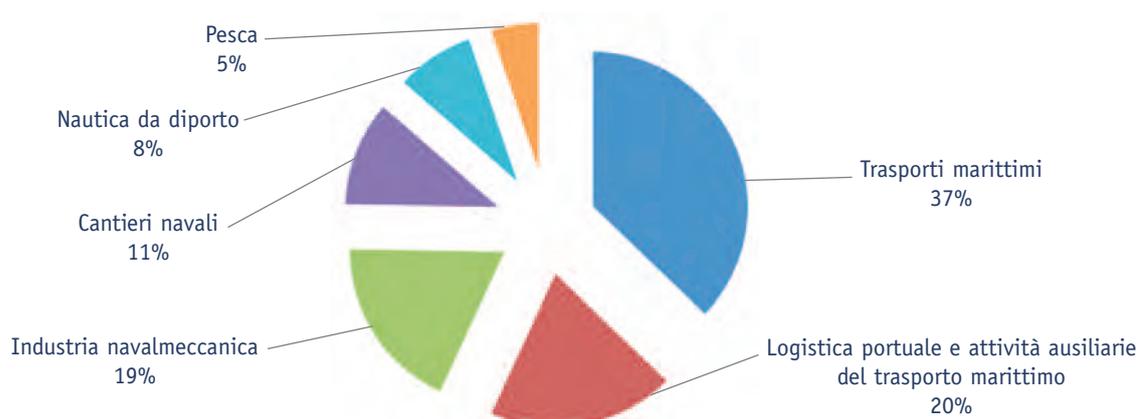
Principali aggregati economici del cluster marittimo italiano

Main economic aggregates of the Italian maritime cluster

		% sul totale Italia	
Pil al netto delle duplicazioni (milioni di euro correnti) <i>GDP, not including duplications (million of current euro)</i>	34.285	2	Il cluster marittimo comprende le attività industriali di produzione di beni o di servizi e i soggetti istituzionali, oltre alla ricchezza generata dall'indotto turistico della nautica e dalla spesa dei crocieristi sul territorio nazionale. I dati dei servizi dell'Inail sono inclusi solo nel valore del Pil.
Investimenti fissi lordi (milioni di euro correnti) <i>Gross fixed investment (millions of current euro)</i>	2.845	0,9	
Esportazioni (milioni di euro correnti) <i>Exports (millions of current euro)</i>	9.292	1,7	
Importazioni (milioni di euro correnti) <i>Imports (millions of current euro)</i>	4.214	0,9	
Unità di lavoro dirette <i>Direct labour units</i>	184.612	0,8	
Unità di lavoro totali (ULA) <i>Total labour units (direct, upstream and downstream)</i>	528.756	2,2	

Valore della produzione delle attività marittime industriali

GDP Value for the industrial maritime



Il "VI Rapporto sull'Economia del Mare", realizzato per conto della Federazione del Mare dal Censis – Centro studi investimenti sociali, Cogea – Consulenti per la gestione aziendale e SRM Studi e ricerche per il Mezzogiorno (Gruppo Intesa Sanpaolo), rileva che il valore della produzione del cluster marittimo italiano è in crescita del 5,3% nel 2017 rispetto al 2015, così come sono in aumento gli investimenti (+9,4%) e soprattutto le esportazioni (+38,2%) che passano da poco meno di 7 miliardi nel 2015 a oltre 9 nel 2017, grazie soprattutto alle performance dei settori navalmecanici e della nautica da diporto. Rimane invece sostanzialmente stabile negli ultimi anni – a conferma di due macro-aggregati che tendono a muoversi in parallelo – il contributo del cluster marittimo al Pil del Paese, pari al 2% del totale dei settori economici italiani (pubblici e privati).

L'impatto delle attività legate al mare va ben oltre gli aspetti più strettamente legati alla loro dimensione logistica e tocca direttamente l'intero apparato produttivo nazionale, agricolo e industriale tanto che al cluster marittimo vengono attribuiti beni e servizi per un valore pari al 2% del PIL complessivo e al 3,5% della sua componente non statale, con acquisti di beni e servizi nel resto dell'economia italiana che sfiora annualmente i due terzi del valore prodotto dalle stesse attività marittime.

Il cluster marittimo italiano quindi gioca un ruolo di rilievo nell'alimentare l'economia italiana e sostenere il nostro commercio internazionale: 34 miliardi di Euro di beni e servizi prodotti dando lavoro a quasi 530mila persone.

Particolarmente rilevante è il contributo dei trasporti marittimi nel loro complesso al valore della produzione del cluster (12.271 milioni di euro nel 2017) ed all'occupazione (47.330 addetti diretti e 48.720 indiretti).

Fonte/Source: VI Rapporto sull'Economia del Mare (2019). Elaborazione e stime Censis su dati Istat, Ucina, Clia, Fincantieri, Confitarma, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero dell'Economia e delle Finanze, Guardia Costiera, Ministero della Difesa e Inail

Pirateria Piracy

Attacchi di pirateria

Piracy attacks	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Totale dal 2005
Nel mondo World	293	406	445	439	297	264	245	246	191	180	201	162	195	4.342
– Golfo di Aden, Mar Rosso, Somalia	111	211	219	237	75	15	11	0	2	9	3	0	0	1.002
– West Africa	59	47	39	52	62	51	41	31	54	36	79	64	82	806
Navi italiane attaccate Attacks against Italian ships	4	11	8	8	5	4	7	0	0	0	3	0	2	57

Fonte/Source: IMB – International Maritime Bureau

Migranti dal mare Migrant at sea

Interventi SAR delle navi mercantili

Sar operation by merchant ships	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Totale 2014-20
Totale navi mercantili dirottate da MRCC* Total merchant ships diverted by MRCC	492	381	416	84	14	27	2.296
di cui/of which: mercantili di bandiera italiana/Italian merchant ships	105	149	148	38	8	16	634
Totale navi mercantili coinvolte in soccorso Total Merchant ships involved in rescue operations	141	121	119	25	5	12	675
Totale migranti salvati/Total people saved	152.343	178.415	114.286	19.782	7.586	25.465	664.247
Totale migranti salvati da unità mercantili Total people saved by merchant ships	16.158	13.888	11.350	1.438	285	580	85.760
% migranti salvati da unità mercantili % of total people saved by merchant ships	11%	8%	10%	7%	4%	2%	13%
di cui/of which: da navi mercantili di bandiera italiana Italian merchant ships	5.054	6.492	6.245	644	285	461	27.128
% migranti salvati da unità mercantili di bandiera italiana % of total people saved by Italian merchant ships	31%	47%	55%	45%	100%	79%	32%
Unità soccorse Ships saved	138	119	119	25	5	12	673

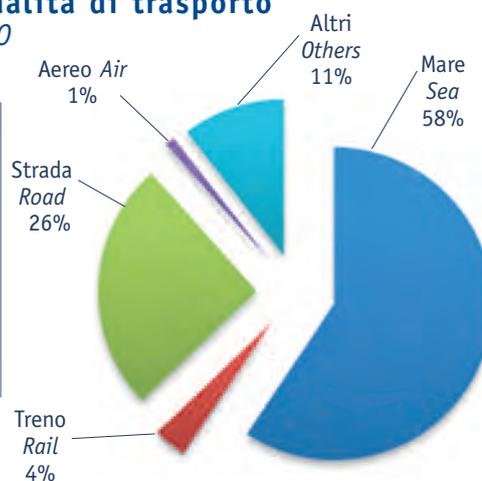
*Maritime Rescue Co-ordination Centre-Rome

Fonte/Source: Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera – Reparto 3° – Centrale Operativa

Commercio estero dell'Italia nel 2020 per modalità di trasporto

Italian foreign trade by mode of transport on 2020

	import		export		total	
	Mln. tonn.	%	Mln. tonn.	%	Mln. tonn.	%
Mare Sea	169,455	61,9	69,311	51,2	238,766	58,3
Treno Rail	11,236	4,1	3,765	2,8	15,001	3,7
Strada Road	48,313	17,6	60,125	44,3	108,438	26,5
Aereo Air	0,388	0,1	1,738	1,3	2,126	0,5
Altri Others	44,816	16,3	0,525	0,4	45,341	11
TOTALE TOTAL	274,208	100	135,464	100	409,672	100



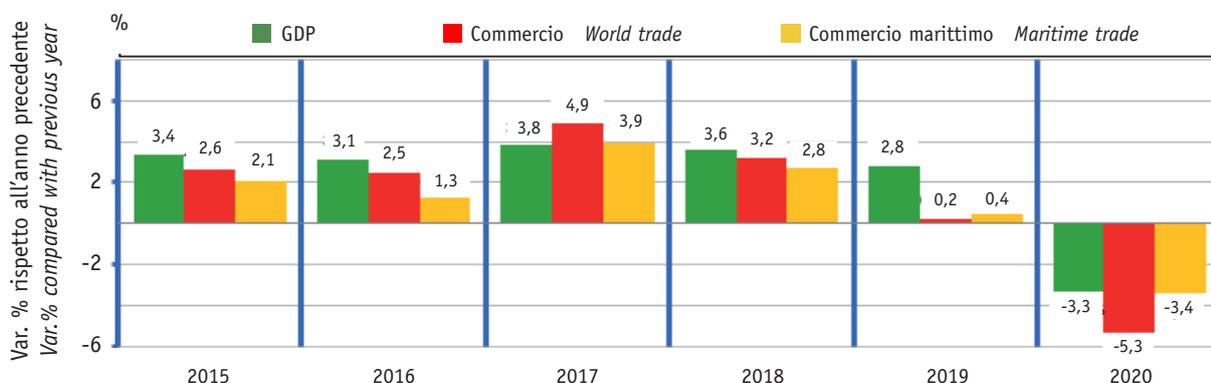
Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati ISTAT Confitarma processing of ISTAT data

La navigazione internazionale e i traffici marittimi

International navigation and maritime traffic

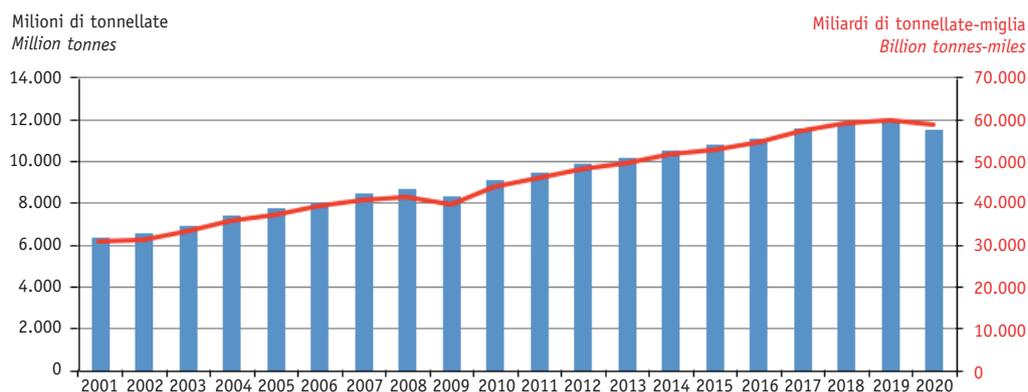
PIL, commercio mondiale e commercio marittimo

GDP, world trade and maritime trade



Fonte/Source: IMF, WTO, Clarkson Research Service Ltd

Traffico marittimo mondiale World seaborne trade

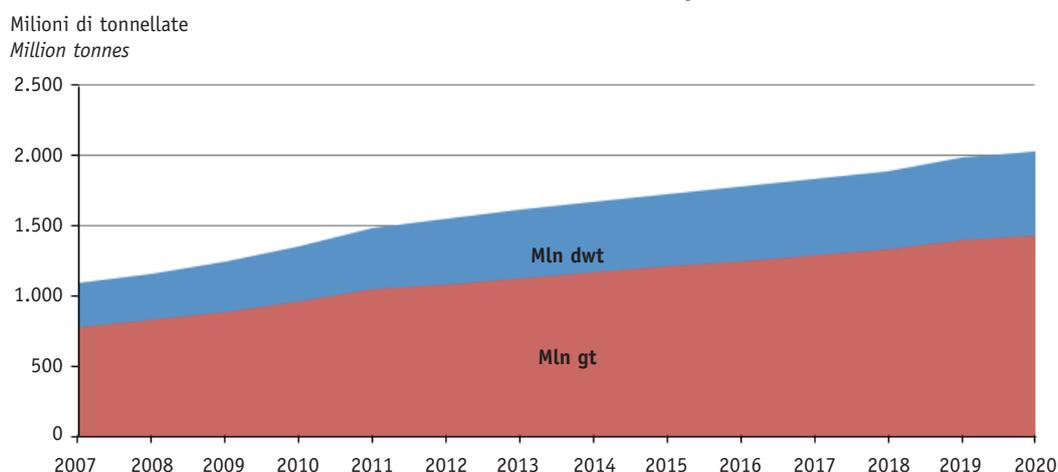


Fonte/Source: Clarkson Research Service Ltd

Nel 2020, il commercio marittimo mondiale si riduce del 3,4% con un totale di volumi trasportati pari a 11.534 milioni di tonnellate.

Parimenti, la domanda di servizi di trasporto marittimo, cioè le quantità di merci trasportate per le distanze percorse, nel 2020 si riduce dell'1,7% per un totale di 58.903 miliardi di tonnellate-miglia.

Evoluzione della flotta mondiale World merchant fleet evolution



Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati IHS Fairplay Confitarma processing of IHS Fairplay data

Alla fine del 2020 la flotta mondiale registra un aumento del 2%, in termini di tonnellate di stazza lorda con oltre 1.429 milioni gt e oltre 2.024 milioni di dwt in termini di tonnellate di portata.

Flotta mondiale: tonnellaggio da carico controllato dai principali Paesi marittimi

World fleet: cargo tonnage controlled by main maritime countries

31 dicembre 2020 December 31st, 2020

Navi di 1.000 gt e oltre Ships of 1.000 gt and above

	Paesi/Countries	Totali/Totals			Navi da carico/Cargo carrying ships			
		N.	GT	% GT	N.	GT	DWT	% DWT
1	Grecia <i>Greece</i>	3.812	189.819.984		3.769	189.363.494	324.922.385	16,1
2	Giappone <i>Japan</i>	5.357	186.305.400		4.503	181.601.904	281.282.806	14,0
3	Cina <i>China</i>	4.262	179.139.445		4.100	176.654.858	256.074.921	12,7
4	Regno Unito <i>UK</i>	1.690	65.656.598		1.394	62.283.870	97.162.996	4,8
5	USA	2.189	63.150.079		1.209	56.205.860	64.566.700	3,2
6	Corea del Sud <i>Korea South</i>	1.421	50.727.896		1.318	50.425.221	77.387.898	3,8
7	Germania <i>Germany</i>	1.967	47.296.645		1.911	47.116.564	61.348.577	3,0
8	Norvegia <i>Norway</i>	2.104	42.336.181		1.381	35.682.404	45.408.091	2,3
9	Singapore	1.551	42.029.266		1.207	40.257.063	62.293.143	3,1
10	Hong Kong	1.121	41.907.470		1.051	41.729.281	62.471.126	3,1
11	Danimarca <i>Denmark</i>	779	32.720.785		650	31.776.562	36.872.424	1,8
12	Taiwan	871	31.609.892		804	31.328.893	48.388.407	2,4
13	Indonesia	1.725	16.290.099		1.580	15.567.928	22.979.624	1,1
14	Russia	1.676	15.480.985		1.144	13.174.516	19.902.797	1,0
15	Svizzera <i>Switzerland</i>	293	15.463.504		270	14.571.501	14.937.816	0,7
16	Turchia <i>Turkey</i>	1.074	15.190.671		1.019	14.321.702	22.383.648	1,1
17	ITALIA <i>Italy</i>	633	14.347.916		542	13.460.406	14.284.888	0,7
18	Canada	463	13.681.953		378	12.854.322	18.095.082	0,9
19	Paesi Bassi <i>Netherlands</i>	1.132	13.057.759		861	10.873.271	15.173.253	0,8
20	Emirati Arabi Uniti <i>United Arab Emirates</i>	659	12.549.757		379	11.457.623	14.717.702	0,7
21	India	681	12.359.460		441	11.299.885	19.442.666	1,0
22	Belgio <i>Belgium</i>	241	12.030.205		155	10.893.321	19.866.687	1,0
23	Malesia <i>Malaysia</i>	580	11.639.625		260	9.470.135	13.068.567	0,6
24	Francia <i>France</i>	424	10.333.596		205	8.977.082	9.323.570	0,5
25	Arabia Saudita <i>Saudi Arabia</i>	253	9.255.595		133	9.006.560	16.388.725	0,8
26	Monaco	166	8.250.253		165	8.246.921	14.517.947	0,7
27	Iran	187	7.730.116		158	7.460.555	13.001.993	0,6
28	Qatar	112	6.243.192		71	6.142.787	5.867.920	0,3
29	Vietnam	697	5.637.508		610	5.398.563	8.616.038	0,4
30	Svezia <i>Sweden</i>	251	5.573.586		231	5.253.861	5.399.299	0,3
	Altri <i>Others</i>	5.226	67.739.526		3.596	59.767.748	87.717.353	4,4
	Tonnellaggio di ignoto controllo armatoriale <i>Tonnage controlled by unknown shipowners</i>	11.986	161.654.258		9.964	153.910.329	211.534.813	11,9
	TOTALE TOTAL	55.583	1.407.209.205		45.459	1.346.534.990	2.014.064.506	100

Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati IHS Fairplay Confitarma processing of IHS Fairplay data

Flotta mondiale: navi iscritte nei principali registri

World fleet: ships on main registers

31 dicembre 2020 December 31st, 2020

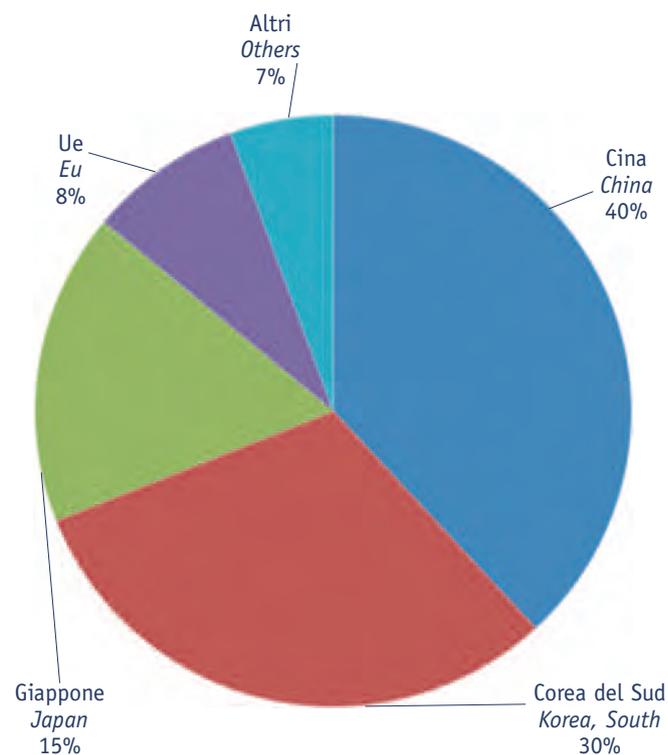
Navi di 100 gt e oltre Ships of 100 gt and above

	Bandiera Flag	Totali Totals			Navi da carico Cargo carrying ships			
		N.	GT	% GT	N.	GT	DWT	% DWT
1	Panama	8.187	226.432.953	15,8	6.698	221.400.181	336.579.022	16,6
2	Liberia	3.948	187.533.082	13,1	3.800	184.025.195	298.989.581	14,8
3	Isole Marshall <i>Marshall Islands</i>	3.815	165.733.067	11,6	3.534	159.572.953	262.067.831	12,9
4	Hong Kong	2.596	128.908.544	9,0	2.493	128.772.759	203.459.237	10,0
5	Singapore	3.100	88.217.730	6,2	2.185	84.870.760	127.263.157	6,3
6	Malta	2.097	80.506.476	5,6	1.926	79.402.712	111.795.830	5,5
7	Cina <i>China</i>	6.927	62.028.129	4,3	3.539	57.209.010	89.921.499	4,4
8	Bahamas	1.288	59.093.972	4,1	1.085	53.322.680	62.001.579	3,1
9	Grecia <i>Greece</i>	1.319	37.160.221	2,6	982	37.064.936	63.788.407	3,2
10	Giappone <i>Japan</i>	5.308	28.822.946	2,0	3.343	27.897.076	38.407.796	1,9
11	Cipro <i>Cyprus</i>	1.057	23.300.955	1,6	851	22.482.463	33.800.584	1,7
12	Danimarca <i>Denmark</i>	941	22.510.421	1,6	513	21.932.045	25.376.917	1,3
13	Indonesia	10.312	20.840.497	1,5	4.138	18.027.300	25.750.459	1,3
14	Norvegia <i>Norway</i>	2.195	20.324.210	1,4	1.082	16.818.162	21.406.161	1,1
15	Portogallo <i>Portugal</i>	929	17.248.244	1,2	659	17.113.507	23.231.037	1,1
16	ITALIA <i>Italy</i>	1.477	14.356.797	1,0	671	13.682.041	10.592.560	0,5
17	Isola di Man <i>Isle of Man</i>	311	13.199.935	0,9	269	12.573.753	20.973.031	1,0
18	Corea del Sud <i>Korea South</i>	3.051	12.941.328	0,9	1.289	12.223.722	15.037.033	0,7
19	USA	5.725	11.937.895	0,8	518	8.854.672	10.416.311	0,5
20	Iran	1.102	11.842.278	0,8	603	11.602.518	20.410.221	1,0
21	Francia <i>France</i>	1.123	11.256.105	0,8	312	10.469.359	13.068.141	0,6
22	Russia	4.068	11.120.278	0,8	1.712	7.602.372	9.847.170	0,5
23	India	1.807	10.239.358	0,7	629	9.076.827	15.459.556	0,8
24	Bermuda	143	10.192.816	0,7	136	10.186.592	7.645.802	0,4
25	Regno Unito <i>UK</i>	1.359	9.903.610	0,7	326	8.716.395	9.370.641	0,5
26	Arabia Saudita <i>Saudi Arabia</i>	390	7.643.313	0,5	128	7.470.615	13.421.848	0,7
27	Germania <i>Germany</i>	618	7.287.574	0,5	279	7.023.960	7.420.774	0,4
28	Malaysia	1.564	6.858.626	0,5	471	5.256.324	6.063.877	0,3
29	Paesi Bassi <i>Netherlands</i>	1.381	6.536.170	0,5	754	5.576.030	5.825.066	0,3
30	Vietnam	1.512	5.952.362	0,4	1.201	5.622.838	9.297.770	0,5
	Altri <i>Others</i>	43.838	109.699.962	8	15.784	87.952.843	125.977.161	6,2
	TOTALE TOTAL	123.488	1.429.629.854	100	61.910	1.353.802.600	2.024.666.059	100

Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati IHS Fairplay Confitarma processing of IHS Fairplay data

Ripartizione delle commesse ai cantieri *Break-down of shipyards orders*

Dicembre 2020 *December 2020*



Alla fine del 2020, secondo le statistiche IHS Fairplay, nel carnet degli ordini mondiali di nuove costruzioni risultano 4.233 navi per 121 milioni di tonnellate di stazza lorda (e 71,9 milioni di stazza lorda compensata), di cui 2.536 unità da carico pari a 115,5 milioni di gt (63,4 milioni cgt e 151,8 milioni dwt).

Il 56% delle navi (pari a 67,2 milioni di gt) sarà completato entro il 2021, il 30% (36,3 milioni di gt) nel 2022 e il 14% (17,5 milioni di gt) dal 2023 in poi.

Nonostante la contrazione degli ordini, i cantieri cinesi mantengono la leadership nella costruzione di nuove navi con il 40% dell'orderbook mondiale in termini di gt seguiti da quelli della Corea del Sud (30%), Giappone (15%) e Unione Europea (8%).

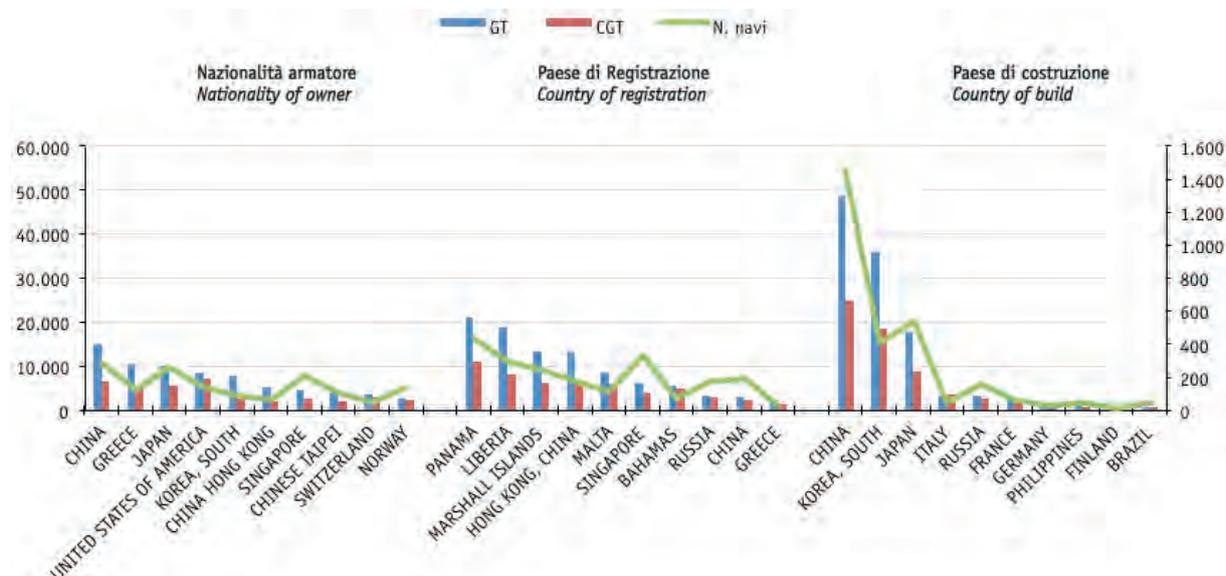
Con 42 navi per 3,4 milioni di gt, l'Italia è quarta nella graduatoria mondiale dei principali paesi costruttori, primo tra i paesi dell'Unione europea, seguita dalla Germania (28 navi per 1,8 milioni di gt).

Nella costruzione di navi da crociera, i cantieri italiani con ordini per 34 unità e 3,4 mln di gt precedono quelli francesi (12 unità per 2,2 mln gt) e tedeschi (13 unità per 1,7 mln gt). La Cina è il principale costruttore di *oil products tanker* (46 unità per 416mila dwt), *chemical/oil product tankers* (68 per 3,2 mln di dwt), navi portarinfuse (324 unità per 29,1 milioni dwt), da carico generale (104 unità per 1,5 mln dwt), portacontenitori (170 per 11,3 mln dwt), ro-ro cargo (19 per 972mila gt) e *passenger/ro-ro cargo ship* (29 unità per 1,1 mln gt). La Corea del Sud è prima nella costruzione di *crude oil tanker* (109 unità per 22,4 mln dwt), gasiere LNG (96 unità per 8,7 mln dwt) e LPG (41 unità per 1,8 mln dwt).

Fonte/Source: IHS Fairplay

Ordini ai cantieri mondiali *World orderbook*

Dicembre 2020 *December 2020*



Fonte/Source: IHS Fairplay

Principali flotte mondiali di navi cisterna *World leading tanker fleets*

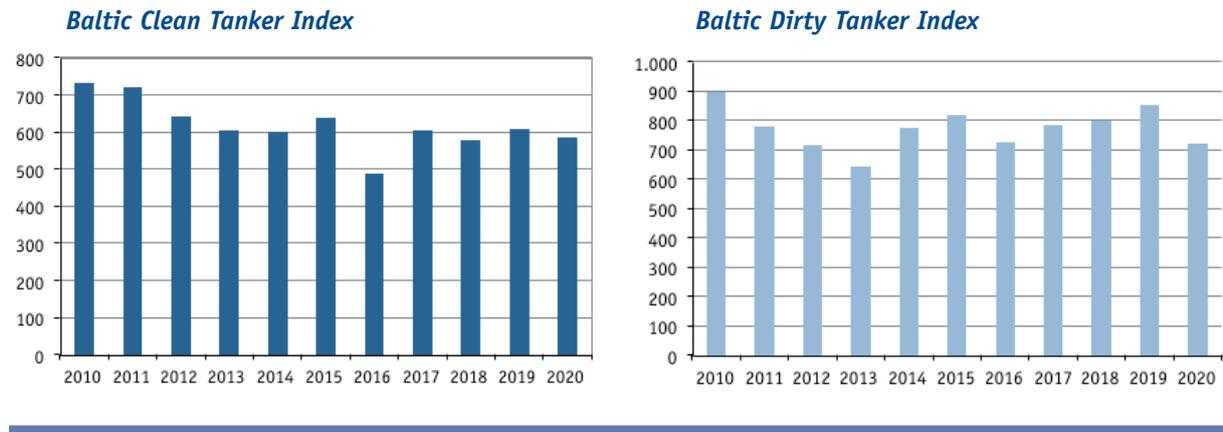
	CRUDE OIL			OIL PRODUCTS			CHEMICAL		
	Paesi <i>Countries</i>	N.	DWT	Paesi <i>Countries</i>	N.	DWT	Paesi <i>Countries</i>	N.	DWT
1	Grecia <i>Greece</i>	736	122.468.707	Grecia <i>Greece</i>	128	5.782.709	Grecia <i>Greece</i>	355	13.241.253
2	Cina <i>China</i>	282	51.458.436	Cina <i>China</i>	297	5.040.012	Giappone <i>Japan</i>	496	11.700.929
3	Giappone <i>Japan</i>	114	28.148.993	Indonesia	233	2.625.497	Cina <i>China</i>	485	11.669.693
4	Regno Unito <i>UK</i>	160	28.017.587	Giappone <i>Japan</i>	166	2.621.560	USA	191	7.698.231
5	USA	111	17.548.293	Regno Unito <i>UK</i>	58	2.482.145	Regno Unito <i>UK</i>	188	6.780.498
6	Corea del Sud <i>Korea South</i>	59	14.679.577	India	52	2.150.787	Norvegia <i>Norway</i>	228	5.987.884
7	Belgio <i>Belgium</i>	58	14.258.774	Singapore	175	2.006.881	Singapore	208	5.578.909
8	Arabia Saudita <i>Saudi Arabia</i>	52	13.754.291	Russia	200	1.504.675	Corea del Sud <i>Korea South</i>	277	4.703.123
9	Norvegia <i>Norway</i>	100	13.578.378	Germania <i>Germany</i>	24	1.120.512	Danimarca <i>Denmark</i>	157	3.912.136
10	Russia	105	11.138.279	Hong Kong	41	1.107.781	ITALIA <i>Italy</i>	150	3.889.061
11	Singapore	78	9.835.583	Svezia <i>Sweden</i>	20	951.472	Paesi Bassi <i>Netherlands</i>	153	3.645.761
12	Iran	35	9.037.694	Taiwan	36	938.958	Germania <i>Germany</i>	146	2.913.252
13	Malesia <i>Malaysia</i>	58	8.812.740	Vietnam	57	881.338	Emirati Arabi Uniti <i>UAEs</i>	83	2.449.139
14	Canada	47	7.430.337	Danimarca <i>Denmark</i>	25	853.523	Turchia <i>Turkey</i>	189	2.420.642
15	Hong Kong	47	6.590.388	Emirati Arabi Uniti <i>UAEs</i>	62	842.091	Hong Kong	60	2.127.191
16	India	45	6.344.959	ITALIA <i>Italy</i>	29	836.940	Svezia <i>Sweden</i>	92	2.089.567
17	Indonesia	68	5.962.995	Cile <i>Chile</i>	14	659.432	Arabia Saudita <i>Saudi Arabia</i>	35	1.546.719
18	Kuwait	29	5.318.829	Nigeria	40	449.404	Indonesia	105	1.495.144
19	Oman	15	4.725.449	Tailandia <i>Thailand</i>	105	374.845	Russia	93	1.357.503
20	Monaco	40	4.589.036	Brasile <i>Brazil</i>	12	364.585	Monaco	30	1.309.705
21	Taiwan	18	4.351.458	Kuwait	7	293.923	Irlanda <i>Irish Republic</i>	31	1.163.337
22	Germania <i>Germany</i>	38	3.890.709	Azerbaijan	37	282.824	Vietnam	58	938.922
23	Turchia <i>Turkey</i>	24	3.308.984	Malesia <i>Malaysia</i>	39	280.341	Taiwan	30	895.336
24	Emirati Arabi Uniti <i>UAEs</i>	24	2.750.064	Norvegia <i>Norway</i>	14	277.545	India	28	870.788
25	Brasile <i>Brazil</i>	18	2.327.698	USA	9	274.177	Nigeria	36	667.718
26	Lussemburgo <i>Luxembourg</i>	12	2.190.976	Turchia <i>Turkey</i>	40	264.671	Messico <i>Mexico</i>	15	623.843
27	Paesi Bassi <i>Netherlands</i>	10	2.080.475	Ecuador	18	234.662	Oman	13	581.780
28	Venezuela	16	1.927.151	Spagna <i>Spain</i>	18	227.515	Romania	13	524.284
29	ITALIA <i>Italy</i>	16	1.886.046	Paesi Bassi <i>Netherlands</i>	8	223.384	Spagna <i>Spain</i>	21	484.497
30	Angola	12	1.850.994	Qatar	2	212.136	Svizzera <i>Switzerland</i>	11	444.034
	TOTALE <i>TOTAL</i>	2.926	484.696.166	TOTALE <i>TOTAL</i>	3.330	49.379.973	TOTALE <i>TOTAL</i>	5.002	122.283.016

Navi di almeno 1.000 gt per nazionalità dell'armatore *Ships of 1,000 gt and over by nationality of owner*

Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati IHS Fairplay *Confitarma processing of IHS Fairplay data*

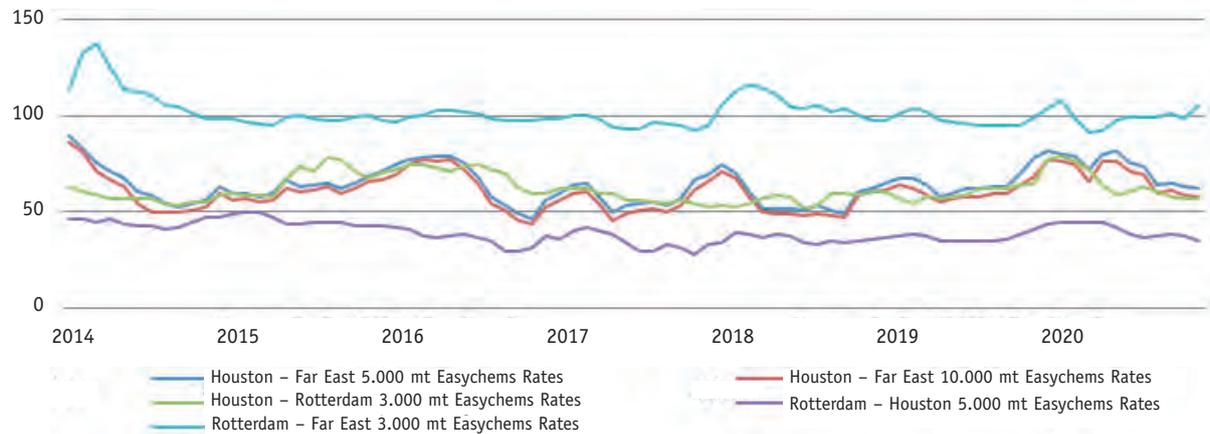
Andamento dei noli delle navi cisterna
Tanker ships charter market performance

Media annuale ultimi 10 anni
Annual average last 10 years



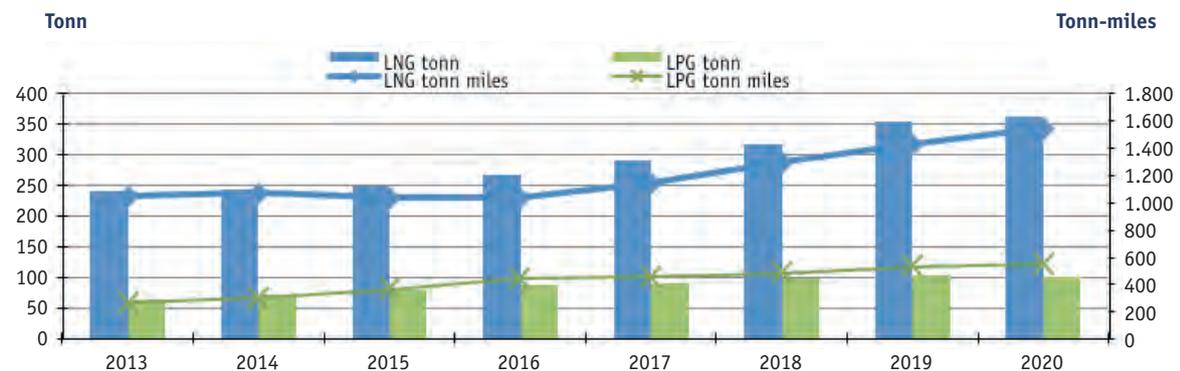
Andamento dei noli delle navi chimichiere *Chemical ships charter market performance*

US\$/t



Fonte/Source: Clarkson Research Studies

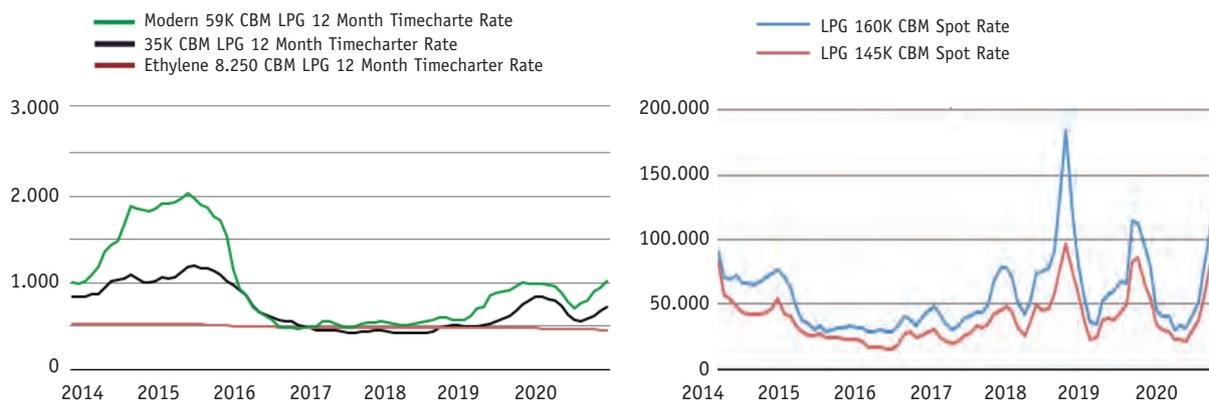
Traffico marittimo di LNG e LPG *Maritime trade of LNG and LPG*



Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati Clarkson Research Studies *Confitarma processing on Clarkson Research Studies*

Andamento dei noli delle navi LPG e LNG *LPG and LNG ships charter market performance*

Months Timecharter Rates, \$000/Month



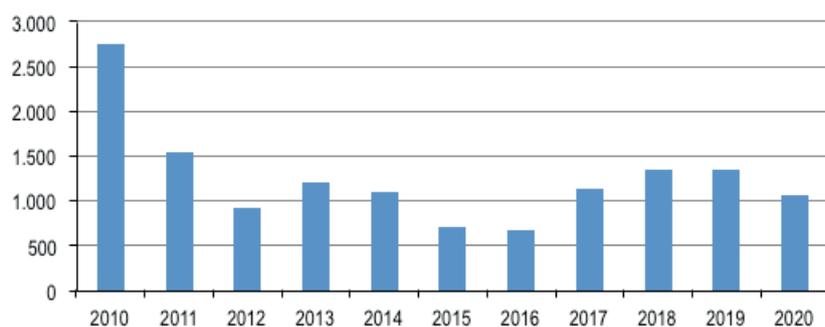
Principali flotte mondiali di navi portarinfuse *World leading bulk carrier fleets*

	Paesi Countries	N.	DWT
1	Giappone <i>Japan</i>	1.622	151.898.945
2	Grecia <i>Greece</i>	1.752	151.249.283
3	Cina <i>China</i>	1.766	143.776.511
4	Regno Unito <i>UK</i>	369	40.210.711
5	Corea del Sud <i>Korea South</i>	304	40.209.375
6	Hong Kong	474	34.684.289
7	Singapore	269	27.953.270
8	Taiwan	335	27.394.208
9	USA	309	25.724.645
10	Germania <i>Germany</i>	207	15.824.026
11	Turchia <i>Turkey</i>	226	11.574.276
12	Norvegia <i>Norway</i>	135	9.186.632
13	Monaco	76	8.302.720
14	India	111	8.273.929
15	Indonesia	111	6.257.891
16	Canada	109	5.386.596
17	ITALIA <i>Italy</i>	68	4.624.421
18	Belgio <i>Belgium</i>	39	4.253.765
19	Cipro <i>Cyprus</i>	52	4.043.013
20	Vietnam	142	3.733.309
21	Tailandia <i>Thailand</i>	59	2.923.230
22	Bangladesh	54	2.749.543
23	Emirati Arabi Uniti <i>UAEs</i>	46	2.551.161
24	Paesi Bassi <i>Netherlands</i>	55	2.504.956
25	Danimarca <i>Denmark</i>	53	2.488.607
26	Polonia <i>Poland</i>	55	2.201.199
27	Iran	33	2.047.937
28	Oman	9	1.918.099
29	Malta	17	1.828.533
30	Svizzera <i>Switzerland</i>	35	1.757.861
	TOTALE TOTAL	10.955	862.574.964

Navi di almeno 1.000 gt per nazionalità dell'armatore *Ships of 1,000 gt and over by nationality of owner*

Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati IHS Fairplay *Confitarma processing of IHS Fairplay data*

Baltic dry index Media annuale ultimi 10 anni *Annual average last 10 years*



Principali flotte mondiali di navi portacontenitori *World leading container fleets*

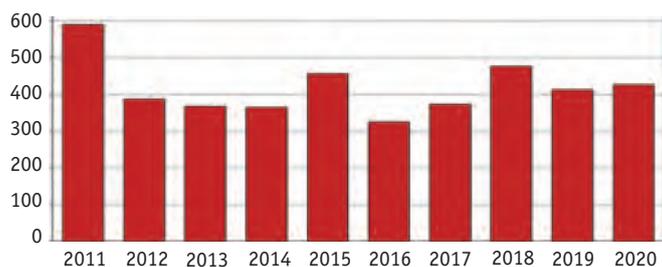
	Paesi <i>Countries</i>	N.	GT	DWT
1	Cina <i>China</i>	672	45.971.282	51.074.594
2	Giappone <i>Japan</i>	373	27.567.764	28.687.495
3	Germania <i>Germany</i>	694	25.870.564	29.852.637
4	Danimarca <i>Denmark</i>	314	25.253.744	28.063.409
5	Grecia <i>Greece</i>	385	17.848.233	20.502.931
6	Hong Kong	241	12.712.624	14.112.400
7	Taiwan	249	11.561.883	12.705.893
8	Singapore	223	11.331.142	12.733.664
9	Svizzera <i>Switzerland</i>	115	9.591.252	10.782.795
10	Corea del Sud <i>Korea South</i>	196	8.355.901	9.284.656
11	Regno Unito <i>UK</i>	225	8.179.002	9.658.082
12	Francia <i>France</i>	89	6.979.475	7.426.908
13	USA	129	5.883.800	6.714.586
14	Emirati Arabi Uniti <i>UAE</i>	76	4.724.480	5.111.447
15	Norvegia <i>Norway</i>	93	2.205.219	2.759.934
16	Indonesia	211	2.075.478	2.627.677
17	Turchia <i>Turkey</i>	67	1.426.235	1.773.327
18	Israele <i>Israel</i>	26	1.205.495	1.410.454
19	Iran	26	1.096.163	1.304.778
20	Tailandia <i>Thailand</i>	43	526.813	661.056
21	Isole Marshall <i>Marshall Islands</i>	22	522.979	659.430
22	Paesi Bassi <i>Netherlands</i>	47	493.295	603.303
23	Belgio <i>Belgium</i>	14	419.616	501.639
24	Cipro <i>Cyprus</i>	23	352.659	441.078
25	Vietnam	36	318.915	414.409
26	Malesia <i>Malaysia</i>	24	264.664	334.207
27	Lussemburgo <i>Luxembourg</i>	7	241.193	300.759
28	Brasile <i>Brazil</i>	7	200.736	250.651
29	Russia	20	175.707	226.475
30	Filippine <i>Philippines</i>	29	156.479	200.559
	TOTALE TOTAL	5.287	252.793.122	283.197.072

Navi di almeno 1.000 gt per nazionalità dell'armatore *Ships of 1,000 gt and over by nationality of owner*

Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati IHS Fairplay *Confitarma processing of IHS Fairplay data*

Andamento dei noli delle navi portacontenitori *Container charter market performance*

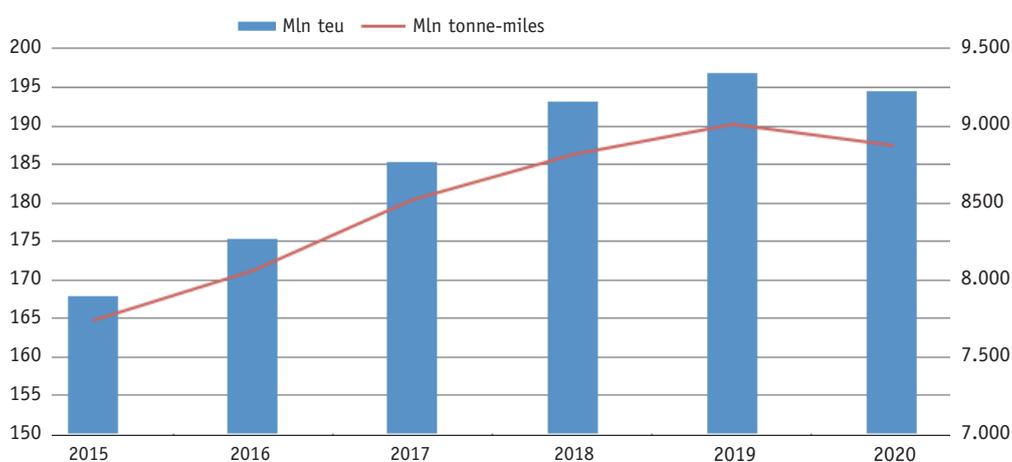
Vhss Container Index (media annuale *annual average*)



Fonte/Source: VHSS/Banchero Costa

Traffico mondiale di contenitori *World container traffic*

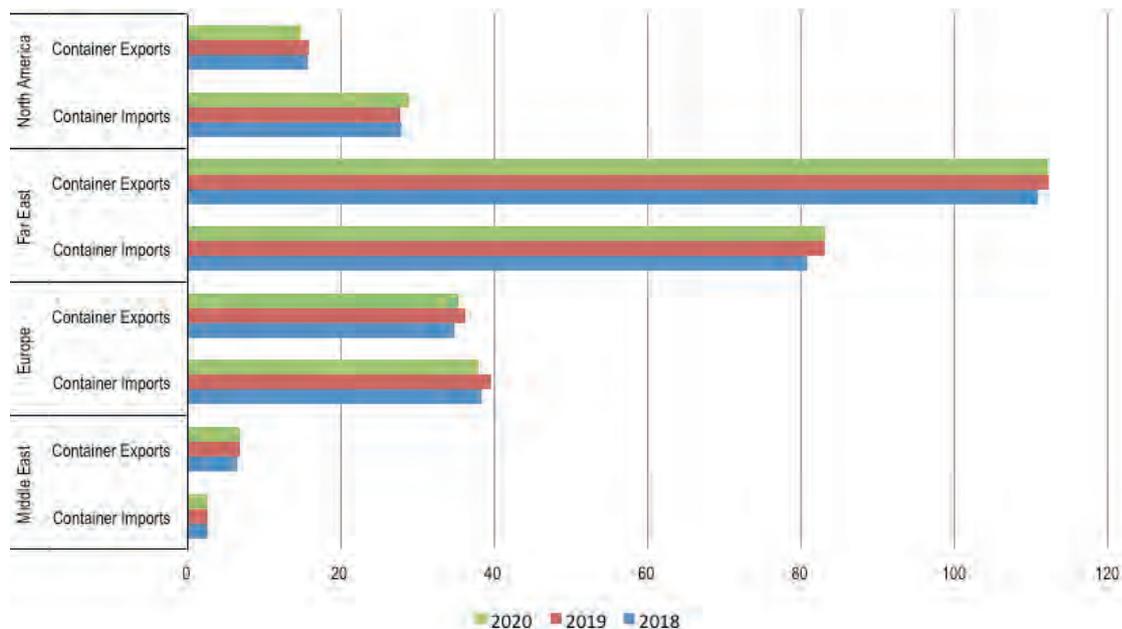
million teu and billion tonnes-mile



Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati Clarkson Research Studies *Confitarma processing of Clarkson Research Studies data*

Traffico di contenitori per aree geografiche *Container trade by geographic area*

million teu lift



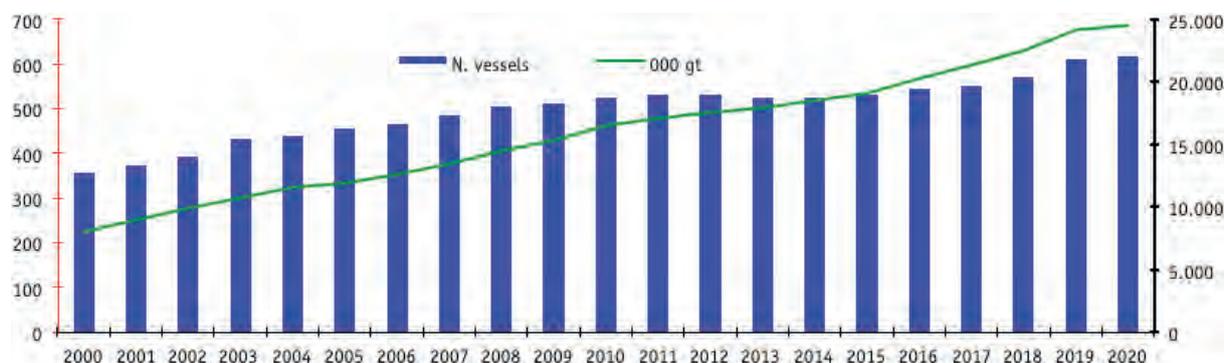
Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati Clarkson Research Studies *Confitarma processing of Clarkson Research Studies data*

Principali flotte mondiali di navi traghetto *World leading ro-ro fleets*

	Paesi <i>Countries</i>	Passenger ro-ro cargo		Ro-ro cargo		Totale <i>Total</i>	
		N.	GT	N.	GT	N.	GT
1	ITALIA <i>Italy</i>	192	2.394.806	68	2.919.278	260	5.314.084
2	Malta	11	95.448	47	1.900.681	58	1.996.129
3	Giappone <i>Japan</i>	270	1.030.601	83	750.132	353	1.780.733
4	Cina <i>China</i>	177	1.518.654	17	88.746	194	1.607.400
5	Cipro <i>Cyprus</i>	75	1.446.651	10	145.748	85	1.592.399
6	Danimarca <i>Denmark</i>	71	487.379	20	690.435	91	1.177.814
7	Indonesia	345	931.606	38	228.052	383	1.159.658
8	Norvegia <i>Norway</i>	312	822.366	7	289.751	319	1.112.117
9	Finlandia <i>Finland</i>	48	602.254	29	504.205	77	1.106.459
10	Grecia <i>Greece</i>	185	1.005.245	12	69.859	197	1.075.104
11	Svezia <i>Sweden</i>	59	805.384	13	194.485	72	999.869
12	Panama	59	563.159	64	392.610	123	955.769
13	Francia <i>France</i>	55	807.851	12	137.096	67	944.947
14	Turchia <i>Turkey</i>	81	169.371	32	731.371	113	900.742
15	USA	115	308.483	14	503.138	129	811.621
16	Regno Unito <i>UK</i>	88	483.615	10	204.430	98	688.045
17	Paesi Bassi <i>Netherlands</i>	18	285.129	18	329.477	36	614.606
18	Canada	107	502.963	11	89.183	118	592.146
19	Spagna <i>Spain</i>	42	470.702	7	119.391	49	590.093
20	Bahamas	19	404.739	6	40.194	25	444.933
	Altri <i>Others</i>	987	3.395.446	314	2.756.204	1.301	6.151.650
	TOTALE <i>TOTAL</i>	3.316	18.531.852	832	13.084.466	4.148	31.616.318

Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati Clarkson Research Studies *Confitarma processing Clarkson Research Studies data*

Evoluzione della flotta crocieristica mondiale *World cruise fleet evolution*



Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati IHS Fairplay *Confitarma processing of IHS Fairplay data*

La navigazione europea e la politica marittima dell'Unione

European shipping and Union maritime policy

Flotta dell'Unione europea (inclusa Norvegia) European Union fleet (incl. Norway)

31 dicembre 2020 December 31st, 2020

	Bandiera/Flag Navi/Ships > 100 gt			Nazionalità/Nationality Navi/Ships > 1.000 gt				
	Paesi Countries	N.	GT	DWT	Paesi Countries	N.	GT	DWT
1	Malta	2.097	80.506.476	111.795.830	Grecia Greece	3.812	189.819.984	324.922.385
2	Grecia Greece	1.319	37.160.221	63.788.407	Regno Unito UK	1.690	65.656.598	97.162.996
3	Cipro Cyprus	1.057	23.300.955	33.800.584	Germania Germany	1.967	47.296.645	61.348.577
4	Danimarca Denmark	941	22.510.421	25.376.917	Danimarca Denmark	779	32.720.785	36.872.424
5	Portogallo Portugal	929	17.248.244	23.231.037	ITALIA Italy	633	14.347.916	14.284.888
6	ITALIA Italy	1.477	14.356.797	10.592.560	Paesi Bassi Netherlands	1.132	13.057.759	15.173.253
7	Francia France	1.123	11.256.105	13.068.141	Belgio/Belgium	241	12.030.205	19.866.687
8	Regno Unito UK	1.359	9.903.610	9.370.641	Francia France	424	10.333.596	9.323.570
9	Germania Germany	618	7.287.574	7.420.774	Svezia Sweden	251	5.573.586	5.399.299
10	Paesi Bassi Netherlands	1.381	6.536.170	5.825.066	Cipro Cyprus	195	3.626.393	5.785.010
11	Belgio Belgium	245	5.527.280	7.515.592	Spagna Spain	305	3.178.407	3.296.464
12	Spagna Spain	218	2.214.965	1.539.228	Lussemburgo Luxembourg	112	2.429.774	2.790.868
13	Svezia Sweden	415	2.213.514	1.114.650	Finlandia Finland	138	2.370.306	2.148.210
14	Finlandia Finland	281	1.701.789	1.078.622	Polonia Poland	93	1.781.107	2.487.986
15	Lussemburgo Luxembourg	165	1.140.141	523.666	Malta	77	1.644.316	2.814.372
16	Croazia Croatia	423	1.021.556	1.495.805	Irlanda Irish Republic	128	1.543.903	2.211.955
17	Estonia	101	400.078	74.815	Croazia Croatia	69	1.237.479	1.968.975
18	Lituania Lithuania	89	396.734	208.262	Estonia	91	879.883	389.735
19	Irlanda Irish Republic	294	328.848	384.728	Bulgaria	43	855.615	1.310.741
20	Lettonia Latvia	126	201.326	126.444	Romania	45	472.234	610.022
21	Bulgaria	63	128.032	117.258	Portogallo Portugal	53	450.877	539.549
22	Polonia Poland	165	84.268	23.187	Lettonia Latvia	53	289.138	400.810
23	Romania	85	77.774	32.991	Lituania Lithuania	46	170.195	184.217
24	Slovenia	7	2.726	-	Austria	7	43.830	67.234
25	Austria	-	-	-	Slovenia	-	-	-
26	Registro di Gibilterra Gibraltar Reg.	186	1.589.662	1.746.773	Registro di Gibilterra Gibraltar Reg.	-	-	-
27	Norvegia Norway	2.195	20.324.210	21.406.161	Norvegia Norway	2.104	42.336.181	45.408.091
	TOTALE TOTAL	17.359	267.419.476	341.658.139	TOTALE TOTAL	14.488	454.146.712	656.768.318
	% sul totale mondiale % on world total	14	19	17		26	32	33

Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati IHS-Fairplay Confitarma processing of IHS Fairplay data

Commercio dell'Unione europea per modo di trasporto *Eu trade by mode of transport*

Gennaio-Dicembre 2020 *January-December 2020*

	Importazioni <i>Import</i>		Esportazioni <i>Export</i>		Totale <i>Total</i>	
	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%
Mare/Sea	1.082.809.304	71	526.852.497	74	1.609.661.801	73
Treno/Rail	66.577.301	4	17.353.837	2	83.931.138	4
Strada/Road	104.444.847	7	129.194.447	18	233.639.294	11
Aria/Air	3.713.464	0	8.745.508	1	12.458.972	1
Idrovie/Inland waterways	11.716.124	1	9.384.056	1	21.100.180	1
Altri/Others	261.760.124	17	24.240.176	4	286.000.300	13
TOTALE TOTAL	1.531.021.164	100	715.770.521	100	2.246.791.685	100

Secondo i dati Eurostat, nel 2020 il commercio estero dell'Ue è pari a circa 2.250 miliardi di tonnellate di cui il 73% (1.610 Mld tonn.) utilizza la via marittima.

Ai primi posti nell'interscambio europeo via mare sono i Paesi Bassi (313 mil. tonn.), la Spagna (211 mil. tonn.) e l'Italia (180 mil. tonn.).

Fonte/Source: Eurostat 2021

Importazioni dell'Unione europea per modo di trasporto *Eu imports by mode of transport*

Paesi <i>Countries</i>	Totale <i>Total</i>		Mare <i>Sea</i>		Treno <i>Rail</i>		Strada <i>Road</i>		Aereo <i>Air</i>		Idrovie <i>Inland Waterways</i>		Altri <i>Others</i>	
	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%
Austria	26.389.512		4.326.148	16	1.332.133	5	2.718.298	10	49.865	0	2.075.682	8	15.887.386	60
Belgio <i>Belgium</i>	96.443.126		71.638.104	74	96.937	0	8.108.483	8	314.542	0	2.813.091	3	13.471.969	14
Bulgaria	16.568.522		11.055.117	67	660.078	4	2.783.846	17	9.209	0	502.089	3	1.558.183	9
Cipro <i>Cyprus</i>	2.270.258		2.263.628	100	0	0	3	0	3.923	0	0	0	2.704	0
Croazia <i>Croatia</i>	9.817.364		5.053.617	51	102.272	1	4.280.647	44	3.355	0	327.950	3	49.523	1
Danimarca <i>Denmark</i>	23.016.598		19.111.167	83	12.211	0	772.502	3	54.570	0	5	0	3.066.143	13
Estonia	6.269.818		3.057.653	49	1.777.992	28	1.076.976	17	95.045	2	0	0	262.152	4
Finlandia <i>Finland</i>	32.451.903		20.241.055	62	6.699.041	21	3.990.031	12	20.474	0	396.387	1	1.104.915	3
Francia <i>France</i>	130.049.688		116.726.051	90	289.365	0	10.075.658	8	334.499	0	176.474	0	2.447.641	2
Germania <i>Germany</i>	221.507.190		117.512.048	53	1.994.236	1	15.259.507	7	776.759	0	141.080	0	85.823.560	39
Grecia <i>Greece</i>	42.880.563		38.743.023	90	30.507	0	1.282.880	3	15.297	0	0	0	2.808.856	7
Irlanda <i>Ireland</i>	29.305.333		21.453.093	73	10.731	0	5.929.591	20	52.472	0	37.917	0	1.821.529	6
ITALIA <i>Italy*</i>	177.866.481		135.367.172	76	712.932	0	3.527.329	2	211.307	0	96	0	38.047.645	21
Lettonia <i>Latvia</i>	6.962.253		1.391.701	20	3.124.717	45	1.352.868	19	2.979	0	0	0	1.089.988	16
Lituania <i>Lithuania</i>	20.753.075		12.311.844	59	5.426.556	26	2.375.401	11	6.494	0	0	0	632.780	3
Lussemburgo <i>Luxembourg</i>	206.023		96.894	47	5.912	3	90.109	44	12.290	6	44	0	774	0
Malta	1.186.577		1.183.017	100	0	0	0	0	3.188	0	0	0	372	0
Paesi Bassi <i>Netherlands</i>	282.125.276		228.642.496	81	80.885	0	12.508.872	4	1.127.147	0	3.435.491	1	36.330.385	13
Polonia <i>Poland</i>	80.796.388		36.251.464	45	21.642.678	27	7.581.812	9	84.563	0	24	0	15.235.847	19
Portogallo <i>Portugal</i>	26.988.910		26.392.905	98	11.332	0	506.941	2	35.228	0	0	0	42.504	0
Regno Unito <i>UK</i>	15.771.048		13.675.083	87	0	0	38.079	0	63.299	0	13	0	1.994.574	13
Rep. Ceca <i>Czech Rep.</i>	18.353.717		15.342	0	7.218.687	39	2.725.322	15	17.816	0	22	0	8.376.528	46
Rep. Slovacca <i>Slovakia</i>	16.525.233		795.392	5	6.604.183	40	810.732	5	21.327	0	23.191	0	8.270.408	50
Romania	25.524.188		18.059.644	71	1.934.096	8	3.915.740	15	33.600	0	884.610	3	696.498	3
Slovenia	8.175.153		5.231.594	64	851.391	10	1.774.613	22	9.918	0	0	0	307.637	4
Spagna <i>Spain</i>	152.582.261		142.648.228	93	57.116	0	2.979.758	2	242.025	0	10	0	6.655.124	4
Svezia <i>Sweden</i>	41.703.761		28.443.218	68	2.807.738	7	6.000.379	14	52.723	0	0	0	4.399.703	11
Ungheria <i>Hungary</i>	18.530.945		1.122.605	6	3.093.575	17	1.978.474	11	59.547	0	901.948	5	11.374.796	61
TOTALE TOTAL	1.531.021.164		1.082.809.304	71	66.577.301	4	104.444.847	7	3.713.464	0	11.716.124	1	261.760.124	17

* I porti italiani sono al terzo posto in Europa per importazioni dopo i Paesi Bassi e la Spagna.

Fonte/Source: Eurostat 2021

Esportazioni dell'Unione europea per modo di trasporto *Eu exports by mode of transport*

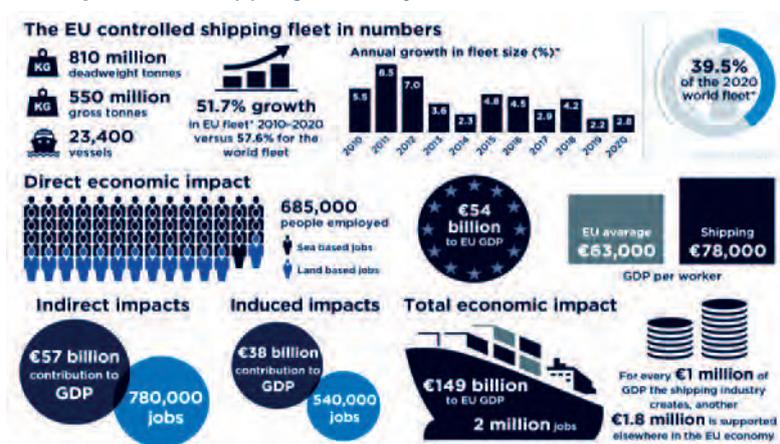
	Totale <i>Total</i>		Mare <i>Sea</i>		Treno <i>Rail</i>		Strada <i>Road</i>		Aereo <i>Air</i>		Idrovie <i>Inland Waterways</i>		Altri <i>Others</i>	
	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%
Austria	10.973.179		4.336.100	40	1.484.564	14	4.426.981	40	79.338	1	229.175	2	417.021	4
Belgio/Belgium	61.298.320		48.334.019	79	712.481	1	7.711.124	13	901.891	1	1.477.566	2	2.161.239	4
Bulgaria	12.240.107		8.710.234	71	954.165	8	2.440.092	20	58.748	0	76.423	1	445	0
Cipro/Cyprus	2.975.595		2.923.801	98	0	0	1.605	0	48.426	2	0	0	1.763	0
Croazia/Croatia	5.618.910		1.887.620	34	155.031	3	3.474.851	62	3.015	0	15.228	0	83.165	1
Danimarca/Denmark	12.943.065		9.207.541	71	2.991	0	1.151.096	9	92.244	1	12	0	2.489.181	19
Estonia	5.620.288		4.899.274	87	91.746	2	469.407	8	31.217	1	0	0	128.644	2
Finlandia/Finland	19.791.383		17.323.421	88	464.761	2	1.897.041	10	88.138	0	17.419	0	603	0
Francia/France	58.308.417		40.638.841	70	462.727	1	14.099.525	24	1.274.040	2	754.446	1	1.078.838	2
Germania/Germany	98.380.009		60.420.932	61	4.948.761	5	27.012.119	27	3.141.436	3	1.409.843	1	1.446.918	1
Grecia/Greece	26.180.147		23.298.233	89	148.977	1	2.609.334	10	121.567	0	16	0	2.020	0
Irlanda/Ireland	11.754.195		7.411.075	63	30.322	0	4.255.299	36	50.895	0	0	0	6.604	0
ITALIA/Italy*	56.556.975		44.374.770	78	879.268	2	8.891.029	16	693.738	1	41	0	1.718.129	3
Lettonia/Latvia	7.551.561		6.164.992	82	144.184	2	891.346	12	9.770	0	0	0	341.269	5
Lituania/Lithuania	11.992.970		8.381.932	70	1.611.904	13	1.935.816	16	5.079	0	0	0	58.239	0
Lussemburgo/Luxembourg	877.331		521.609	59	91.224	10	248.760	28	10.175	1	4.515	1	1.048	0
Malta	141.303		130.474	92	0	0	0	0	10.787	8	0	0	42	0
Paesi Bassi/Netherlands	104.437.924		83.913.993	80	335.169	0	13.528.221	13	1.049.632	1	3.755.295	4	1.855.614	2
Polonia/Poland	28.325.912		15.880.592	56	1.561.895	6	9.685.684	34	70.695	0	4.417	0	1.122.629	4
Portogallo/Portugal	13.285.831		12.278.205	92	2.600	0	683.412	5	283.081	2	0	0	38.533	0
Regno Unito/UK	4.039.729		3.964.919	98	23	0	30.573	1	44.193	1	2	0	19	0
Rep. Ceca/Czech Rep.	6.307.158		2.660.657	42	997.542	16	2.501.048	40	106.380	2	0	0	41.531	1
Rep. Slovacca/Slovakia	2.814.255		639.953	23	727.621	26	1.300.178	46	16.481	1	90.059	3	39.963	1
Romania	19.355.618		14.924.117	77	468.764	2	2.975.446	15	54.448	0	931.254	5	1.589	0
Slovenia	4.246.061		2.326.231	55	22.405	1	1.850.716	44	10.003	0	0	0	36.706	1
Spagna/Spain	75.976.503		68.164.528	90	226.103	0	7.243.582	10	322.831	0	43	0	19.416	0
Svezia/Sweden	45.432.050		32.442.301	71	244.245	1	5.441.686	12	94.958	0	53	0	7.208.807	16
Ungheria/Hungary	8.345.725		692.133	8	584.364	7	2.438.476	29	72.302	1	618.249	7	3.940.201	47
TOTALE TOTAL	715.770.521		526.852.497	74	17.353.837	2	129.194.447	18	8.745.508	1	9.384.056	1	24.240.176	4

* I porti italiani sono al quinto posto in Europa per esportazioni, dopo Paesi Bassi, Spagna, Germania, Belgio e Regno Unito.

Fonte/Source: Eurostat 2020

Il valore economico dell'industria marittima europea nel 2020

The economic value of the Eu shipping industry in 2020



Fonte/Source: Oxford Economics

Lo sviluppo dei traffici marittimi e il sistema portuale The development of maritime traffic and the port system

Movimento di merci e passeggeri nei principali porti italiani

Goods and passengers movement in the major Italian ports

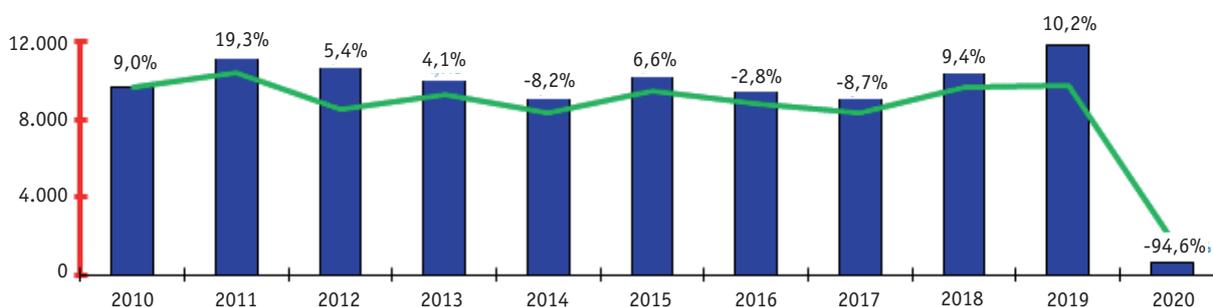
	Merci Goods (000 tonn.)					
	Rinfuse liquide <i>Liquid bulk</i>	Rinfuse secche <i>Dry bulk</i>	Containers	Ro-Ro	Altre merci <i>Other goods</i>	Totale <i>Total</i>
2016	181.711	68.024	117.513	98.682	22.587	488.517
2017	188.025	66.012	115.359	106.330	21.637	497.363
2018	184.007	65.411	111.071	108.952	21.628	491.069
2019	182.809	59.661	111.298	113.213	23.371	490.352
2020	156.869	49.265	114.305	105.009	16.384	441.832
% sul totale	36	11	26	24	4	100
Var. % 2020/2019	-14	-17	3	-7	-30	-10

	Passeggeri Passengers (N.)*			
	Traghetti <i>Ferries</i>	Crociere <i>Cruises</i>	Locali* <i>Locals*</i>	Totale <i>Total</i>
2018	17.425.404	10.775.028	24.956.882	53.157.314
2019	17.976.530	11.872.711	37.604.888	67.454.129
2020	9.643.200	641.294	22.167.622	32.452.116
% sul totale	30	2	68	100
Var. % 2020/2019	-46	-95	-41	-52

*Passeggeri su rotte inferiori alle 20 miglia *Passengers on routes under 20 miles

Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati Assoporti Confitarma processing Assoporti data

Movimento crocieristi nei porti italiani Passengers movement in Italian ports



Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati Risposte Turismo Confitarma processing Risposte Turismo data

Servizi di trasporto ro-ro per la Sicilia *Ro-Ro services to Sicily*

Origine <i>Origin</i>	Destinazione <i>Destination</i>	Round trip settimanali <i>Weekly round trip</i>	M. l. settimanali <i>Weekly linear meters</i>
Cagliari	Palermo	2	9.024
Civitavecchia	Palermo	1	4.518
Civitavecchia	Termini Imerese	5	20.000
Genova	Livorno-Catania	6	69.900
Genova	Palermo	7	35.000
Genova	Salerno-Palermo	3	23.100
Livorno	Palermo	6	24.000
Napoli	Palermo	14	51.520
Napoli	Termini Imerese	1	4.000
Ravenna	Brindisi-Catania	4	26.632
Ravenna	Catania	1	4.710
Salerno	Catania	6	46.200
Salerno	Messina	7	40.040
TOTALE TOTAL		63	358.644

Dato al 1999 118.200

Fonte/Source: Confitarma, dati a giugno 2021

Servizi di trasporto ro-ro per la Sardegna *Ro-Ro services to Sardinia*

Origine <i>Origin</i>	Destinazione <i>Destination</i>	Round trip settimanali <i>Weekly round trip</i>	M. l. settimanali <i>Weekly linear meters</i>
Civitavecchia	Arbatax	2	5.560
Civitavecchia	Cagliari	3	6.300
Civitavecchia	Olbia	15	48.200
Genova	Cagliari	1	6.760
Genova	Olbia	7	28.000
Genova	Porto Torres	10	45.480
Livorno	Cagliari	9	59.730
Livorno	Golfo Aranci	7	28.000
Livorno	Olbia	21	112.000
Marina di Carrara	Cagliari	5	27.000
Marina di Carrara	Olbia	3	15.000
Napoli	Cagliari	2	9.024
Palermo	Cagliari	2	9.024
Salerno	Cagliari	1	3.150
TOTALE TOTAL		88	403.228

Dato al 1999 117.800

Fonte/Source: Confitarma, dati a giugno 2021

Servizi di trasporto ro-ro internazionali *Ro-Ro international services*

Origine <i>Origin</i>	Destinazione <i>Destination</i>	Round trip settimanali <i>Weekly round trip</i>	M. l. settimanali <i>Weekly linear meters</i>
Ancona	Durazzo	3	12.240
Ancona	Igoumenitsa	7	31.500
Ancona	Patrasso	6	24.000
Bari	Durazzo	14	36.400
Brindisi	Igoumenitsa	10	52.000
Brindisi	Patrasso	2	8.000
Civitavecchia	Palermo-Tunisi	1	4.500
Civitavecchia	Porto Torres-Barcellona	6	44.400
Civitavecchia	Tunisi	1	4.500
Genova	Barcellona-angeri	3	10.000
Genova	Livorno-Catania-Malta	3	46.800
Genova	Tunisi	3	11.500
Livorno	Bastia	7	28.000
Livorno	Savona-Barcellona-Valencia	6	81.600
Palermo	Tunisi	1	4.500
Porto	Torres-Ajaccio	3	12.000
Porto	Torres-Tolone	3	12.000
Salerno	Catania-Malta	1	7.620
Salerno	Palermo	2	9.000
Salerno	Sagunto	3	18.900
Savona	Bastia	3	12.000
Sete	Barcellona-Nador	1	3.000
Sete	Barcellona-Tangeri	1	3.000
Venezia	Bari-Patrasso	3	23.100
TOTALE TOTAL		92	500.560
		Dato al 1999	30.000

Nel primo semestre 2021, le autostrade del mare registrano una *trend* in aumento rispetto al 2019, ultimo anno pre-Covid. Infatti, la Sardegna e la Sicilia evidenziano valori positivi sia in termini di partenze settimanali (rispettivamente +5% e +3% sul 2019) che di metri lineari offerti (rispettivamente +18% e +8% sul 2019). I servizi verso i porti esteri subiscono una leggera contrazione del 2% della capacità di carico offerta e dell'11% delle partenze. In totale gli operatori nazionali garantiscono 494 partenze settimanali sulle linee delle autostrade del mare che collegano la penisola con Sicilia, Sardegna e altri paesi del Mediterraneo (Albania, Francia, Grecia, Malta, Marocco, Spagna, Tunisia). L'offerta netta di stiva su base settimanale si mantiene pari a oltre 1,2 milioni di metri lineari (corrispondenti a circa 3,4 milioni di tir oppure 4,2 milioni di semirimorchi trasportabili annualmente).

Fonte/Source: Confitarma, dati a giugno 2021

Movimento container nei principali porti mondiali, europei, mediterranei e italiani

Containers movement in the major World, European, Mediterranean and Italian ports

Teu e var. % *Teu and var. %*

<i>Major World ports</i>		2020	2019	Var.% 2020/19
1	Shanghai	43.500.000	43.303.000	0,5
2	Singapore	36.900.000	37.200.000	-0,8
3	Ningbo	28.700.000	27.535.000	4,2
4	Shenzhen	26.500.000	25.770.000	2,8
5	Guangzhou	23.200.000	23.223.000	-0,1
6	Qingdao	22.000.000	21.012.000	4,7
7	Busan	21.800.000	21.910.000	-0,5
8	Tianjin	18.360.000	17.300.000	6,1
9	Hong Kong	17.950.000	18.390.000	-2,4
10	Rotterdam	14.349.000	14.810.000	-3,1
11	Dubai	13.490.000	14.100.000	-4,3
12	Anversa	12.023.000	11.860.000	1,4
13	Xiamen	11.410.000	11.080.000	3,0
14	Los Angeles	9.200.000	9.340.000	-1,5
15	Amburgo	8.527.000	9.260.000	-7,9
16	Long Beach	8.113.000	7.630.000	6,3
17	New York	7.590.000	7.470.000	1,6
18	Pireo	6.437.000	5.650.000	13,9
19	Valencia	6.415.000	5.440.000	17,9
20	Dalian	5.110.000	8.750.000	-41,6
TOTALE TOTAL		341.574.000	341.033.000	0,2

<i>Major European and Mediterranean ports</i>		2020	2019	Var.% 2020/19
1	Rotterdam	14.349.000	14.810.000	-3,1
2	Anversa	12.023.000	11.860.000	1,4
3	Amburgo	8.527.000	9.260.000	-7,9
4	Pireo	6.437.000	5.650.000	13,9
5	Valencia	6.415.000	5.441.000	17,9
6	Tanger-Med	5.748.000	4.790.000	20,0
7	Algeciras	5.106.000	5.120.000	-0,3
8	Bremerhaven	4.770.000	4.872.000	-2,1
9	Port Said	4.100.000	3.658.000	12,1
10	Felixstowe	3.778.000	3.778.000	0,0
11	Gioia Tauro	3.193.000	2.523.000	26,6
12	Barcellona	2.958.000	3.324.000	-11,0
13	Ambarli	2.888.000	3.104.882	-7,0
14	Le Havre	2.445.000	2.786.000	-12,2
15	Marsaxlokk	2.440.000	2.720.000	-10,3
16	Genova	2.353.000	2.615.000	-10,0
17	Mersin	2.010.000	1.939.000	3,7
18	Southampton	1.925.000	2.284.000	-15,7
19	Danzica	1.924.000	2.073.000	-7,2
20	Zeebrugge	1.800.000	1.700.000	5,9
TOTALE TOTAL		95.189.000	94.307.882	0,9

<i>Major Italian ports</i>		2020	2019	Var.% 2020/19
1	Gioia Tauro	3.193.364	2.522.876	26,58
2	Genova	2.352.769	2.615.375	-10,04
3	La Spezia	1.173.660	1.409.381	-16,73
4	Trieste	776.022	789.640	-1,72
5	Livorno	716.233	789.833	-9,32
6	Napoli	643.540	681.929	-5,63
7	Venezia	529.064	593.070	-10,79
8	Salerno	377.886	414.220	-8,77
9	Ravenna	194.868	218.138	-10,67
10	Ancona	158.677	176.193	-9,94
11	Savona	146.081	54.542	167,83
12	Civitavecchia	106.695	112.249	-4,95
13	Marina di Carrara	86.332	81.156	6,38
14	Bari	71.233	82.627	-13,79
15	Cagliari	68.406	151.405	-54,82
16	Catania	62.177	63.179	-1,59
17	Palermo	13.294	14.104	-5,74
18	Trapani	10.580	12.665	-16,5
19	Taranto	5.512	0	+100
TOTALE TOTAL		10.686.393	10.782.582	-0,92

Nel 2020, in piena pandemia Covid-19, i porti italiani mantengono i livelli di movimentazione dei container registrati nel 2019 con una flessione inferiore al -1.

Anche i primi venti porti europei, nel complesso registrano una flessione inferiore a -1 rispetto al 2019 nel segmento di traffico dei Teu. I principali venti porti mondiali, nel contesto delle difficoltà legate alla pandemia, complessivamente si mantengono sui i livelli del 2019 (+0,2).

Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati Assoporti e altri *Confitarma processing Assoporti and other data*

Il lavoro a bordo e la formazione

On board labour and training

Stima dei posti di lavoro a bordo delle navi italiane *Estimated jobs on board Italian ships*

Navi oltre le 100 gt *Ships of 100 gt and over*

	2019	2020
NAVI DA CARICO LIQUIDO <i>LIQUID CARGO SHIPS</i>	4.160	3.910
Petroliere <i>Oil tankers</i>	1.580	1.530
Gasiere <i>Gas tankers</i>	380	360
Chimichiere (OIL-CHEM) <i>Chemical tankers</i>	1.710	1.550
Altre cisterne <i>Other tankers</i>	490	470
NAVI DA CARICO SECCO <i>DRY CARGO SHIPS</i>	3.510	3.420
Carico generale <i>General cargo</i>	405	375
Portacontaineri <i>Container ships</i>	245	245
Portarinfuse <i>Bulk carriers</i>	910	800
Traghetti <i>Ro-Ro cargo</i>	1.950	2.000
NAVI MISTE E DA PASSEGGERI <i>MIXED AND PASSENGER SHIPS</i>	35.860	34.960
Crociera <i>Cruise</i>	22.010	22.250
Aliscafi, Catamarani e unità veloci <i>High speed vessels</i>	1105	1.070
Traghetti <i>Ferries</i>	11.675	11.550
Altre navi trasporto passeggeri <i>Other passengers ships</i>	1.070	1.090
NAVI PER SERVIZI AUSILIARI <i>AUXILIARY SERVICES SHIPS</i>	4.090	4.000
Rimorchiatori e navi appoggio <i>Tugboats and supply vessels</i>	2.800	2.760
Altri tipi di navi <i>Others</i>	1.290	1.240
TOTALE <i>TOTAL</i>	47.620	46.290
di cui: personale alberghiero <i>of which hotel staff</i>	20.310	19.686

Data la situazione venutasi a creare con la pandemia da Covid-19, che ha notevolmente inciso sulla navigazione marittima per gran parte dell'anno scorso, i dati sono stati stimati solo per il periodo gennaio-aprile del 2020.

Si stimano i posti di lavoro a bordo della flotta italiana, pari a 46.290, di cui circa 25.744 coperti da marittimi italiani o europei e circa 20.547 da personale non europeo. Su tali posti ruotano circa 66.195 marittimi. Il rapporto tra personale di terra e posti di lavoro a bordo è stimato pari a uno a 5,5, per cui i posti di lavoro a terra sono valutati a fine 2020 in circa 8.400 unità.

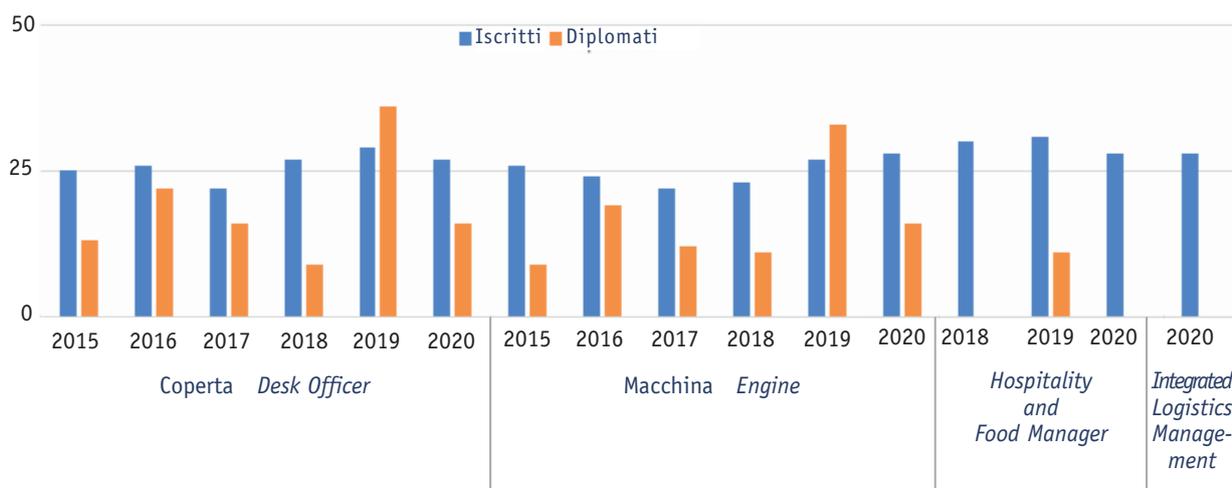
Gli occupati del settore nel periodo gennaio-aprile 2020 risultano pertanto nel complesso pari a oltre 74,5mila.

Fonte/Source: Confitarma



ITS - GIOVANNI CABOTO
SCUOLA SUPERIORE DI TECNOLOGIA PER IL MARE

Allievi dal 2015 al 2020
Cadets 2015-2020

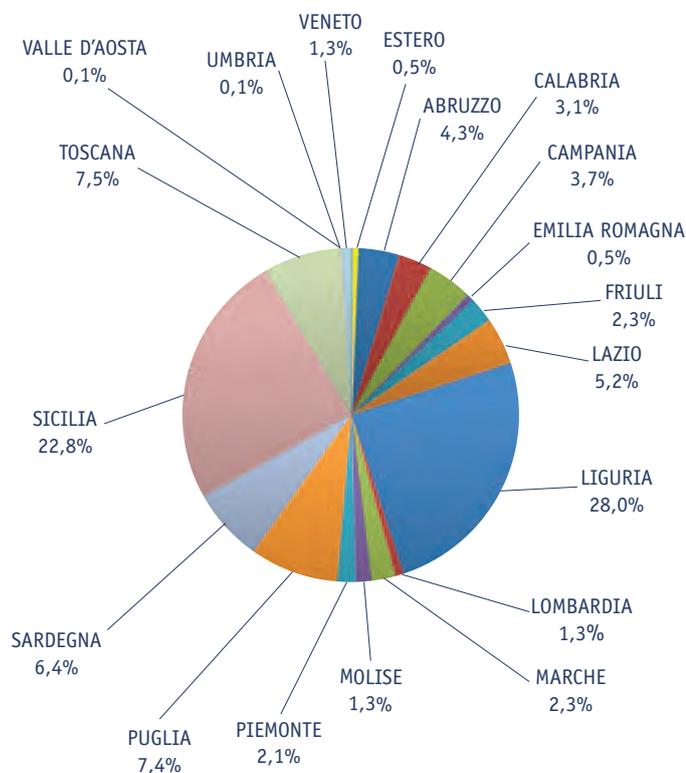


Fonte/Source: Istituto Tecnico Superiore Fondazione G. Caboto di Gaeta



**Allievi Ufficiali ammessi dal 2005 al 2020
per regione di provenienza**
Cadets district of origin, 2005-2020

Corso Ufficiali di coperta <i>Desk officers course</i>		Corso Ufficiali di macchina <i>Engine officers course</i>	
REGIONE District	N.	REGIONE District	N.
ABRUZZO	54	ABRUZZO	24
CALABRIA	30	CALABRIA	26
CAMPANIA	41	CAMPANIA	26
EMILIA ROMAGNA	8	EMILIA ROMAGNA	2
FRIULI	32	FRIULI	9
LAZIO	55	LAZIO	39
LIGURIA	309	LIGURIA	200
LOMBARDIA	17	LOMBARDIA	6
MARCHE	32	MARCHE	9
MOLISE	8	MOLISE	15
PIEMONTE	27	PIEMONTE	12
PUGLIA	81	PUGLIA	54
SARDEGNA	70	SARDEGNA	47
SICILIA	192	SICILIA	223
TOSCANA	91	TOSCANA	46
UMBRIA	1	UMBRIA	1
VAL D'AOSTA	1	VAL D'AOSTA	0
VENETO	17	VENETO	6
ESTERO	4	ESTERO	5
TOTALE TOTAL	1.070	TOTALE TOTAL	750



Fonte/Source: Fondazione Accademia Italiana Marina Mercantile di Genova

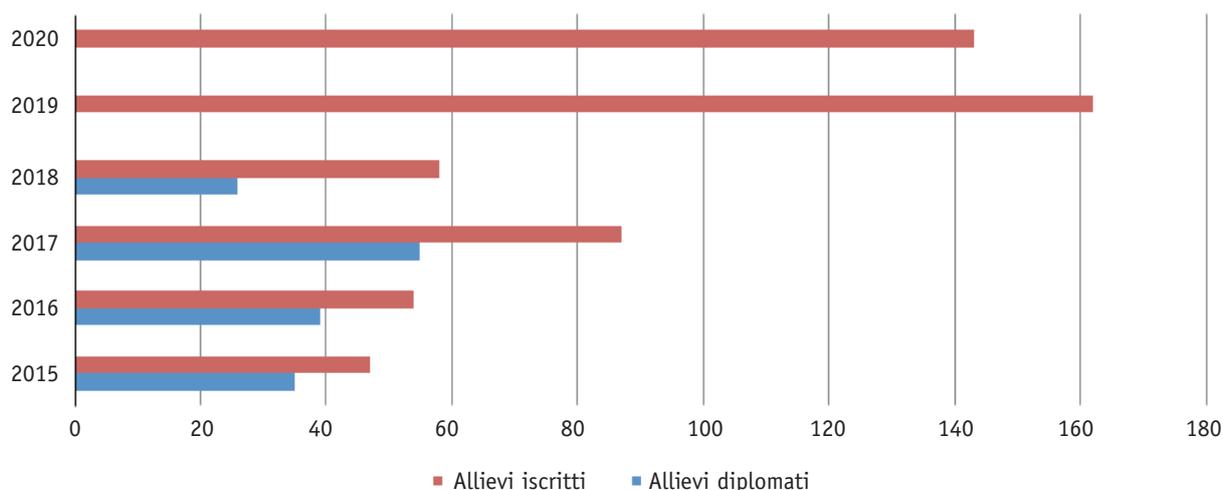


ITS - CATANIA

Tecnico superiore per la mobilità delle persone e delle merci
(settore marittimo corso articolato Ufficiale di macchina e di coperta)

Allievi dal 2015 al 2020

Cadets 2015-2020



Fonte/Source: Fondazione Istituto Tecnico Superiore per il settore mobilità sostenibile trasporti - Accademia Mediterranea della logistica e della marina mercantile di Catania



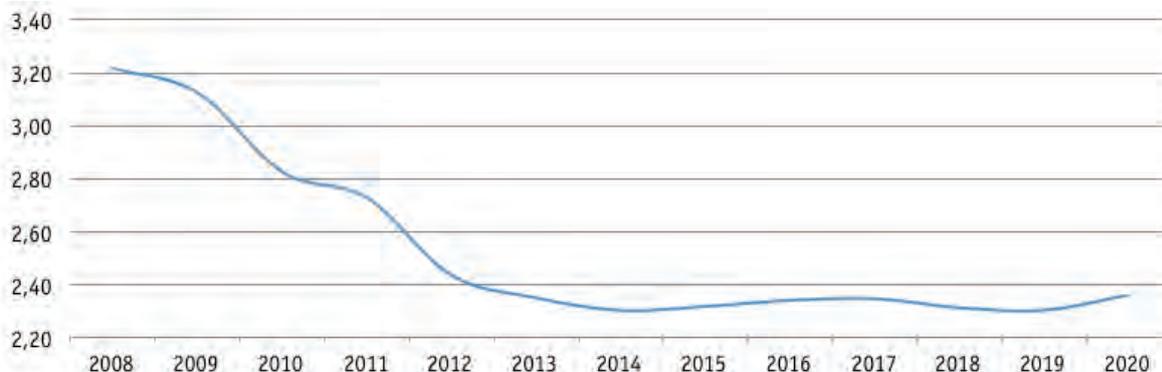
		<div style="display: flex; justify-content: space-around; text-align: center;"> <div>Fondazione ↑ 2015</div> <div>Certificazione ISO 9001:2015 ↑ 2016</div> <div>Acquisizione nuova sede ↑ 2018</div> <div>Ampliamento sede ↑ 2019</div> </div>					
		Anno: 2015	2016	2017	2018	2019	2020
Allievi Ufficiali di Coperta e Macchina	cl. 1a	20	20	20	20	20	20
	cl. 2a		20	20	20	20	20
	cl. 3a			20	20	20	20
T.S per l'infomobilità e infrastrutture Logistiche (Trieste)	cl. 1a		24	24	24	24	24
	cl. 2a			24	24	24	24
T.S per l'infomobilità e infrastrutture Logistiche (Pordenone)	cl. 1a					25	25
	cl. 1a						25
T.S per la produzione e manutenzione del mezzo navale (Progettazione)	cl. 1a				24	24	24
	cl. 2a					24	20
T.S per la produzione e manutenzione del mezzo ferroviario (Gorizia)	cl. 1a						22
Tot. Allievi:		20	64	108	132	181	224

Fonte/Source: Fondazione Accademia Nautica dell'Adriatico di Trieste

La tutela dell'ambiente marino e la sicurezza della navigazione Environmental protection and shipping safety

Percentuale di CO₂ emesse dallo shipping su emissioni totali

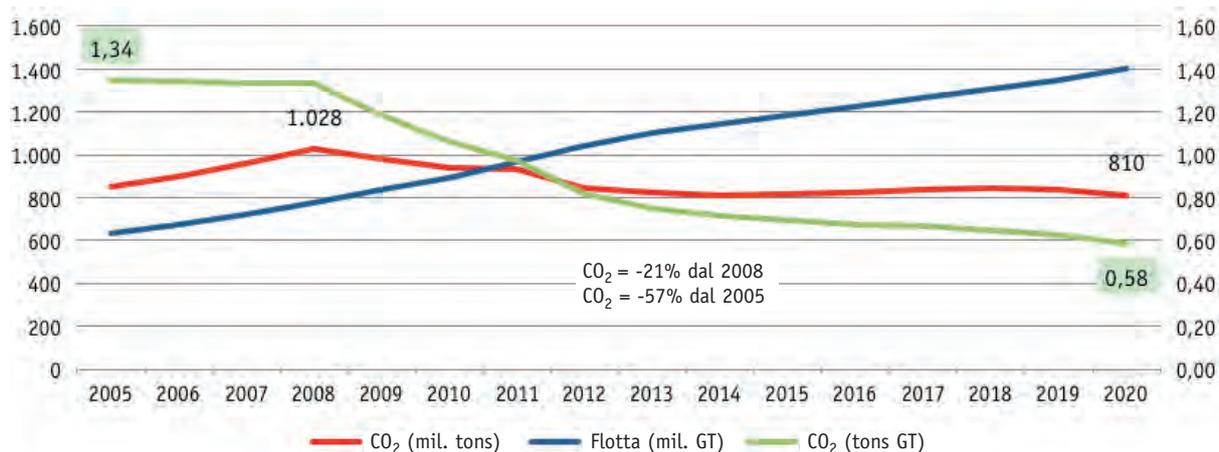
Shipping's share of CO₂ emission out of total emissions



Fonte/Source: Clarkson Research

Evoluzione della flotta mondiale e delle emissioni di CO₂ dal 2005 al 2020

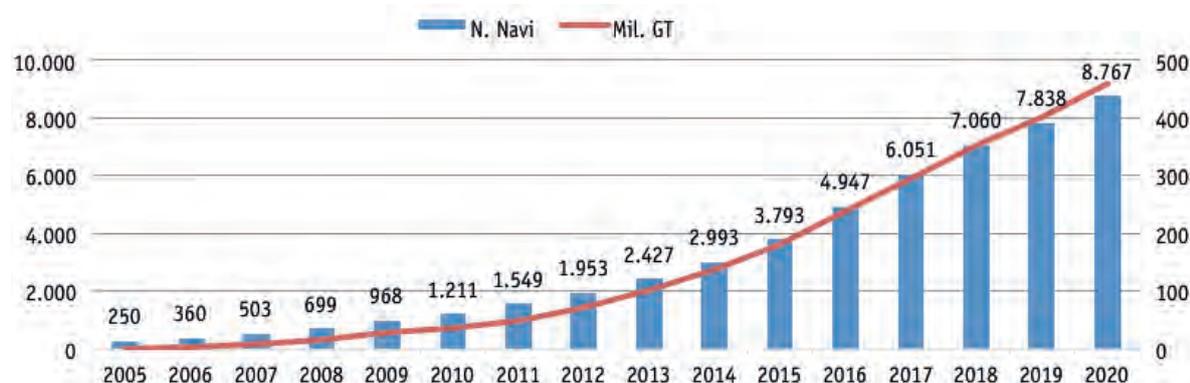
World Fleet and CO₂ emission 2005-2020



Fonte/Source: elaborazione VSLClub su dati Clarkson Research

Evoluzione flotta con motori ecologici

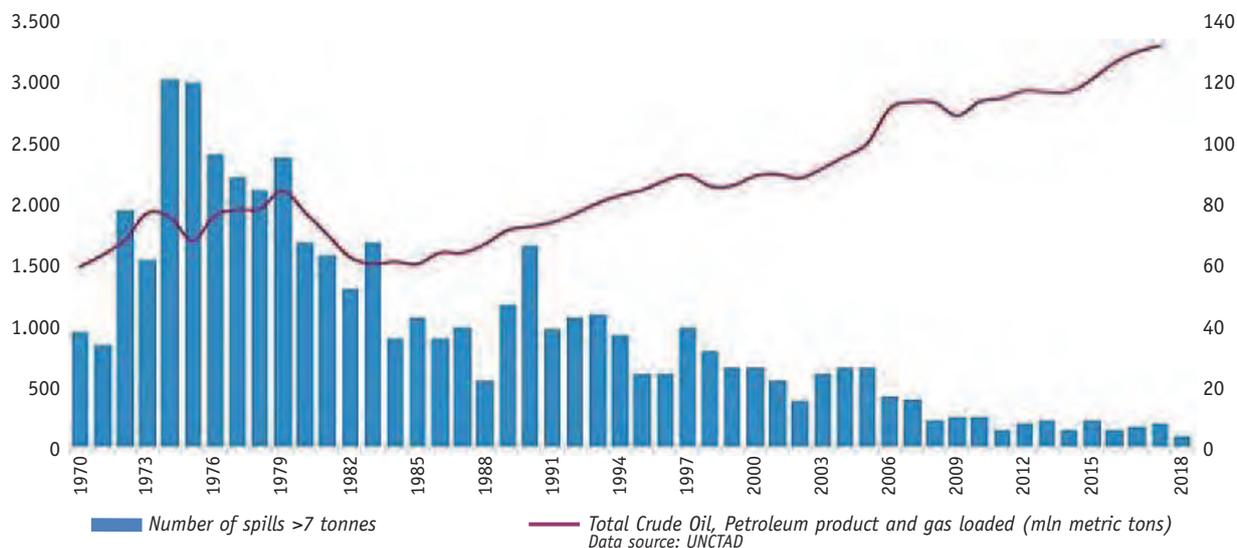
Evolution of ships with ecological engines



Fonte/Source: elaborazione VSLClub su dati Clarkson Research

Riduzione degli sversamenti di petrolio e crescita del trasporto via mare di prodotti petroliferi e gas

Decline in number of tanker spills vs growth in petroleum and gas loaded



Il numero di sversamenti di petrolio di grandi dimensioni (> 7 tonnellate) è significativamente diminuito negli ultimi decenni. Il numero di fuoriuscite di grandi dimensioni (> 700 tonnellate) è diminuito notevolmente negli ultimi decenni. La media annua registrata dal 2010 è stata di 1,8 sversamenti, meno di un decimo della media registrata negli anni '70. Nel 2020 non sono state registrate fuoriuscite di grandi dimensioni. A fronte del costante aumento dei traffici di navi cisterna che potrebbe implicare un aumento del rischio, è incoraggiante osservare che la tendenza al ribasso delle fuoriuscite di petrolio continua nonostante il costante aumento complessivo degli scambi.

Fonte/Source: The International Tanker Owners Pollution Federation (ITOPF)



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

Sede
Head Office

Piazza SS. Apostoli, 66
00187 Roma
Tel. 0039 06 674811
e-mail: confitarma@confitarma.it
www.confitarma.it

Progetto grafico e stampa

Teseo Editore

Via Amerigo Vespucci, 41
00153 Roma
Tel. 0039 06 5744679
Mob. 0039 335 5467264
www.teseoeditore.it
teseo@teseoeditore.it

#Heroesatsea

#SeafarersAreKeyWorkers

#EveryShipmentCounts



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori