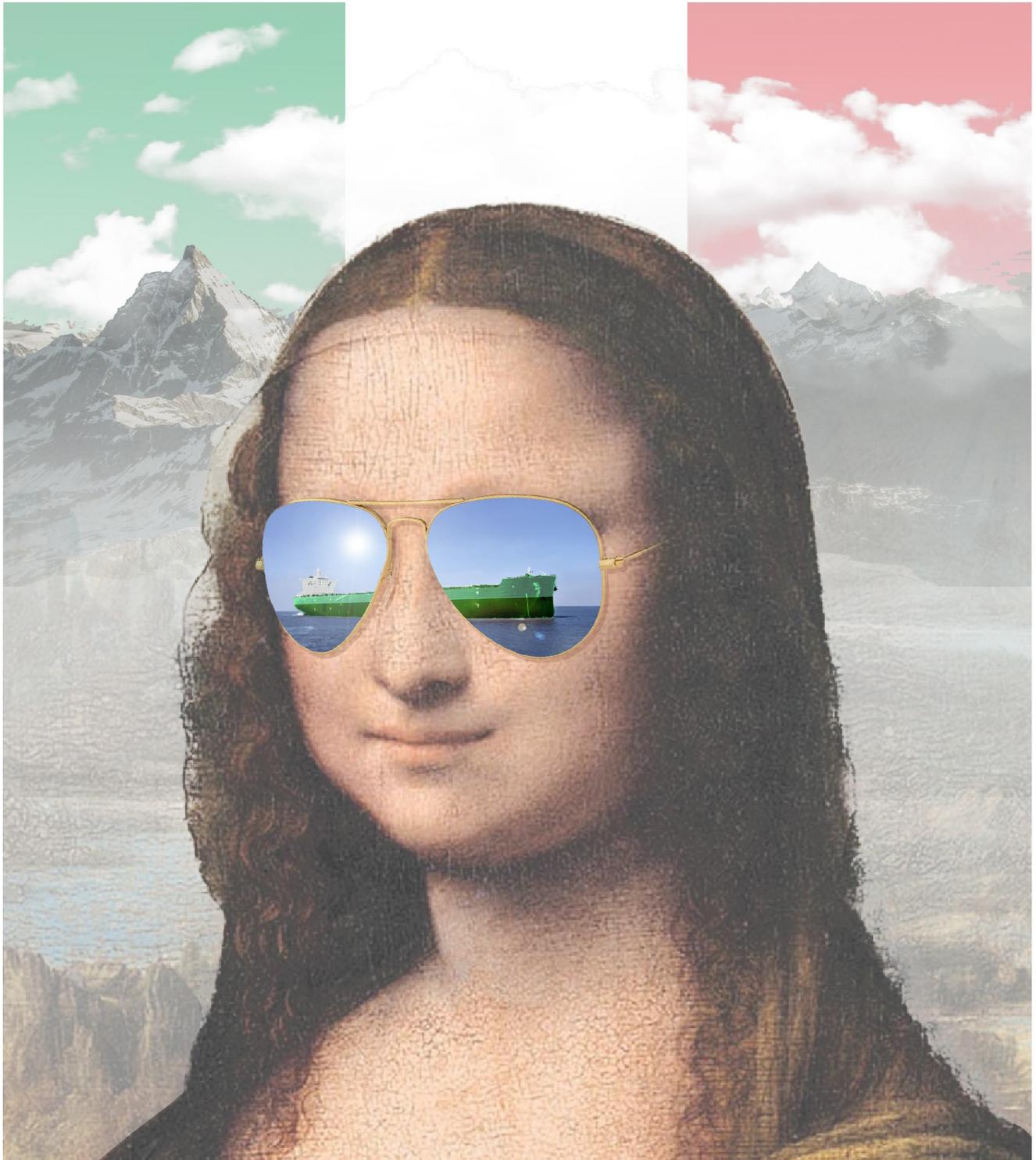




CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori



Assemblea - Roma, 27 ottobre 2023



CONFINDUSTRIA

Con la copertina della scorsa Relazione annuale, lasciandoci ispirare dai "tagli" di Lucio Fontana, avevamo immaginato una rotta di consapevolezza marittima, di vigile e attiva "attesa", per tornare a vivere e valorizzare la nostra dimensione naturale, rimettendo il mare al centro della politica nazionale.

Oggi accogliamo a bordo la Gioconda, simbolo del genio italico nel mondo, con lo sguardo rivolto al mare e alle sue navi, ambasciatrici silenziose della marittimità italiana.

Immagine di un Paese che finalmente torna a riconoscersi marittimo.

SOMMARIO

CHI SIAMO	5
Confitarma in Italia, in Europa e nel Mondo.....	6
Consiglio Generale.....	7
Gruppi Tecnici.....	9
Gruppo Giovani Armatori	10
La Direzione Generale e i Servizi di Confitarma.....	11
PREMESSA - MARIO MATTIOLI, PRESIDENTE CONFITARMA	13
1 L'ECONOMIA DEL MARE	15
2 TRASPORTO MARITTIMO NAZIONALE: UN SETTORE DINAMICO	19
Evoluzione del regime del Registro Internazionale italiano.....	21
Transizione green dello shipping.....	23
Decreto rinnovo e refitting della flotta mercantile.....	24
Nuovo incentivo al trasferimento modale	25
Shipping e finanza.....	26
Semplificazione e digitalizzazione	28
Sanità marittima.....	28
Trattativa per il rinnovo del CCNL unico dell'industria armatoriale	29
Carenza strutturale di lavoratori marittimi italiani.....	29
La parità di genere nel settore.....	30
Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART).....	30
Sicurezza marittima e cibernetica.....	31
3 TRASPORTO MARITTIMO: LA FLOTTA ITALIANA NEL CONTESTO EUROPEO E MONDIALE	35
Lo scenario mondiale.....	36
La flotta e il traffico marittimo mondiali.....	40
La flotta e il commercio estero dell'Ue.....	42
La flotta e il commercio estero dell'Italia.....	45
La flotta italiana nel <i>ranking</i> mondiale.....	46
4 LA FLOTTA MERCANTILE ITALIANA AI RAGGI X	49
Settore del carico.....	49
Flotta bulk carrier.....	49
Flotta oil tanker.....	51
Flotta gas carrier	53
Flotta cisterne per il bunkeraggio.....	56
Flotta car carrier	57
Flotta portacontenitori.....	58
Flotta rimorchiatori e supply vessel	61
Flotta navi posacavi	62
Flotta navi da ricerca.....	63
Settore passeggeri.....	64
Flotta traghetti Ro-Ro e Ro-Pax	64
Flotta navi da crociera.....	67
Flotta navi TPL.....	69
5 LA TUTELA DELL'AMBIENTE MARINO E LA SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	71
Shipping: settore hard to abate & capital intensive.....	72
IMO – Misure a breve termine.....	72
IMO – Misure a lungo termine.....	74
La politica ambientale dell'Ue	74
Il rinnovamento della flotta mondiale.....	76
Flotta e <i>orderbook</i>	78
Rinnovamento della flotta controllata dagli armatori italiani	79
6 IL LAVORO A BORDO E L'EDUCATION	81
Lavoro e relazioni sindacali	82
<i>Education</i> e certificazione dei marittimi.....	84
La Formazione.....	86
7 LA PORTUALITÀ NAZIONALE	93
Movimento di merci e passeggeri nei principali porti italiani.....	94
Servizi tecnico-nautici e servizi portuali	95
Governance portuale.....	97
Elettificazione delle banchine (<i>cold ironing</i>)	97
Porti e approdi minori.....	98



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

Relazione annuale

27 ottobre 2023

Aderente a



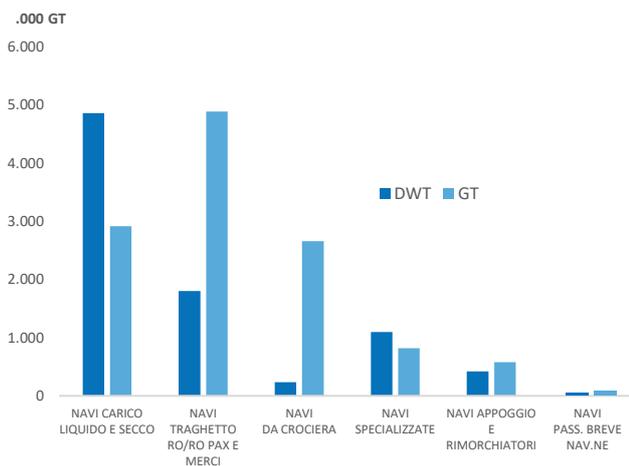
CONFINDUSTRIA



CONFITARMA - Confederazione Italiana Armatori è la principale espressione associativa dell'industria italiana della navigazione. Da 122 anni raggruppa e rappresenta, nei rapporti con le istituzioni e nei principali consessi nazionali, comunitari e internazionali, le 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.

La flotta associata a **CONFITARMA** è diversificata in comparti specializzati nei diversi settori economico-sociali del Paese.

TONNELLATE DI STAZZA IN GT E DWT DELLA FLOTTA CONFITARMA



Le navi di bandiera italiana associate in **CONFITARMA** rappresentano circa il 70% della flotta nazionale in termini di stazza lorda (GT). Dei 56mila occupati a bordo della flotta di **CONFITARMA**, circa 43mila sono imbarcati sulla flotta italiana. A questi si aggiungono 5.500 lavoratori impiegati a terra dalle imprese di navigazione associate.

Consistenza della flotta



11.9 milioni

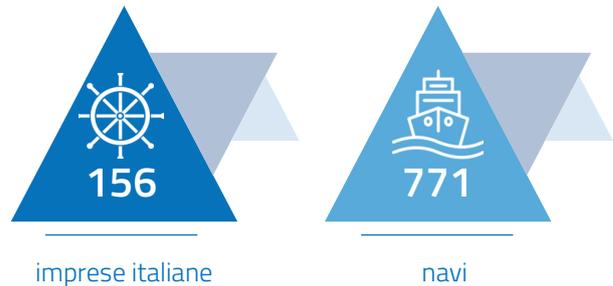
Tonnellate di stazza (GT)

Capacità di carico della nostra flotta



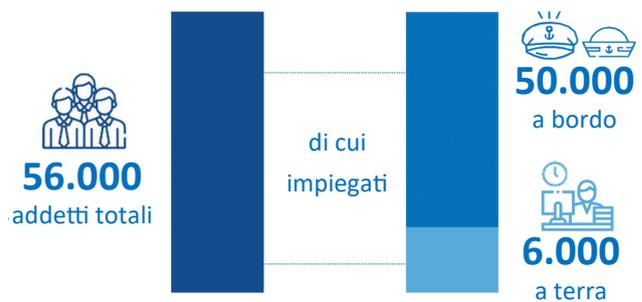
8.4 milioni

Tonnellate di portata (dwt)



ALLARGAMENTO BASE ASSOCIATIVA DI CONFITARMA

CONFITARMA annovera tra i suoi associati aggregati enti, imprese, associazioni che afferiscono a diversi settori dell'economia e rappresentano tutti i mestieri che si svolgono sul e nel mare. In particolare: acquacoltura, assicurazioni, associazioni di trasporto stra-



dale e della logistica, aziende della logistica, imprese terminalistiche, settore della consulenza e dei servizi alle imprese, enti di formazione, imprese del settore energetico e delle telecomunicazioni (in particolare cavi sottomarini per il trasferimento di dati).

Tale allargamento della base associativa porta la rappresentatività trasversale di **CONFITARMA** a oltre 2.400 stabilimenti industriali e circa 300 mila occupati.



CONFITARMA IN ITALIA, IN EUROPA E NEL MONDO

CONFITARMA siede nei più importanti consessi nazionali ed internazionali con propri rappresentanti, in particolare:

il Presidente **Mario Mattioli** è Presidente della Federazione del Mare, è membro del board dell'ICS (*International Chamber of Shipping* - l'associazione mondiale degli armatori) e del board dell'ECSA (*European Community Shipowners' Associations*), l'associazione europea degli armatori;

il Past President **Emanuele Grimaldi** è Presidente dell'ICS (*International Chamber of Shipping*);

il Past President **Paolo d'Amico** è Presidente dell'INTER-TANKO (*International Association of Independent Tanker Owners*) l'associazione internazionale degli armatori del carico liquido;

il Vicepresidente **Cesare d'Amico** è Presidente del North-Standard P&I Club, il secondo P&I (associazione mutualistiche specializzate in coperture assicurative a favore dei propri membri operanti nel settore marittimo) del mondo;

il Consigliere **Carlo Cameli** è membro del board del BIMCO (*Baltic and International Maritime Council*) l'associazione mondiale degli armatori di navi da carico);

il Consigliere **Angelo D'Amato** è Presidente del Fondo Nazionale Marittimi di cui è Segretario il Capo servizio Risorse umane e relazioni industriali di Confitarma. Quest'ultimo fa parte, inoltre, sin dalla sua costituzione, del Comitato Tripartito Nazionale per l'applicazione della MLC,2006 in Italia, del MIT;

il Consigliere **Fabrizio Vettosi** è Presidente dell'ECSA Ship Finance Working Group.

CONFITARMA, attraverso il Direttore Generale, presiede l'Istituto Italiano di Navigazione; è nominata tra i dieci esperti della Struttura di Missione per le Politiche del Mare del Ministro della Protezione Civile e le Politiche del Mare, della Presidenza del Consiglio dei Ministri, nonché presente nel Centro Studi - Divisione IV del Segretariato Generale del Ministero delle Imprese e del *Made in Italy* - quale membro del Gruppo di Studio sui fabbisogni strategici nazionali. È inoltre membro del CISM (Comitato Interministeriale per la Sicurezza dei Trasporti Marittimi e dei Porti) fin dalla sua

istituzione con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 29 novembre 2002.

CONFITARMA, attraverso il Capo servizio relazioni internazionali, presiede lo Shipping Policy Committee dell'ECSA e svolge funzione di Segretario Generale della Federazione del Mare.

CONFITARMA, tra l'altro, collabora strutturalmente con: CESMAR (Centro Studi di Geopolitica e Strategia Marittima); Limes (Rivista italiana di geopolitica); SIOI (Società Italiana per l'Organizzazione Internazionale); Università Commerciale "Luigi Bocconi"; Università degli Studi di Roma "La Sapienza" e UnitelmaSapienza; Università "Luiss Business School".

A LIVELLO NAZIONALE



* Componente dal 1989 a settembre 2023

A LIVELLO INTERNAZIONALE



COLLABORA CON



SOCIETÀ DI SERVIZI DI CONFITARMA





Consiglio Direttivo



Mario Mattioli
Presidente di Confitarma



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



Cesare d'Amico
Vice Presidente e Presidente
GdL Cyber maritime security



Beniamino Maltese
Vice Presidente
con delega al marketing associativo e comunicazione
(Fino al 21/09/2023)



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



Mario Zanetti
Vice Presidente
con delega al marketing associativo e comunicazione
(Dal 21/09/2023)



Federica Barbaro
Presidente
del GT Trasporti e logistica internazionali, regolamentazioni e organismi internazionali e sicurezza



Carlo Cameli
Presidente
del GT Porti e infrastrutture



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



Giacomo Gavarone
Presidente
del GT Risorse umane e Relazioni Industriali



Emanuele Grimaldi
Ultimo *Past President*



Guido Grimaldi
Presidente
del GT Transizione ecologica, tecnica navale, regolamentazione, ricerca e sviluppo



Claudio Baccichetti



Luca Bertani
(Fino al 15/02/2023)



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

Effettivi: Giorgio Berlinghieri, Alfonso Magliulo, Alfonso Scannapieco

Supplenti: Corrado Medina, Francesco Serao

COLLEGIO DEI REVISORI

Presidente: Bernardo Cirillo

Effettivi: Roberto Coccia, Carlo Lomartire

Supplenti: Andrea De Santis, Pia Queirolo



GRUPPI TECNICI

10

CHI SIAMO

FINANZA E DIRITTO D'IMPRESA

Mario Mattioli *Presidente** (dal 21/09/23)

Diego Pacella, Fabrizio Vettosi *Vice Presidenti*

Mariella Amoretti, Riccardo Biale, Edoardo Bonanno, Andrea Cavo, Nicola Coccia, Mauro D'Alesio, Angelo D'Amato, Matteo Di Domenico, Edoardo D'Andrea, Gennaro Iacone, Pietro Novelli, Pia Queirolo, Valeria Reginelli, Giancarlo Russo, Leonardo Taddeo, Giulio Verri, Carlo Visentini

Marco Quadrani *Segretario*

**in sostituzione del dott. Beniamino Maltese*

PORTI E INFRASTRUTTURE

Carlo Cameli *Presidente*

Gianpaolo Polichetti *Vice Presidente*

Massimiliano Arrigo, Pierluigi Carini, Giovanni Cinque, Francesco D'Alesio, Lorenzo d'Amico, Marco Dalla Vecchia, Gianni Andrea de Domenico, Alberto Delle Piane, Gennaro Iacone, Corrado Neri, Marco Novella, Giuseppe Patania, Francesco Pitasi, Alessandro Russo, Gabriele Salvilio Fazio, Fabrizio Vettosi, Paolo Visco, Luca Vitiello

Francesco Beltrano *Segretario*

TRASPORTI E LOGISTICA INTERNAZIONALI, REGOLAMENTAZIONI E ORGANISMI INTERNAZIONALI E SICUREZZA

Federica Barbaro *Presidente*

Valeria Novella *Vice Presidente*

Massimiliano Arrigo, Paolo Cagnoni, Rocco Calabrò, Giovanni Cinque, Andrea Garolla di Bard, Filippo Gavarone, Ignazio Grazioso, Guido Grimaldi, Tommaso Grimaldi, Domenico Maria Ievoli, Anna Alba Morana, Paolo Pandolfi, Riccardo Riga, Cosimo Sforza, Savio Domenico Taiano, Barbara Visentini

Laurence Martin *Segretario*

TRASPORTI E LOGISTICA CORTO RAGGIO E AUTO-STRADE DEL MARE

Lorenzo Maticena *Presidente*

Alessandra Grimaldi, Valeria Novella *Vice Presidenti*

Giovanni Cinque, Gaetano D'Alesio, Lorenzo d'Amico, Antonio Di Falco, Nunzio Formica, Andrea Garolla di Bard, Eric Gerritsen, Riccardo Giannessi, Eugenio Grimaldi, Antonio Musso, Aldo Felice Negri, Daniele Solari

Luca Sisto *Segretario*

RISORSE UMANE E RELAZIONI INDUSTRIALI

Giacomo Gavarone *Presidente*

Angelo D'Amato, Tiziano Minuti, Paolo Tolle *Vice Presidenti*

Francesca Romana Barbaro, Carlo Bocchini, Michele Bogliolo, Stefano Canestri, Francesco D'Alesio, Gianni Andrea de Domenico, Andrea Guietti, Fabrizio Mazzucchi, Claudio Montagner, Enrico Mucci, Giuseppe Patania, Luigi Porzio, Nicola Principe, Francesco Rotundo, Giulio Torre

Leonardo Piliago *Segretario*

TRANSIZIONE ECOLOGICA, TECNICA NAVALE, REGOLAMENTAZIONE, RICERCA E SVILUPPO

Guido Grimaldi *Presidente*

Umberto D'Amato, Franco Porcellacchia *Vice Presidenti*

Dario Bocchetti, Alberto Cafari Panico, Roberto Capone Morfini, Antonio D'Alesio, Cesare D'Api, Gianni Andrea de Domenico, Fernando Esposito, Alessandro Federico, Luigi Genghi, Enzo Romano, Cosimo Sforza, Fabrizio Sorrentino, Alberto Venturi, Alberto Vigna.

Fabio Faraone *Segretario*

EDUCATION E CAPITALE UMANO

Salvatore d'Amico *Presidente*

Marialaura Dell'Abate, Aniello Mazzella *Vice Presidenti*

Carlo Bocchini, Stefano Canestri, Andrea Guietti, Davide Mattia, Fabrizio Mazzucchi, Alessia Minuto, Francesca Palmieri, Giuseppe Patania, Luigi Porzio, Riccardo Riga, Nicola Principe, Antonio Spadaro, Giulio Torre

Mariachiara Sormani *Segretario*

Gruppo di lavoro

CYBER MARITIME SECURITY

Cesare d'Amico *Presidente*

Andrea Rizzo *Vice Presidente*

Luca Sisto *Segretario*

Consiglio Direttivo



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

Segretario: Esther Marchetti

Il Gruppo Giovani Armatori è stato costituito nel 1995 con i seguenti scopi: promuovere nei Giovani Armatori la consapevolezza della funzione etica e sociale della libera iniziativa e delle responsabilità 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** al mutare delle condizioni economiche e sociali dell'industria armatoriale, nonché alla formazione di nuove leve per la conduzione delle attività associative.

Ne fanno parte imprenditori, figli di imprenditori direttamente coinvolti nell'attività dell'impresa e dirigenti con responsabilità di gestione aziendale.

Il Gruppo conta oggi circa quaranta membri, tra cui diverse nuove adesioni nell'ultimo anno.

I Giovani Armatori partecipano attivamente alla vita associativa: il Presidente è membro di diritto del Consiglio Generale e del Consiglio Direttivo, nonché attualmente Presidente del Gruppo Tecnico Education e capitale umano; i Giovani Armatori partecipano ai lavori dei Gruppi Tecnici, anche ricoprendovi cariche apicali.

Il 2022 è stato un anno ricco di iniziative per i Giovani Armatori, che si sono riuniti con elevata frequenza, sia in presenza che da remoto, per confrontarsi e analizzare le questioni di più stringente attualità nel mondo dello shipping. Tra i principali dossier trattati - anche attraverso l'organizzazione di webinar di approfondimento - transizione energetica e decarbonizzazione, andamento dei mercati, PNRR, sanzioni, recupero dei rifiuti in mare e navi autonome. Nel corso dell'anno, i Giovani Armatori hanno contribuito alle attività sul futuro dell'Europa e rappresentanza dei giovani lanciate

dal CNEL. Nel giugno 2022 il Gruppo ha visitato il Comando in Capo della Squadra Navale (CINCNAV), braccio operativo dello stato maggiore della Marina Militare italiana, mentre a ottobre - per la prima volta - l'Assemblea mensile si è tenuta a bordo di una nave da crociera, la Costa Firenze, ormeggiata nel porto di Genova. I Giovani Armatori continuano, inoltre, nel loro impegno a supporto delle attività confederali per la promozione della competitività della bandiera italiana e delle opportunità di carriera nel settore marittimo. Procede poi la collaborazione con i Giovani Imprenditori di Confindustria e la stretta sinergia con gli altri gruppi giovani del cluster marittimo, testimoniata dal successo del seminario "Onde difficili. Navigare il mercato dello shipping alla luce delle crisi internazionali", organizzato in occasione della *Naples Shipping Week 2022* insieme al Gruppo Giovani di Federagenti, Fedespediti Giovani e *YoungShip Italia*. Numerose le attività già realizzate nel 2023, tra cui l'organizzazione, nel mese di aprile, di un seminario di approfondimento sullo *European Union Emissions Trading Scheme (EU ETS)*, nonché la visita al Comando Operativo Aeronavale della Guardia di Finanza nel mese di giugno. Dopo i terribili anni della pandemia, nel 2023 i Giovani Armatori hanno inoltre ripreso le missioni all'estero. In particolare, dal 9 all'11 maggio, una delegazione si è recata ad Istanbul, dove sono stati organizzati incontri con la *Turkish Shipowners Association*, la *Turkish Chamber of Shipping* e il Consolato Generale d'Italia, oltre alla visita al cantiere di Beşiktaş.

Inoltre, i Giovani Armatori hanno contribuito alla sponsorizzazione della "Giornata Mondiale della Gioventù", in programma a Lisbona dal 1° al 6 agosto 2023.



Luca Sisto

Direttore Generale

Capo Servizio ad interim Politica dei Trasporti
Capo Servizio ad interim Affari Generali
Capo Servizio ad interim Comunicazione e Studi



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



Leonardo Piliego

Capo Servizio

Risorse Umane, Relazioni Industriali e
Education



Marco Quadrani

Capo Servizio
Finanza e Tributi



Fabrizio Monticelli

Amm. Unico ForMare

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 presso Confindustria Genova
Via S.Vincenzo,2
Tel + 39 010 833.82.527
e-mail: genova@confitarma.it





La relazione annuale di **CONFITARMA** ha da sempre l'obiettivo di racchiudere in poche pagine la complessità di un settore strategico e internazionalizzato come lo shipping. Alcune analisi e informazioni in essa contenute, frutto di una attenta raccolta di dati di settore, sono nel tempo diventate fonte di riferimento per operatori e analisti di settore. Quest'anno abbiamo deciso di innovare nella tradizione, mantenendo il rigore statistico delle precedenti pubblicazioni, ma accompagnandolo con un restyling grafico e una nuova narrazione delle principali tematiche che hanno caratterizzato il settore nel periodo che va dall'inizio del 2022 fino ad oggi (ottobre 2023). Come spero apprezzerete sfogliando queste pagine, al fine di ottenere una maggiore fruibilità del documento, abbiamo deciso di eliminare la separazione tra la componente testuale e la parte statistica riportando grafici e tabelle accanto ai paragrafi di riferimento. In questa nuova narrazione abbiamo

seguito un filo ideale che mette al centro la flotta di **CONFITARMA**, la colloca nel contesto euro-mediterraneo e internazionale e ne descrive le principali sfide: sfide che riguardano direttamente il settore ma i cui effetti si riverberano sull'intera economia marittima e sul Paese tutto. L'armamento italiano è, infatti, il protagonista dinamico di un cambiamento globale che coinvolge i nuovi scenari geopolitici internazionali, le sfide della digitalizzazione e della decarbonizzazione, le nuove frontiere di sicurezza ed elevata formazione professionale, il lavoro, la governance portuale, solo per citare i più rilevanti.

CONFITARMA, da tempo promotrice della necessità di attivare a tutti i livelli un percorso di "rimarittimizzazione" del Paese, oggi non è più sola. Siamo tanti: Istituzioni, enti, organizzazioni pubbliche e private unite nell'affermare e rivendicare maggiore attenzione per l'economia che viene dal mare. Questa massa critica si è fatta sentire e il nuovo Governo ha saputo ascoltarla, rafforzando la tecnostruttura del MIT ed anche attraverso nomina di un Ministro per le politiche del mare e del CIPOM e la redazione del primo Piano del Mare per l'Italia. Lo shipping italiano sta vivendo un momento di grande attenzione anche a livello internazionale; due prestigiosi e storici armatori associati a **CONFITARMA** sono stati eletti alla presidenza dell'ICS (International Chamber of Shipping) e dell'INTERTANKO (International Association of Independent Tanker Owners). Questa pubblicazione si inserisce in un nuovo percorso, del quale fa parte anche il nuovo format streaming *Maredì*, che abbiamo intrapreso per contribuire a una nuova comunicazione del mare.

Spero vivamente che vorrete apprezzare il nostro intento.

01.

L'ECONOMIA DEL MARE

L'ECONOMIA DEL MARE

L'Economia del Mare contribuisce in maniera significativa alla formazione del Pil nazionale, con un valore aggiunto prodotto pari a 52,4 miliardi di euro, che hanno attivato altri 90,3 miliardi negli altri settori economici, per un valore aggiunto complessivo che raggiunge i 142,7 miliardi di euro (pari all'8,9% del valore aggiunto prodotto dall'intera economia nazionale), con 228.190 imprese e 914.000 addetti, pari al 3,6% del totale dell'occupazione italiana.

In particolare, la filiera della movimentazione di merci e passeggeri vale 10,4 miliardi di euro di valore aggiunto con una variazione 2021/2020 pari al + 5,1%.

L'XI Rapporto Unioncamere-Tagliacarne evidenzia che il "Sistema mare" italiano è in netta crescita, segnando un + 9,2% del prodotto diretto nel 2021 rispetto alla media nazionale pari al 6,4%.

Ogni euro prodotto dalla Blue economy mediamente ne attiva altri 1,7 sul resto dell'economia.

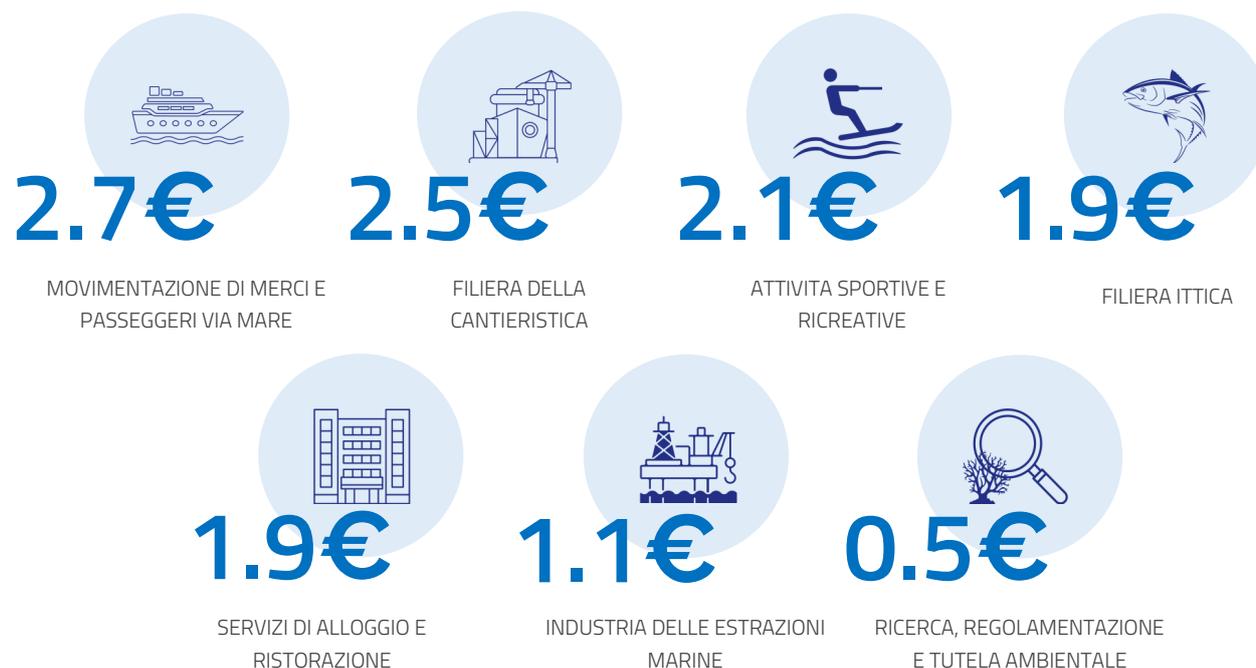
La movimentazione di merci e passeggeri via mare è la filiera che esprime il moltiplicatore più elevato, pari a 2,7.

FIG. 1: VALORE AGGIUNTO DELL'ECONOMIA DEL MARE AL PIL ITALIANO



Fonte: XI Rapporto Nazionale sull'Economia del Mare 2023 – Centro Studi Tagliacarne, Unioncamere, OsserMare

FIG. 2: MOLTIPLICATORE PER SETTORE

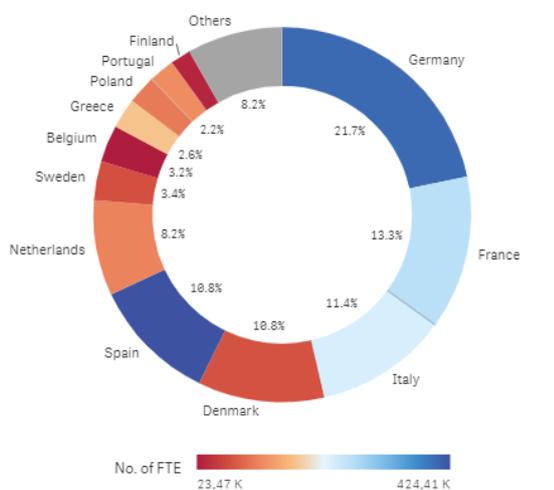


Le società di capitale operanti nell'Economia del Mare italiana nel 2021 hanno, inoltre, fatturato 133,7 miliardi di euro.

Per l'Europa, l'Italia si colloca al terzo posto dopo Germania e Francia per valore aggiunto e al terzo posto dopo Spagna e Germania per occupazione.

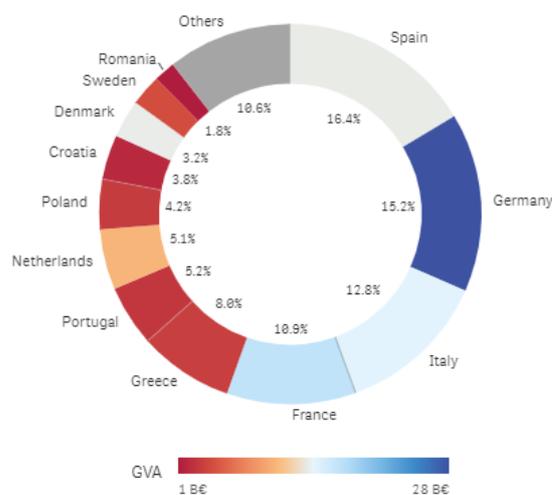
Nello specifico, secondo *The EU Blue Economy Report 2022*, l'Italia è al terzo posto per valore aggiunto espresso dal settore del trasporto marittimo e della cantieristica navale e riparazioni nell'ambito dell'Ue 27 e al quinto per le attività portuali.

FIG. 3: CONTRIBUTO DELL'ECONOMIA DEL MARE AL VALORE AGGIUNTO



Fonte: Commissione Europea – EU Blue Economy Observatory

FIG. 4: CONTRIBUTO DELL'ECONOMIA DEL MARE ALL'OCCUPAZIONE EUROPEA



Fonte: Commissione Europea – EU Blue Economy Observatory



02.

**TRASPORTO MARITTIMO NAZIONALE:
UN SETTORE DINAMICO**



In un contesto globale in piena trasformazione, il trasporto marittimo assume una rilevanza centrale nelle strategie nazionali, divenendone motore propulsivo. Basti pensare alle attuali sfide geopolitiche, non solo mediterranee, al processo di digitalizzazione e semplificazione in corso anche nel nostro Paese e al complesso percorso della decarbonizzazione. L'armamento italiano è oggi il protagonista dinamico di questo cambiamento.

EVOLUZIONE DEL REGIME DEL REGISTRO INTERNAZIONALE ITALIANO

Una delle fasi più importanti per lo sviluppo dei trasporti marittimi italiani è iniziata nel 1998 quando, insieme alle parti sociali, **CONFITARMA** ha vissuto attivamente il processo di rilancio della flotta di bandiera attraverso l'istituzione del Registro Internazionale. I risultati di questo impegno comune sono evidenziati in primis dall'evoluzione della consistenza della flotta e dell'occupazione a bordo e a terra.

Grazie al Registro Internazionale la flotta è più che raddoppiata, passando dagli 8,5 milioni di tonnellate di stazza del 1998 (anno di introduzione del R.I.) a oltre 18 milioni di tonnellate di stazza all'inizio degli anni '10 del nuovo secolo. Purtroppo, il decennio di crisi che è seguito ha ridotto il margine operativo delle imprese facendo diventare determinante anche il costo della burocrazia nella scelta della bandiera. È in corso un lento declino del tonnellaggio di bandiera nazionale che, alla fine del 2022, ha portato il tonnellaggio della flotta mercantile italiana a 13,7 milioni di tonnellate di stazza lorda. I numeri mostrano una riduzione dell'1% nel numero e del 2% nel tonnellaggio tra il 2021 ed il 2022 ma, come viene illustrato in seguito, la flotta mercantile italiana resta comunque ancora ai vertici del ranking mondiale in diversi settori.

Il Registro Internazionale è stato un volano per gli investimenti nel settore che, come noto, è *capital intensive*. Negli ultimi dieci anni (dal 2013 al 2023) si stimano circa 14,5 mld di euro investiti dall'armamento italiano in nuove navi.

Non solo, tali investimenti hanno alimentato lo sviluppo di nuove linee di collegamento, in particolare nel settore delle Autostrade del Mare, l'occupazione e gli investimenti nella formazione. La nostra bandiera si colloca oggi al primo posto in Europa per marittimi comunitari impiegati, per la maggior parte italiani. Infatti, in poco più di vent'anni l'occupazione marittima italiana e comunitaria sui traffici internazionali e sul grande cabotaggio è aumentata di circa il 140%. Grazie al Registro Internazionale la flotta italiana ha raggiunto la leadership mondiale in alcuni dei comparti più sofisticati.

Siamo alla vigilia di una rivoluzione nel settore del trasporto marittimo nazionale. Il regime italiano di aiuti di Stato ai trasporti marittimi è stato sottoposto ad un processo di verifica comunitaria, iniziato prima della pandemia da Covid-19, che è ormai giunto a conclusione. Con il Decreto-Legge 144/2022 (convertito dalla L. 175/2022) sono stati recepiti i contenuti della Decisione della Commissione Europea C (2020) 3667 *final* dell'11 giugno 2020 in relazione al periodico rinnovo dell'autorizzazione comunitaria della disciplina del Registro Internazionale (DI 457/97, convertito dalla L. 30/98). Per ragioni di allineamento, entro il 31 dicembre 2023 sia l'attuale regime che quello d'imposta sul tonnellaggio

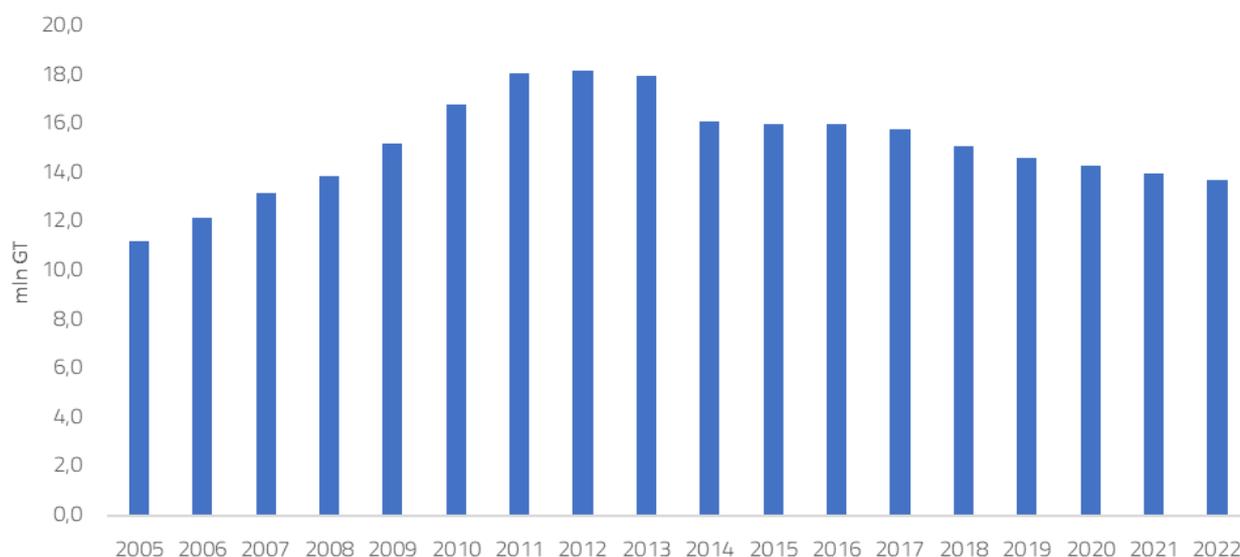
(tonnage tax) dovranno essere nuovamente notificati alla Commissione.

Principali novità apportate al quadro normativo vigente

Le principali novità apportate al quadro normativo vigente, al fine di conformarlo al diritto dell'Ue, riguardano:

- la ridefinizione delle attività che consentono l'iscrizione delle navi nel RI, suddivise tra trasporto marittimo, merci e passeggeri ed attività ad esso assimilate (queste ultime verranno individuate da un DM MIT-MEF). Disposizioni specifiche sull'attività svolta da rimorchiatori e draghe;
- la completa equiparazione sul piano agevolativo tra navi italiane (RI) e navi Ue/SEE. Per queste ultime viene previsto un apposito Elenco nel quale dovranno essere annotate, da istituirsi con DM del MIT;
- la messa a fuoco dei soggetti destinatari degli aiuti rappresentati da società residenti e società non residenti che esercitano nel territorio dello Stato la loro attività mediante stabile organizzazione;
- la previsione di una quota minima di navi Ue/SEE della flotta dell'impresa, quale presupposto per l'applicazione degli aiuti;
- una disciplina puntuale relativamente alle attività di noleggio e locazione di navi.

FIG. 5: EVOLUZIONE DELLA FLOTTA MERCANTILE ITALIANA





TRANSIZIONE GREEN DELLO SHIPPING

È noto che lo shipping, in considerazione dei volumi di merci trasportati, risulta essere di gran lunga la modalità di trasporto più eco-compatibile.

A livello internazionale ed europeo sono stati fissati obiettivi molto ambiziosi che verranno specificati nel capitolo 5 "La tutela dell'ambiente marino e la sicurezza della navigazione". Il raggiungimento di tali traguardi non dipende solo dalla volontà degli armatori ma coinvolge diversi attori nazionali e internazionali tra i quali, solo per citare i più importanti, le Istituzioni, il mondo della finanza, quello della ricerca e della costruzione. 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 e biofuel quali "soluzioni transitorie" per poi passare ad ammoniaca e idrogeno, batterie sempre più capaci e lo sviluppo, ovviamente, delle relative tecnologie per alimentare la flotta mondiale.

Tuttavia, attualmente i combustibili a zero emissioni di carbonio non sono disponibili nelle quantità neces-

sarie per giungere alla decarbonizzazione. Infatti, a fronte dei numerosi potenziali carburanti e tecnologie a zero emissioni di carbonio, la riduzione delle emissioni richiesta dalla comunità internazionale e dall'industria necessita di un'enorme attività di ricerca e sviluppo prima che questi combustibili possano diventare delle opzioni praticabili. Specie per il traffico internazionale resta l'incognita della reperibilità dei combustibili in ambito globale e gli investimenti richiesti per la conversione delle flotte sono ingentissimi.

Emissioni di CO₂ dello shipping mondiale

Secondo uno studio dell'IMO (International Maritime Organization dell'ONU) "The International Maritime Organization's fourth Greenhouse Gas Study" pubblicato nel 2020, il commercio globale via mare è aumentato dal 2008 al 2018 del 40% ma, grazie agli ingenti investimenti effettuati dagli armatori sulle tecnologie delle navi e sulle strategie di navigazione, il settore è riuscito a ridurre, nello stesso periodo, le emissioni di CO₂ del 10%. Non solo, con l'introduzione del *Very Low Sulphur* (0,5%) nel 2020, il trasporto marittimo ha ridotto le emissioni di ossidi di zolfo di sette volte.

Le risorse finanziarie private non sono oggi sufficienti a sostenere, da sole, i costi della ricerca e innovazione nel settore dello shipping. È necessario, quindi, che l'Italia, come gli altri Paesi marittimi, sostenga le sue imprese in questo sforzo per evitare che l'industria marittima nazionale diventi meno competitiva nei mercati internazionali.

DECRETO RINNOVO E REFITTING DELLA FLOTTA MERCANTILE

Nell'ambito della più generale strategia di ripresa dell'economia nazionale dall'emergenza sanitaria da Covid-19, il Governo ha disposto con il DL 59/2021, convertito dalla Legge 101/2021, di destinare importanti risorse al rinnovamento della flotta navale commerciale di interesse nazionale.

Nello specifico, attraverso il Fondo complementare, sono stati destinati 500 milioni di euro al rinnovo e ammodernamento delle navi. **CONFITARMA**, nel più ampio dialogo da sempre in essere con le Istituzioni, ha fornito il suo contributo per la definizione delle disposizioni di attuazione di questo importante strumento di rilancio. In particolare, la Confederazione ha evidenziato la necessità che l'allora emananda normativa di attuazione ricomprendesse tutte le navi che operano anche fuori dall'Italia, riservando comunque una premialità specifica per i traffici nazionali.

Il 12 dicembre 2012 l'allora MIMS (Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili – oggi nuovamente MIT, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti), di concerto con il MEF (Ministero dell'Economia e delle Finanze) ha emanato il Decreto interministeriale n.389/2021 contenente i principi e criteri generali di ripartizione delle risorse, al quale è seguito il 21 settembre 2022 il Decreto Ministeriale 290/2022 contenente la disciplina, le modalità ed i requisiti necessari per la presentazione delle doman-

de di ammissione ai contributi nonché i criteri per la concessione e le condizioni per l'erogazione. Ai fini della piena operatività della misura, come da richiamo contenuto nel citato DM 389/2021, era necessaria la conclusione della procedura di autorizzazione da parte della Commissione Ue a norma dell'art.108 del TFUE (Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea) autorizzazione rilasciata con Decisione C (2022) 8247 def dell'11 novembre 2022.

Infine, il 29 dicembre 2022 è stato emanato il Decreto Dirigenziale del MIT n.318 di ripartizione dei fondi stanziati dal DL 59/2021 per il rinnovo della flotta marittima. Consapevole che l'incentivo in sé non poteva essere motivo sufficiente a determinare una scelta così importante come la costruzione di una nave, in primis considerando le condizioni di mercato legate alla cantieristica mondiale, **CONFITARMA** aveva suggerito alcuni correttivi, non tutti accolti dall'Amministrazione, al meccanismo di incentivazione, al fine di ricomprendere il maggior numero di imprese e quindi impegnare il più possibile le risorse stanziato.

Analizzando le risorse effettivamente utilizzate, è emerso che dei 500 milioni stanziati, solo il 37% è stato in un primo momento effettivamente assegnato e quindi oltre 315 milioni di euro risultano non impegnati. Tali risultati non vanno in alcun modo attribuiti ad una mancanza di interesse dell'armamento verso questo strumento di incentivazione ma, piuttosto, ad alcuni vincoli all'accesso che hanno escluso un'importante quota della flotta operata dall'armamento nazionale. Tra le maggiori criticità riscontrate vanno sicuramente annoverate la previsione di un vincolo geografico quinquennale legato all'utilizzo dell'unità oggetto di incentivazione e l'obbligo di effettuare gli interventi, anche quelli di *refitting*, esclusivamente nei cantieri italiani/europei.



NUOVO INCENTIVO AL TRASFERIMENTO MODALE

I notevoli risultati in termini ambientali legati allo sviluppo e all'affermazione delle Autostrade del Mare, evidenziati nel capitolo 4 "La flotta mercantile italiana ai raggi X", sono stati conseguiti anche grazie al Marebonus, incentivo al trasferimento modale stradale. Un recente studio dell'ENEA ha valutato che, nel solo 2019 - rispetto al 2017 - il Marebonus ha prodotto un risparmio di energia finale e primaria pari rispettivamente a circa 191 Ktep (migliaia di tonnellate equivalenti di petrolio) e 200 Ktep (a fronte di 45 milioni di euro stanziati). Per apprezzare l'efficacia del Marebonus basti pensare che, secondo il PNRR, il risparmio energetico atteso dal "Superbonus edilizio 110%" è di circa 191 Ktep l'anno, praticamente identico a quello conseguito con il Marebonus.

Tale strumento, oltre ad essere importante per stimolare l'utenza (in questo caso gli autotrasportatori) all'adozione di comportamenti ambientalmente virtuosi, ha un'ulteriore particolarità. Infatti, rispetto alla generalità degli incentivi, è a consuntivo: in sostanza

lo Stato eroga le risorse solo a valle del processo, cioè a fronte dello spostamento modale effettivamente conseguito. In ragione di tali risultati, il Governo ha deciso di rinnovare l'incentivo per il prossimo quinquennio (fino al 2026) e stanziare nuove risorse. Purtroppo, benché l'armamento di settore apprezzi molto l'iniziativa, riteniamo che le risorse stanziare (125 milioni di euro in 5 anni) non siano sufficienti a dispiegare tutto il potenziale di spostamento modale. Al momento il Regolamento di attuazione del nuovo incentivo, denominato *Sea Modal Shift*, è stato firmato dai Ministri competenti (MIT e MEF).

Sia per efficacia rispetto all'obiettivo (risparmio energetico) che per efficienza economica (costo/tep), il Marebonus rappresenta una vera e propria *best practice* nazionale fra le misure di riduzione delle emissioni di CO₂, peraltro presa a modello da diversi Paesi europei, come ad esempio la Spagna che ha recentemente introdotto nel suo ordinamento un simile incentivo.

CONFITARMA auspica che le risorse stanziare vengano incrementate ad almeno 100 milioni annui con la prossima finanziaria.

MAREBONUS BEST PRACTICE

Vale la pena evidenziare che, pur scalando gli investimenti del superbonus del PNRR (13,95 miliardi di euro) sui 30 anni di vita utile degli interventi di ristrutturazione, il costo per lo Stato del Marebonus è stato pari a un decimo del Superbonus a parità di risparmio energetico ottenuto.

Nello specifico:

- € **235** spesi per ogni "tep risparmiata" attraverso il Marebonus;
- € **2.434** spesi per ogni "tep risparmiata" con il Superbonus.

SHIPPING E FINANZA

TASSONOMIA - EU TAXONOMY REGULATION

CONFITARMA ha indirizzato ai ministeri competenti (MEF, MIT, MIMIT) il proprio Position Paper sulla *Taxonomy Regulation* (Tassonomia Europea), che mira a disciplinare la definizione green dei settori economici e dei relativi investimenti e finanziamenti attraverso un set di regole e criteri di eleggibilità (*Technical Screening Criteria*).

In tale contesto lo shipping è stato definito un "settore transizionale" disciplinato con criteri temporanei validi fino al 2025, recentemente oggetto di ulteriori integrazioni e modifiche anche su sollecitazione di CONFITARMA.

Tra questi, uno dei principali e condizionanti è rappresentato dal fatto che le navi non devono essere destinate al trasporto di *fossil fuel*. Tale criterio stride con la natura "transizionale" attribuita al settore, in quanto frequentemente non è l'armatore a determinare l'utilizzo della nave con riferimento al carico trasportato, bensì l'operatore/noleggiatore.



Tra l'altro la Tassonomia influisce anche sull'applicazione dei criteri CEEAG (*Climate, Energy Environmental Aid Guidelines*) nell'ambito dei programmi di finanziamento/aiuti Comunitari (i.e. "Decreto Flotte").

Nel *Position Paper* è stata inoltre evidenziata l'incongruente ed ingiustificata assenza delle crociere dal futuro secondo Atto Delegato. Si tratta di un evidente controsenso alla luce del fatto che tale segmento dello shipping, invece, è stato incluso e disciplinato nell'ambito del primo Atto Delegato relativo ai primi due obiettivi ambientali (*mitigation* e adattativo).

Nel 2022 è proseguito il lavoro del Gruppo di **CONFITARMA** appositamente dedicato alla Tassonomia che coinvolge tutti gli stakeholders, inclusi i principali Gruppi Bancari, CDP, SACE e rappresentanti del MEF. Il Gruppo si è riunito in tre occasioni, in una delle quali si è svolto un approfondimento dedicato al nuovo Regolamento 2464/2023, meglio noto come "Bilancio di Sostenibilità" o CSRD (*Corporate Sustainability Reporting Directive*).

Il contributo della nostra Associazione è stato apprezzato anche a livello ECSA in quanto tra le attività dello *Ship Finance Working Group* (la cui Presidenza è affidata a **CONFITARMA**) rientra anche la "Tassonomia Ambientale".

ACCORDO BASILEA 3+

Nel quadro della proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il Regolamento (Ue) n. 575/2013 sui requisiti patrimoniali (CRR), è stata approvata al Trilogo una disposizione, nell'ambito dell'art. 495 (b), che si sostanzia in un differente e più favorevole trattamento della categoria del credito shipping (inserito nello *Specialised Lending*). Pertanto, a partire dall'approvazione del Regolamento, le esposizioni shipping, con determinate caratteristiche verranno classificate nella categoria specifica denominata *object finance (High Quality Exposures)* e comporteranno un minore assorbimento di mezzi propri per le banche (dal precedente 100% all'80%), con conseguente beneficio per gli armatori in termini di maggiore offerta di credito a migliori condizioni. In sintesi, per ogni 100 € prestati, le banche impegneranno 6,4 € di capitale proprio rispetto agli 8 € attuali. Tale misura avrà una durata temporanea fino al 2032 (non fino al 2030 come inizialmente previsto) e sarà sottoposta a valutazione dell'EBA nel 2030, con possibilità da parte del Parlamento di adottare un nuovo provvedimento entro il 2031. Il risultato raggiunto è da ricondurre al lungo ed incessante lavoro portato avanti da **CONFITARMA**, avviato circa venti anni fa con l'introduzione del Regolamento di Basilea I e II, che ha portato al riconoscimento della opportuna classificazione di rischio per il credito shipping, valutando in maniera corretta il contenuto di mitigazione assicurato dalla garanzia sottostante (nave). L'iniziativa di **CONFITARMA** si è riflessa nella parallela attività svolta in sede ECSA, in particolare nell'ambito dello *Ship Finance Working Group*, che ha visto la convergenza degli interessi di tutti i Paesi e membri associati, senza trascurare il fattivo contributo di ABI e di Confindustria.



SEMPLIFICAZIONE E DIGITALIZZAZIONE

Le imprese armatoriali mondiali scelgono la bandiera delle proprie navi in relazione al contesto normativo, amministrativo e burocratico in cui si inseriscono, privilegiando i sistemi più semplici, veloci e trasparenti che risultano i più adatti ai tempi e alle sfide imposte dai mercati mondiali. Per tale motivo, al fine di mantenere la competitività della bandiera italiana, è necessario prendere atto che la rivoluzione del Registro Internazionale sopra richiamata dovrà essere accompagnata da una veloce azione di semplificazione e sburocratizzazione della nostra bandiera. Le nuove tecnologie digitali potranno rendere più semplici e veloci molte operazioni legate al trasporto marittimo.

La semplificazione delle norme e procedure, la digitalizzazione e l'ammodernamento di alcune "particolarità italiane" si confermano temi prioritari nell'azione confederale. CONFITARMA da tempo promuove presso le competenti Amministrazioni la realizzazione di un ampio progetto di riforma del Codice della Navigazione e dell'ordinamento correlato, per molti aspetti a costo zero per l'erario, elaborato ormai oltre dieci anni fa da una specifica commissione interna e recentemente aggiornato dal prezioso lavoro del Gruppo Giovani Armatori.

Nell'ambito del suddetto progetto di riforma è, altresì, presente la proposta di rendere strutturale la semplificazione della procedura di arruolamento prevista all'art. 103-bis comma 1 del decreto-legge 17



marzo 2020. Da ultimo, nel mese di settembre del 2023 è iniziato in Senato l'esame del Disegno di Legge n. 673 – "Modifiche al codice della navigazione e altre disposizioni in materia di ordinamento amministrativo della navigazione e del lavoro marittimo" - che contiene gran parte delle proposte di CONFITARMA, inclusa l'adozione del formato elettronico dei documenti di bordo e l'eliminazione dell'obbligo del rigoroso rendiconto degli stessi.

L'auspicio dell'armamento è che tale testo venga approvato in tempi brevi per consentire alla nostra bandiera di competere con quelle comunitarie, al momento molto più al passo con i tempi.

SANITÀ MARITTIMA

Le medesime esigenze di semplificazione riguardano l'importante ordinamento di sanità marittima, una materia trasversale a diversi dicasteri e il cui quadro normativo per alcune importanti disposizioni risale alla fine del XIX secolo.

Diverse sono le criticità che la flotta italiana affronta quotidianamente, spesso anche in ragione di disposizioni nazionali più restrittive rispetto al dettato unionale e, in generale, nel confronto con gli altri Stati Membri.

Carenza di medici di bordo, semplificazione delle visite mediche dei marittimi, sproporzione delle tabelle medicinali di bordo, irreperibilità di medicinali e delle bombole ossigeno medicale di bordo sono solo alcune delle questioni più urgenti.

Per quanto riguarda nello specifico i medici di bordo, dopo la crisi dell'estate 2022, dovuta principalmente all'emergenza sanitaria da covid-19, persiste la carenza di personale sanitario disponibile all'imbarco sui grandi traghetti che collegano le isole nazionali al continente.

La soluzione attesa dall'armamento è la semplificazione delle regole e procedure per la selezione dei medici di bordo, anche attraverso il riconoscimento dei corsi di formazione per l'imbarco del personale.

Permangono, inoltre, le difficoltà operative legate alle conoscenze linguistiche necessarie per l'imbarco del personale sanitario.

Il Parlamento ha iniziato un percorso di semplificazione della professione sanitaria sul territorio nazionale attraverso l'adozione dell'art. 6-bis, comma 1, del DL 23 luglio 2021, n. 105 - convertito, con modificazioni, dalla legge 16 settembre 2021 - e dell'art. 25-bis del DL 4/2022 - convertito con modificazioni dalla L. 28 marzo 2022, n. 25, -specificamente dedicato al settore marittimo. In merito alle Dotazioni mediche a bordo delle navi, il 10 giugno 2022 è entrato in vigore il Decreto del 10 marzo 2022 del Ministero della Salute (pubblicato il 10 maggio 2022) in materia di Tabelle dotazioni medicinali di bordo.

Purtroppo, anche nel nuovo Decreto permangono le criticità presenti nel Decreto del 2015 che comportano maggiore onerosità degli adeguamenti richiesti alla bandiera italiana rispetto alla normativa Ue (Direttiva 92/29).

In particolare, l'imposizione delle dotazioni sanitarie di bordo in base alla classe di abilitazione della nave - invece che in relazione all'effettivo traffico svolto dalla stessa - e le maggiori e diverse dotazioni di medicinali rispetto a quelle raccomandate in ambito comunitario e internazionale (ILO-IMO-OMS).

È in atto una proficua interlocuzione con l'Amministrazione competente per una rivisitazione della normativa che l'armamento auspica sia risolutiva.

TRATTATIVA PER IL RINNOVO DEL CCNL UNICO DELL'INDUSTRIA ARMATORIALE

In previsione della scadenza del CCNL unico dell'industria armatoriale in data 31 dicembre 2023, le OO.SS. hanno inviato, nei tempi previsti, la disdetta del CCNL e la piattaforma sindacale contenente le rivendicazioni per il prossimo rinnovo contrattuale. Nell'autunno del 2023 è avviata la trattativa per il rinnovo del CCNL che dovrà coniugare l'esigenza delle organizzazioni sindacali di difendere il potere d'acquisto dei salari con la necessità di preservare la competitività dell'industria armatoriale, anche attraverso l'aggiornamento di alcune importanti parti normative.



CARENZA STRUTTURALE DI LAVORATORI MARITTIMI ITALIANI

CONFITARMA, di concerto con le OO.SS., ha da tempo presentato alle competenti Amministrazioni proposte concrete e strutturali volte ad "abbattere" quelle barriere di ingresso che, di fatto, ostacolano e disincentivano i giovani ad intraprendere le professioni marittime, in particolare concentrando l'attenzione sulle seguenti attività: la riforma del collocamento della gente di mare e la semplificazione e aggiornamento dei requisiti di accesso ad alcune figure professionali; l'adozione di misure di sostegno ai giovani che vogliono intraprendere le carriere del mare finanziando i corsi *basic training* necessari per imbarcare a bordo delle navi.

Su tale tema interviene opportunamente l'art. 36 del DL 48/2023, convertito dalla Legge 85/2023 con due specifici interventi:

- la disposizione che consente di stipulare accordi sindacali per derogare - per un periodo non superiore a tre mesi - ai vincoli di nazionalità degli equipaggi imposti dal d.lgs. 221/2016 (cd. Co-ciancich);
- l'istituzione del Fondo finalizzato a sostenere giovani che vogliono intraprendere le professioni del mare (macchina, coperta e servizi complementari di bordo), finanziando la loro formazione iniziale.

La disposizione conferma quanto da sempre sostenuto da CONFITARMA secondo cui gli irragionevoli vincoli di nazionalità degli equipaggi, imposti dalla rigidità del c.d. decreto Cociancich, hanno sortito come unico effetto quello di determinare serie difficoltà operative su collegamenti essenziali per la continuità territoriale e il turismo.

Al fine di far fronte strutturalmente alla problematica della carenza di marittimi italiani, resta, tuttavia, quanto mai attuale la necessità di adottare le altre proposte a costo zero per l'Erario (Cfr. paragrafo precedente dedicato alla semplificazione e digitalizzazione) finalizzate all'abbattimento delle barriere all'ingresso dei giovani alle professioni del mare, da tempo presentate da CONFITARMA di concerto con le OO.SS. alle competenti Amministrazioni.

LA PARITÀ DI GENERE NEL SETTORE

A partire dal 2022, il 18 maggio si celebra l'*International Day for Women in Maritime*. Nel mondo e in Italia si registra una progressiva crescita del numero di lavoratrici marittime impiegate a bordo delle navi. Pur partendo, per ragioni storiche, da numeri molto bassi, dal 2015 al 2021 si è, infatti, registrato un incremento pari al 45,8% (DATI ICS-BIMCO 2021, *Seafarer Workforce Report*).



Oggi, dunque, la presenza delle donne lavoratrici nel settore marittimo è diventata realtà. Sulle navi di bandiera italiana, sempre più donne ricoprono ruoli storicamente ad esclusivo appannaggio degli uomini

come Comandanti, Ufficiali di livello direttivo, sia in coperta sia in macchina, Comandanti d'armamento.

È in crescita anche il numero di donne iscritte ai corsi ITS per diventare Ufficiali a bordo delle navi, in alcuni casi superando il 30% dei diplomati.

Un dato positivo si riscontra anche per quanto riguarda le donne armatrici presenti nel Consiglio Generale di CONFITARMA.

Se nel 2000 non vi erano donne presenti, nel 2023 se ne contano cinque.

AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI (ART)

Anche per il 2023, CONFITARMA ha chiesto di escludere gli operatori che forniscono servizi di trasporto via mare e per vie navigabili interne di merci in regime di libero mercato dall'ambito dei soggetti tenuti al versamento contributivo ART, in quanto la stessa è sinora concretamente intervenuta in tale settore solo con riferimento alle attività connotate da oneri di pubblico servizio.

Con riferimento invece ai soggetti esteri, CONFITARMA ha ribadito l'importanza che l'ART garantisca piena parità di trattamento tra imprese italiane e straniere. Al momento, infatti, lo strumento introdotto al fine di acquisire la contribuzione delle imprese di navigazione straniere che operano in Italia appare inadeguato rispetto all'obiettivo di eliminare la discriminazione nei confronti delle imprese nazionali. Infine, tenuto conto che a partire dal 2019 vi è stato un aumento dei soggetti tenuti al pagamento del contributo, con conseguente incremento delle entrate finanziarie dell'Autorità, e che dall'analisi dei bilanci pubblicati da quest'ultima nel corso degli anni risulta un consistente avanzo di bilancio, CONFITARMA ha proposto un abbassamento dell'aliquota contributiva. Nel dicembre del 2022, l'ART ha poi avviato un procedimento di revisione della propria metodologia per servizio pubblico (Misura 10 dell'Allegato A alla delibera n. 22/2019).

Il termine di conclusione del procedimento, inizialmente fissato al 30 giugno 2023, è stato successivamente prorogato al 28 marzo 2024. Per quanto a noi noto, la tematica dovrebbe inoltre essere oggetto, nel frattempo, di una consultazione pubblica.



CONFITARMA sta monitorando attentamente la materia, che presenta complessità di portata più ampia della sola determinazione dell'utile ragionevole, anche attraverso interlocuzioni dirette con l'ART.

SICUREZZA MARITTIMA E CIBERNETICA

PIRATERIA MARITTIMA

Il rapporto 2023 dell'International Maritime Bureau ha registrato 115 episodi di pirateria contro le navi (in diminuzione rispetto ai 132 del 2021). Di questi, la metà si è verificata nel Sud-Est asiatico, in particolare nello Stretto di Singapore, dove gli incidenti sono in aumento. Nessun evento è stato registrato nel Golfo di Aden, mentre nel Golfo di Guinea gli incidenti sono diminuiti (da 35 nel 2021 a 19 nel 2022).

Nel primo semestre del 2023 si è assistito ad una recrudescenza degli attacchi: le navi abbordate sono state 57, quelle sequestrate 2 e altre 2 sono state oggetto di colpi d'arma da fuoco, mentre 4 hanno subito un tentativo di attacco. Particolarmente consistente è stato l'aumento di atti di pirateria nel Golfo

di Guinea e nello Stretto di Singapore (20 rispetto ai 16 nel primo semestre del 2022).

Golfo di Guinea

Il Golfo di Guinea rappresenta un'area strategica per l'Italia, sia per i numerosi scambi commerciali con i Paesi della regione, sia per l'approvvigionamento di risorse energetiche. Sebbene la rafforzata presenza navale internazionale e le potenziate capacità delle forze navali dei Paesi litoranei abbiano determinato un calo delle attività piratesche, l'area rimane ancora molto pericolosa.

In tale contesto, la presenza regolare, a partire dal 2020, di unità della Marina Militare – fortemente voluta e sostenuta da CONFITARMA – costituisce un importante deterrente a tutela degli interessi nazionali. Di particolare importanza la collaborazione di CONFITARMA con la Marina Militare e il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera nell'organizzazione delle esercitazioni anti-pirateria: il 3 giugno 2022, il 12 marzo e il 6 ottobre 2023 rispettivamente con il Ro/Ro Cargo "Grande Cameroon", il Ro/Ro Cargo "Grande Luanda" e il Ro/Ro Cargo "Grande Tema" del Gruppo Grimaldi; il 13 maggio 2022 con la drilling ship "Saipem 12000".



FIG.6: ATTACCHI DI PIRATERIA PER AREE GEOGRAFICHE

Area geografica	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Totale dal 2005
Nel mondo	406	445	439	297	264	245	246	191	180	201	162	195	132	115	4.589
Gulf of Aden, Red Sea, Somalia	211	219	237	75	15	11	0	2	9	3	0	0	1	0	1.003
West Africa	47	39	52	62	51	41	31	54	36	82	64	84	35	19	859

Fonte: elaborazione Confitarma su dati IMB (International Maritime Bureau)

Oceano Indiano

Nonostante la minaccia piratesca sia ormai quasi annullata - tanto che, dal 1° gennaio 2023, le principali organizzazioni del trasporto marittimo e dell'industria petrolifera hanno concordato la rimozione della Indian Ocean High Risk Area (HRA) – permane la necessità di assicurare un adeguato livello di sicurezza nelle acque antistanti la Somalia, area strategicamente rilevante per l'armamento nazionale, attraverso la presenza dell'Operazione Atalanta (il cui mandato è previsto terminare il 31 dicembre 2024). Anche in quest'area, il 4 settembre 2022, CONFITARMA ha svolto un'esercitazione antipirateria con la motonave "Grande Napoli" del Gruppo Grimaldi. CONFITARMA ha inoltre avviato la collaborazione con l'Operazione



AGENOR, condotta nell'ambito dell'iniziativa EMASOH in Golfo Persico - Stretto di Hormuz. In tale contesto, il 14 ottobre 2022, il rimorchiatore italiano Saraceno Primo del Gruppo CAFIMAR ha condotto un'esercitazione sanitaria con il Pattugliatore Polivalente della Marina Militare Thaon di Revel a largo delle coste del Kuwait.

Privately Contracted Armed Security Personnel (PCASP)



Il 30 giugno 2023 è scaduta l'ultima proroga del regime transitorio di deroga che consentiva l'impiego a bordo delle navi italiane di guardie giurate addette ai servizi antipirateria che non avevano ancora frequentato i corsi teorico-pratici previsti.

Anche grazie all'intensa attività di sensibilizzazione svolta da CONFITARMA presso le Istituzioni competenti, nell'estate 2022 il Ministero dell'interno ha adottato i provvedimenti per agevolare lo svolgimento delle attività formative prescritte per le guardie giurate, mentre nel dicembre 2022 la Marina Militare ha avviato i corsi specialistici necessari. Si è quindi concluso il percorso decennale, al quale CONFITARMA ha costantemente contribuito, volto a garantire una soluzione strutturale per la sicurezza dei nostri equipaggi.

MARITIME CYBER SECURITY

La sicurezza informatica rappresenta una priorità per lo shipping, un comparto industriale la cui complessità richiede l'adozione di numerose azioni specifiche per fronteggiare la minaccia cibernetica. Nel 2022 CONFITARMA ha completato la seconda edizione del

“Vademecum per la sicurezza informatica a bordo delle navi mercantili di bandiera italiana e per le società di shipping nazionali” e dell’*Handbook* “Sicurezza cibernetica – suggerimenti pratici per il personale marittimo”. Nel corso dell’anno sono stati inoltre promossi approfondimenti sui profili assicurativi legati alla sicurezza informatica ed è stato siglato un accordo con TIM per favorire la digitalizzazione del trasporto marittimo.

MIGRANTI

Nell’ultimo decennio l’armamento associato è stato più volte chiamato ad operare soccorsi in mare di migranti nell’ambito delle operazioni SAR (*Search and Rescue*) nel Mediterraneo, il cui buon esito è determi-

nato dalla professionalità e umanità con le quali gli equipaggi affrontano indescrivibili tragedie umane, anche in condizioni difficili di tempo e di mare.

Il 1° luglio 2023 l’equipaggio della Calajunco M ha soccorso una barca che trasportava migranti in acque maltesi, aiutando e traendo al sicuro 70 vite umane.

In tale contesto e tenuto conto della numerosa presenza di mercantili italiani nel Mediterraneo centrale, in particolare quelli a supporto delle piattaforme petrolifere al largo della Libia, CONFITARMA ha instaurato una proficua collaborazione con le operazioni militari europee impegnate nell’area – dapprima, dal 2015, EUNAVFOR MED SOPHIA, poi sostituita nel 2020 da EUNAVFOR MED IRINI – dando vita a un’importante sinergia tra componenti civili e militari in un ambiente marittimo complesso.

FIG.7: INTERVENTI SAR DELLE NAVI MERCANTILI

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Totale 2014-2022
Totale unità navali dirottate da MRCC Roma	416	84	14	27	81	156	2.533
di cui:							
unità navali italiane	148	38	8	16	25	27	686
Unità navali coinvolte che hanno prestato soccorso	119	25	5	12	18	31	724
Totale migranti soccorsi	114.286	19.782	7.586	25.465	59.967	95.823	820.037
Migranti soccorsi da unità navali	11.350	1.438	285	580	1.596	2.694	90.050
% Migranti soccorsi da unità mercantili	10%	7%	4%	2%	3%	3%	11%
Migranti soccorsi da unità navali italiane	6.245	644	285	461	773	1.086	28.987
% migranti soccorsi da unità mercantili di bandiera italiana	55%	45%	100%	79%	48%	40%	32%
Unità soccorse da unità navali italiane	119	25	5	12	9	7	689

Fonte: elaborazione Confitarma su dati IMB (International Maritime Bureau)



03.

**TRASPORTO MARITTIMO: LA FLOTTA
ITALIANA NEL CONTESTO EUROPEO E
MONDIALE**



Tutto, o quasi, ciò che consumiamo viene dal mare. Si tratta di circa il 90% del commercio mondiale: dagli alimenti all'energia, passando per i nostri vestiti. Il contesto geopolitico attuale, il fabbisogno energetico e la transizione ecologica, le opportunità delle nuove rotte e la sempre maggiore integrazione economica del Pianeta evidenziano la centralità dello shipping per il nostro Paese.

LO SCENARIO MONDIALE

Dopo la crisi del 2020 e la ripresa del 2021 e nonostante un quadro macroeconomico complesso e incerto, connesso prevalentemente all'evoluzione del conflitto tra Russia e Ucraina e alla conseguente crisi energetica, la crescita del GDP mondiale è andata stabilizzandosi, con un aumento del 3,4% nel 2022. Anche il volume del commercio internazionale di beni ha registrato un andamento positivo nel 2022 (+5,1%). Se si esclude il biennio 2020-21, caratterizzato dapprima da una forte contrazione (seppur minore delle attese iniziali) e poi dal rimbalzo cosiddetto

to a "V" (ascrivibile in parte a un'elevata resilienza della domanda), si nota come il tasso di crescita osservato nel 2022 sia ben superiore a quello del 2019 quando gli scambi internazionali hanno risentito di alcuni fattori negativi, tra i quali le tensioni commerciali tra Stati Uniti e Cina e la questione Brexit. Il trasporto marittimo, che nel 2020 ha mostrato una maggiore resilienza all'andamento altalenante della domanda generato dagli effetti della pandemia, nel 2021 e soprattutto nel 2022 ha presentato un rallentamento (-0,4%), a significare che il conflitto in Europa ha avuto delle ripercussioni importanti. Gli impatti iniziali sul settore dei trasporti marittimi si sono concentrati sulla gestione delle sfide operative intorno alla zona di conflitto e su un regime di sanzioni incerto e in evoluzione. Gli armatori, i noleggiatori e le parti interessate in tutto il settore marittimo hanno rivalutato la loro propensione al rischio e la volontà di sostenere traffici specifici (ad esempio, molte compagnie di trasporto container hanno sospeso gli scali nei porti russi, mentre alcune regioni hanno introdotto controlli doganali supplementari). Questo ha "amplificato" le pressioni sulla rete globale del commercio marittimo, che stava già affrontando notevoli perturbazioni legate al Covid.

Le previsioni per il 2023 segnalano una crescita del 2,8% del GDP e del 2,4% nel commercio mondiale. Per il commercio marittimo si prevede una crescita dell'2,3%.

Purtroppo desta preoccupazione la recente crisi esplosa in un'area sensibile e a noi vicina in particolare per gli scenari legati alle potenziali drammatiche ripercussioni internazionali.

CRISI RUSSO-UCRAINA: SANZIONI UE + G7 COALITION PRICE CAP

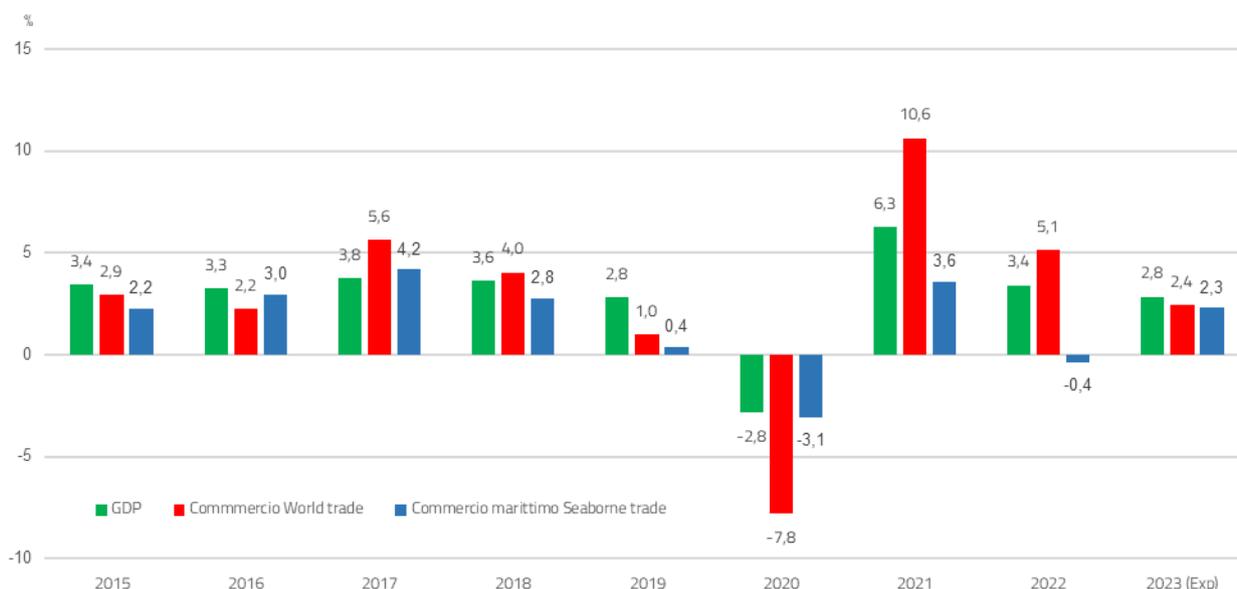
Dal 5 dicembre 2022 sono vietate le importazioni di greggio via mare dalla Russia verso l'Ue. A seguito dell'adozione dell'*Oil price cap* dalla *Price cap coalition* (USA, Canada, Giappone, UK, Francia, Germania e Italia + Australia) (60\$/ barile) è possibile fornire servizi di trasporto marittimo e assistenza tecnica, servizi di intermediazione, finanziamenti o assistenza finanziaria connessi al trasporto marittimo verso paesi terzi di petrolio greggio se acquistato a un prezzo pari o inferiore al tetto stabilito. Dal 5 febbraio 2023 è entrato in vigore lo stesso divieto di importazione via mare dalla Russia verso l'Ue per i prodotti petroliferi con la stessa deroga per il trasporto marittimo verso i paesi terzi appena sarà fissato un *price cap* per le varie tipologie di prodotti pe-

troliferi. Lo stesso giorno, la Commissione europea ha pubblicato le sue linee guida sull'applicazione del tetto sul prezzo che fornisce indicazioni sull'attestazione del prezzo pagato che la nave deve trasmettere alle autorità competenti nei porti scalati. In tale contesto, sono forti le preoccupazioni del mondo armatoriale europeo, in particolare con riferimento al meccanismo che si attiva in caso di sospetta violazione del *price cap*. Infatti, in caso di violazione del prezzo, quando l'armatore non ha avuto alcun motivo ragionevole di sospettare che il carico sia stato acquistato in violazione del *price cap*, resta comunque senza copertura assicurativa sulla nave fino alla fine dell'indagine da parte del perito.

SISTEMA A TRE LIVELLI (TIERS) PER L'ATTESTAZIONE

Le linee guida definiscono un sistema a tre livelli per l'attestazione basato sul livello di accesso alle informazioni sul prezzo, simile a quello applicato dagli USA. Gli armatori sono stati inseriti nel TIER 3 (soggetti che non hanno accesso diretto alle informazioni sui prezzi). "Gli operatori di livello 3 devono ottenere e conservare le attestazioni dei clienti in cui questi si impegnano a non acquistare petrolio russo trasportato via mare al di sopra del tetto sul prezzo, ad esempio nell'ambito della loro polizza assicurativa annuale o di operazioni commerciali ordinarie".

FIG. 8: PIL, COMMERCIO MONDIALE E COMMERCIO MARITTIMO





Black Sea Grain Initiative

Il 22 luglio 2022 le Nazioni Unite e la Turchia hanno negoziato un accordo con la Russia e l'Ucraina per aprire un corridoio umanitario marittimo nell'ambito della cosiddetta "UN Black Sea Grain Initiative".

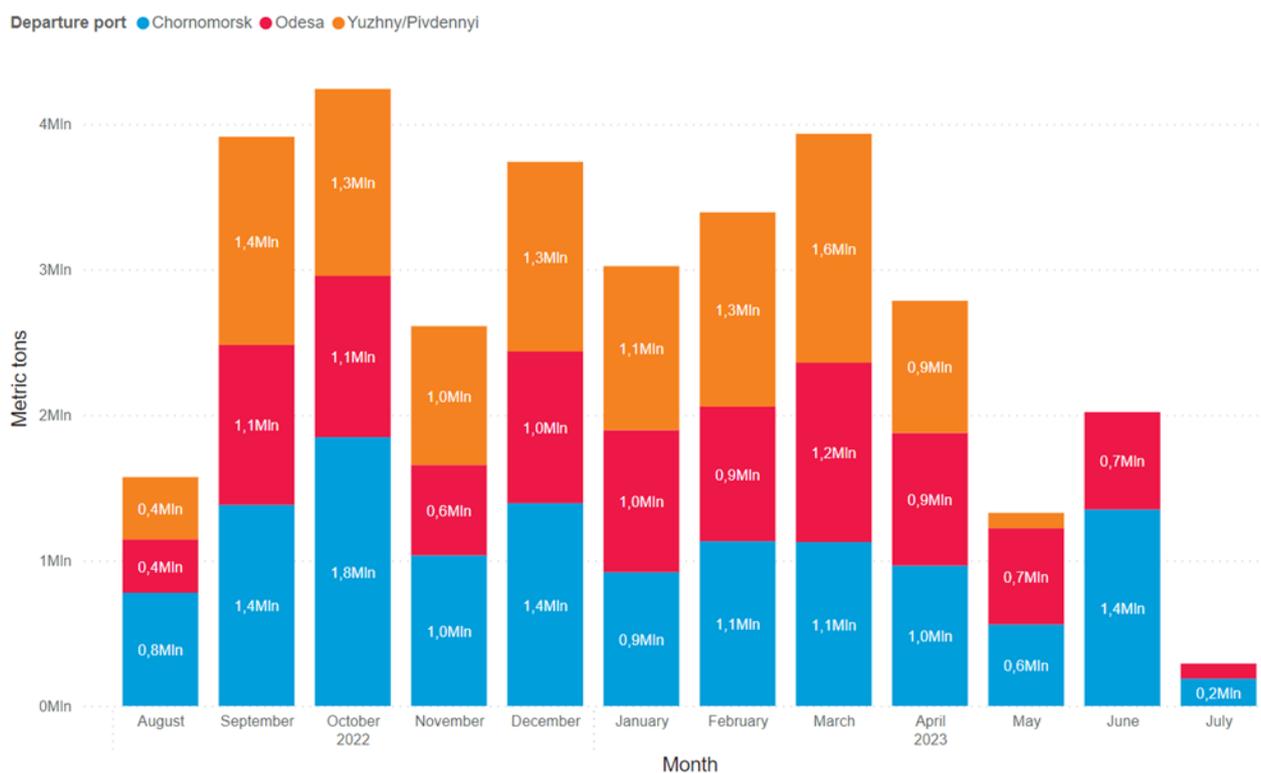
L'accordo, la cui durata iniziale era di 120 giorni, è restato in vigore sino al 17 luglio 2023, quando la Russia ha notificato ufficialmente alle parti la sua obiezione ad un'ulteriore proroga. Durante quasi un anno di vigenza dell'accordo, sono state oltre 1.080 le navi che hanno lasciato tre porti ucraini (Chornomorsk, Odessa e Yuzhny/Pivdennyi), esportando più di 30 milioni di tonnellate di cereali e prodotti alimentari verso 45 Paesi in tre continenti.

L'iniziativa ha consentito l'esportazione di materie prime alimentari di vitale importanza, contribuendo ad invertire l'aumento dei prezzi alimentari globali, che avevano raggiunto livelli record poco prima della firma dell'accordo.

RIFLESSI DELLA CRISI RUSSO-UCRAINA SULLO SHIPPING ITALIANO

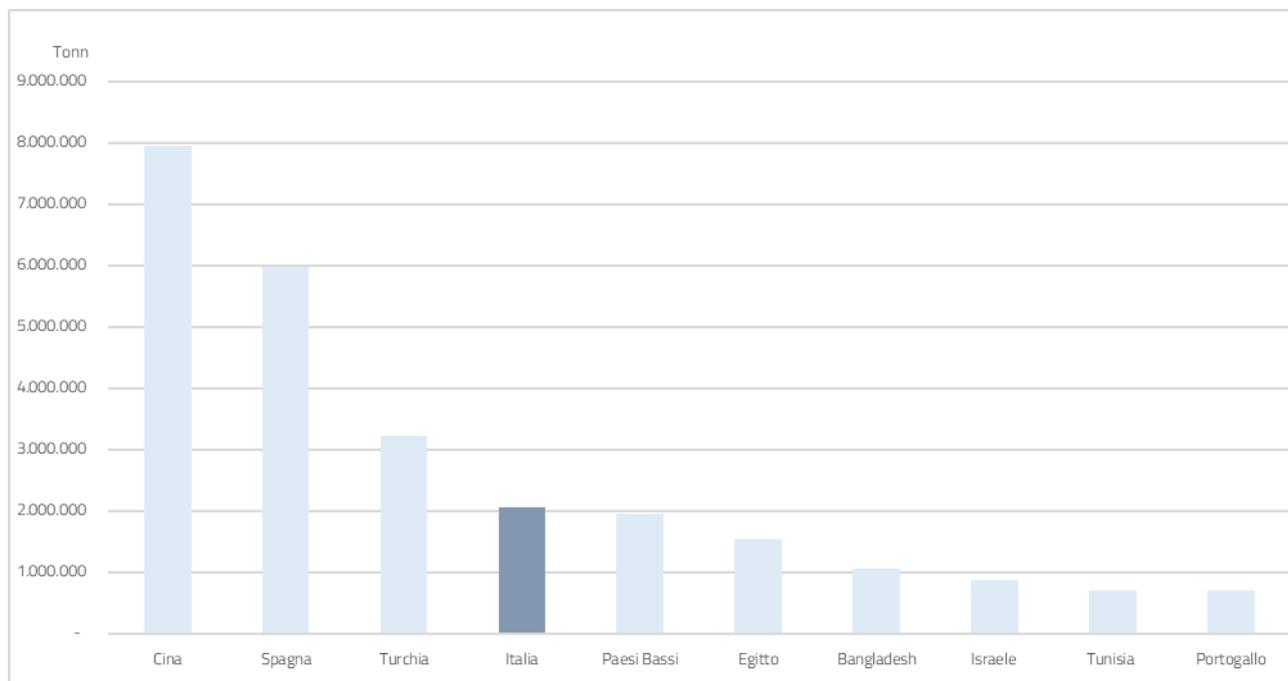
CONFITARMA ha sottoposto all'attenzione del Comitato interministeriale di sicurezza del trasporto marittimo (CISM) l'opportunità di verificare la possibilità per le navi di bandiera italiana di caricare prodotti vegetali per uso alimentare nei porti ucraini nell'ambito della "UN Black Sea Grain Initiative". Infatti, come noto, sin dallo scoppio della guerra l'Amministrazione italiana ha elevato a MARSEC 3 il livello di *security* a bordo delle navi nazionali in navigazione nelle acque del Mar Nero – limitatamente alle Zone Economiche Esclusive di Russia e Ucraina - e Mar D'Azov, disponendo l'obbligo di rimanere fuori da tali aree. Tuttavia, il Comitato di Coordinamento Interministeriale per la Sicurezza dei Trasporti e delle Infrastrutture (COCIST), interessato della questione in considerazione della rilevanza degli aspetti di politica internazionali in gioco, ha ritenuto di non accogliere l'istanza pervenuta dal settore armatoriale. Con oltre 2 milioni di tonnellate, l'Italia è il quarto destinatario mondiale dei cereali e prodotti alimentari prodotti in Ucraina dopo Cina, Spagna e Turchia.

FIG. 9: ESPORTAZIONI DI GRANO DAI PORTI UCRAINI (2022-2023)



Fonte: <https://www.un.org/en/black-sea-grain-initiative/data>

FIG. 10: ESPORTAZIONI DI GRANO VERSO I PRIMI DIECI PAESI



Fonte: <https://www.un.org/en/black-sea-grain-initiative/data>

Nel 2022, il settore energetico italiano ha risentito della crisi internazionale dovuta alla guerra in Ucraina e la domanda primaria di energia è diminuita del 4,5%.

L'Italia mostra una contrazione dei valori esportati verso la Russia più contenuta rispetto al dato UE, mentre, dal lato delle importazioni, la crescita dei prezzi dell'energia amplifica la dinamica dei valori importati nei primi mesi del 2022. Con riferimento alle importazioni di petrolio greggio, nei primi nove mesi del 2022, nonostante le sanzioni, la Russia si afferma come il principale fornitore in termini di quantità mentre, in valore, si posiziona appena dietro l'Azerbaigian.

Secondo gli ultimi dati contenuti nella "Relazione sulla situazione energetica nazionale 2022" del MASE, la quota di importazioni nette rispetto alla disponibilità energetica lorda è aumentata dal 73,5% del 2021 al 79,7% del 2022, confermando la dipendenza del nostro Paese da fonti di approvvigionamento estere. In particolare, si è registrato un aumento nelle importazioni di petrolio e prodotti petroliferi (+4.731 ktep, +10,5%) e combustibili solidi (+2.235 ktep,

+41,6%), in parte compensate dalla riduzione delle importazioni di gas naturale (-2.847 ktep, -4,9%). In questo contesto, emerge ancor di più il ruolo dell'industria armatoriale, dei porti e dell'intero cluster marittimo che possono e devono giocare un ruolo importante. Se desideriamo diversificare le fonti occorre che il Paese investa su ciò che è per sua natura flessibile: il trasporto marittimo. La nave, infrastruttura mobile per eccellenza, consente di raggiungere rapidamente altri mercati. Anche nel settore del gas, la maggior parte del quale arriva tramite gasdotti, il ruolo del trasporto marittimo potrebbe contribuire a ridurre la dipendenza da pochi fornitori. Per fare ciò è però necessario cambiare la nostra politica in termini di realizzazione dei rigassificatori (oggi sono tre attivi in Italia) e sostenere lo sviluppo della flotta di gasiere.

Tavolo sull'energia che viene dal mare

CONFITARMA chiede che al più presto venga istituito un tavolo istituzionale dedicato alla politica energetica dei prossimi decenni che ricomprenda anche i trasporti marittimi.

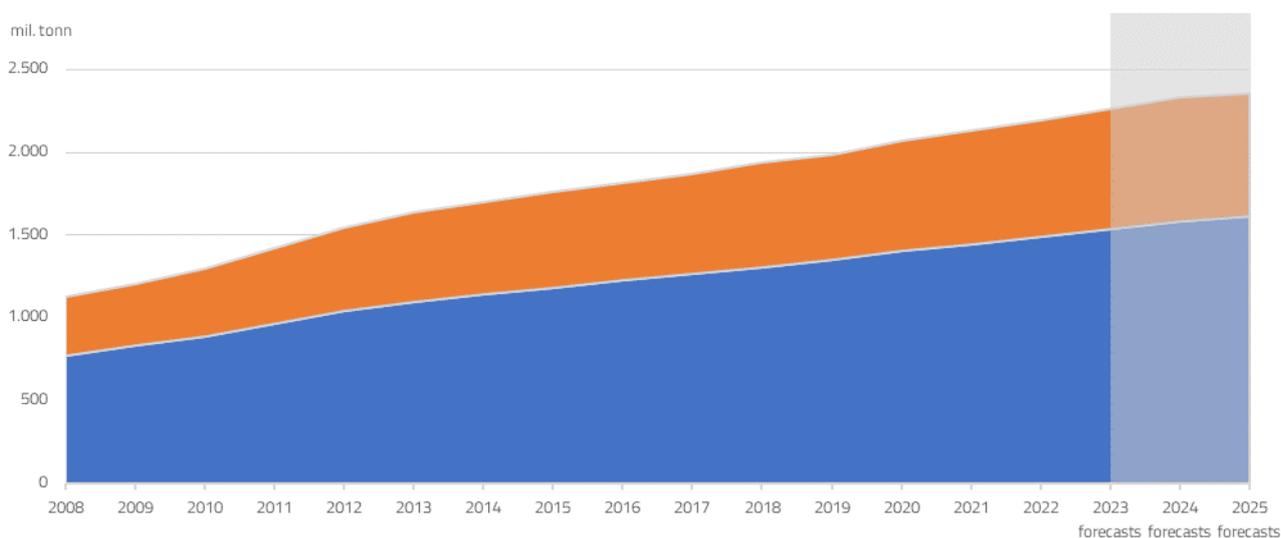


LA FLOTTA E IL TRAFFICO MARITTIMO MONDIALI

Il dato a consuntivo per il 2022 della flotta mondiale è di 1.489 milioni di GT in termini di tonnellate di stazza lorda e circa 2.196 milioni DWT in termini di tonnellate di portata lorda. I numeri evidenziano una crescita

di poco superiore al 3% in termini di tonnellate di stazza lorda (GT) e di circa il 3% in termini di tonnellate di portata lorda. Le variazioni percentuali si confermano simili a quelle relative al biennio precedente. Le previsioni di Clarkson evidenziano ritmi di crescita intorno al 3% anche per il 2023 ed il 2024, ed una variazione positiva più contenuta per il 2025 (+1,7% in termini di stazza lorda e +1,2% in termini di portata lorda).

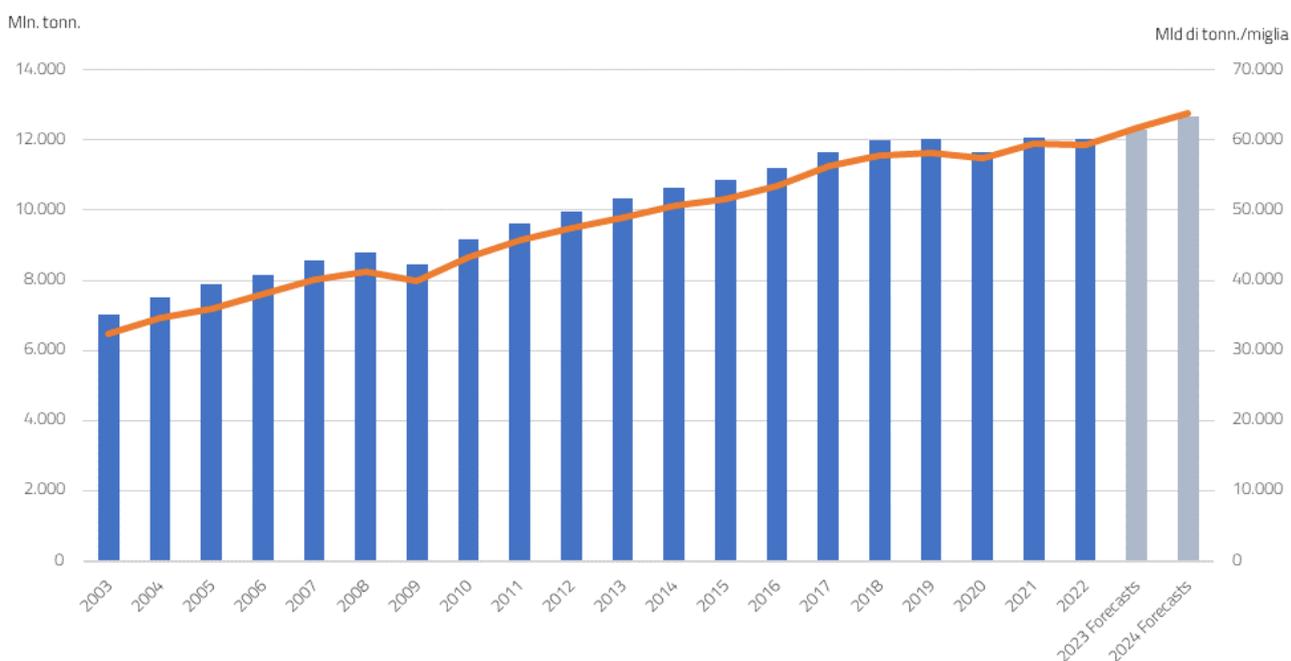
FIG. 11: EVOLUZIONE DELLA FLOTTA MONDIALE



Nel 2022 il commercio marittimo mondiale ha registrato una leggera flessione dello 0,4% rispetto al dato del 2021 (variazione che era stata di +3,6% nel 2021 rispetto al 2020) con un totale di volumi trasportati pari a 12.027 milioni di tonnellate. Anche il

dato relativo alla quantità di merci trasportate per le distanze percorse registra una leggera flessione pari allo 0,1% (variazione che era stata di +3,5% nel 2021 rispetto al 2020) per un totale di 59.381 miliardi di tonnellate-miglia.

FIG. 12: TRAFFICO MARITTIMO MONDIALE



Fonte: elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd





LA FLOTTA E IL COMMERCIO ESTERO DELL'UE

La presenza di una flotta mercantile consistente e rinnovata rappresenta un elemento strategico di lungo periodo per la competitività degli Stati nel circuito economico internazionale.

La flotta di navi con bandiera di Paesi appartenenti all'Unione Europea a 27, compresa la Norvegia, conta circa 12 mila unità, l'11,4% del totale mondiale (l'incidenza cresce al 13,4% in termini di GT).

Malta, Grecia e Cipro sono i principali Paesi in termini di unità e DWT. Se consideriamo le navi di proprietà all'interno dell'Unione Europea, in testa alla classifica figurano Grecia e Germania.

L'Italia si colloca all'ottavo posto (con 1.244 unità) in termini di bandiera e al sesto (con 772 unità) in termini di *ownership*.

Il commercio internazionale dell'Unione Europea rispecchia la struttura della propria economia basata sulla produzione/esportazione di beni ad alto valore.

Ne consegue uno sbilanciamento generale a favore delle importazioni quando il confronto viene fatto in termini di tonnellate.

La componente marittima nel commercio estero europeo risulta preponderante. In particolare, secondo i dati Eurostat, nel 2022 il commercio estero dell'Ue è pari a circa 2,355 miliardi di tonnellate di cui il 74% (1,748 Mld tonn.) utilizza la via marittima.

Ai primi posti nell'interscambio europeo via mare (import + export) ci sono i Paesi Bassi (323 mln), la Spagna (242 mln tonn.) e l'Italia (210 mln tonn.).

FIG. 13: COMMERCIO DELL'UNIONE EUROPEA PER MODO DI TRASPORTO

Gennaio-Dicembre 2022

	Importazioni		Esportazioni		Totale	
	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%
Mare	1.227.530.672	73,9	521.020.122	75,0	1.748.550.794	74,2
Treno	59.006.017	3,6	19.172.737	2,8	78.178.754	3,3
Strada	93.421.682	5,6	115.341.492	16,6	208.763.174	8,9
Aria	3.536.379	0,2	15.055.843	2,2	18.592.222	0,8
Idrovie	11.481.311	0,7	9.187.379	1,3	20.668.690	0,9
Altri	265.429.526	16,0	15.099.556	2,2	280.529.082	11,9
TOTALE	1.660.405.587	100	694.877.129	100	2.355.282.716	100

Fonte: elaborazione SRM su dati Eurostat 2023

FIG. 14 FLOTTA DELL'UNIONE EUROPEA (Ue 27 + Norvegia)

Dati a luglio 2023

Paesi	Bandiera navi > 100 GT			Paesi	Nazionalità navi > 1.000 GT		
	N.	Mln GT	Mln DWT		N.	Mln GT	Mln DWT
1 Malta	1.869	77,5	101,8	Grecia	5.240	248,6	422,5
2 Grecia <i>Greece</i>	1.211	34,9	58,1	Germania	2.260	58,2	74,9
3 Cipro <i>Cyprus</i>	981	19,9	28,5	Danimarca	814	36,1	41,7
4 Danimarca <i>Denmark</i>	724	23,0	26,0	Belgio	295	14,3	25,4
5 Belgio <i>Belgium</i>	201	6,0	10,0	Francia	586	23,2	25,3
6 Francia <i>France</i>	548	8,6	9	ITALIA	772	21,0	23,3
7 Germania <i>Germany</i>	587	7,7	8,1	Paesi Bassi	1.228	13,9	19,4
8 ITALIA	1.244	12,9	7,7	Cipro	254	6,1	10,1
9 Paesi Bassi	1.184	6,5	6,6	Svezia	261	5,0	4,7
10 Spagna	492	2,5	1,8	Spagna	228	3,5	4,4
11 Croazia	389	1,0	1,4	Lussemburgo	85	3,3	4,4
12 Lussemburgo	144	1,1	1,4	Polonia	109	1,8	2,6
13 Finlandia	288	1,9	1,1	Croazia	80	1,5	2,4
14 Svezia	353	2,2	1,1	Finlandia	120	1,8	2,2
15 Estonia	72	0,4	0,1	Bulgaria	78	1,2	1,9
16 Portogallo	141	0,1	0,1	Irlanda	107	1,4	1,8
Altri UE 27	624	1,1	1,0	Altri UE 27	498	4,7	6,3
Norvegia	1.037	2,9	2,1	Norvegia	2.107	62,3	82,0
TOTALE	12.089	210,1	265,9	TOTALE	15.122	507,9	755,3
% sul totale mondiale	11,4%	13,4%	11,5%				

Fonte: elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd

Nel 2022 il commercio estero dell'Ue è pari a circa 2,355 miliardi di tonnellate di cui il 74% (1,748 Mld tonn.) via mare.

Esaminando i dati sull'import, in particolare relativi ai flussi via mare, i porti italiani figurano al terzo posto in Europa (con 162,7 mln tonn) dopo quelli dei Paesi Bassi (238, 9 mln tonn) e quelli spagnoli (172 mln tonn). La merce in arrivo nel nostro Paese via mare è pari a circa il 79% del totale dell'import.

Esaminando esclusivamente l'export, l'Unione Europea complessivamente esporta circa 700 milioni di tonnellate di merce, per la maggior parte via mare (75%). L'Italia, con circa 59 milioni di tonnellate di merce, è tra i primi 5 Paesi per esportazione di beni, dopo Paesi Bassi, Germania, Spagna e Belgio. Anche per l'export in partenza dall'Italia la componente marittima risulta dominante (circa l'80%) dimostrando l'importanza di questo settore e del sistema portuale per il Paese.

FIG. 15: IMPORTAZIONI DELL'UNIONE EUROPEA PER MODO DI TRASPORTO

Dati anno 2023

Paesi	Totale		Mare		Treno		Strada		Aereo		Idrovie		Altri	
	tonn.	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	
Austria	20.809.556	5.350.707	25,7	1.603.233	7,7	2.759.976	13,3	59.764	0,3	1.612.069	7,7	9.423.807	45,3	
Belgio	118.307.704	87.149.348	73,7	114.375	0,1	4.100.783	3,5	248.410	0,2	2.103.143	1,8	24.591.645	20,8	
Bulgaria	21.878.716	14.438.972	66,0	949.106	4,3	3.712.575	17,0	13.471	0,1	1.244.075	5,7	1.520.517	6,9	
Cipro	2.824.570	2.819.816	99,8	0	0,0	11	0,0	4.408	0,2	0	0,0	335	0,0	
Croazia	10.575.256	5.367.391	50,8	141.766	1,3	4.737.249	44,8	5.403	0,1	288.673	2,7	34.774	0,3	
Danimarca	25.430.203	22.374.185	88,0	9.231	0,0	879.623	3,5	74.540	0,3	0	0,0	2.092.624	8,2	
Estonia	4.324.470	2.290.729	53,0	1.261.104	29,2	717.954	16,6	6.319	0,1	0	0,0	48.364	1,1	
Finlandia	24.673.232	21.156.584	85,7	1.833.285	7,4	1.289.367	5,2	23.304	0,1	0	0,0	370.692	1,5	
Francia	154.242.597	141.870.406	92,0	180.726	0,1	9.486.462	6,2	362.524	0,2	64.366	0,0	2.278.113	1,5	
Germania	213.435.002	125.273.478	58,7	2.037.518	1,0	12.614.873	5,9	828.941	0,4	242.999	0,1	72.437.193	33,9	
Grecia	47.241.018	41.305.203	87,4	38.554	0,1	1.675.217	3,5	18.485	0,0	0	0,0	4.203.559	8,9	
Irlanda	34.155.738	22.577.219	66,1	4.240	0,0	5.489.051	16,1	60.710	0,2	4	0,0	6.024.514	17,6	
ITALIA*	205.362.892	162.689.505	79,2	573.973	0,3	3.431.000	1,7	226.839	0,1	217	0,0	38.441.358	18,7	
Lettonia	5.554.538	1.824.271	32,8	2.564.912	46,2	854.143	15,4	4.179	0,1	0	0,0	307.033	5,5	
Lituania	18.255.419	13.207.955	72,4	3.095.833	17,0	1.627.210	8,9	6.178	0,0	0	0,0	318.243	1,7	
Lussemburgo	196.113	96.288	49,1	1.692	0,9	87.860	44,8	9.967	5,1	0	0,0	306	0,2	
Malta	942.461	936.807	99,4	0	0,0	3	0,0	2.613	0,3	0	0,0	3.038	0,3	
Paesi Bassi	316.599.847	238.886.739	75,5	83.651	0,0	10.363.961	3,3	963.889	0,3	3.998.861	1,3	62.302.746	19,7	
Polonia	86.752.083	51.572.532	59,4	18.967.922	21,9	7.101.772	8,2	98.028	0,1	28.520	0,0	8.983.309	10,4	
Portogallo	30.751.226	30.137.040	98,0	18.891	0,1	255.694	0,8	44.454	0,1	0	0,0	295.147	1,0	
Rep. Ceca.	18.686.011	31.448	0,2	7.868.864	42,1	2.983.723	16,0	21.287	0,1	0	0,0	7.780.689	41,6	
Rep. Slovacca	16.856.748	957.681	5,7	7.942.316	47,1	964.126	5,7	29.198	0,2	22.561	0,1	6.940.866	41,2	
Romania	30.281.435	21.029.557	69,4	2.377.299	7,9	5.353.691	17,7	38.939	0,1	1.194.801	3,9	287.148	0,9	
Slovenia	11.059.866	7.501.662	67,8	1.142.129	10,3	2.058.756	18,6	8.862	0,1	4	0,0	348.453	3,2	
Spagna	180.502.783	172.014.319	95,3	56.905	0,0	2.057.280	1,1	220.442	0,1	347	0,0	6.153.490	3,4	
Svezia	42.455.819	33.055.986	77,9	2.785.374	6,6	6.123.528	14,4	66.995	0,2	56	0,0	423.880	1,0	
Ungheria	18.250.281	1.614.844	8,8	3.353.119	18,4	2.695.793	14,8	88.228	0,5	680.613	3,7	9.817.684	53,8	
TOTALE	1.660.405.587	1.227.530.672	73,9	59.006.017	3,6	93.421.682	5,6	3.536.379	0,2	11.481.311	0,7	265.429.526	16	

* incluso San Marino

Fonte: elaborazione SRM su dati Eurostat 2023

Nel 2022 la merce destinata al mercato europeo in arrivo nel nostro Paese via mare è pari a circa il 79% del totale dell'import (in termini di tonnellate).

Nel 2022 l'export Ue dall'Italia usa la via marittima per circa l'80% del totale (in termini di tonnellate)



FIG. 16: ESPORTAZIONI DELL'UNIONE EUROPEA PER MODO DI TRASPORTO

Dati anno 2023

Paesi	Totale			Mare			Treno			Strada			Aereo			Idrovie			Altri		
	tonn.	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%		
Austria	10.169.958	4.259.882	41,9	1.271.153	12,5	4.372.905	43,0	97.157	1,0	122.753	1,2	46.108	0,5								
Belgio	63.553.013	53.867.632	84,8	749.534	1,2	5.060.132	8,0	1.388.156	2,2	2.418.051	3,8	69.508	0,1								
Bulgaria	15.094.373	10.581.234	70,1	1.150.564	7,6	3.055.030	20,2	62.413	0,4	244.583	1,6	549	0,0								
Cipro	2.867.655	2.747.446	95,8	0	0,0	4.782	0,2	115.404	4,0	0	0,0	23	0,0								
Croazia	5.633.515	1.703.545	30,2	101.645	1,8	3.763.654	66,8	4.376	0,1	22.717	0,4	37.578	0,7								
Danimarca	10.534.585	8.646.558	82,1	1.082	0,0	1.710.234	16,2	112.529	1,1	4	0,0	64.178	0,6								
Estonia	4.881.059	4.329.435	88,7	52.791	1,1	436.746	8,9	54.263	1,1	0	0,0	7.824	0,2								
Finlandia	16.292.151	15.043.832	92,3	105.765	0,6	1.046.043	6,4	94.863	0,6	1.368	0,0	280	0,0								
Francia	58.399.193	40.718.233	69,7	961.213	1,6	12.799.362	21,9	1.949.365	3,3	699.199	1,2	1.271.821	2,2								
Germania	93.002.404	52.206.348	56,1	4.852.737	5,2	22.502.647	24,2	4.187.117	4,5	1.663.643	1,8	7.589.912	8,2								
Grecia	26.204.175	22.235.762	84,9	125.147	0,5	3.330.671	12,7	508.561	1,9	1	0,0	4.033	0,0								
Irlanda	13.893.735	7.953.459	57,2	3.652	0,0	4.453.640	32,1	75.676	0,5	20	0,0	1.407.288	10,1								
ITALIA*	58.570.091	47.391.515	80,9	1.241.134	2,1	8.451.558	14,4	1.331.670	2,3	30	0,0	154.184	0,3								
Lettonia	7.433.023	6.476.111	87,1	86.517	1,2	802.351	10,8	19.484	0,3	0	0,0	48.560	0,7								
Lituania	9.887.841	7.240.950	73,2	425.104	4,3	1.949.283	19,7	135.690	1,4	0	0,0	136.814	1,4								
Lussemburgo	800.337	612.656	76,5	44.431	5,6	130.041	16,2	10.149	1,3	2.727	0,3	333	0,0								
Malta	239.063	235.623	98,6	0	0,0	0	0,0	3.280	1,4	0	0,0	160	0,1								
Paesi Bassi	100.286.543	84.383.560	84,1	218.925	0,2	9.354.073	9,3	1.897.496	1,9	2.100.353	2,1	2.332.136	2,3								
Polonia	26.814.596	14.123.874	52,7	3.035.693	11,3	9.270.278	34,6	88.462	0,3	20.557	0,1	275.732	1,0								
Portogallo	12.944.318	11.564.045	89,3	11.499	0,1	511.924	4,0	854.870	6,6	0	0,0	1.980	0,0								
Rep. Cecca	5.941.682	2.362.475	39,8	1.014.052	17,1	2.411.739	40,6	144.537	2,4	6	0,0	8.873	0,1								
Rep. Slovacca	2.918.720	771.481	26,4	611.357	20,9	1.333.659	45,7	16.470	0,6	173.975	6,0	11.778	0,4								
Romania	20.699.885	15.069.155	72,8	708.304	3,4	3.036.258	14,7	339.650	1,6	1.449.601	7,0	96.917	0,5								
Slovenia	4.055.657	1.986.189	49,0	29.896	0,7	2.003.588	49,4	11.391	0,3	0	0,0	24.593	0,6								
Spagna	76.412.934	69.717.200	91,2	128.969	0,2	5.275.675	6,9	1.288.410	1,7	15	0,0	2.665	0,0								
Svezia	41.928.220	33.849.739	80,7	1.740.634	4,2	5.555.921	13,3	92.993	0,2	13	0,0	688.920	1,6								
Ungheria	5.418.401	942.183	17,4	500.940	9,2	2.719.297	50,2	171.413	3,2	267.761	4,9	816.807	15,1								
TOTALE	694.877.129	521.020.122	75,0	19.172.737	2,8	115.341.492	16,6	15.055.843	2,2	9.187.379	1,3	15.099.556	2,2								

* incluso San Marino

Fonte: elaborazione SRM su dati Eurostat 2023



FIG. 17: COMMERCIO ESTERO DELL'ITALIA NEL 2022 PER MODALITÀ DI TRASPORTO

	Importazioni		Esportazioni		Totale	
	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%
Trasporto marittimo	203.549	63,7%	82.283	49,7%	285.832	58,9%
Trasporto ferroviario	13.011	4,1%	4.973	3,0%	17.985	3,7%
Trasporto stradale	55.780	17,4%	73.670	44,5%	129.450	26,7%
Trasporto aereo	308	0,1%	3.113	1,9%	3.422	0,7%
Altri mezzi di trasporto	47.063	14,7%	1.467	0,9%	48.531	10,0%
	319.712	100%	165.507	100%	485.219	100%

Fonte: elaborazione SRM su dati ISTAT

LA FLOTTA E IL COMMERCIO ESTERO DELL'ITALIA

Lo Shipping è un'industria mobile e "silenziosa" che mette in rete e sviluppa l'economia del Paese. La flotta mercantile è un asset strategico fondamentale per l'Italia:

- oltre 44mila posti di lavoro a bordo, sui quali ruotano quasi 63mila lavoratori;
- oltre 8mila posti di lavoro a terra;
- il trasporto marittimo, diversamente dalle altre infrastrutture (oleodotti e gasdotti) è in grado di assicurare la flessibilità delle fonti di approvvigionamento.

A fine 2022 la flotta mercantile italiana è composta da 1255 navi per un totale di 13,7 milioni di tonnellate di stazza lorda. L'Italia è uno dei principali Paesi europei in termini di interscambio marittimo, grazie anche a un sistema portuale ben sviluppato e con buone capacità competitive nel bacino del Mediterraneo.

Complessivamente l'Italia realizza circa il 60% del proprio interscambio internazionale utilizzando il trasporto via mare (poco meno di 286 milioni di tonnellate). Si tratta, pertanto, della modalità di trasporto ampiamente più utilizzata. Segue il trasporto stradale con oltre 129 milioni di tonnellate (il 26,7% del commercio estero italiano). Anche in tale contesto, per l'Italia il mare è una grande ricchezza naturale.

FIG. 18: FLOTTA MERCANTILE ITALIANA

Navi di 100 gt e oltre

	31/12/2021		31/12/2022		var 2022/2021	
	N.	GT	N.	GT	N.	GT
NAVI DA CARICO LIQUIDO	195	2.923.161	182	2.597.762	-6,7	-11,1
Petroliere	77	1.867.713	70	1.625.665	-9,1	-13,0
Gasiere	16	269.442	15	256.642	-6,3	-4,8
Chimichiere OIL-CHEM	65	750.623	62	681.767	-4,6	-9,2
Altre cisterne	37	35.383	35	33.688	-5,4	-4,8
NAVI DA CARICO SECCO	149	5.558.786	147	5.578.889	-1,3	0,4
Carico Generale	37	108.211	35	101.952	-5,4	-5,8
Portacontaineri	11	428.285	11	367.234	0,0	-14,3
Portarinfuse	17	991.801	14	866.303	-17,6	-12,7
Traghetti	84	4.030.489	87	4.243.400	3,6	5,3
NAVI MISTE E DA PASSEGGERI	444	5.236.808	441	5.260.282	-0,7	0,4
Crociera	26	2.679.104	25	2.722.882	-3,8	1,6
Aliscafi, Catamarani e unità veloci	111	32.202	111	32.202	0,0	0,0
Traghetti (Ferries)	202	2.502.821	201	2.481.167	-0,5	-0,9
Altre navi trasporto passeggeri	105	22.681	104	24.031	-1,0	6,0
NAVI PER SERVIZI AUSILIARI	480	280.075	485	283.806	1,0	1,3
Rimorchiatori e navi appoggio	381	189.755	385	191.599	1,0	1,0
Altri tipi di navi	99	90.320	100	92.207	1,0	2,1
TOTALE	1.268	13.998.830	1.255	13.720.739	-1,0	-2,0

Fonte: elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd



LA FLOTTA ITALIANA NEL RANKING MONDIALE

A giugno 2023, nei registri navali mondiali sono censite 56.731 navi (pari a circa 2,3 miliardi di tonnellate di portata lorda) di oltre 1000 GT. Il 55,5% del totale delle navi e quasi il 70% del totale del tonnellaggio di portata lorda è controllato dai primi dieci paesi.

La ripresa del commercio mondiale e conseguentemente dei traffici marittimi post pandemia ha porta-

to ad un aumento della flotta. Come si vedrà dai dati relativi all'orderbook mondiale, l'aumento più rapido, trainato dalla domanda mondiale di gas, è stato quello delle navi per il trasporto di gas liquefatto, seguite dalle portacontainer e dalle portarinfuse. A giugno 2023, in termini di portata lorda, le prime tre bandiere di registrazione restano quelle di Panama, Liberia e Isole Marshall. I registri dei primi cinque paesi in classifica riportano il 57% del totale della stazza lorda in circolazione, una percentuale che sale al 76% se si considerano i primi 10 paesi in classifica.

FIG. 19: L'ITALIA NEL RANKING MONDIALE PER CONTROLLO ARMATORIALE

Navi di 1.000 GT e oltre – dati a giugno 2023

	Paesi	N.	000 DWT	% DWT
1	Grecia	5.200	420.999	18,4%
2	Cina	9.825	386.497	16,9%
3	Giappone	4.358	258.304	11,3%
4	Corea del Sud	1.721	98.782	4,3%
5	Norvegia	2.129	81.704	3,6%
6	Germania	2.239	74.775	3,3%
7	Singapore	1.885	71.276	3,1%
8	Stati Uniti	1.860	65.737	2,9%
9	Taiwan	1.053	60.579	2,7%
10	Hong Kong	1.212	54.603	2,4%
11	Regno Unito	987	46.093	2,0%
12	Turchia	1.917	45.885	2,0%
13	Emirati Arabi Uniti	1.294	42.184	1,8%
14	Danimarca	820	42.037	1,8%
15	India	1.188	37.758	1,7%
16	Canada	593	32.431	1,4%
17	Indonesia	2.483	29.258	1,3%
18	Francia	573	25.340	1,1%
19	Belgio	291	25.052	1,1%
20	Italia	768	23.434	1,0%
21	Russia	1.839	21.859	1,0%
22	Iran	253	19.167	0,8%
23	Paesi Bassi	1.207	18.828	0,8%
24	Malesia	647	18.760	0,8%
25	Arabia Saudita	296	17.217	0,8%
26	Vietnam	1.162	16.605	0,7%
27	Bermuda	93	15.886	0,7%
28	Brasile/Brazil	271	12.178	0,5%
29	Cipro	243	10.339	0,5%
30	Svizzera	193	9.608	0,4%
	Non attribuito*	1.034	35.089	1,5%
	Altri	6.600	31.356	5,8%
	TOTALE/TOTAL	56.731	2.281.993	100%

Fonte: Elaborazioni SRM su dati Clarkson Research Service Ltd

*Tonnellaggio di ignoto controllo armatoriale

FIG. 20: L'ITALIA NEL RANKING MONDIALE PER REGISTRI DI IMMATRICOLAZIONE

Navi di 100 GT e oltre – dati a giugno 2023

	Bandiera	N.	Min GT	% GT	Min DWT	% DWT
1	Liberia	5.018	244	15,6%	392	17,1%
2	Panama	8.244	243	15,6%	373	16,2%
3	Isole Marshall	4.225	186	11,9%	304	13,2%
4	Hong Kong	2.499	127	8,2%	200	8,7%
5	Singapore	3.212	93	6,0%	137	5,9%
6	Cina	8.516	84	5,4%	127	5,5%
7	Malta	1.886	78	5,0%	102	4,4%
8	Bahamas	1.271	61	3,9%	72	3,1%
9	Grecia	1.207	35	2,2%	58	2,5%
10	Giappone	5.225	31	2,0%	42	1,8%
11	Danimarca	595	23	1,5%	26	1,1%
12	Indonesia	11.531	22	1,4%	29	1,3%
13	Madeira	754	20	1,3%	27	1,2%
14	Cipro/Cyprus	980	20	1,3%	29	1,2%
15	Norvegia	668	16	1,1%	20	0,9%
16	Corea del Sud	2.145	15	1,0%	19	0,8%
17	Italia	1.257	13	0,8%	8	0,4%
18	Isola di Man	270	12	0,8%	20	0,9%
19	Iran	971	12	0,8%	21	0,9%
20	India	1.880	11	0,7%	18	0,8%
21	Stati Uniti	3.533	11	0,7%	12	0,5%
22	Regno Unito	867	11	0,7%	12	0,5%
23	Bermuda	120	10	0,6%	7	0,3%
24	Russia	2.895	10	0,6%	11	0,5%
25	Arabia Saudita	439	8	0,5%	14	0,6%
26	Malesia	1.755	8	0,5%	9	0,4%
27	Vietnam	1.966	8	0,5%	13	0,6%
28	Germania	599	8	0,5%	8	0,3%
29	Belgio	202	6	0,4%	10	0,4%
30	Camerun	215	5	0,3%	8	0,4%
	Non attribuito*	1.809	5	0,3%	7	0,3%
	Altri	29.431	125	8,0%	163	7,1%
	TOTALE/TOTAL	106.185	1.561	100%	2.300	100%

Il 60% dell'interscambio internazionale italiano utilizza il trasporto via mare (poco meno di 286 milioni di tonnellate). La nave è la modalità di trasporto delle merci più utilizzata in Italia.



La flotta di bandiera italiana nel 2022 perde una posizione rispetto all'anno precedente passando dal 16° al 17° posto nel ranking mondiale. Tale calo si riverbera anche sul totale della flotta controllata dall'armamento italiano che perde due posizioni nel ranking mondiale (dal 18° del 2021 al 20° del 2022), nonostante l'incremento della flotta di bandiera estera controllata dagli armatori nazionali. Tali dati evidenziano il calo di *appeal* della bandiera italiana che perde circa un milione di GT rispetto al 2021, dimostrando come, ormai, il fondamentale sistema di riduzione del *gap* competitivo definito con l'istituzione del Registro Internazionale non è più sufficiente. Oggi più che mai, in vista della chiusura del processo di estensione dei benefici del Registro Internazionale alle bandiere comunitarie e dello Spazio Economico Europeo - che rappresenta una rivoluzione per lo shipping nazionale - la bandiera italiana necessita di un forte e urgente intervento di semplificazione dell'ordinamento e delle procedure che la regolano.

Oggi più che mai, in vista della chiusura del processo di estensione dei benefici del Registro Internazionale alle bandiere comunitarie e dello Spazio Economico Europeo la bandiera italiana necessita di un forte e urgente intervento di semplificazione dell'ordinamento e delle procedure che la regolano

04.

LA FLOTTA MERCANTILE ITALIANA
AI RAGGI X

La flotta italiana è composta da comparti specializzati nei diversi settori economico-sociali del Paese e offre i più alti standard internazionali, sia tecnologici che di servizio offerto all'industria nazionale e alla mobilità delle persone. Di seguito viene riportata un'analisi dei diversi comparti nei quali è diversificata la flotta di bandiera italiana che vengono raggruppati in due macroaree: il settore del carico e quello passeggeri.

SETTORE DEL CARICO

FLOTTA BULK CARRIER

Dopo tre anni positivi con tassi di incremento tra il 3,6% e il 3,8%, la crescita della flotta tra il 2022 ed il 2023 ha subito un rallentamento. Le previsioni per il futuro restano ancorate ad un ulteriore rallentamento, dovuto ad un calo della domanda di nuove costruzioni, nonostante i comunque bassi tassi di demolizione. All'inizio del 2023, la flotta di bulk carriers comprendeva 12.898 unità con una capacità di carico pari a circa 940 milioni di tonnellate. La flotta di bandiera italiana nel comparto mantiene la 23^a posizione ma registra una leggera riduzione sia nel numero delle unità (-9%) che nel tonnellaggio (-10%). Tra le navi appartenenti a questa categoria troviamo le grandi unità Post-Panamax (da oltre 80 mila DWT) che assicurano l'approvvigionamento di materie prime, sia energetiche che alimentari, nonché le unità da carico convenzionale che sono indispensabili per l'industria, in special modo della meccanica, essendo in grado di caricare grandi carichi non unitizzati.



Il *Baltic Dry Index* – indice composito del valore dei contratti di noleggio delle navi Capesize (40%), Panamax (30%) and Supramax (30%) registrati giornalmente su una serie significativa di rotte – ha raggiunto il suo massimo nell'ottobre 2021, come apice dei precedenti dieci mesi di prezzi in crescita. Dopo il picco, il valore dell'indice è in calo, una tendenza al ribasso dovuta alla diminuzione dei contratti per una minore propensione agli scambi commerciali.

FIG. 21: BALTIC DRY INDEX

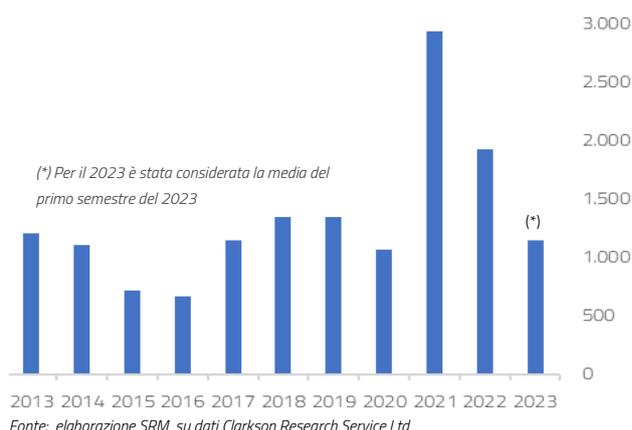


FIG. 22: PRINCIPALI FLOTTE MONDIALI DI NAVI PORTARINFUSE
Navi di 1.000 GT e oltre per nazionalità dell'armatore

	Paesi	N.	000 dwt
1	Cina	3.424	225.944
2	Grecia	2.500	209.454
3	Giappone	1.738	153.070
4	Corea	384	46.194
5	Taiwan	392	32.072
6	Hong Kong	485	28.597
7	Norvegia	241	22.916
8	Germania	298	20.284
9	Stati Uniti	212	19.574
10	Singapore	304	22.268
11	Turchia	369	20.337
12	Regno Unito	188	14.752
13	Bermuda	78	14.880
14	India	147	9.732
15	Indonesia	270	7.770
16	Belgio	40	4.705
17	Emirati arabi Uniti	162	8.574
18	Monaco	41	4.342
19	Canada	136	5.456
20	Viet Nam	236	5.983
21	Australia	27	4.531
22	Cipro	73	4.241
23	Italia	56	3.342
24	Bangladesh	76	3.809
25	Tailandia	59	2.878
26	Paesi Bassi	44	2.402
27	Russia	77	2.045
28	Oman	12	2.123
29	Polonia	44	1.930
30	Iran	32	2.010
	Altri/ Others	683	30.240
	Ignoto controllo armatoriale	70	3.039
	TOTALE	12.898	939.492

Fonte: elaborazione SRM su dati SL Bremen

FLOTTA OIL TANKER

Il comparto comprende diverse tipologie di naviglio, dalle piccole cisterne (3-10,000 DWT) che servono le necessità, energetiche ed alimentari, delle piccole isole italiane alle cosiddette Suexmax (120-180,000 DWT), il naviglio che per dimensioni riesce ad attraversare il Canale di Suez ed è fondamentale per l'approvvigionamento energetico di greggio e prodotti puliti (benzine e gasoli) nonché le chimichiere, unità altamente specializzate.

L'Italia mantiene la 6a posizione nel ranking delle chimichiere nonostante registri un calo sia nel numero (-9%) e nel tonnellaggio (-5%). Nel complessivo ranking delle cisterne la flotta italiana perde tre posizioni registrando un calo delle unità del 11% e del tonnellaggio del 9%.

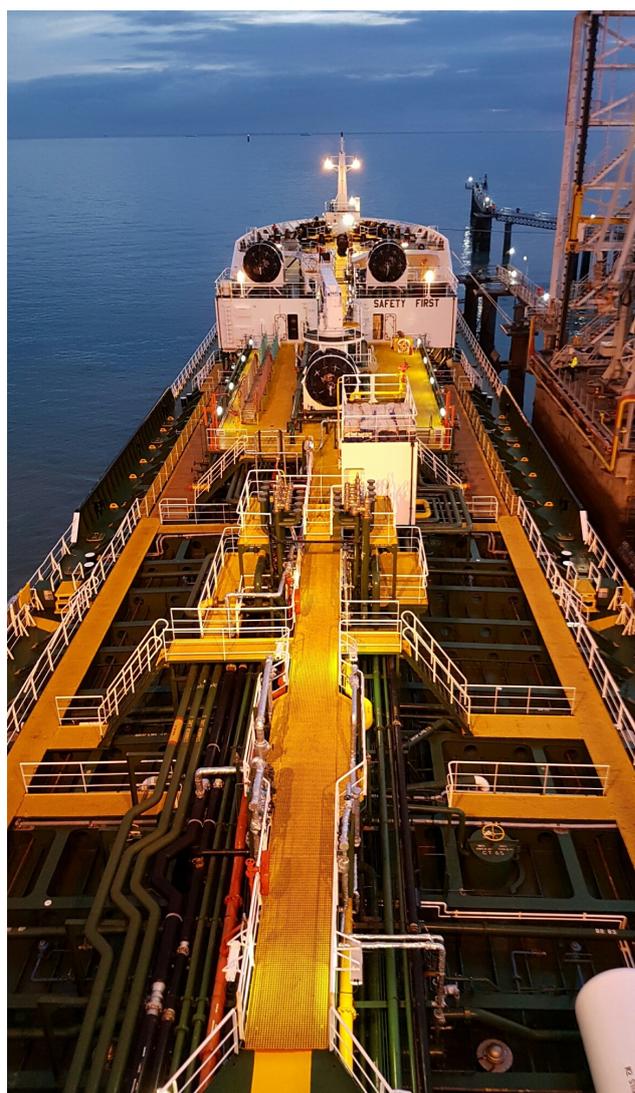


FIG. 23: PRINCIPALI FLOTTE MONDIALI DI NAVI CISTERNA

Navi di almeno 1.000 GT per nazionalità dell'armatore

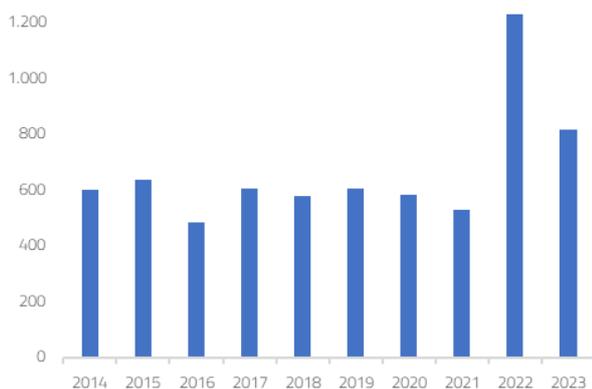
	CRUDE OIL OIL PRODUCTS			CHEMICAL			TOTALE CISTERNE		
	Paesi	No.	DWT	Paesi	No.	DWT	Paesi	No.	DWT
1	Greece	1.037	152.620	Greece	522	19.229	Greece	1.828	187.099
2	China, PR of	1.199	64.315	Japan	511	12.460	China, PR of	1.931	77.500
3	Japan	265	28.574	Singapore	381	11.221	Japan	1.101	56.363
4	Korea, Rep. of	140	25.555	China, PR of	576	8.899	Norway	572	39.069
5	Norway	173	25.451	Norway	297	7.978	Korea, Rep. of	624	38.007
6	Hong Kong	178	19.078	Italy	217	7.409	Singapore	885	33.702
7	US	100	18.222	Korea, Rep. of	363	6.716	US	412	31.722
8	Singapore	355	16.076	US	164	6.104	Hong Kong	295	22.632
9	UAE	212	15.836	Denmark	189	6.056	UAE	423	21.472
10	Belgium	67	15.828	UAE	165	3.728	India	242	18.248
11	India	149	15.063	Turkey	258	3.541	Belgium	112	17.054
12	Iran	61	14.344	Germany	137	2.800	Saudi Arabia	115	15.394
13	Saudi Arabia	67	13.236	UK	112	2.645	Italy	323	15.064
14	Russia	356	10.695	Hong Kong	95	2.574	Iran	71	14.650
15	Altri	2.186	128.051	Altri	1.570	31.579	Altri	5.212	195.511
	TOTALE	6.545	562.944	TOTALE	5.557	132.939	TOTALE	14.146	783.487

Fonte: elaborazione SRM su dati SL Bremen

L'andamento del *Baltic Clean Tanker Index* – analogo al *Baltic Dry Index* ma dedicato ai prodotti c.d. puliti come gasolio e benzine - ha risentito nel 2022 dello spostamento degli equilibri commerciali come conseguenza del conflitto e delle sanzioni imposte alla Russia.

Il cambio delle direttrici su cui si muovono i prodotti raffinati, i nuovi paesi di origine e la lunghezza dei viaggi da un lato, ma anche lo spostamento dei prodotti raffinati russi dall'Europa verso i paesi non OCSE dall'altro, hanno spinto la domanda di tonnellate miglia nell'intero segmento delle navi cisterna, incidendo sulle tariffe e quindi sul valore di un indice che fino al 2021 aveva avuto un andamento piuttosto

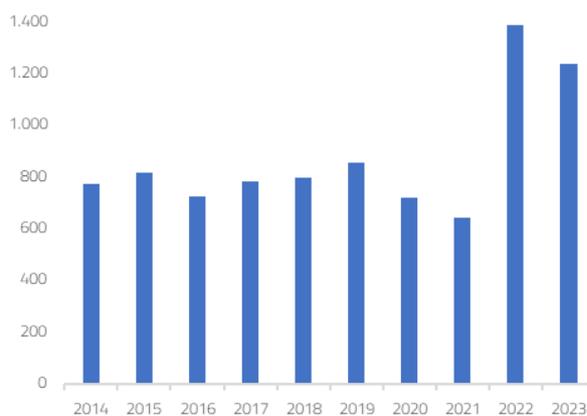
FIG. 24: BALTIC CLEAN TANKER INDEX



Fonte: elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd

regolare attestandosi mediamente intorno ad un valore poco al di sotto di 600.

FIG. 25: BALTIC DIRTY TANKER INDEX



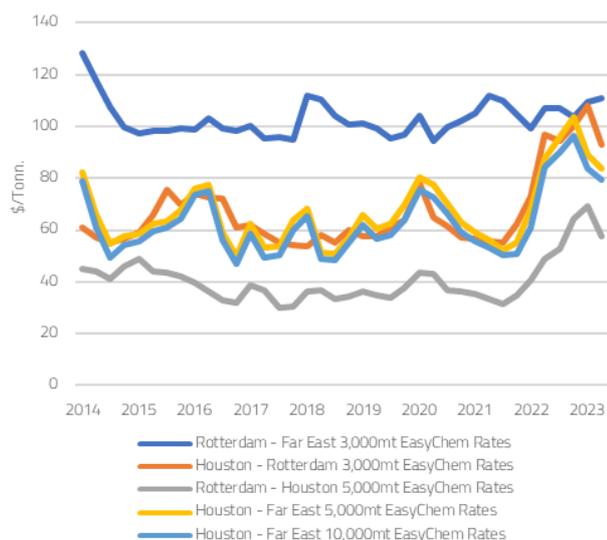
Fonte: elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd

Le tariffe delle navi chimichiere hanno raggiunto nel 2022 livelli molto alti rispetto all'andamento dell'ultimo decennio, principalmente a causa di una sostenuta domanda di spedizioni di prodotti chimici e biocarburanti, in particolare quelli provenienti dall'Asia, ma anche di una limitata offerta di tonnellaggio, dovuta da un lato alla riduzione della velocità per far fronte agli elevati costi del bunker e dall'altro gli squilibri di approvvigionamento tra l'emisfero orientale e quello occidentale.



Anche le elevate tariffe per le navi cisterna per prodotti raffinati hanno indotto alcuni *energy traders* a noleggiare navi chimichiere per il trasporto di prodotti raffinati. Il valore nei primi due trimestri del 2023 è sceso, restando comunque al di sopra dei valori di fine 2021/inizio 2022.

FIG. 26: ANDAMENTO DEI NOLI DELLE NAVI CHIMICHIERE



Fonte: elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd

FLOTTA GAS CARRIER

Nell'ambito delle navi gasiere sono 730 le navi per il trasporto di GNL, per un totale di circa 59 milioni di dwt. Ai primi posti figurano le flotte di Grecia e Cina, seguite dal naviglio statunitense e del Qatar, i due maggiori paesi esportatori di GNL. I primi 10 paesi concentrano l'88% del totale dei dwt di questa tipologia di navi. Su 730 unità ben 39 sono LNG Regas, ossia imbarcazioni dotate di un impianto di rigassificazione a bordo. Tra queste ultime, figura una nave italiana, facente capo a SNAM, la Golar Tundra, che con 4 serbatoi ha una capacità di stoccaggio di circa 170mila metri cubi di GNL e una capacità di rigassificazione continua di 5 miliardi di metri cubi l'anno. Oltre questa, una seconda nave (sempre FSRU, *Floating Storage and Regasification Unit* con capacità di 5 miliardi di mc annui) rilevata da Snam sarà invece collocata a Ravenna e dovrebbe entrare in operatività nel 2024. Una volta operative le due navi contribuiranno al 13% del fabbisogno energetico nazionale. Nel mese di luglio 2023 il rigassificatore di Piombino

ha ricevuto il primo carico commerciale di 90 milioni di mc di GNL da immettere nella rete di SNAM.

FIG. 27: PRINCIPALI FLOTTE MONDIALI DI NAVI GNL

	Paesi	N.	.000 dwt
1	Grecia	138	12.273
2	Giappone	133	10.573
3	USA	71	5.713
4	Qatar	45	4.860
5	Norvegia	56	4.371
6	Corea del Sud	56	4.115
7	Singapore	41	3.492
8	Cina	38	2.663
9	Malesia	31	2.237
10	Regno Unito	19	1.645
	Altri	102	7.085
	Totale	730	59.028

Fonte: elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd

Sempre nell'ambito delle navi gasiere, sono 1.612 quelle navi progettate per il trasporto di GPL (gas di petrolio liquefatto: propano e butano) per un totale di circa 32 milioni di dwt. Un numero significativo di navi GPL è in grado di trasportare anche ammoniaca e gas petrolchimici come etilene, propilene, butadiene e cloruro di vinile monomero (CVM). Ai primi posti figurano le flotte di Giappone e Grecia, seguite dal naviglio di Singapore, Cina e Corea del Sud. Primo paese europeo è la Norvegia, al 6° posto. I primi 15 paesi concentrano l'84% del totale dei dwt di questa tipologia di navi.

FIG. 28: PRINCIPALI FLOTTE MONDIALI DI NAVI GPL

	Paesi	N.	.000 dwt
1	Giappone	291	4.806
2	Grecia	132	3.147
3	Singapore	100	2.748
4	Cina	141	2.159
5	Corea del Sud	85	2.092
6	Norvegia	53	1.799
7	Regno Unito	42	1.663
8	India	42	1.553
9	Emirati Arabi Uniti	43	1.490
10	Stati Uniti	71	1.353
11	Indonesia	96	1.072
12	Hong Kong	25	1.050
13	Belgio	29	701
14	Vietnam	49	628
15	Germania	61	626
	Altri	352	5.021
	Totale	1.612	31.907

Fonte: Elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd

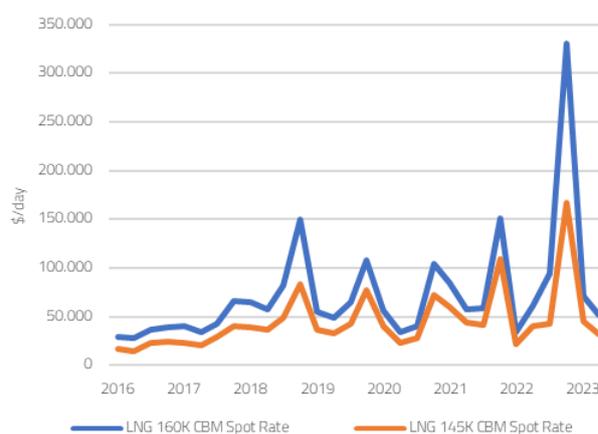
Rigassificatori

In Italia il GNL pesa per circa il 26% delle importazioni totali di gas (dati SNAM relativi al I trimestre 2023) e viene rigassificato negli attuali 3 terminali già operativi nel Nord Italia di cui quello più grande è l'Olt Off-Shore di Rovigo (9-11 miliardi di m³), seguito dall'impianto Olt Off-Shore di Livorno (FSRU Toscana 3,75 miliardi di m³) e quello di Panigaglia (gestito da Snam attraverso la controllata GNL Italia di 3,5 m³). I tre rigassificatori in attività hanno accolto risorse provenienti da svariati Paesi, tra cui Qatar, Egitto, Usa e Norvegia. In cantiere l'idea di due rigassificatori nel Sud Italia¹. Si tratta di quelli già autorizzati ma bloccati di Gioia Tauro (Sorgenia e Iren. Il più grande: 8-12 miliardi di m³) e Porto Empedocle (Enel; 8 miliardi di m³). Per il nostro paese molte delle iniziative volte a ridurre la domanda di prodotti petroliferi a vantaggio del GNL e di forme ulteriormente green devono tener conto proprio dell'attività dei porti che possono diventare dei veri e propri "hub energetici" per lo stoccaggio e/o produzione di GNL, biocarburanti, idrogeno e in generale di energia da economia circolare, grazie anche dalla diffusione di impianti rinnovabili collocati in prossimità degli scali o a mare (parchi eolici offshore e *near-shore*, energia da moto ondoso, fotovoltaico galleggiante, rigassificatori galleggianti). Gli sforzi delle AdSP si prefiggono l'obiettivo di disporre di energia da rinnovabili nonché di garantire la competitività di costo delle stesse rispetto ai carburanti fossili. Di qui introduzione delle Comunità Energetiche Portuali² a "sostegno delle esigenze energe-

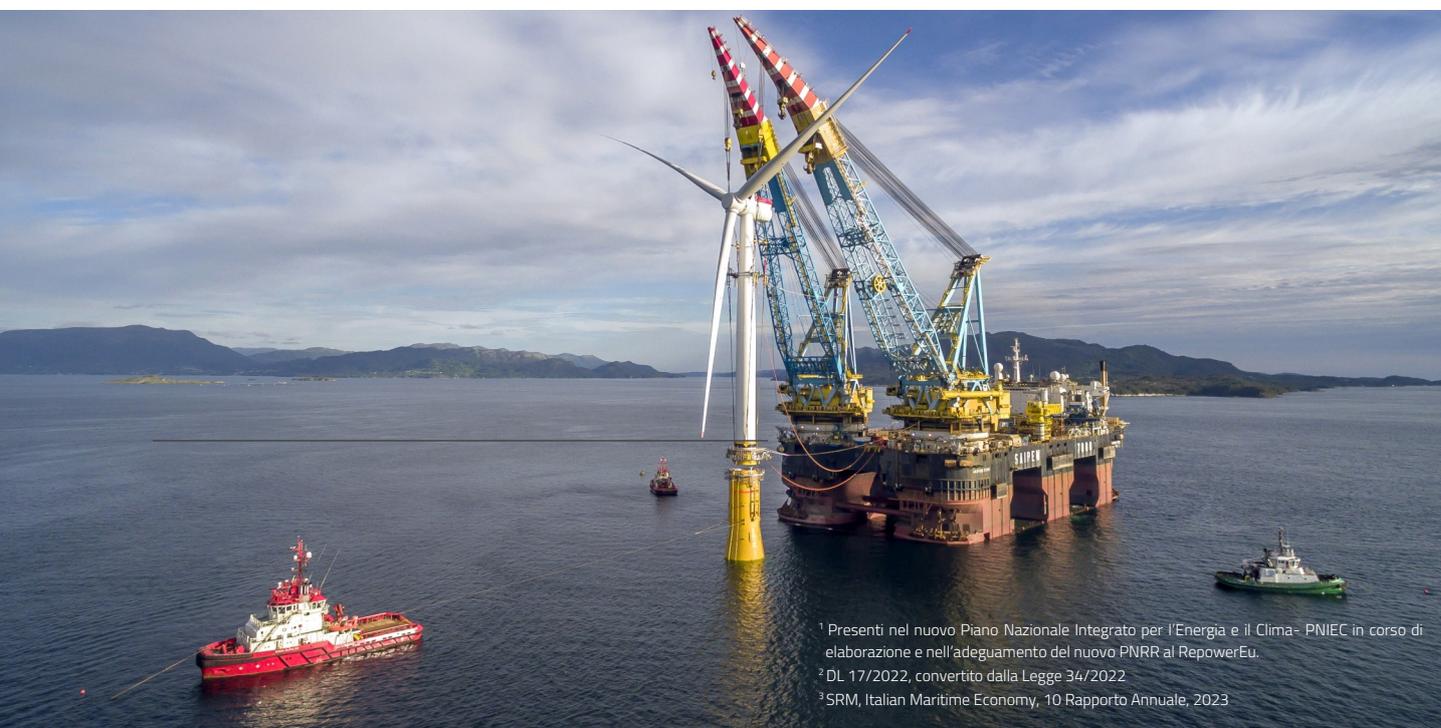
tiche sia dell'intero cluster portuale (imprese portuali, compagnie portuali, agenzie, servizi tecnico nautici, armatori, Guardia Costiera etc.), sia del retro porto (e quindi valorizzabile in ambito Zes o Zfd)".

Si stimano cinque anni per fare dell'Italia il ponte Mediterraneo del gas attraverso 7 rigassificatori in prossimità dei porti e cinque gasdotti da sud volti a far transitare circa 50 miliardi di metri cubi di GNL e fino a 90 miliardi di gas (a pieno regime) per un totale di 140 miliardi.³

FIG. 29: ANDAMENTO DEI NOLI DELLE NAVI GNL E GPL



Fonte: elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd

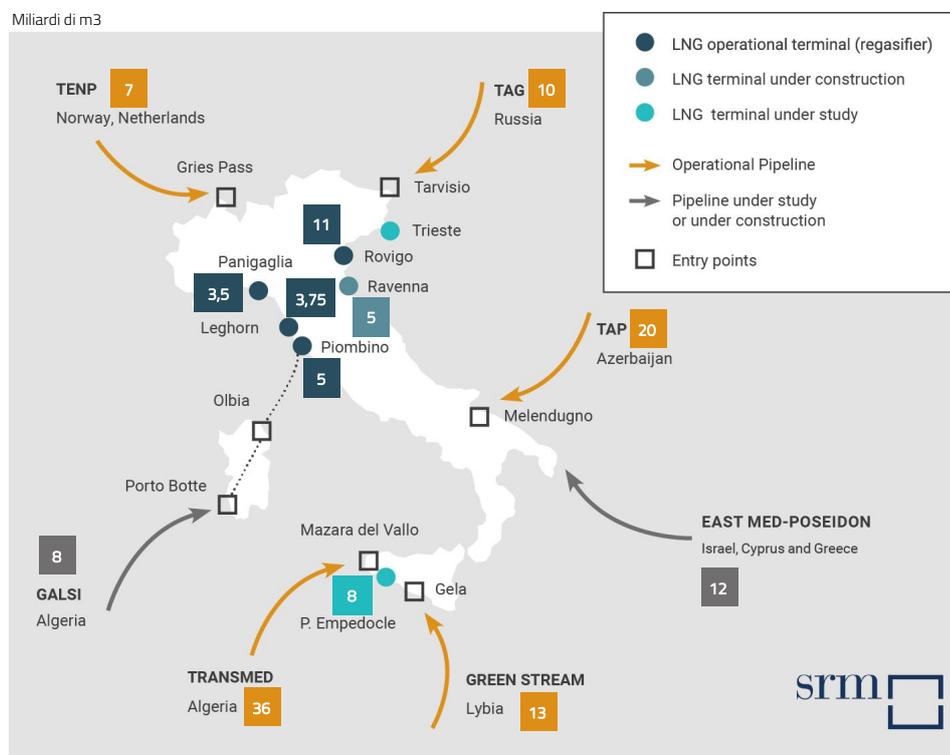


¹ Presenti nel nuovo Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima - PNIEC in corso di elaborazione e nell'adeguamento del nuovo PNRR al RepowerEU.

² DL 17/2022, convertito dalla Legge 34/2022

³ SRM, Italian Maritime Economy, 10 Rapporto Annuale, 2023

FIG 30: ITALIA HUB EUROPEO DEL GAS



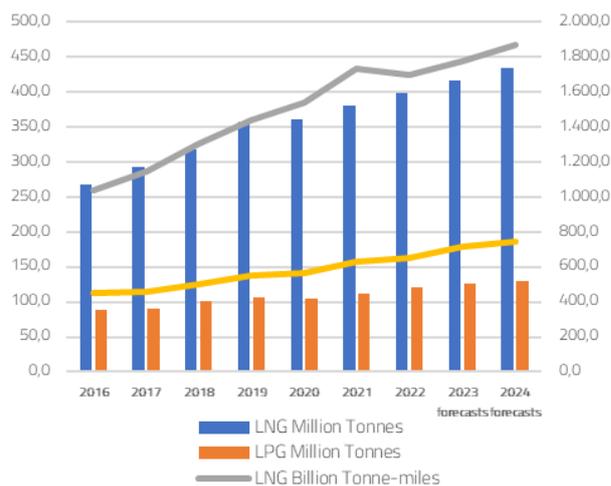
Emirati Arabi Uniti dovrebbero diminuire per il 2023 a causa dei tagli alla produzione di greggio dell'OPEC, anche se si prevede un aumento delle esportazioni dal Kuwait e dall'Iran, con una produzione medio-orientale totale che dovrebbe diminuire dell'1% a 41,5 tonnellate. In termini di tonnellate-miglio il commercio di GPL crescerà del 10,1% quest'anno. L'aumento della domanda di GNL ha fatto crescere il fabbisogno di navi metaniere e le tariffe di trasporto e di noleggio. La

Mercato del GNL e del GPL

Continua la crescita del traffico marittimo di GNL, grazie da un lato ai processi relativi alla transizione *green* e spinto dall'altro dalle preoccupazioni per la sicurezza energetica. Per il 2023 si prevede una crescita del 4,4% a 416 milioni di tonnellate, trainata da un aumento previsto del 10% delle esportazioni statunitensi. Il più grande esportatore è l'Australia, che ha superato il Qatar, leader di lunga data. L'Unione Europea ha superato Cina e Giappone come primo importatore di GNL. Il 25% del totale delle esportazioni ha avuto infatti come destinazione diretta l'Unione Europea, a seguire il Giappone con il 18%, e la Cina con il 16%. In termini di tonnellate-miglia, si prevede una crescita pari al 5,1%, con l'entrata a regime di un volume limitato di capacità di esportazione nella prima metà del 2024. Cresce anche il traffico via mare di GPL. Secondo le proiezioni, il commercio globale di GPL aumenterà quest'anno del 4,6%, raggiungendo 125 milioni di tonnellate, quasi interamente grazie al previsto aumento dell'11% delle esportazioni statunitensi, grazie all'aumento della produzione di petrolio e gas e alle forti scorte nazionali di propano. Le esportazioni di GPL dall'Arabia Saudita e dagli

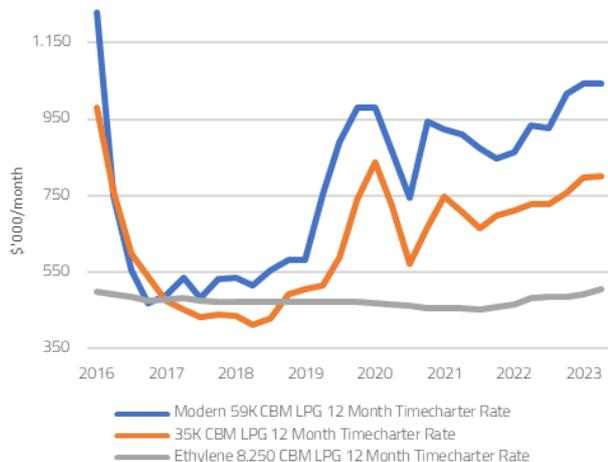
maggior parte delle navi opera con contratti di noleggio a lungo termine per progetti specifici di GNL, anche se è in crescita il mercato spot e a breve termine. Dopo l'impennata a fine 2022, nel primo semestre del 2023 l'attività si è concentrata sui charter a termine, mentre il *fixing spot* è stato relativamente contenuto. I tassi spot rimangono piuttosto deboli. Dopo la flessione del 2020 i tassi sono cresciuti e nel 2023 si stanno mantenendo sostanzialmente stabili.

FIG. 31: TRAFFICO MARITTIMO DI GNL E GPL



Fonte: elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd

FIG. 32: LPG TIMECHARTER RATES



Fonte: elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd

FLOTTA CISTERNE PER IL BUNKERAGGIO

L'Italia è dotata di una rete capillare di servizi di bunkeraggio con una struttura del tutto peculiare rispetto a quelle degli altri Paesi europei.

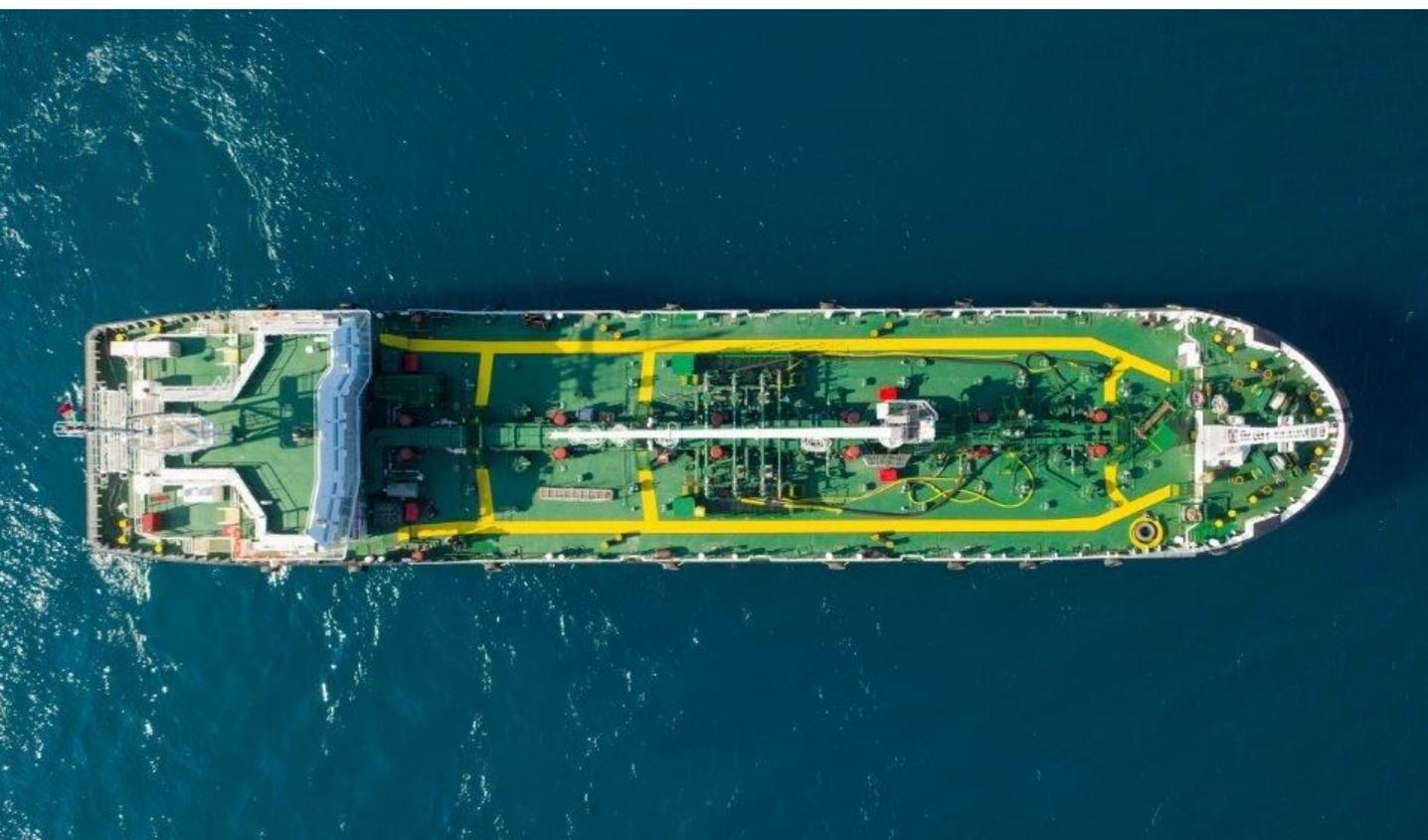
Come una stazione di servizio per le automobili, la motocisterna bunker trasporta il prodotto venduto dalla società petrolifera e lo consegna direttamente alla nave da rifornire. Il bunkeraggio, nonostante le ridotte dimensioni, è un comparto strategico per la movimentazione dei passeggeri e delle merci nel

Paese, per l'occupazione di marittimi italiani a bordo/lavoratori dell'indotto ma anche per l'approvvigionamento energetico nazionale.

Gli operatori del settore hanno profuso un grande sforzo per soddisfare le necessità imposte dalle nuove normative in materia di combustibili marini entrate in vigore dal primo gennaio 2020 che hanno ridotto il tenore di zolfo di ben sette volte, dando un importante contributo alla tutela ambientale.

Il settore del bunkeraggio è composto da:

- 15 società armatoriali
- 40 mezzi - (motocisterne, chiatte-cisterna e rimorchiatori) esclusivamente dedicati al servizio di bunkeraggio
- Capacità complessiva: 70.000 tonnellate di portata lorda con una media di circa 1.800 tonnellate per ogni mezzo
- Occupazione: più di 200 marittimi, tutti di nazionalità comunitaria (quasi totalmente italiani) altamente specializzati, in prevalenza ufficiali, oltre al personale di terra e all'indotto, per un totale di circa 600 unità





CONFITARMA ha sensibilizzato il MIT sull'opportunità di valutare soluzioni strutturali di sostegno al settore del bunkeraggio. Infatti, anche in ragione della diretta concorrenza con gli altri Paesi Ue, il settore attraversa da alcuni anni una crisi di competitività che, in assenza di interventi di competitività, rischia di compromettere il mantenimento del servizio stesso da parte degli operatori i cui bilanci di esercizio si chiudono sempre più spesso in passivo.

FLOTTA CAR CARRIER

Il settore delle navi *Pure Car Carrier* (PCC) è in pieno rilancio, con stime di crescita del commercio globale di autoveicoli nel 2023 pari al 6%.

All'inizio del 2023 le PCC (incluse le *Pure Car & Truck Carriers* di stazza superiore a 1.000 GT) erano 753 per un totale di 4 milioni di CEU (*Car Equivalent Unit*).

La maggior parte della flotta PCC appartiene al segmento oceanico, con unità di capacità di 4.000 CEU o maggiore. La classe di dimensioni più consistente è quella superiore a 7.000 CEU, con 385 navi e il 66% della capacità di trasporto. La dimensione media del-

le navi della flotta totale è aumentata da 4.500 CEU all'inizio del 2010 a 5.311 CEU all'inizio del 2023.

Dopo un periodo di contrazione, con 37 navi per un totale di 259.450 CEU nel 2021, il numero di nuove PCC ordinate è quasi raddoppiato arrivando nel 2022 a 76 navi (tutte in grado di utilizzare anche il GNL) per una capacità totale di 576.000 CEU. Inoltre, nel primo semestre del 2023 sono state aggiunte altre 48 unità, per un totale di 400.000 CEU.

A gennaio 2023 le unità ordinate erano 108 (804.000 CEU) di cui l'82% rappresentato da nuovi ordini nel 2022. In termini di capacità il portafoglio ordini è raddoppiato da giugno 2022. Oltre l'83% delle car carrier in termini di CEU (89 car carrier) viene costruito presso cantieri cinesi.

A livello globale, secondo le statistiche ISL, all'inizio del 2023 il nostro Paese si colloca al 5° posto dopo Giappone, Norvegia, Corea del Sud e Israele. Tale risultato è conseguito grazie al Gruppo Grimaldi che rientra tra i principali operatori al mondo di tale tipologia di navi.



FLOTTA PORTACONTENITORI

All'inizio del 2023 erano in servizio 5.776 navi porta-container con una portata lorda di 305,2 milioni di tonnellate, pari a 25,74 milioni di TEU. In termini di TEU, i numeri riportano un incremento del 4,3%. Nel 2022 sono state consegnate agli armatori 191 navi con una capacità totale di poco superiore a 1 milione di TEU. Di queste, quasi 50% erano unità con capacità superiore a 14.000 TEU. La pandemia ha evidenziato rischi e carenze di resilienza per le catene di approvvigionamento globali e il settore dei trasporti marittimi ha dovuto gestire interruzioni e congestioni senza precedenti unitamente ad un'estrema volatilità dei costi di trasporto. L'impennata della domanda post lockdown e l'ascesa dell'e-commerce unite a un'offerta di shipping simile ai livelli pre-pandemia ha impattato sulla domanda per il trasporto marittimo che, in particolare per i container, è aumentata, generando così l'aumento delle tariffe di trasporto a livelli senza precedenti per tutto il 2021 e il 2022, principalmente sulle rotte est-ovest ma anche su quelle verso le regioni in via di sviluppo. I noli marittimi, però, a partire dal 2022 hanno cominciato a calare per tornare, già a novembre dello stesso anno, quasi al livello pre-pandemia, sebbene l'effetto dello shock pandemico e delle sue conseguenze debba essere ancora completamente riassorbito. Lo Shanghai *Containerized Freight Index* è l'indice più utilizzato per le

FIG. 33: PRINCIPALI FLOTTE MONDIALI DI NAVI PORTACONTENITORI

Navi di 1000 gt e oltre per nazionalità dell'armatore

Paesi	N.	000 dwt	000 TEU
1 Cina	808	44.758	3.840
2 Germania	824	38.037	3.117
3 Danimarca	357	29.635	2.560
4 Giappone	351	24.642	2.197
5 Grecia	438	23.635	1.952
6 Taiwan	354	19.314	1.638
7 Francia	223	17.963	1.561
8 Canada	143	14.338	1.259
9 Regno Unito	187	13.234	1.103
10 Corea del Sud	220	10.888	962
11 Singapore	237	11.101	944
12 Norvegia	59	4.187	354
13 Hong Kong	118	2.645	205
14 Stati Uniti	83	2.651	195
15 Emirati arabi Uniti	95	2.542	192
16 Indonesia	225	2.606	179
17 Turchia	93	2.030	152
18 Iran	29	1.744	146
19 Israele	36	1.542	124
20 Thailandia	55	1.176	93
21 Paesi Bassi	45	566	46
22 Vietnam	49	595	43
23 Bermuda	4	467	40
24 Belgio	13	465	36
25 Malesia	37	460	33
26 Russia	28	370	29
27 Filippine	41	254	19
28 India	7	178	13
29 Egitto	13	161	12
Altri	561	31.598	2.589
Ignoto controllo armatoriale	43	1.399	109
TOTALE	5.776	305.181	25.742

Fonte: elaborazione SRM su dati SL Bremen

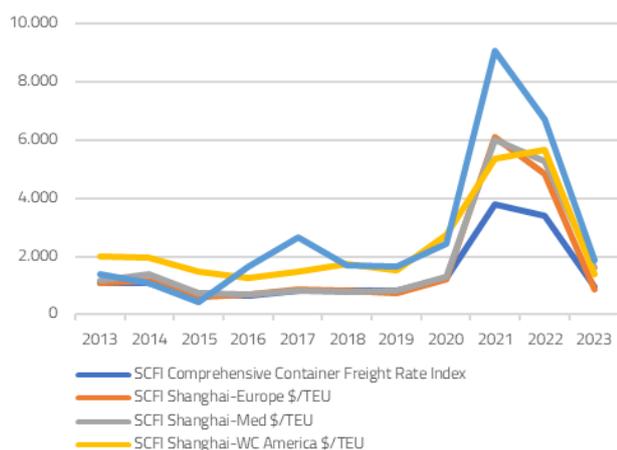




tariffe di trasporto marittimo di importazione dalla Cina. Questo indice è calcolato dalla *Shanghai Shipping Exchange* settimanalmente dal 2009 e include l'evoluzione delle tariffe di trasporto da Shanghai attraverso le 13 principali rotte mondiali (Europa, Mediterraneo, Stati Uniti, Golfo Persico, Nuova Zelanda, Africa occidentale e Sud Africa, Giappone, Sud-est asiatico e Corea del Sud).

Per esempio, sulla rotta tra Estremo Oriente e Med l'indice SCFI è passato da 7.523 dollari per TEU a gennaio 2022 a 1.434 dollari a luglio 2023: un calo pari all'81%.

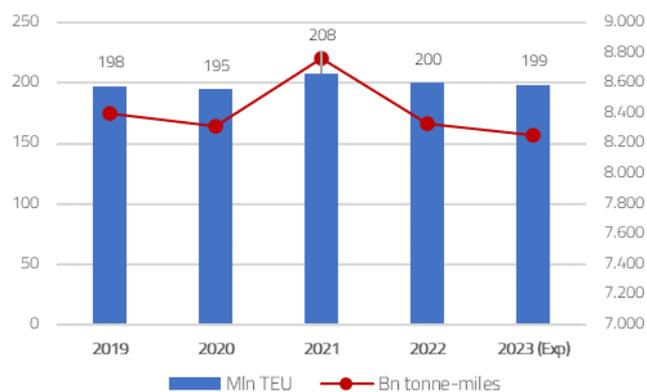
FIG. 34: ANDAMENTO NOLI DELLE NAVI PORTACONTENITORI



Fonte: elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd

A livello mondiale i container costituiscono circa il 15% del commercio marittimo. Dopo il picco registrato nel 2021, il commercio mondiale attraverso container si è leggermente ridotto portandosi a livelli (200 milioni di TEU nel 2022) comunque superiori al

FIG. 35 TRAFFICO MONDIALE DI CONTENITORI



Fonte: elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd

FIG. 36: MOVIMENTO CONTAINER NELLE PRINCIPALI AREE DEL MONDO

	Imports			Exports		
	2021	2022	2023 (exp)	2021	2022	2023 (exp)
Nord America	33,9	32,0	29,7	14,3	13,7	13,8
Europa	40,8	37,6	36,6	36,8	34,4	33,2
Far East	85,8	84,0	85,4	123,3	118,9	118,2
Middle East	6,4	6,5	6,7	2,8	2,7	2,7
Indian Sub-Continent	8,3	7,9	7,8	6,7	6,8	6,7
Latin America	10,0	9,7	9,7	7,3	7,1	6,9
Africa	7,8	7,7	7,9	3,5	3,5	3,6
Oceania	3,9	3,7	3,6	2,2	2,2	2,2
Non specificato	11,0	11,2	11,5	11,0	11,2	11,5
World	207,9	200,4	198,8	207,9	200,4	198,8

Fonte: elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd

dato pre-pandemia (198 milioni di TEU nel 2019). Il dato si traduce in circa 8.300 miliardi di tonnellate per miglio nel 2022.

È evidente il peso dell'Asia nei trasporti marittimi. Infatti, sono cinesi i porti leader del mondo: nel 2022 Shanghai si conferma il primo porto containerizzato con 47,3 milioni di TEU e Ningbo-Zhoushan il primo porto per totale di merci movimentate, pari a 1,26 miliardi di tonnellate.

Avere un quadro sulle principali rotte commerciali europee ci consente di avere un'idea sulle caratteristiche della geografia e della tipologia del nostro commercio internazionale. Il fatto che la principale rotta in termini di container per l'Europa sia la "Far East – Europe", ovvero la maggior parte dei container provengono dal Far East, rispecchia una quota evidente di importazioni dai paesi asiatici sia per uso industriale che per il consumatore (fascia *low-market*).

In base ai dati *Clarksons*, la rotta Far East – Europe conta infatti 15,4 milioni di TEU. Seguono la Middle East/Indian Sub-Continent – Europe (7,3 milioni di TEU) e la Europe-Far East (6,9 milioni di TEU). Tutte le rotte hanno subito un calo tra il 2021 e il 2022. Il calo maggiore lo ha registrato la rotta Europe-Far East (-13,2%).

FIG. 37: PRINCIPALI ROTTE CONTAINER PER L'EUROPA

	2019	2020	2021	2022	2023	Var. % 2022/2021
	Mln TEU	%				
Middle East/Indian Sub-Continent - Europe	7,4	7,0	7,5	7,4	7,3	-0,8
Far East - Europe	16,7	15,8	17,1	15,4	15,4	-9,8
Europe - Far East	8,2	8,2	7,8	6,7	6,9	-13,2
Europe - North America	5,1	5,0	5,6	5,5	5,3	-2,0
North America - Europe	3,0	2,7	2,7	2,6	2,6	-3,9

Fonte: elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd

Nel 2022 i porti italiani hanno chiuso l'anno con buoni risultati per TEU movimentati. È stato registrato complessivamente il transito di oltre 11 milioni container, con un aumento dell'1,9% rispetto all'anno 2021, numero superiore anche a quello raggiunto nel periodo precedente la pandemia quando i TEU si at-

testarono intorno ai 10 milioni. Il risultato è significativo se si pensa al fatto che i Top 20 porti a livello mondiale sono cresciuti solo del 0,6% e i Top 20 europei hanno registrato un calo del 0,7% rispetto al 2021.

FIG. 38: MOVIMENTO CONTAINER NEI PRINCIPALI PORTI MONDIALI, EUROPEI E ITALIANI

Major World ports	2022	2021	Var.% 2022/21
1 Shanghai	47.280.000	47.025.000	0,5
2 Singapore	37.289.500	37.467.700	-0,5
3 Ningbo-Zhoushan	33.360.000	31.080.000	7,3
4 Shenzhen	30.040.000	28.760.000	4,5
5 Qingdao	25.660.000	23.700.000	8,3
6 Guangzhou	24.600.000	24.180.000	1,7
7 Busan	22.071.863	22.706.133	-2,8
8 Tianjin	21.030.000	20.260.000	3,8
9 Hong Kong	16.637.000	17.788.000	-6,5
10 Rotterdam	14.455.000	15.300.000	-5,5
11 Jebel Ali	13.970.000	13.742.000	1,7
12 Anversa + Bruges* (dal 2022)	13.500.000	14.100.245	-4,3
13 Port Klang	13.223.928	13.724.390	-3,6
14 Xiamen	12.420.000	12.040.000	3,2
15 Port Tanjung Pelepas	10.512.806	11.200.242	-6,1
16 Los Angeles	9.910.000	10.677.610	-7,2
17 New York	9.493.664	8.985.929	5,7
18 Kaohsiung	9.491.575	9.864.447	-3,8
19 Long Beach	9.130.000	9.384.368	-2,7
20 Laem Chabang	8.741.077	8.523.342	2,6
Totale	382.816.413	380.509.406	0,6

Major European and Mediterranean ports	2022	2021	Var.% 2022/21
1 Rotterdam	14.455.000	15.300.000	-5,5
2 Anversa + Bruges* (dal 2022)	13.500.000	12.023.087	12,3
3 Amburgo	8.300.000	8.720.000	-4,8
4 Tanger Med	7.596.845	7.173.870	5,9
5 Pireo	5.311.810	5.311.810	0,0
6 Valencia	5.076.206	5.604.478	-9,4
7 Port Said	4.764.583	4.764.583	0,0
8 Algeiras	4.762.808	4.799.497	-0,8
9 Bremen	4.614.000	5.019.000	-8,1
10 Barcellona	3.522.280	3.531.324	-0,3
11 Gioia Tauro	3.380.053	3.209.304	5,3
12 Le Havre	3.100.000	3.018.550	2,7
13 Marsaxlokk	2.890.000	2.967.765	-2,6
14 Ambarli	2.867.215	2.942.550	-2,6
15 Genova	2.532.532	2.557.847	-1,0
16 Danzica	2.072.000	2.117.829	-2,2
17 Mersin	1.989.585	2.106.937	-5,6
18 Marsiglia	1.530.000	1.500.000	2,0
19 Alexandria	1.488.436	1.583.779	-6,0
20 Ashood	1.431.039	1.612.390	-11,2
Totale	95.184.392	95.864.599	-0,7

Fonte: elaborazione SRM su dati Assoport e altri



Major Italian ports		2022	2021	Var. % 2022/21
1	Gioia Tauro	3.380.053	3.209.304	5,3
2	Genova	2.532.532	2.557.847	-1,0
3	La Spezia	1.262.496	1.375.626	-8,2
4	Trieste	877.805	757.255	15,9
5	Livorno	751.811	791.356	-5,0
6	Napoli	684.111	652.599	4,8
7	Venezia	533.991	513.814	3,9
8	Salerno	361.884	419.188	-13,7
9	Savona - Vado	266.591	223.265	19,4
10	Ravenna	228.435	212.926	7,3
11	Ancona-Falconara	165.346	167.338	-1,2
12	Cagliari-Sarroch	140.216	109.653	27,9
13	Civitavecchia	112.200	100.248	11,9
14	Marina di Carrara	101.685	101.288	0,4
15	Bari	65.729	70.254	-6,4
16	Catania	51.666	58.471	-11,6
17	Taranto	26.269	11.841	121,8
18	Palermo	13.962	14.107	-1,0
19	Trapani	10.950	11.664	-6,1
20	Monfalcone	1.961	1.493	31,3
Totale		11.569.693	11.359.537	1,9

Fonte: elaborazione SRM su dati Assoporti e altri

Nel 2022 sono 385 le navi appartenenti all'importante tipologia delle navi ausiliarie alle piattaforme energetiche che offrono servizi essenziali per assicurare la sicurezza e il regolare svolgimento sia dei traffici marittimi che dell'approvvigionamento da parte delle piattaforme energetiche marine di interesse nazionale.

FLOTTA RIMORCHIATORI E SUPPLY VESSEL

I supply vessel sono unità navali destinate al trasporto delle maestranze dell'industria dell'energia, al trasporto di merci, anche pericolose, all'esecuzione di servizi appoggio a lavori subacquei. Queste unità so-

no strategiche e fondamentali per la catena dell'approvvigionamento energetico, la flotta italiana è impiegata anche all'estero in assistenza alle piattaforme energetiche, ad esempio nel Mar Mediterraneo e in Africa.

I rimorchiatori, in quanto dotati di particolare forza propulsiva, oltre ad essere utilizzati nei servizi tecnico nautici (vedi nota dedicata), sono impiegati per il servizio di rimorchio d'altura ovvero per effettuare trasporti pesanti o per prestare soccorso alle navi.



FLOTTA NAVI POSACAVI

Secondo le stime degli analisti circa l'80% dei fondali sottomarini mondiali risulta ancora inesplorato e con esso le sue ricchezze di risorse naturali, minerarie, energetiche. Non solo, il mare e l'oceano celano ai più al loro interno infrastrutture strategiche per la nostra quotidianità. Basti pensare ai cavi sottomarini per le telecomunicazioni che collegano i diversi continenti: oltre il 98% dei dati viaggia attraverso questi cavi. In tale contesto il mondo sottomarino rappresenta un asset strategico anche per il nostro Paese. Infatti, analizzando i dati del settore notiamo che: nell'Ue 27 l'Italia si attesta al secondo posto, dopo la Francia, per investimenti in flotta di navi Cable Layer e Cable Repair Ship. Attualmente risultano in costruzione, con consegna prevista per il 2023, tre navi per un totale di 21.100 dwt, due delle quali sono state commissionate da società europee. I dati evidenziano il grande interesse a livello europeo per il comparto delle posacavi. Negli ultimi dieci anni in Europa sono state consegnate sei nuove unità. Si tratta di naviglio altamente specializzato:

- navi posacavi (cable layer e cable repair ship): consistenza della flotta mondiale di tale tipologia di naviglio è di circa 100 navi per un totale di 766mila GT dei quali il 38% di bandiera o controllo dei Paesi Ue27;
- navi posatubi (Pipe Layer, Pipe Layer Crane Vessel, Pipe layer Platform semi submersible) la consistenza della flotta mondiale è di circa 140 navi per un totale di 2,4 mln di GT dei quali il 28,5% di bandiera/controllo dei Paesi Ue27. Del totale mondia-

le la flotta di bandiera italiana o controllata da interessi nazionali rappresenta il 14%.

- perforatrici (Drilling Ship) la consistenza della flotta mondiale è di circa 700 navi per un totale di 11,8 mln di GT dei quali il 15% di bandiera/controllo dei Paesi Ue27. Del totale mondiale la flotta di bandiera italiana o controllata da interessi nazionali rappresenta l'1,5%.

I dati evidenziano la rilevanza strategica che il settore delle posacavi sta acquisendo in Europa e nel nostro Paese, considerando anche che i nuovi ordini - con previsioni di consegna nel 2023 - provengono per lo più da imprese europee. Nel 2022 è stata varata in Italia la più grande nave posacavi del mondo che collegherà, con 700 chilometri di elettrodotto sottomarino in altissima tensione, l'Inghilterra con la Danimarca - il Viking Link. Si tratta della "Leonardo da Vinci" di proprietà del Gruppo Prysmian.

I maggiori operatori a livello globale nel settore delle Cable Layer e Cable Repair Ship risultano essere:

- Francia: al primo posto con un totale di circa 71.000 dwt
- Indonesia: al secondo posto con circa 48.500 dwt
- Gran Bretagna: al terzo posto con circa 47.400 dwt
- Italia: quarta con circa 46.000 dwt.
- Norvegia: quinta con circa 44.000 dwt



FLOTTA NAVI DA RICERCA

La flotta italiana annovera anche sofisticate navi da ricerca in grado di navigare nelle difficili condizioni meteo polari. In particolare, la flotta associata a **CONFITARMA** annovera diverse unità di questa tipologia:

- La rompighiaccio **Laura Bassi** di proprietà dell'Istituto Nazionale di Oceanografia e di Geofisica Sperimentale – OGS, ad oggi è l'unica nave italiana ad aver ottenuto la certificazione "*Polar Code*" oltre ad essere nota per aver toccato, nell'ambito del Programma nazionale di ricerche in Antartide (Pnra), il punto più a sud mai raggiunto da un'imbarcazione;
- la nave **Gaia Blu**, unità oceanografica utilizzata dal CNR che opera a servizio della comunità scientifica italiana, internazionale e globale; fino al 2022 ha intrapreso 81 spedizioni ospitando 1.056 scienziati provenienti da tutto il mondo;
- la nave **Explora** che è stata protagonista della scena scientifica polare italiana dal 1989 effettuando 11 campagne antartiche e 3 campagne artiche per poi essere ceduta nel 2021 alla società genovese MC International che opera nel campo della prevenzione dell'inquinamento e delle indagini del fondo mare preliminari alla posa di cavi sottomarini.



SETTORE PASSEGGERI

FLOTTA TRAGHETTI RO-RO E RO-PAX

Esaminando la flotta mondiale di traghetti, l'Italia è prima per GT con 269 navi e quasi 5,8 milioni di GT. Segue a distanza Malta con 2,1 milioni di GT e poi Giappone, Cina e Cipro. Nel settore del Ro-Ro cargo, in particolare, l'Italia si distingue non solo per i GT ma anche per il numero di unità, grazie soprattutto al Gruppo Grimaldi che è leader mondiale del settore. L'Italia è leader nell'Ue per merce movimentata via

unità Ro-Ro e Ro/Ro-Pax, con una quota di mercato del 24,5% del totale Ue. Nel 2009 tale quota era del 18%. Dal 2014 al 2019 il segmento Ro-Ro è cresciuto del 23,8% con un CAGR (*Compounded Average Growth Rate*) del 4,4%. Nel 2022 le merci movimentate nei porti italiani attraverso i Ro-Ro (120,8 milioni di tonnellate) hanno superato quelle trasportate con i container (119,5 milioni in container).

FIG. 39: PRINCIPALI FLOTTE MONDIALI DI NAVI TRAGHETTO (per bandiera)

Paesi	Passenger ro-ro cargo		Ro-ro cargo		Totale	
	N.	GT	N.	GT	N.	GT
1 ITALIA	199	2.568.491	70	3.227.476	269	5.795.967
2 Malta	7	79.654	46	2.030.157	53	2.109.811
3 Giappone	274	1.076.603	78	701.750	352	1.778.353
4 Cina	207	1.618.076	20	110.728	227	1.728.804
5 Cipro	65	1.601.500	8	106.883	73	1.708.383
6 Danimarca	73	747.770	19	671.966	92	1.419.736
7 Indonesia	496	1.171.309	34	197.693	530	1.369.002
8 Finlandia	57	659.256	30	657.865	87	1.317.121
9 Norvegia	336	847.290	13	456.958	349	1.304.248
10 Grecia	202	993.768	10	61.167	212	1.054.935
11 Svezia	59	739.398	11	281.960	70	1.021.358
12 Panama	57	603.667	46	277.065	103	880.732
13 Turchia	77	127.425	28	664.231	105	791.656
14 Francia France	61	867.019	4	27.972	65	894.991
15 USA	117	292.976	14	558.806	131	851.782
16 Paesi Bassi	15	290.122	22	372.151	37	662.273
17 Canada	122	553.289	11	92.136	133	645.425
18 Regno Unito	88	436.263	6	107.059	94	543.322
19 Spagna	33	434.909	6	108.194	39	543.103
20 Filippine	243	348.278	16	110.382	259	458.660
Altri	1.011	3.714.042	346	3.017.280	1.357	6.731.322
TOTALE	3.799	19.771.105	838	13.839.879	4.637	33.610.984

Fonte: Clarksons, dati a settembre 2023

* Per la categoria Passenger ro-ro cargo sono state considerate le seguenti categorie: Pass-Car-Ferry, Pass cargo e Ro-Pax

** Per la categoria Ro-ro cargo sono state considerate le seguenti categorie: Ro-ro e Ro-ro-Container





Autostrade del Mare: *best practice* italiana

Le moderne autostrade del mare nascono nei primi anni '90 dall'idea e dalla caparrietà degli armatori italiani e fin dal 2002, in un contesto del tutto innovativo in ambito nazionale, quando non vi era ancora alcun quadro normativo comunitario di riferimento, CONFITARMA collabora con il Ministero dei Trasporti, prima per la definizione dell'Ecobonus e successivamente, nel 2016, per dare avvio al Marebonus. Nel primo semestre 2023, le autostrade del mare registrano un trend in aumento rispetto al 2022. Infatti, i servizi verso i porti esteri evidenziano valori positivi sia in termini di partenze settimanali (+6,5%) che di metri lineari offerti (+12%). Per la Sardegna si registra una sostanziale conferma in termini di partenze settimanali, mentre per quanto riguarda i metri lineari il trend è in aumento (+8%). Per quanto riguarda la Sicilia si evidenziano valori positivi in termini di partenze settimanali (+3%) e pressoché stabili per quanto riguarda i metri lineari offerti. In totale gli operatori nazionali garantiscono 542 partenze settimanali (+2,3% rispetto al 2022) 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 lorda di stiva su base settimanale cresce a quasi 1,5 milioni di metri lineari (corrispondenti a circa 4 milioni di tir oppure 5 milioni di semirimorchi trasportabili annualmente).

Nel 2022 le Autostrade del Mare (traghetti RoRo/pax) hanno trasportato 63 mln di tonnellate di merci, consentendo di eliminare dalla strada circa 2,4 milioni di TIR all'anno, equivalenti a 2,6 milioni di tonnellate di emissioni evitate di CO2 e riducendo sensibilmente danni e costi legati all'incidentalità e alla congestione stradale. I benefici economici per la collettività di questo spostamento del trasporto merci dalla strada al mare sono stati calcolati in circa 2,2 miliardi di euro annui risparmiati in termini di esternalità ambientali.



Per la **Sardegna** si registra una sostanziale conferma in termini di partenze settimanali, mentre per quanto riguarda i metri lineari il trend è in aumento (+8%).

FIG. 40: SERVIZI DI TRASPORTO RO-RO PER LA SARDEGNA 2023

Origine - destinazione	Round trip settimanali	M.I. settimanali
Civitavecchia-Arbatax-Cagliari	2	9.000
Civitavecchia-Cagliari	3	13.500
Civitavecchia-Olbia	15	51.000
Civitavecchia-Porto Torres*	7	37.800
Genova-Cagliari	2	7.460
Genova-Porto Torres*	15	60.000
Livorno-Cagliari	3	23.300
Livorno-Golfo Aranci	7	27.020
Livorno-Olbia	22	131.400
Marina di Carrara-Cagliari	5	25.000
Marina di Carrara-Olbia	3	15.000
Napoli-Cagliari	3	11.556
Piombino-Olbia	5	16.000
Salerno-Cagliari	2	31.200
Totale	94	459.236
*in alta stagione	Dato al 1999	117.800

Fonte: Confitarma

FIG. 41: SERVIZI DI TRASPORTO RO-RO INTERNAZIONALI 2023

Origine - destinazione	Round trip settimanali	M.I. settimanali
Ancona-Durazzo	4,5	16.398
Ancona-Igoumenitsa	7	31.500
Barcellona-Ibiza	4	14.960
Barcellona-Mahon (Minorca)	3	12.264
Barcellona-Nador	1,5	4.500
Barcellona-Palma di Maiorca	6	26.604
Barcellona-Tangeri	3	11.400
Bari-Durazzo	7	18.200
Brindisi-Igoumenitsa	7	32.900
Civitavecchia-Palermo-Tunisi	1	4.000
Civitavecchia-Porto Torres-Barcellona	6	44.400
Civitavecchia-Tunisi	1	4.500
Genova-Barcellona-Tangeri	2,5	10.000
Genova-Livorno-Catania-Malta	3	46.800
Genova-Tunisi	2,5	11.500
Livorno-Bastia	7	15.960
Livorno-Savona-Barcellona-Valencia	5	78.000
Palermo-Tunisi	3	13.000
Porto Torres-Tolone	3	6.984
Salerno-Catania-Malta	1	7.700
Salerno-Palermo-Tunisi	2	9.000
Salerno-Sagunto	3	46.800
Savona-Bastia	3	6.840
Sete-Barcellona-Nador	2	6.000
Sete-Barcellona-Tangeri	2	7.600
Tolone-Minorca	3	6.840
Tolone-Alcudia	1	2.280
Valencia-Ibiza	5	16.344
Valencia-Palma Di Maiorca	6	29.148
Venezia-Bari-Patrasso	4	46.600
Totale	109	589.022
	Dato al 1999	30.000

Fonte: Confitarma

Per quanto riguarda la **Sicilia** si evidenziano valori positivi in termini di partenze settimanali (+3%) e pressoché stabili per quanto riguarda i metri lineari offerti.

FIG. 42: SERVIZI DI TRASPORTO RO-RO PER LA SICILIA 2023

Origine - destinazione	Round trip settimanali	M.I. settimanali
Cagliari-Palermo	1	4.512
Civitavecchia-Palermo	1	3.920
Civitavecchia-Termini Imerese	5	25.000
Genova-Livorno-Catania	6	69.900
Genova-Palermo	7	36.400
Genova-Salerno-Palermo	4	30.800
Livorno-Palermo	5	30.000
Napoli-Milazzo	2	1.600
Napoli-Palermo	17	76.400
Napoli-Termini Imerese	1	5.000
Ravenna-Brindisi-Catania	3	23.100
Ravenna-Catania	3	40.800
Salerno-Catania	6	46.200
Salerno-Messina	7	40.600
Totale	68	434.232
	Dato al 1999	118.200

Fonte: Confitarma

Nel primo semestre 2023, le autostrade del mare registrano un trend in aumento rispetto al 2022. Infatti, i servizi verso i porti esteri evidenziano valori positivi sia in termini di partenze settimanali (+6,5%) che di metri lineari offerti (+12%). In totale gli operatori nazionali garantiscono 542 partenze settimanali (+2,3% rispetto al 2022) 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 lorda di stiva su base settimanale cresce a quasi 1,5 milioni di metri lineari (corrispondenti a circa 4 milioni di tir oppure 5 milioni di semirimorchi trasportabili annualmente).

ARTICOLO 21 REGOLAMENTO UE N.1315/2013

Le autostrade del mare, che rappresentano la dimensione marittima delle reti transeuropee dei trasporti, contribuiscono alla realizzazione di uno spazio europeo dei trasporti marittimi senza barriere. Le autostrade del mare consistono in rotte marittime a corto raggio, porti, attrezzature e infrastrutture marittime connesse, nonché impianti, come anche in formalità amministrative semplificate che permettono il trasporto marittimo a corto raggio o servizi mare-fiume tra almeno due porti, incluse le connessioni con il retroterra.



FLOTTA NAVI DA CROCIERA

Mentre nel 2021 il numero di crocieristi rappresentava circa il 16% di quello dell'anno precedente la pandemia, nel 2022 tale valore è tornato a circa il 70%. L'associazione CLIA (Cruise Lines International Association) ha registrato 20,4 milioni di passeggeri nel 2022, più di 4 volte il numero del 2020 al culmine della pandemia (4,8 milioni di passeggeri), ma comunque inferiore del 31% rispetto ai livelli pre-pandemia del 2019. Ciononostante, la CLIA prevede quest'anno 31,5 milioni di crocieristi e un ulteriore aumento del numero di passeggeri del 14,3% nel 2024. A metà del 2023, la flotta crocieristica globale comprendeva 386 unità per un totale di 26,7 milioni di GT.

Nel 2022 la bandiera italiana si colloca al 4° posto nella classifica mondiale di navi da crociera. L'Italia, per la sua inestimabile vocazione turistica e la naturale esposizione geografica sul mar Mediterraneo si è affermata negli anni come paese leader nella crocieristica.

In Europa, in periodo pre-Covid, il settore generava un impatto economico di oltre €48 miliardi, con oltre 400.000 posti di lavoro ed il 25% del mercato concentrato in Italia¹

FIG. 43: PRINCIPALI FLOTTE DI NAVI DA CROCIERA (per bandiera)

navi di oltre 1.000 gt. dati 2022

		n. navi	GT (.000)
1	Bahamas	124	9.367
2	Malta	48	3.835
3	Panama	34	3.232
4	Italy	26	2.816
5	Bermuda	24	2.503
6	UK	10	1.115
7	Netherlands	14	939
8	Norway	22	533
9	Marshall Is.	10	384
10	Cyprus	1	7
	Totale	375	25.596

Fonte: ISL - Shipping statistics and market review 2023

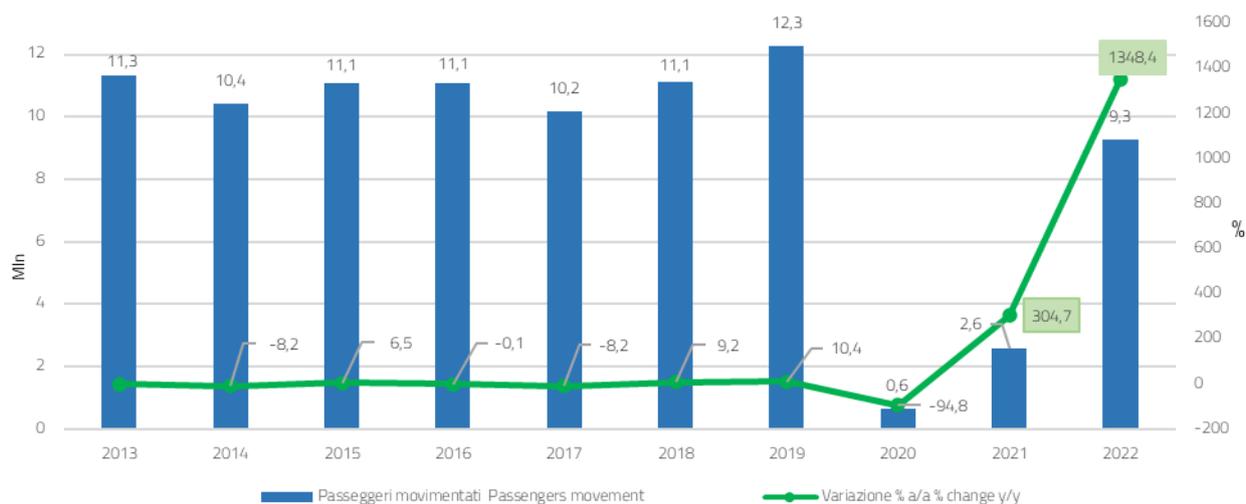
¹Deloitte & Touche, Università di Genova e Università di Amburgo



Con l'uscita dalla pandemia e la rinascita del turismo italiano, si stima che nel 2023 la crocieristica tornerà a movimentare circa 12,7 milioni di persone, che contribuiranno a generare valore aggiunto e nuove opportunità commerciali a bordo delle navi, nelle località delle destinazioni ed in tutta la filiera dell'indotto marittimo, dell'accoglienza e dei trasporti. In Europa la società leader del settore è il Gruppo Costa Crociere, unica compagnia crocieristica battente bandiera italiana. In Italia, detiene una quota di mercato del 50%, (Dati CLIA). Il Gruppo – parte di Carnival Corporation & plc, il più grande gruppo crocieristico al mondo - opera con i marchi Costa Crociere e AIDA Cruises (quest'ultimo dedicato al mercato di lingua tedesca) e

solo nel 2022, con una flotta di 24 navi, ha impiegato circa 28.000 dipendenti tra personale di terra ed equipaggio. Dopo la pesante variazione negativa del 95% registrata nel 2020, anno del COVID, l'Italia torna ad essere uno dei Paesi capofila in Europa nel settore delle crociere, settore che svolge un ruolo complementare e strategico per l'intera filiera turistica italiana. Il traffico crocieristico nazionale ha ricominciato a crescere gradualmente dal 2021. Nel 2022 si stima che l'Italia abbia accolto quasi 9,3 milioni di passeggeri, valori ancora distanti dal trend registrato nell'ultimo decennio, con il record del 2019 di 12,3 milioni di passeggeri.

FIG. 44: MOVIMENTO CROCIERISTI NEI PORTI ITALIANI



Fonte: elaborazione SRM su dati "Risposte Turismo"



FLOTTA NAVI TPL

Con l'espressione "continuità territoriale" si fa riferimento a misure finalizzate a favorire adeguati collegamenti fra territori nei casi in cui l'attività di libero mercato non risulti soddisfacente (ad esempio perché l'offerta di servizi di trasporto è insufficiente nelle tratte scarsamente remunerative). La continuità territoriale è strettamente connessa al diritto alla libera circolazione e al diritto di uguaglianza dei cittadini (diritti sanciti, rispettivamente, all'articolo 16 e all'articolo 3 della Costituzione italiana). L'insularità costituisce la condizione tipica in cui gli svantaggi ad essa connessi rendono necessarie misure per la continuità territoriale.

Riforma costituzionale art. 119

Art. 1.

1. All'articolo 119 della Costituzione, dopo il quinto comma è inserito il seguente: «La Repubblica riconosce le peculiarità delle Isole e promuove le misure necessarie a rimuovere gli svantaggi derivanti dall'insularità».



Nella seduta del 27 aprile 2022, l'Assemblea del Senato della Repubblica ha approvato all'unanimità dei presenti il testo della proposta di legge costituzionale A.S. 865-B, di iniziativa popolare, concernente il "riconoscimento delle peculiarità delle Isole e il superamento degli svantaggi derivanti dall'insularità". Il successivo 30 marzo 2022 l'Assemblea della Camera ha approvato il progetto di legge in prima deliberazione senza apportarvi modifiche.

Importanza delle comunità isolane

Una delle ricchezze dell'Italia, in particolare per l'economia turistica nazionale, è costituita dalle isole e arcipelaghi minori: Ischia, Isola d'Elba, Isole Egadi, Isole Eolie, La Maddalena, Ponza e Ventotene, Capri, Procida, Isole Tremiti. I dati ISTAT relativi al 2019 registrano circa 192mila residenti nei 34 Comuni censiti sulle Isole Minori italiane. Secondo le ultime rilevazioni questi porti hanno accolto nel 2019, in arrivo e in partenza, oltre 26 milioni di passeggeri.

05.

**LA TUTELA DELL'AMBIENTE
MARINO E LA SICUREZZA
DELLA NAVIGAZIONE**



SHIPPING: SETTORE HARD TO ABATE & CAPITAL INTENSIVE

Lo shipping è notoriamente considerato un settore "capital intensive", in quanto richiede ingenti capitali per l'acquisto/costruzione o il refitting delle navi, e "hard to abate", in quanto per sua natura è più difficile che in altri settori attuare una strategia di decarbonizzazione. A livello internazionale sono stati individuati obiettivi molto ambiziosi riguardo alle emissioni delle navi.

IMO – MISURE A BREVE TERMINE

Gli emendamenti all'Allegato VI alla MARPOL sono entrati in vigore il 1° novembre 2022: le modifiche tecniche e operative introdotte mirano a ottenere miglioramenti dell'efficienza energetica e riduzioni delle emissioni complessive di gas a effetto serra dalla flotta mondiale. Le cosiddette "misure a breve termine" sono parte dell'impegno dell'IMO a ridurre l'intensità di carbonio di tutte le navi della flotta mercantile del 40% entro il 2030, rispetto ai livelli di emissioni del 2008. CONFITARMA ha seguito e segue

costantemente l'evoluzione della normativa in ambito IMO sia direttamente sia attraverso l'ICS (International Chamber of Shipping), partecipando alle riunioni propedeutiche finalizzate all'assunzione di una precisa posizione in ambito IMO ed esprimendo il proprio parere sulle varie submission preparate per Comitati ed i gruppi di lavoro intersessionali dell'IMO. L'EEXI e il CII costituiscono le principali misure a breve termine introdotte.

EEXI (Energy Efficiency for eXisting ship Index) e CII (Carbon Intensity Index). L'indice di efficienza energetica delle navi esistenti (EEXI) dovrà essere verificato alla prima visita annuale, intermedia o di rinnovo del certificato IAPP o alla visita iniziale del certificato IEE (quella che scade per prima) dal e dopo il 1° gennaio 2023. Dal 1° gennaio 2023 è obbligatorio per tutte le navi avviare la raccolta di dati per la comunicazione del loro indicatore di intensità di carbonio operativo annuale (CII). La formula dell'EEXI è sostanzialmente la stessa dell'EEDI, Energy Efficiency Design Index, in vigore dal 2013; l'EEDI viene applicato alle nuove navi mentre l'EEXI si applica a tutte le navi.



Poiché EEXI ed EEDI mirano a migliorare l'efficienza energetica della flotta globale, esiste un livello soglia massimo al di sotto del quale l'indice deve scendere. La linea di riferimento che definisce il livello iniziale è stata implementata nel 2013, con il requisito che diventa più severo ogni 5 anni (dal 2015). Pertanto, le nuove costruzioni saranno sempre più efficienti, dal punto di vista energetico.

Dal 2023, praticamente tutte le navi esistenti dovranno scendere al di sotto di un certo limite di emissioni di CO₂ per capacità di carico. Poiché i requisiti di efficienza energetica sono diventati e diventeranno più severi nel tempo, verosimilmente la maggior parte della vecchia flotta globale esistente non soddisferà i nuovi requisiti EEXI. Si stima che meno del 25% delle navi portarinfuse e delle navi cisterna sia conforme alla norma senza interventi tecnici.

Le opzioni per l'adeguamento con dispositivi di risparmio energetico (retrofit di tecnologie "pulite", come batterie, sistemi di recupero del calore residuo, sistemi di lubrificazione della carena con aria, propulsione assistita dal vento o utilizzo di combustibili a basse o zero emissioni di carbonio) potrebbero non essere finanziariamente fattibili per la maggior parte degli armatori e degli operatori, in particolare per le navi più vecchie. A seconda dell'età e delle prospettive della nave, alcuni proprietari e operatori potrebbero persino demolire le navi prima di quanto previsto.

L'indicatore di intensità del carbonio (CII) è, invece, una nuova misura basata su un approccio operativo che supporta l'obiettivo dell'IMO di ridurre, come detto, le emissioni di CO₂ per il trasporto marittimo di almeno il 40% entro il 2030. Esso misura l'efficienza con cui una nave sopra le 5.000 GT - già soggetta ai requisiti dell'IMO Data Collection System (IMO DCS) - trasporta merci o passeggeri ed è espresso in grammi di CO₂ emessi per capacità di carico e miglio nautico. Sulla base del CII di una nave, la sua intensità di carbonio sarà classificata A, B, C, D o E. La valutazione indica un livello di prestazioni, dal migliore al peggiore. Il livello di prestazione di una nave sarà registrato in una "Dichiarazione di conformità" nel suo piano di gestione dell'efficienza energetica. Una nave classificata D per tre anni consecutivi o E dovrà presentare un piano di azioni correttive per mostrare come sarà raggiunto l'indice C o superiore richiesto.

Dal 2024, al più tardi entro il 31 marzo, il CII deve essere calcolato e comunicato al verificatore DCS (*Data Collection System*) insieme ai dati DCS aggregati dell'anno precedente, inclusi eventuali fattori di correzione e aggiustamenti di viaggio.

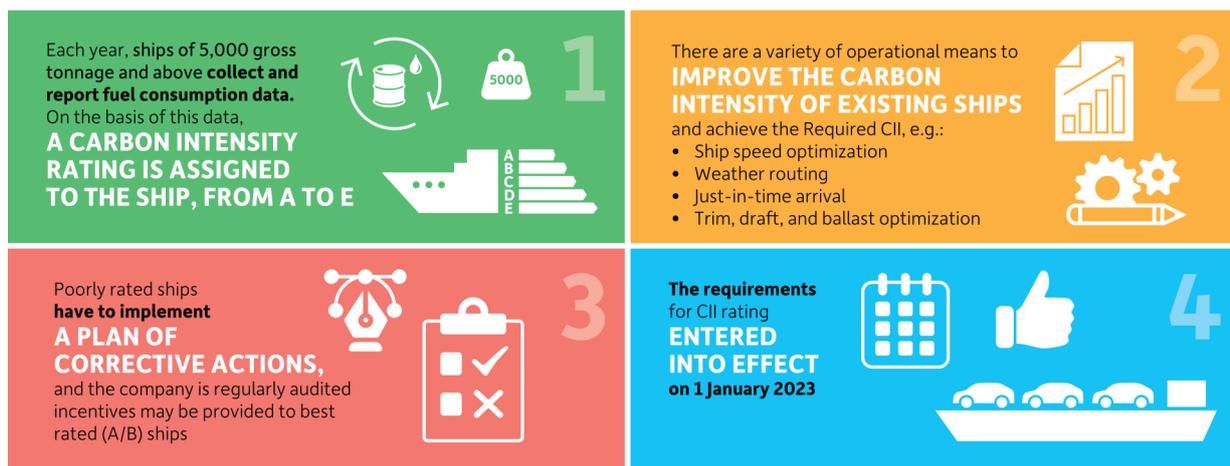
Il Comitato per la protezione dell'ambiente marino (MEPC) dell'IMO dovrebbe esaminare l'efficacia dell'attuazione dei requisiti CII ed EEXI entro l'inizio del 2026 e sviluppare e adottare ulteriori modifiche, se necessario.

Fonte: IMO (International Maritime Organization)

CARBON INTENSITY INDICATOR (CII RATING)



IMPROVING THE OPERATIONAL PERFORMANCE OF EXISTING SHIPS





CONFITARMA ha segnalato ripetutamente all'Amministrazione e all'IMO attraverso l'ICS i problemi che comporterà l'applicazione di tale indice, specialmente per certe unità, quali ad esempio i traghetti.

IMO – MISURE A LUNGO TERMINE

Il 7 luglio 2023 MEPC 80 ha adottato – non senza difficoltà – la strategia IMO 2023 sulla riduzione delle emissioni di gas serra delle navi. Essa include una maggiore ambizione comune di raggiungere l'azzeramento delle emissioni nette di gas serra dal trasporto marittimo internazionale entro il 2050, un impegno a garantire l'adozione di combustibili alternativi a zero o quasi zero emissioni entro il 2030, introducendo dei "check point" per il 2030 e il 2040.

ECA Mar Mediterraneo

Il MEPC 79 ha adottato degli emendamenti per designare il Mar Mediterraneo, nel suo insieme, come area di controllo delle emissioni di ossidi di zolfo e particolato. In tale area di controllo delle emissioni, il tenore di zolfo nel combustibile utilizzato a bordo delle navi sarà 0,1%, mentre al di fuori di queste aree 0,50%. È prevista l'entrata in vigore della norma il 1° maggio 2024, con il nuovo limite che entrerà in vigore dal 1° maggio 2025.

Il MEPC 80 ha deciso di istituire un Gruppo Tecnico per preparare una risoluzione MEPC per la designazione dell'area marina particolarmente sensibile (PSSA) nel Mar Mediterraneo nord-occidentale, che costituirà un importante contributo alla protezione dei cetacei in queste acque.

LA POLITICA AMBIENTALE DELL'UE

Limiti ancor più severi sono stati previsti dalla Commissione europea. Il settore sta affrontando una trasformazione epocale mentre si sforza di raggiungere la neutralità climatica entro il 2050. Dopo la conclusione dell'iter legislativo del Pacchetto di misure "Fit for 55%" a fine 2022, con l'adozione del piano industriale del Green Deal (GDIP) e la proposta di Regolamento sull'industria a zero emissioni nette (Net Zero Act) sono state proposte misure ambiziose per accelerare la decarbonizzazione del settore, promuovendo la produzione di tecnologie verdi, i trasporti verdi, la transizione giusta e il commercio aperto.

PACCHETTO FIT FOR 55%

REVISIONE DELLA DIRETTIVA 2003/87/CE E MODIFICA REGOLAMENTO (UE) 2015/57 [ETS].

Con la pubblicazione in Gazzetta dell'Unione Europea del Regolamento (Ue) 2023/957 e della Direttiva (Ue) 2023/959 l'applicazione dell'ETS al trasporto marittimo, dopo un iter alquanto travagliato, è divenuto realtà. Si evidenziano:

- Un periodo di *phase-in* di tre anni [il primo anno solo il 40% delle emissioni verificate comunicate per il 2024 sarà restituito (compensato) nel 2025].
- Un determinato ambito geografico di applicazione e l'estensione negli anni a tipi di navi ed emissioni diverse.
- La concessione di deroghe in alcuni particolari.
- Il trasferimento obbligatorio dei costi dell'ETS agli operatori commerciali.

REGOLAMENTO SULL' USO DI COMBUSTIBILI

RINNOVABILI A BASSE EMISSIONI DI CARBONIO NEL TRASPORTO MARITTIMO – FUELEU MARITIME.

Il 25 luglio 2023 il Consiglio europeo ha adottato il Regolamento "FuelEU Maritime". Le nuove regole si applicheranno dal 1° gennaio 2025, ad eccezione degli articoli 8 e 9 che entreranno in vigore dal 31 agosto 2024. Si evidenziano:

- Il campo di applicazione: 100% dell'energia che le navi di stazza superiore a 5000 GT utilizzano per viaggi tra due porti dell'Ue o mentre sono ormeggiate in un porto dell'Ue e la metà dell'energia utilizzata per le tratte in arrivo o in partenza da un porto di scalo sotto la giurisdizione di uno Stato membro dell'Ue, se il porto di scalo precedente o successivo è sotto la giurisdizione di un paese terzo.
- Alcune esenzioni (regioni ultraperiferiche, le isole con meno di 100 000 residenti permanenti, i viaggi effettuati nell'ambito di un contratto di servizio pubblico o effettuati da navi soggette ad obblighi di servizio pubblico) fino al 2030.
- Un rapporto tra il limite di intensità di gas serra e l'energia utilizzata a bordo da una nave progressivo: dal 2% dal 1° gennaio 2025 all'80% dal 1° gennaio 2050.
- Introduzione di alcuni obblighi relativamente alla disponibilità e all'utilizzo dei combustibili rinnovabili di origine non biologica (RFNBO).
- Dal 1° gennaio 2030, le navi portacontainer e le navi passeggeri ormeggiate in un porto di scalo coperto dal Regolamento FuelEU Maritime sull'infrastruttura per i combustibili alternativi dovranno connettersi all'OPS (*Onshore Power Supply*).
- Il pagamento dei costi derivanti dalle sanzioni di FuelEU Maritime da parte dell'operatore commerciale qualora lo stesso concluda con la società un contratto in cui specifica che egli è responsabile dell'acquisto del carburante e del funzionamento della nave.

CONFITARMA, attraverso il lavoro del Gruppo Tecnico transizione ecologica, tecnica navale, regolamentazione, ricerca e sviluppo, ha seguito l'evoluzione delle normative elaborando specifici "position paper" sulla proposta di revisione della direttiva 2003/87/CE ETS e sulla proposta di Regolamento FuelEU Maritime, con particolare attenzione alle criticità legate alla loro applicazione.

LE PROPOSTE CONFITARMA

Relativamente alla proposta di regolamento sull'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo (FUEL EU MARITIME), CONFITARMA, anche sulla base di una analisi di impatto effettuata, ha richiamato l'attenzione dell'Amministrazione sulla necessità di ottenere un'esenzione anche per le grandi isole, senza il vincolo del servizio pubblico (con una evidente distorsione del mercato), evidenziando inoltre che la soglia delle 5000 GT potesse essere mantenuta, ma per le sole unità con potenza inferiore a 5000 kW. Ha inoltre sottolineato che le unità adibite al rimorchio portuale, al soccorso, assistenza e rimorchio in mare, nonché al servizio appoggio piattaforme, al di sotto delle 5000 GT ma con potenza superiore ai 5000 kW, dovessero anch'esse essere esentate, in considerazione dell'utilizzo non continuativo di potenza.

Riguardo alla revisione della Direttiva 2003/87/CE (Revisione del sistema EU ETS), nella fase di elaborazione della norma CONFITARMA ha evidenziato di ritenere necessari il trasferimento dei costi all'operatore commerciale, la creazione del cosiddetto "Ocean fund", l'estensione a GHG diversi dalla CO2 e la necessità di un periodo di *phase-in*.

Lo shipping, come è noto, è il metodo di trasporto più sostenibile per unità di merce trasportata. Basti pensare che il 90% delle merci nel mondo viaggia via mare emettendo meno del 3% di gas serra in atmosfera.

Appare quindi paradossale che, a fronte di questo, il trasporto marittimo sia il primo ad essere inserito nel regime ETS, rischiando di avere conseguenze pesanti in alcuni comparti come, ad esempio, quello delle autostrade del mare, dato che la loro operatività su base annuale si svolge all'interno delle acque nazionali e/o europee.

Gli armatori italiani si sono impegnati a contribuire all'obiettivo dell'Ue di diventare il primo continente a

A regime ETS pieno, il settore ro-pax avrà la maggiore percentuale di *allowances* da restituire. Come sottolineato anche da CONFITARMA, si potrebbe verificare, purtroppo, la chiusura di alcune linee ro-pax essenziali per la continuità territoriale e per le Autostrade del Mare. Il rischio è che ciò determini un *back shift* modale su tutto il territorio europeo. Ciò comporterebbe un incremento delle emissioni di CO2 e dei costi delle esternalità con un ritorno di milioni di camion su strada con il conseguente aumento del danno per la collettività visto che un camion scegliendo le Autostrade del Mare risparmia fino al 66% di CO2 rispetto alla modalità tutto strada.

emissioni zero entro il 2050 ed hanno contribuito attivamente ad introdurre elementi di pragmatismo durante l'iter del pacchetto di misure "Fit for 55" attraverso un'azione capillare sulle istituzioni Ue a sostegno di tutti i segmenti della flotta associata.

Oggi, nella fase di attuazione di tali misure, l'armamento è coeso nel chiedere maggiore attenzione sulla messa a disposizione di combustibili puliti a prezzi accessibili e sullo sviluppo della capacità, dell'accesso e delle infrastrutture per i combustibili marittimi verdi.

Questa transizione non è solo una questione di energie rinnovabili: un approccio integrato per l'industria, il trasporto marittimo e la logistica richiede soluzioni innovative. A tale fine, CONFITARMA è un convinto sostenitore dell'iniziativa Clean Marine Hubs initiative (CEM-Hubs) promossa dall'International Chamber of Shipping (ICS) e l'International Association of Ports and Harbours (IAPH) per coordinare e unire gli sforzi per un partenariato intersettoriale, pubblico-privato volto a scalare la catena del valore globale dei combustibili a basse emissioni di carbonio e garantire l'allineamento delle infrastrutture di trasporto per assicurare una giusta transizione energetica.

Inoltre, CONFITARMA ritiene essenziale dare priorità agli investimenti nelle tecnologie e nei combustibili a basse o zero emissioni di carbonio.

Per mantenere e far progredire il suo vantaggio competitivo rispetto ai suoi principali concorrenti mondiali,



STUDI ENI E RINA IN MATERIA DI DECARBONIZZAZIONE DELLO SHIPPING

Come è noto, il trasporto marittimo è un settore tra quelli considerati "hard to abate", per una serie di sue peculiarità. La decarbonizzazione potrà essere conseguita passando necessariamente attraverso soluzioni tecniche (soluzioni progettuali per le carene delle navi e motori che utilizzino nuovi combustibili) ed accorgimenti operativi, comunque sempre supportati dalla tecnologia.

In tale ottica ENI ha voluto elaborare uno studio che si differenziasse da altri per il contributo fornito dai principali soggetti direttamente coinvolti nel trasporto marittimo stesso, ovvero i rappresentanti di armatori, principali produttori di motori, produttori di combustibili rappresentanti della logistica. Tale sinergia ha prodotto un documento, "supervisionato" da RINA (Ente di classificazione navale ancora punto di riferimento per lo shipping di bandiera italiana) che ha fornito una precisa fotografia della situazione attuale e un quadro delle tendenze future il più obiettivo possibile, con conclusioni che possono costituire un valido supporto decisionale tanto per i privati quanto per la stessa Amministrazione, chiamata ad esprimersi su questioni di fondamentale importanza.

RINA (ex Registro Italiano Navale) attraverso il Comitato italiano per la decarbonizzazione dell'industria marittima, ha realizzato un "paper", sintesi di un lavoro svolto da tutti gli stakeholder (ente di classificazione, progettisti, costruttori di motori, e di parti legate ai motori, fornitori di impianti, trader di combustibili ed ovviamente anche gli armatori stessi e le associazioni di categoria che li rappresentano) per identificare le soluzioni tecniche disponibili oggi ed analizzare quelle che potrebbero diventare disponibili in futuro per raggiungere l'obiettivo della decarbonizzazione nel trasporto marittimo, con particolare attenzione anche al medio- lungo termine (2050).

Sia per lo studio ENI che per il "paper" RINA **CONFITARMA** ha dato un significativo contributo.

il trasporto marittimo dell'Ue ha bisogno di accedere a finanziamenti. Ciò a sua volta garantisce che il relativo valore aggiunto rimanga in Europa e che soluzio-

ni innovative e sostenibili per il trasporto marittimo possano essere sviluppate e promosse in Europa, rafforzando così la sicurezza economica del continente. **CONFITARMA** è stata particolarmente attiva nel guidare la riflessione a livello europeo, convinta che un forte sistema di finanziamento navale in Europa avvantaggia anche il cluster marittimo nazionale e l'economia europea in generale. Inoltre, con requisiti patrimoniali bancari sempre più severi e il ridimensionamento delle attività di finanziamento navale di molte banche europee, l'associazione continua a svolgere un ruolo di leadership nell'identificare gli strumenti di finanziamento più adatti per il settore marittimo.

IL RINNOVAMENTO DELLA FLOTTA MONDIALE

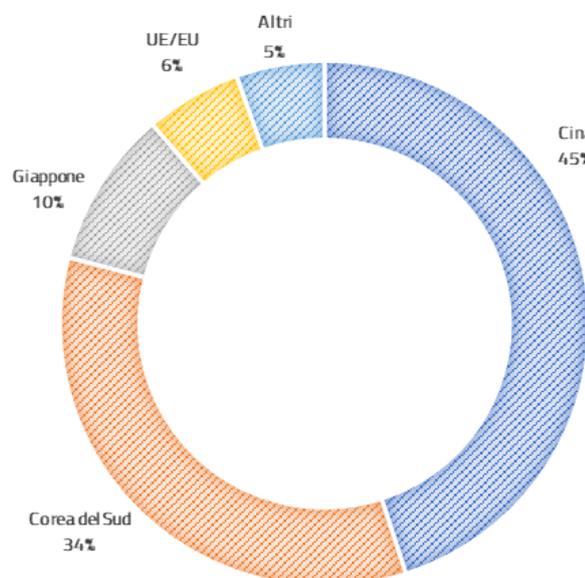
A giugno 2023 il portafoglio ordini a livello mondiale ammonta ad un totale di 4877 navi per oltre 155 milioni di CGT¹ (*Compensated Gross Ton/tonnellate di stazza lorda compensata, unità di misura della nave all'interno del cantiere che tiene conto delle diverse tecnologie utilizzabili per la realizzazione dei differenti tipi di naviglio*). I protagonisti del settore restano sempre Cina e Corea del Sud che coprono il 79% del mercato delle costruzioni navali, ed a seguire Giappone, un tempo numero uno del mercato e adesso al terzo posto della classifica mondiale del settore. Questi tre paesi hanno dettato le regole del settore della cantieristica navale per molti decenni, attraendo gradualmente clienti dal continente europeo. Segue l'Ue che vale il 6% del mercato mondiale con 6,7 milioni di tonnellate di stazza lorda compensata, grazie perlopiù alle costruzioni di navi da crociera.

Nell'*orderbook* mondiale l'Italia, con 30 navi per 2,6 milioni di CGT, è prima fra i paesi dell'Unione europea, seguita da Francia e Germania, nonché quarta nella graduatoria dei principali paesi costruttori.

¹ Il concetto di Tonnellate di Stazza Lorda compensata/*Compensated gross ton* (TSLC/CGT) è stato ideato per la prima volta dalle associazioni dei costruttori navali e adottato nell'ambito dell'OCSE negli anni '70 per fornire una misura più accurata delle attività del cantiere - in relazione alla costruzione delle diverse tipologie di nave - rispetto a quelle ottenibili con la stazza lorda e con la portata lorda. Nell'ambito del cantiere le risorse utilizzate per costruire una tonnellata lorda differiscono ampiamente a seconda delle dimensioni e del tipo di nave.

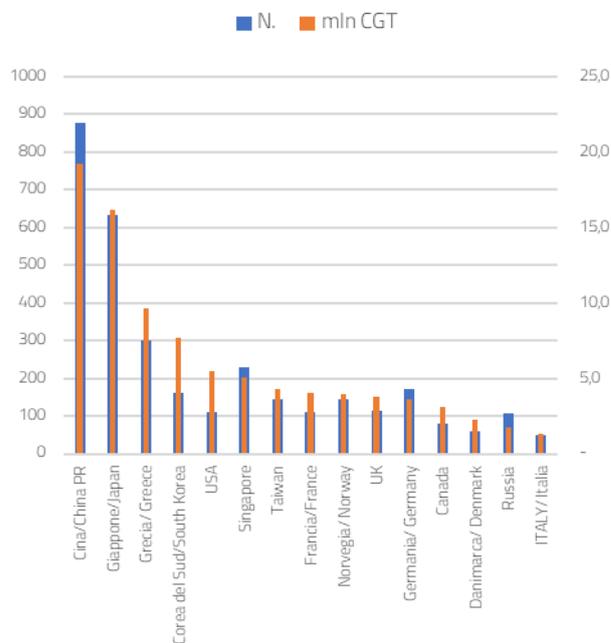
Il concetto ha subito una serie di revisioni ed il nuovo sistema di calcolo entrato in vigore il 1° gennaio 2007 prevede l'utilizzo di una formula, anziché dei coefficienti del vecchio sistema, per convertire le tonnellate di stazza lorda (gt) in quelle compensated (cgt).

FIG. 45: RIPARTIZIONE DELLE COMMESSE AI CANTIERI PER PAESE DI COSTRUZIONE



Fonte: elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd

FIG. 46: RIPARTIZIONE DELLE COMMESSE AI CANTIERI PER NAZIONALITA' DELL'ARMATORE – TOP 15



Fonte: elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd

Le LNG tanker, le grandi portacontainer e le car carrier continuano a rappresentare una parte importante del portafoglio ordini mondiale, che in termini di CGT rimane vicino ai massimi degli ultimi sette anni. Le tre categorie citate rappresentano il 55 % del totale dei

CGT in uscita dai cantieri cinesi ed addirittura l'85% di quelli sud-coreani. Il 94% delle navi in *orderbook* nei cantieri cinesi prevedono *alternative fuels* (tra cui LNG, metanolo, ammoniaca, propulsione ibrida a batteria); un dato che è pari al 73% per la Corea del Sud.

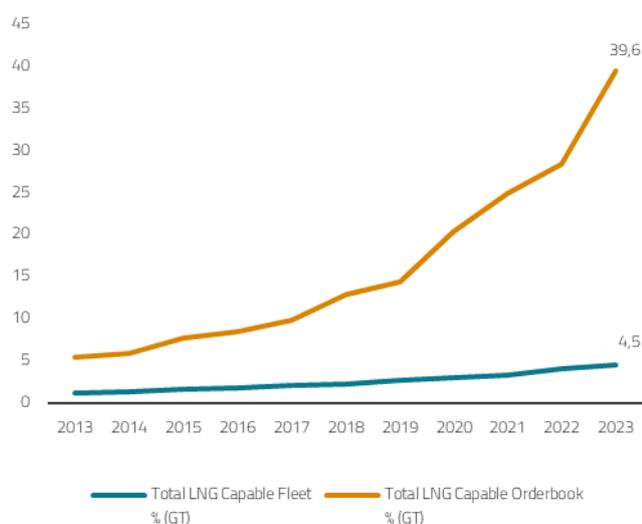




Le navi alimentate a LNG sono aumentate nel tempo vista la loro importanza in questa fase di transizione verso un futuro a zero emissioni. Se guardiamo al numero di imbarcazioni, nel 2012 si contavano poco più di 150 navi ad LNG, mentre nel 2022 ne erano circa 700; oggi se ne contano 730, con stime di superamento delle 800 unità entro la fine del 2023. In termini di Giga-tonnes, la flotta a LNG rappresenta il 4,5% della flotta mondiale e ben il 39,6% dei nuovi ordini sono navi a LNG.

Le esigenze di rinnovamento della flotta in conseguenza del perseguimento degli obiettivi della *green transition* nel comparto stanno aumentando e cresceranno ancora di più, spingendo le attività dei cantieri nel prossimo futuro.

FIG. 47: FLOTTA ALIMENTATA A GNL (IN SERVIZIO ED ORDERBOOK)



Fonte: elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd

FLOTTA E ORDERBOOK

È evidente che il futuro sarà sempre più "green" anche per le navi. Questo lo si riscontra anche nei dati sulla flotta e sull'*orderbook* mondiale delle navi per tipologia di propellente utilizzato. Infatti, se diamo un'occhiata alla flotta mondiale, si nota come ancora ben più del 90% della flotta corrente (in termini di GT) è costituita da navi che si alimentano con carburanti convenzionali e tra i carburanti alternativi emerge solo l'LNG con il 7,9% della flotta. Diverso è il discorso per quanto riguarda l'*orderbook* e quindi quella che sarà la flotta futura. Il portafoglio ordini complessivo

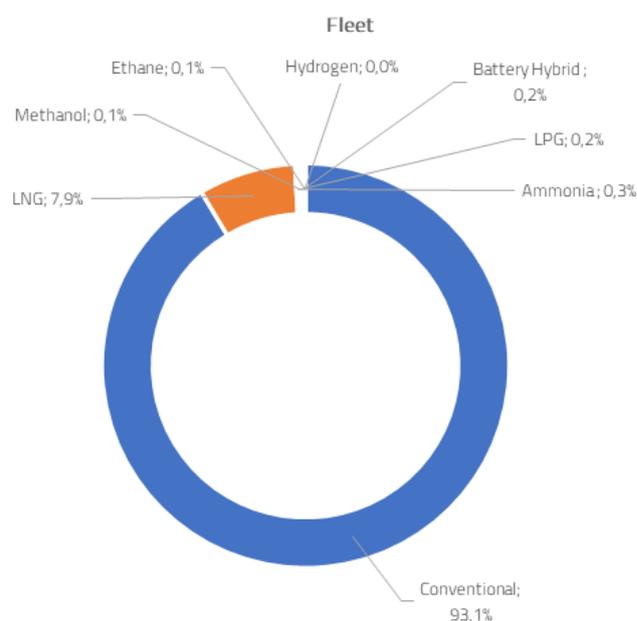
si attesta intorno all'11% della capacità della flotta totale in acqua.

Sul totale *dell'orderbook*, le navi alimentate con carburante convenzionale costituiscono solo il 43,3% del totale, mentre l'LNG compare con un altrettanto buon 43,2%. Buoni anche gli ordinativi per le navi alimentate a metanolo (9,3%) e con ammoniaca (7,7%).

Il settore dello shipping rappresenta una risorsa fondamentale per l'efficienza del trasporto della merce a livello globale e per la riduzione delle emissioni di CO₂.

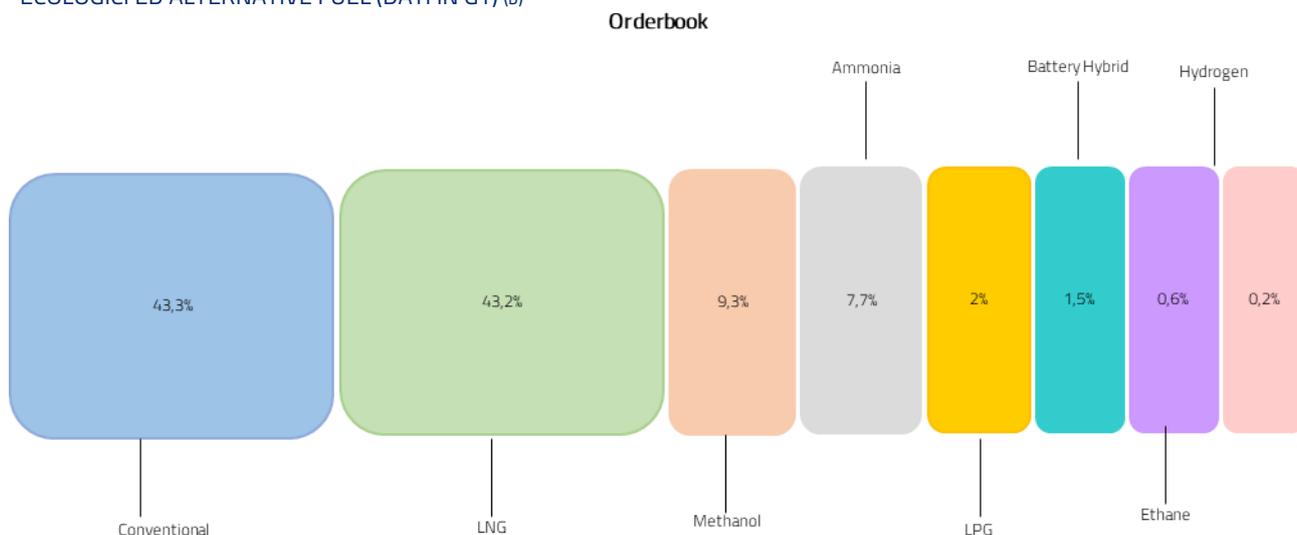
Tra il 2002 e il 2022 si è passati da 768 a 845 milioni di tonnellate, con un incremento piuttosto basso (+10%), considerato l'aumento del commercio internazionale via mare nello stesso periodo (+80%, da 6.685 milioni di tonnellate del 2002 a 12.027 milioni di tonnellate del 2022).

FIG. 48: FLOTTA E ORDERBOOK DI NAVI CON MOTORI ECOLOGICI ED ALTERNATIVE FUEL (DATI IN GT) (a)



Fonte: elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd

FIG. 49: FLOTTA E ORDERBOOK DI NAVI CON MOTORI ECOLOGICI ED ALTERNATIVE FUEL (DATI IN GT) (b)

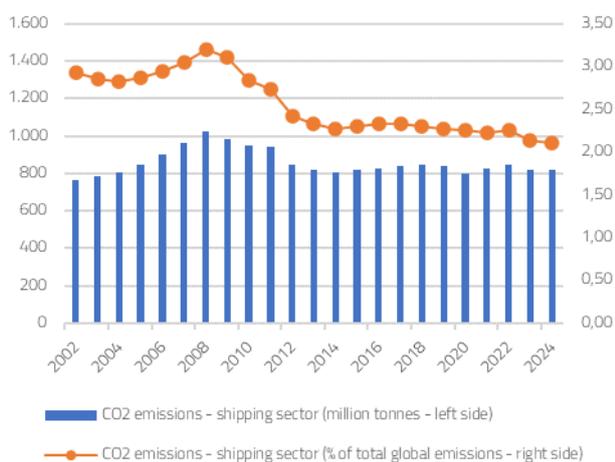


Fonte: Clarksons

N.B. Alcune navi in orderbook prevedono la predisposizione all'utilizzo di più di un carburante alternativo, vengono quindi conteggiate in più di una categoria, ragion per cui la somma delle quote non è uguale a 100.

Se guardiamo al contributo percentuale del settore alle emissioni globali di CO2, addirittura si è assistito ad una riduzione del valore, passato da 2,92% a 2,25% con una stima di un'ulteriore riduzione per i prossimi due anni.

FIG. 50: EMISSIONI DI CO2 DEI COMBUSTIBILI ALTERNATIVI

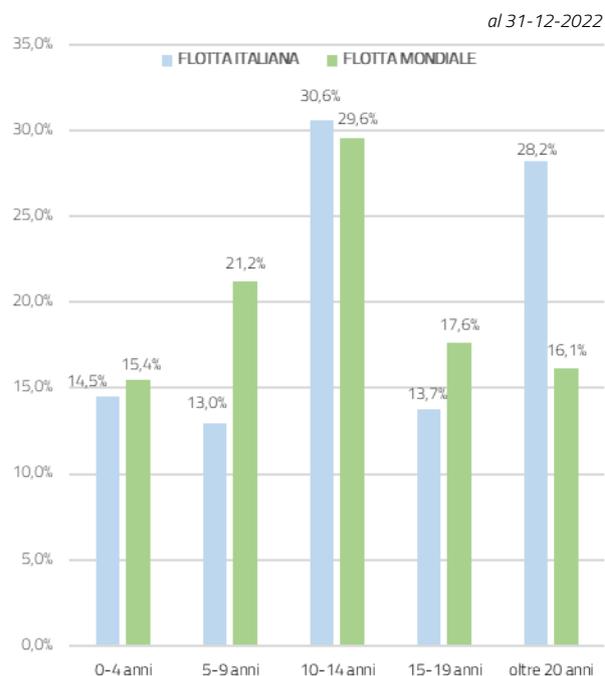


Fonte: elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd

RINNOVAMENTO DELLA FLOTTA CONTROLLATA DAGLI ARMATORI ITALIANI

Il 27,5% della flotta italiana ha un'età inferiore ai 10 anni; mentre un altro 44% circa ha un'età compresa tra i 10 ed i 20 anni.

FIG. 51: ETÀ DELLA FLOTTA ITALIANA E MONDIALE



Fonte: elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd

Sono 48 le navi ordinate dagli armatori italiani ai cantieri nazionali ed esteri. Pure car carrier e traghetti Ro/Ro continuano a rappresentare una parte importante del portafoglio ordini del nostro Paese. In particolare, queste categorie rappresentano la metà delle navi in ordine ed il 70% in termini di CGT. Vale la pena evidenziare che 36 delle 48 navi in orderbook prevedono alternative fuels, a conferma dell'incremento



degli investimenti in combustibili alternativi, in considerazione degli obiettivi della *green transition* nel settore dello shipping.

Per il nostro Paese, la metà delle navi in *orderbook* prevede *alternative fuels*.

FIG 52: RINNOVAMENTO DELLA FLOTTA CONTROLLATA DAGLI ARMATORI ITALIANI

Navi di 100 gt e oltre	31/12/2021		31/12/2022		var 2022/2021	
	N.	GT	N.	GT	N.	GT
NAVI DA CARICO LIQUIDO	195	2.923.161	182	2.597.762	-6,7	-11,1
Petroliere	77	1.867.713	70	1.625.665	-9,1	-13,0
Gasiere	16	269.442	15	256.642	-6,3	-4,8
Chimichiere OIL-CHEM	65	750.623	62	681.767	-4,6	-9,2
Altre cisterne	37	35.383	35	33.688	-5,4	-4,8
NAVI DA CARICO SECCO	149	5.558.786	147	5.578.889	-1,3	0,4
Carico Generale	37	108.211	35	101.952	-5,4	-5,8
Portacontaineri	11	428.285	11	367.234	0,0	-14,3
Portarinfuse	17	991.801	14	866.303	-17,6	-12,7
Traghetti	84	4.030.489	87	4.243.400	3,6	5,3
NAVI MISTE E DA PASSEGGERI	444	5.236.808	441	5.260.282	-0,7	0,4
Crociera	26	2.679.104	25	2.722.882	-3,8	1,6
Aliscafi, Catamarani e unità veloci	111	32.202	111	32.202	0,0	0,0
Traghetti (Ferries)	202	2.502.821	201	2.481.167	-0,5	-0,9
Altre navi trasporto passeggeri	105	22.681	104	24.031	-1,0	6,0
NAVI PER SERVIZI AUSILIARI	480	280.075	485	283.806	1,0	1,3
Rimorchiatori e navi appoggio	381	189.755	385	191.599	1,0	1,0
Altri tipi di navi	99	90.320	100	92.207	1,0	2,1
TOTALE	1.268	13.998.830	1.255	13.720.739	-1,0	-2,0

Fonte: elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd



06.

IL LAVORO A BORDO

E L'EDUCATION



La strategicità dei lavoratori marittimi è emersa con particolare evidenza durante il periodo più acuto della pandemia Covid-19, quando il loro fondamentale lavoro per i mari del mondo ha consentito di garantire la continuità operativa delle navi e, quindi, il trasporto di merci e materie prime necessarie alle attività produttive industriali e commerciali, essenziali per noi tutti, nonché la continuità territoriale. Per tali ragioni, i lavoratori marittimi sono stati riconosciuti sia a livello internazionale, sia nel nostro Paese, come *"key workers providing an essential service"*.

Nel 2022 i posti di lavoro a bordo della flotta italiana sono stimati pari a 44.130, di cui circa 25.600 coperti da marittimi italiani o comunitari e circa 18.530 da personale non europeo. Su tali posti ruotano circa 63.000 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 2022 in circa 8.000 unità. La stima totale dei posti di lavoro risulta pertanto pari a oltre 71 mila.

LAVORO E RELAZIONI SINDACALI

ILO Special Tripartite Committee della Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006) - Parte II: Emendamenti 2022 alla MLC, 2006

Si è tenuto a Ginevra, dal 4 al 13 maggio 2022, il quarto meeting dello Special Tripartite Committee della MLC, 2006. CONFITARMA ha partecipato ai lavori nella delegazione degli Armatori, guidata dall'International Chamber of Shipping - ICS.

All'esito del meeting sono stati adottati otto emendamenti alla MLC, 2006 cinque dei quali sono stati presentati congiuntamente dallo *Shipowners' group*

FIG 53: STIMA DEI POSTI DI LAVORO A BORDO DELLE NAVI TALIANE

<i>Navi di 100 gt e oltre</i>	2020	2021	2022
NAVI DA CARICO LIQUIDO	3.910	3.835	3.532
Petroliere	1.530	1.555	1.554
Gassiere	360	335	318
Chimichiere	1.550	1.475	1.128
Altre cisterne	470	470	532
NAVI DA CARICO SECCO	3.420	3.045	3.319
Carico generale	375	345	567
Portacontaineri	245	225	244
Portarinfuse	800	425	333
Traghetti	2.000	2.050	2.175
NAVI MISTE E DA PASSEGGERI	35.960	34.710	33.643
Crociera	22.250	20.490	18.975
Aliscafi, Catamarani e unità veloci	1.070	1.230	1.776
Traghetti	11.550	11.900	12.060
Altre navi trasporto passeggeri	1.090	1.090	832
NAVI PER SERVIZI AUSILIARI	4.000	3.890	3.634
Rimorchiatori e navi appoggio	2.760	2.660	3.034
Altri tipi di navi	1.240	1.230	600
TOTALE TOTAL	47.290	45.480	44.130
di cui Personale alberghiero	19.686	19.251	18.240

Fonte: Confitarma

e dal *Seafarers' group*. Tra gli emendamenti presentati autonomamente dai rappresentanti dei lavoratori marittimi, ne sono stati ritirati tre, due dei quali convertiti in risoluzioni adottate all'esito del meeting.

Fra gli emendamenti adottati si evidenzia quello riguardante l'accesso a internet a bordo sul quale, a seguito di una lunga e complessa discussione, si è trovato un equilibrio fra l'esigenza dei marittimi di rimanere in contatto con i propri cari durante il periodo di imbarco e quella di garantire la corretta fruizione dei periodi di riposo per il recupero delle energie psico-fisiche. Gli emendamenti entreranno in vigore, verosimilmente, entro la fine del mese di dicembre 2024.

D.lgs. 27 giugno 2022, n. 104 (c.d. Decreto trasparenza). Implicazioni sul lavoro marittimo

I gravosi adempimenti introdotti dal d.lgs. n. 104/2022 (c.d. Decreto trasparenza), che attua la Direttiva Ue 2019/1152 relativa a condizioni di lavoro trasparenti e prevedibili nell'Unione europea, sono stati di recente sensibilmente semplificati dalla legge n. 85/2023.

Nel monitorare attentamente l'iter di attuazione nell'ordinamento nazionale della predetta Direttiva, affinché le esenzioni ivi previste per i lavoratori marittimi fossero compiutamente recepite nel decreto legislativo di attuazione, CONFITARMA ha svolto alcuni approfondimenti tecnici sulle informazioni aggiuntive che, ai sensi del d.lgs. in parola, è obbligatorio fornire al lavoratore marittimo al momento dell'assunzione.

A seguito di tali approfondimenti, sono stati predisposti a favore delle aziende associate i modelli di *"informativa integrativa condizioni di lavoro trasparenti e prevedibili"* nei quali sono contenute le informazioni, integrative rispetto a quelle già indicate nella convenzione di arruolamento, da fornire ai lavoratori marittimi il cui contratto di arruolamento è regolato dalla legge italiana.

Salario minimo e Direttiva (Ue) 2022/2041. Implicazioni sul lavoro marittimo

Come è noto, nel 2020 la Commissione europea aveva presentato una proposta di Direttiva relativa a salari minimi adeguati al fine di garantire una vita dignitosa ai lavoratori nell'Unione ovunque essi lavorino.

Appena avviato l'iter legislativo in seno al Parlamento europeo e al Consiglio Ue, ECSA e CONFITARMA hanno intrapreso, in maniera coordinata, un'intensa attività volta a evidenziare, a livello nazionale e comunitario, le specificità del lavoro marittimo e le gravi ripercussioni che l'imposizione di un salario minimo legale avrebbe avuto sull'industria armatoriale.

Il 19 ottobre 2022 è stata approvata in via definitiva la Direttiva (Ue) 2022/2041 del Parlamento europeo e del Consiglio relativa a salari minimi adeguati nell'Unione europea la quale ha previsto che per il lavoro marittimo, in ragione delle sue oggettive peculiarità, l'unico riferimento ai fini della determinazione del salario minimo deve essere la contrattazione collettiva e non il salario minimo legale.

CONFITARMA sta monitorando il dibattito politico concernente l'introduzione di un salario minimo. E' quanto mai necessario, per evitare di compromettere la competitività della bandiera italiana rispetto a quella degli altri Paesi dell'Ue, che le specifiche disposizioni della suddetta direttiva, in materia di lavoro marittimo, siano fedelmente recepite nella normativa nazionale di attuazione.

Accordo sindacale 23 novembre 2022 di aggiornamento delle retribuzioni stabilite dal CBA applicato ai lavoratori marittimi non Ue

Nel mese di maggio 2022, l'International Chamber of Shipping (ICS) e l'International Transport Workers' Federation (ITF), hanno raggiunto in sede ILO l'accordo per l'adeguamento del salario minimo mensile ILO per il marittimo abilitato con riferimento agli anni 2023, 2024 e 2025.

Conseguentemente a tale accordo, in data 23 novembre 2022, CONFITARMA ha sottoscritto con le Segreterie Nazionali di Filt-CGIL, Fit-CISL e Uiltrasporti l'accordo sindacale di aggiornamento del *"Collective Bargaining Agreement for non-doms seafarers embarked on italian international register vessels or vessels under the bare-boat system"* (Sezione 13 del CCNL unico dell'industria armatoriale).

Gli adeguamenti salariali relativi agli anni 2024 e 2025, già previsti dall'accordo sottoscritto in sede ILO, saranno discussi con le OO.SS. prima della fine del 2023.



Semplificazione delle procedure amministrative nell'ambito del settore marittimo e proroga delle procedure di arruolamento dei marittimi in Italia ai sensi dell'art. 329 cod. nav.

Su impulso di CONFITARMA, nell'iter di conversione del cosiddetto DL "Milleproroghe", è stata introdotta una norma che proroga al 31 dicembre 2023 la disposizione di cui all'art. 103-bis comma 1 del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18 convertito con modificazioni dalla legge 24 aprile 2020 n. 27. Tale disposizione consente, dal mese di marzo 2020, in deroga all'art. 328 cod. nav., di stipulare in Italia le convenzioni di arruolamento del personale marittimo ai sensi dell'art. 329 cod. nav. (procedura per la stipulazione delle convenzioni di arruolamento all'estero, in luogo che non sia sede di autorità consolare), con sottoscrizione della stessa a bordo alla presenza di due testimoni che vi appongono la propria sottoscrizione e con successiva convalida ex art. 357 reg. nav. mar. nel primo porto utile. Tale semplificazione della procedura di arruolamento andrebbe resa strutturale, al pari delle altre proposte contenute nel pacchetto di semplificazioni degli adempimenti amministrativi della bandiera italiana che CONFITARMA sta promuovendo presso le competenti Amministrazioni.

Accordo sindacale 10 ottobre 2022 per l'adeguamento della disciplina del Fondo Solimare alle novità introdotte dalla Legge di Bilancio 2022 in materia di ammortizzatori sociali

In data 10 ottobre 2022, è stato sottoscritto da CONFITARMA - con le altre associazioni datoriali e sindacali di categoria - l'accordo sindacale per l'adeguamento della disciplina del Fondo Solimare alle novità introdotte dalla Legge di Bilancio 2022. L'accordo interviene sulla durata e gli importi delle prestazioni, nonché sulle causali per le quali è possibile attivare tale ammortizzatore sociale adeguandole, in sostanza, a quelle della cassa integrazione ordinaria e straordinaria. Inoltre, è stata introdotta la causale di "contratto di solidarietà". Sempre in conformità alla normativa vigente è stato, inoltre, abbassato il limite dimensionale delle imprese armatoriali, per le quali il Fondo Solimare deve garantire le proprie tutele, da "più di cinque dipendenti" a "almeno un dipendente" (ovvero tutte). Il suddetto accordo è stato inte-

gralmente recepito con il Decreto 8/8/2023 del Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali di concerto con il MEF.

EDUCATION E CERTIFICAZIONE DEI MARITTIMI

Decreto Ministeriale riguardante il percorso professionale marittimo di direttore di macchina su navi con apparato motore principale inferiore a 750 kW

Sulla base dell'esigenza da tempo evidenziata da CONFITARMA assieme alle OO.SS, è stato finalmente emanato il decreto che colma il vuoto normativo nato dall'abrogazione del decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 6 settembre 2011, a seguito della quale non era di fatto più possibile abilitare nuovi marittimi per la direzione di macchina su navi con apparato motore principale di potenza inferiore ai 750 kW.

Riesame, da parte della Commissione Europea, del riconoscimento del sistema di formazione e certificazione della gente di mare nelle Filippine

Si è concluso positivamente il processo di valutazione, da parte della Commissione Europea, del sistema d'istruzione, formazione e certificazione della gente di mare nelle Filippine, che rischiava di mettere in enorme difficoltà l'intera flotta europea. La delicata vicenda nasce dalla comunicazione, da parte della Commissione europea, alla *Maritime Industry Authority* - MARINA delle Filippine secondo la quale il riconoscimento dei certificati di detto Paese sarebbe stato revocato se non avesse adottato le misure necessarie per correggere le carenze nell'applicazione della convenzione STCW. Sin da subito, CONFITARMA si è attivata al fine di rappresentare alle competenti Amministrazioni le conseguenze negative che sarebbero derivate dall'adozione di una eventuale decisione di non conformità. Anche ECSA si è resa disponibile ad assistere MARINA durante l'intera procedura e ha costantemente interloquito con le Istituzioni europee e gli Stati membri per renderli consapevoli delle gravi implicazioni che la revoca del riconoscimento dei certificati delle Filippine avrebbe potuto avere per il settore dello shipping e per l'economia dell'Ue.

In tale contesto di collaborazione, nel mese di gennaio 2023, le Filippine e le Associazioni internazionali del settore marittimo, ECSA, ICS, IMEC e ITF, hanno firmato un MoU per la costituzione di un comitato ("*The International Advisory Committee on Global Maritime Affairs*" - IACGMA), volto a fornire un supporto tecnico alle Filippine.

La valutazione positiva da parte della Commissione Europea è senz'altro da attribuire anche al supporto del suddetto comitato e all'impegno da parte delle Filippine di mettere in atto i cambiamenti richiesti per rendere il sistema di istruzione, formazione e certificazione sostenibile per il futuro, attraverso un piano decennale.

Attività di orientamento alle carriere del mare

Proseguono nell'anno 2022 le attività, promosse dal Gruppo Tecnico "*Education e capitale umano*", volte a orientare e far conoscere ai giovani le carriere del mare, a partire dalla scelta dell'istituto nautico oppure dalla scelta dei percorsi ITS. Al fine di supportare l'occupazione marittima italiana è stata, altresì, rafforzata la già proficua collaborazione con gli ITS del mare, i quali hanno accolto l'invito a partecipare alle riunioni del Gruppo Tecnico. Tra le numerose attività in corso di svolgimento si menziona, in particolare, la partecipazione di CONFITARMA e di alcune delle sue aziende associate alla campagna educativa, che prenderà il via a partire dall'anno scolastico 2023/2024, promossa da Giunta Scuola e Marina Militare e per far conoscere ai bambini della scuola primaria il nostro Paese attraverso il mare. CONFITARMA ha, inoltre, partecipato attivamente, nel corso dell'anno 2022, a un progetto informativo itinerante – promosso dal Dipartimento per le politiche giovanili della Presidenza del Consiglio dei Ministri - che si è svolto in 11 tappe in tutta Italia, per promuovere strategie efficaci di individuazione, coinvolgimento e attivazione dei giovani in condizione NEET (Young People not in Education, Employment or Training). L'iniziativa ha permesso di interagire con i giovani partecipanti per raccontare loro le opportunità di formazione e carriera nel settore marittimo. Sono stati inoltre condotti, nell'ambito delle attività del Gruppo Tecnico "*Education e capitale umano*", studi e approfondimenti per la rilevazione del fabbisogno di perso-

nale da parte delle aziende associate, al fine di poter predisporre misure idonee a rispondere a tale richiesta, in collaborazione con **ForMare** – Polo Nazionale per lo shipping S.r.l., società di servizi ed ente di formazione di CONFITARMA.

Visti d'ingresso e prossima entrata in vigore dell'Entry Exit System

L'Entry Exit System (EES) è un sistema Ue di gestione delle frontiere esterne Schengen che dovrebbe entrare in vigore nel 2024. Il nuovo sistema sostituirà le attuali procedure manuali (timbro sui documenti di viaggio) con un sistema elettronico e si applicherà ai cittadini di Paesi terzi che hanno bisogno di un visto di soggiorno di breve durata (tipo "C") e a quelli esenti dall'obbligo del visto. Il tema dei visti è monitorato attentamente da CONFITARMA che, nel 2022, si è perlopiù concentrata sulle problematiche relative al rilascio/verifica del visto del personale marittimo a seguito di una recente modifica normativa che ha esteso la possibilità di rilascio dei visti di lavoro subordinato (tipo "D") anche alle navi di bandiera non italiana (art. 27, nuovo comma 1-septies, del d.lgs. 286/98). Mentre, infatti, in precedenza il rilascio del visto "D" era previsto solo per alcune categorie di lavoratori, in particolare per quelli in appalto su navi da crociera, con l'introduzione della suddetta modifica normativa alcune Polizia di Frontiera hanno sostenuto l'obbligatorietà di tale tipologia di visto per tutti i lavoratori marittimi chiamati all'imbarco in Italia su navi sia di bandiera italiana sia di bandiera estera. Poiché la procedura per il rilascio del visto "D" è molto più complessa/lunga rispetto a quella prevista per il visto "C", nonché spesso incompatibile con le esigenze operative delle navi, CONFITARMA si è subito attivata per sensibilizzare le Amministrazioni competenti sulla necessità di chiarire il campo di applicazione delle diverse tipologie di visto.

Infine, CONFITARMA ha avviato un'interlocuzione con ECSA per acquisire maggiori informazioni su come gli altri Stati Ue stanno affrontando le medesime criticità in materia.



LA FORMAZIONE

Progetto Erasmus+ "Up-sailing"

CONFITARMA è partner del progetto Erasmus+ "Up-Sailing – Cultivating Green Skills in the Maritime Sector", nonché leader dell'attività progettuale dedicata alla definizione di "Policy Recommendations" per il settore marittimo. Il progetto, avviato nel mese di febbraio 2022, mira a sviluppare programmi di formazione innovativa al fine di rafforzare le *green skills* nell'ambito del settore marittimo, consolidando il *policy dialogue* in materia di competenze verdi, a livello nazionale ed europeo.

ForMare – Polo nazionale per lo shipping srl

ForMare – Polo Nazionale per lo Shipping è la società di servizi di CONFITARMA e costituisce il Polo Nazionale per le attività legate al settore dello shipping e della blue economy. ForMare fornisce assistenza su programmi nazionali, europei e internazionali a sostegno dell'industria marittima e supporta la formazione e riqualificazione del personale marittimo. Prende parte a diverse iniziative per la promozione di politiche

attive per il lavoro e a eventi a livello nazionale ed europeo per la promozione delle Blue Skills. Inoltre, supporta attivamente il Gruppo Tecnico Education e Capitale Umano di CONFITARMA. Tra le iniziative volte alla promozione delle politiche attive per il lavoro, è importante menzionare l'attiva partecipazione di ForMare al Programma Gol (Garanzia di occupabilità dei lavoratori) e, insieme a CONFITARMA, al Neet Working Tour, iniziativa promossa dall'allora Ministro per le Politiche Giovanili, On. Fabiana Dadone. ForMare collabora attivamente anche con l'Università degli Studi di Napoli Parthenope, con la quale ha attivato un Dottorato di Ricerca Industriale in Diritto e istituzioni economico-sociali. Nel dicembre 2022 viene lanciata la Challenge Accelerazione di Start-Up innovative sul tema della Blue Economy nell'ambito del Progetto I.S.A.B.E.L.L.A. - Io Sono Acqua Building Environmental Liability Lab a valere sul Fondo Sociale Europeo – POR/FSE Campania 2014-2020, realizzato con il Dipartimento di Scienze e Tecnologie

dell'Università degli studi di Napoli Parthenope e in collaborazione con Campania *New Steel*. Il progetto mira a sviluppare un percorso di accelerazione di impresa e a sperimentare percorsi volti all'individuazione di nuove figure professionali nell'ambito della green economy, tra cui la figura dell'*Environmental Officer*, al fine di accrescere l'ecosistema competitivo navale territoriale. A luglio 2022, il Consiglio di Indirizzo dell'ITS Academy Fondazione "Giovanni Caboto" ha favorevolmente accolto la richiesta di ammissione di ForMare in qualità di Socio Partecipante della Fondazione. Sempre nel corso del 2022, ForMare è entrato

a far parte della Fondazione ITS Mobilità Sostenibile Catania "Accademia Mediterranea della Logistica e della Marina Mercantile", in qualità di Socio Partner. L'adesione agli ITS rappresenta un primo importante passo

volto ad avviare una collaborazione strategica sulla base dell'analisi dei fabbisogni formativi e della necessità di figure professionali sempre più specializzate avvertita dalle Compagnie di navigazione. Continuano, inoltre, le attività di Marelab, Centro Sperimentale di Sviluppo delle Competenze nell'area dell'Economia del Mare e dei Trasporti Marittimi e ForMare viene ammesso per la quarta annualità al finanziamento per attività formativa di Istruzione e Formazione Tecnica Superiore (IFTTS) – Tecniche per la conduzione di impianti tecnici navi a valere sul Fondo Sociale Europeo – FSE POR Campania 2014-2020. Nel 2022 si svolge il primo corso di Alta Formazione per Medici di Bordo e Medici di Bordo Supplenti, promosso da ForMare su impulso e iniziativa di CONFITARMA e delle imprese armatoriali associate, in coordinamento con l'Ospedale Cardarelli di Napoli. Il corso ha fornito le competenze necessarie a svolgere la professione a bordo sia per la parte sanitaria, sia per la parte marittima. ForMare lavora in



stretta sinergia con i Cluster Marittimi a livello nazionale e a livello europeo e internazionale, attraverso la collaborazione con la WestMED Maritime Clusters Alliance. ForMare è, inoltre, parte attiva del comitato scientifico del Cluster Tecnologico Nazionale - Cluster BIG, diventando referente della Traiettorie 8 "Sostenibilità e Usi Economici della Risorsa Mare" e partecipando al rinnovo del Piano di Azione Triennale promosso dal Cluster. Nel corso del 2022 continuano le attività del progetto europeo Erasmus+ SkillSea - Future proof skills for the maritime transport sector che coinvolge 27 partner provenienti da 16 Paesi eu-

ropei, tra i quali ForMare è leader di una delle attività di progetto (Roadmap for a Sustainable Skills Strategy). La final Conference del progetto si è tenuta nel mese di giugno 2023. ForMare è, inoltre, leader e coordinatore del progetto Erasmus+ Mar-

MED – Maritime Cluster Management Education Development, presentato a marzo del 2022 e avviato nel dicembre dello stesso anno. Il progetto mira a adeguare le skills dei Maritime Cluster Manager, al fine di rispondere alle esigenze emergenti di capacity building a livello europeo e internazionale, contribuendo ad aumentare il livello di innovazione e alla definizione di un nuovo profilo professionale altamente qualificato nel settore della Blue Economy.

Nel febbraio 2023 viene avviato il progetto Horizon Europe AENEAS - innovActive ENERgy storage systems on boArd vesselS, al quale ForMare partecipa in qualità di Partner e in stretta collaborazione con i servizi tecnici di CONFITARMA. Il progetto mira a contribuire a un trasporto marittimo *climate-neutral* ed *environmental friendly* per aumentare la competitività globale del settore marittimo europeo attraverso lo sviluppo di nuove soluzioni di stoccaggio dell'energia.

Ad aprile 2023 è, stato inoltre approvato dalla Commissione Europea il finanziamento per il progetto EMFAF CALLMEBLUE - Cluster ALLiance MEd BLUE che prende il via nel mese di ottobre 2023 e mira a creare e rafforzare le alleanze tra i cluster marittimi, rivolgendosi in particolare ai Paesi del Sud del Mediterraneo, ma consentendo anche di migliorare il dialogo regionale e di offrire servizi più avanzati volti a sviluppare l'ecosistema dei Clusters Mediterranei.

Nel corso del 2022, ForMare ha preso parte a diversi convegni ed eventi di rilevanza per il settore dello Shipping e della Blue Economy a livello nazionale ed europeo.

LA RETE DELLA FORMAZIONE MARITTIMA - ISTITUTI TECNICI SUPERIORI (ITS)

Fondazione Accademia Italiana della Marina Mercantile

I corsi di formazione degli allievi ufficiali per diventare futuri ufficiali della Marina Mercantile Italiana sono proseguiti anche nel corso del 2022. Complessivamente sono entrati in Accademia 220 nuovi allievi di cui 96 di coperta e 44 di macchina. La Regione principale di provenienza è la Liguria, seguita dalla Sicilia. Questi ultimi ingressi hanno portato ad avere dal 2005 al 2023 un dato complessivo di 1397 allievi di coperta (56 edizioni del corso Coperta) e 906 allievi di

macchina (41 edizioni del corso di Macchina) formati e in parte ancora in formazione. Nell'annualità 2022/2023, i corsi hanno ripreso il loro normale svolgimento in presenza, dal momento che la situazione pandemica Covid19 si è normalizzata. I corsi hanno avuto un leggero incremento numerico rispetto al 2021, segno della lenta ma effettiva ripresa di tutto il comparto marittimo post pandemia. 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 effettuano periodi di imbarco su navi delle Compagnie di Navigazione associate a CONFITARMA. Nell'annualità 2022/2023 sono proseguiti e sono incrementati anche i percorsi ITS diversi dai percorsi per allievi ufficiali di Coperta e Macchina. Sono proseguiti anche i corsi brevi finanziati tramite Regione Liguria agenzia ALFA-FSE, rivolti principalmente a disoccupati che ambiscono a lavorare a bordo delle navi da crociera e dei traghetti, nel settore servizio supporto ai passeggeri come figure di Staff.

Si è svolto anche un corso per disoccupati rivolto a tecnici della manovra ferroviaria, sempre in ambito logistica/movimentazione merci.

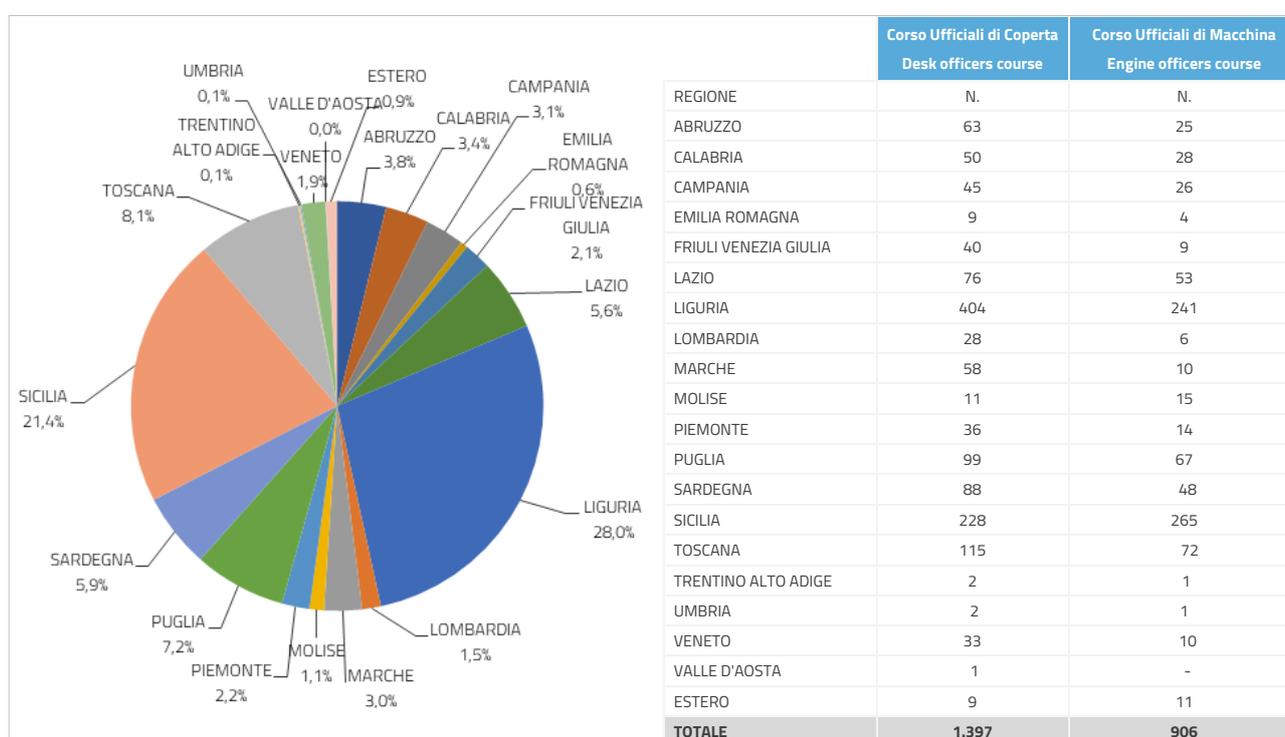
Da qualche anno l'Accademia, oltre a sviluppare la sua attività nella formazione di figure professionali



destinate secondo la filiera orizzontale delle diverse posizioni di bordo, realizza attività nell'ambito della filiera verticale sottufficiali e ufficiali, questi ultimi attraverso il corso di livello direttivo. L'attività è stata a tal punto apprezzata dalle aziende e dai lavoratori che l'AdSP del Mar Ligure Orientale ha deciso di replicare lo stesso progetto anche per i Porti di La Spezia e Massa-Carrara. Nel corso del 2022 la Fon-

nalizzato ulteriormente la propria attività, entrando a far parte della IAPH (*International Association of Ports and Harbours*) e aumentando la collaborazione già molto forte con le università estere, grazie alla sua appartenenza alla IAMU (*International Association of Maritime Universities*). Accademia ha rafforzato la partnership con West London University attraverso BCA-Gime College di Atene e siglato un accordo con

FIG. 54: ALLIEVI UFFICIALI DAL 2015 AL 2022



FONTE: Fondazione Accademia Italiana della Marina Mercantile

dazione Accademia Italiana della Marina Mercantile ha sviluppato un ambizioso progetto di ampliamento e potenziamento dei propri laboratori tecnologici di simulazione.

Grazie ai fondi PNRR destinati alle Fondazioni ITS Academy e a una nuova sede più grande, messa a disposizione dal Comune di Genova, l'Accademia traugarderà entro il 2025 un nuovo centro di simulazione volto alla formazione degli allievi ufficiali di Coperta e Macchina, ma anche a quella di tutti i tecnici della logistica e dei trasporti che si formano presso l'Accademia. I simulatori consentono l'effettuazione di una didattica sempre più interattiva e all'avanguardia. Durante l'anno 2022 l'Accademia ha internazio-

la WMU (*World Maritime University di Malmoe*), che riconosce il percorso formativo ITS triennale degli allievi ufficiali di Accademia, consentendo loro l'accesso ai Master erogati sotto egida dell'IMO. Durante l'anno 2022 la sezione internazionale di Accademia, IMSSEA, ha proseguito i progetti europei e internazionali già avviati con Albania. Inoltre, ha sviluppato il progetto C7, che si era aggiudicata nel 2021. Progetto di rilievo internazionale con la Nigeria, finalizzato alla bonifica e riqualificazione dell'area del Delta del Niger alla luce dei cambiamenti climatici in corso. Attualmente IMSSEA sta applicando per nuovi progetti, tra cui due progetti Horizon e un progetto Interreg Italia-Francia marittimo.

ITS Academy Fondazione Giovanni Caboto - Tecnologie per il mare e la logistica

Il 2022 può considerarsi l'anno della ripartenza, dopo il duro periodo della pandemia; nonostante il perdurare dello stato di emergenza fino al 31 marzo, le attività formative si sono svolte tutte in presenza, con tempi e modalità più regolari.

L'Istituto si è impegnato in una campagna di informazione ed orientamento molto intensiva, con lo scopo di raccontare le professioni del mare e le tantissime opportunità collegate ad una platea sempre più numerosa di giovani. Quest'anno è stato anche quello della riforma degli ITS, che hanno assunto il titolo di Academy, consentendo sempre più di rappresentare una concreta risposta alla domanda di tecnici specializzati da parte delle aziende.

Ulteriori investimenti stanno caratterizzando i progetti dell'ITS Caboto, con l'incremento delle postazioni dedicate al Corso ECDIS, che insieme ai Corsi Radar

fanno parte dell'offerta del Caboto Training Center, che integra quanto già proposto dall'ITS Academy, in questi anni.

Nel 2022, sono stati avviati 4 nuovi Corsi, oltre ai tradizionali percorsi rivolti alla formazione dei futuri ufficiali della marina mercantile, ed è partito anche il primo Corso in "Conduzione del mezzo navale per il diporto" (Ufficiale di navigazione del diporto). Si tratta di un percorso triennale che alternerà attività in aula, laboratorio, esercitazioni in mare, con periodi di imbarco a bordo di imbarcazioni e navi del diporto.

Infine, presso la sede distaccata di Civitavecchia (RM) è stata avviata la terza edizione del Corso in Logistica integrata e processi di spedizione, che sta ottenendo un importante riscontro occupazionale da parte delle aziende del settore.



FIG. 55: ALLIEVI DAL 2015 AL 2022



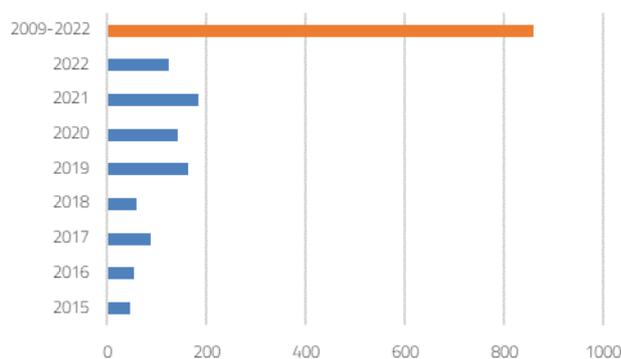
Fondazione Istituto Tecnico Superiore per il settore mobilità sostenibile Trasporti - Accademia Mediterranea della Logistica e della Marina Mercantile

La Fondazione ITS MOBILITÀ SOSTENIBILE TRASPORTI costituisce un canale formativo di livello post diploma, parallelo ai percorsi accademici, rappresentando l'espressione di una strategia fondata sulla connessione delle politiche di istruzione, formazione e lavoro con le politiche industriali. L'ITS offre la possibilità di conseguire il Diploma di Tecnico Superiore con conseguente accesso al mondo del lavoro nell'ambito del settore dei trasporti e della mobilità sostenibile. Con un'offerta formativa altamente qualificata, l'ITS rappresenta un Polo di eccellenza per la formazione delle figure relative dell'Ufficiale di Navigazione e dell'Ufficiale di Macchina, sulla base di un sistema duale che garantisce alla fine del corso uno sbocco occupazionale altissimo. Nelle aree Tecnologiche della formazione logistica la grande varietà di corsi garantisce specializzazioni tecnologiche all'avanguardia e altamente competitive sull'attuale mercato del lavoro (efficienza energetica, smart mobility, ecc.).

In particolare, a livello nazionale, la Fondazione ITS MOBILITÀ SOSTENIBILE TRASPORTI vanta il terzo posto nel monitoraggio Indire, per la formazione del "Tecnico Superiore per l'infomobilità e le infrastrutture Logistiche" con uno sbocco occupazionale che raggiunge picchi dell'80% circa in ambito regionale. I percorsi formativi hanno ricevuto vari altri premi con i quali è stato possibile finanziare l'ampia offerta formativa. I titoli di studio rilasciati dagli ITS si collocano al V livello EQF (European Qualification Framework). Proseguono nel corso dell'anno le attività formative dei 34 corsi attivati dall'ottobre 2015 e precisamen-

te: tecnico superiore per la gestione e la verifica di impianti energetici- "energy manager - smart mobility specialist"; tecnico superiore per la logistica 4.0 e la smart mobility; tecnico superiore per la mobilità

FIG. 56: ALLIEVI ISCRITTI DAL 2015 AL 2022



Fonte: Fondazione Istituto Tecnico Superiore per il settore mobilità sostenibile Trasporti - Accademia Mediterranea della Logistica e della Marina Mercantile

delle persone e delle merci (settore marittimo) "passengers services general manager"; tecnico superiore per la mobilità delle persone e delle merci (settore marittimo) ufficiale di macchine - engine - electrotechnical officer; tecnico superiore per la mobilità delle persone e delle merci - gestione degli apparati e impianti di bordo; tecnico superiore per la mobilità delle persone e delle merci" conduzione del mezzo navale; tecnico superiore per la produzione e manutenzione di mezzi di trasporto e/o relative infrastrutture settore aereo navale terrestre; tecnico superiore per la gestione e la conduzione del mezzo di trasporto intermodali e la smart mobility; tecnico superiore per l'infomobilità e le strutture logistiche declinato nella specificità della logistica integrata - "shipping and logistics technician ashore and onboard".





Fondazione Accademia Nautica dell'Adriatico

Costituita nel settembre 2015, la Fondazione Accademia Nautica dell'Adriatico di Trieste, nonostante il calo di iscrizioni già registrato nel 2021 a causa della pandemia da Covid e confermato nel 2022 per quel che riguarda gli ITS di tutto il territorio nazionale, prosegue le sue attività. Nel 2022 si sono diplomati 8 terzi ufficiali di Macchina a completamento del triennio 2018-2021 in cui a fine 2021 si erano diplomati 10 terzi ufficiali di Coperta. Nell'ottobre 2022 è stata avviata l'ottava edizione del corso ITS per allievi ufficiali di Macchina e di Coperta (24 allievi); una doppia edizione del corso ITS per Tecnico della Logistica (sede di Trieste); la prima edizione del corso Cybersecurity in ambito marittimo portuale (sede di Trieste). Infine, grazie al finanziamento regionale, il simulatore di navigazione di ultima generazione è stato installato ed è in attesa delle ultime fasi di certificazione che ne consentiranno a breve l'utilizzo per i corsi Radar,

Radar Arpa, GMDSS e ECDIS. La Fondazione sta valutando l'acquisto di ulteriori attrezzature tecnologiche (simulatori) per adeguare i laboratori come previsto dalle linee guida del PNRR.

Fondazione ITS InfoMobPMO

La Fondazione ITS InfoMobPMO di Palermo nasce nel 2021 e opera nel settore della mobilità sostenibile e della navigazione marittima. La Fondazione ITS ha avviato 4 percorsi formativi pensati e strutturati con l'obiettivo di rispondere al meglio alle esigenze delle aziende del settore della mobilità, della logistica e dei trasporti: corso per Tecnico superiore per la mobilità delle persone e delle merci; corso per conduzione del mezzo navale – ufficiale di coperta e gestione degli apparati ed impianti di bordo – ufficiale di macchina; corso per Tecnico Esperto nella produzione e manutenzione di veicoli e/o relative infrastrutture sostenibili; corso Tecnico superiore per la gestione, infomobilità e infrastrutture logistiche – esperto in logistica integrata.

FIG. 57: ALLIEVI DAL 2015 AL 2022

	Anno:	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Allievi Ufficiali di Coperta e Macchina	1° anno	20	20	20	20	20	20	20	24
	2° anno		20	20	20	20	20	20	20
	3° anno			20	20	20	20	20	20
T.S. per l'infomobilità e infrastrutture Logistiche (Trieste)	1° anno		24	24	24	24	24	24	25
	2° anno			24	24	24	24	24	24
T.S. per l'infomobilità e infrastrutture Logistiche B (Trieste)	1° anno								25
	2° anno								
T.S. per l'infomobilità e infrastrutture Logistiche (Pordenone)	1° anno					25	25		
	2° anno						25	25	
T.S. per la produzione e manutenzione del mezzo navale (Progettazione)	1° anno				24	24	24	24	
	2° anno					24	20	24	24
T.S. per la Conduzione del mezzo ferroviario (Gorizia)	1° anno						22	22	
	2° anno							22	22
T.S. per la Cybersecurity in ambito Marittimo Portuale (Trieste)	1° anno								25
	2° anno								
Tot Allievi		20	64	108	132	181	224	225	209

07.

LA PORTUALITÀ NAZIONALE



MOVIMENTO DI MERCI E PASSEGGERI NEI PRINCIPALI PORTI ITALIANI

L'Italia vanta un sistema portuale competitivo con due porti italiani (Genova, Gioia Tauro) che si classificano tra i primi 20 porti europei in termini di Container movimentati. Il sistema portuale italiano è principalmente *multi-purpose*, anche se i singoli porti hanno proprie specializzazioni funzionali. In base ai dati di Assoporti, nel 2022 i porti italiani hanno movimentato 490 milioni di tonnellate di merce, il 34% di Rinfuse liquide, il 25% di Ro-Ro e il 24% di container. La maggiore crescita nel 2022 si è avuta per la categoria, Dry

bulk (+7,3%), seguita dalle Rinfuse liquide (+3,2%) e dai container (+2,2%). Per quanto riguarda i passeggeri, nel 2022 c'è stata una crescita nel turismo con conseguenze positive anche per traghetti e crociere, oltre che per i trasferimenti locali. Nel complesso, tra il 2021 e il 2022 il numero dei passeggeri è aumentato del 41,5%, generato principalmente da una netta ripresa nelle attività croceristiche (da circa 2,5 a 9 milioni). In ripresa anche i traghetti (da 13 a 17 milioni) e i trasferimenti locali (da 27 a 35 milioni).

FIG. 58: MERCI MOVIMENTATE NEI PORTI ITALIANI NEL 2022

Merci (000 tonn.)	RINFUSE LIQUIDE	RINFUSE SECCHE	CONTAINERS	RO-RO	ALTRE MERCI	TOTALE
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	49.288	114.311	107.140	16.392	444.019
2021	163.797	56.937	117.013	122.694	20.360	480.801
2022	169.016	61.072	119.545	120.850	19.655	490.148
% sul totale	34	12	24	25	4	100
Var. %2022/2021	302	7.3	2.2	-1.5	-3.4	1.9

Fonte: elaborazione SRM su dati Assoporti

L'alto tasso di inflazione si è fatto sentire in tutti i servizi portuali i cui adeguamenti tariffari, che tengono conto di tale indice, erano previsti nel corso dell'anno. Ciò premesso, di seguito si riporta una sintesi delle principali novità intervenute nel settore dei servizi portuali nel periodo 2022-2023.

FIG. 59: PASSEGGERI NEI PORTI ITALIANI NEL 2022

	TRAGHETTI	CROCIERE	LOCALI	TOTALE
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	9.643.156	640.936	22.167.565	32.451.657
2021	13.446.171	2.480.055	27.428.618	43.354.844
2022	17.000.899	9.017.272	35.337.846	61.356.017
% sul totale	28	15	58	100
Var. % 2022/2021	26,4	263,6	28,8	41,5

Fonte: Elaborazione SRM su dati Assoporti

SERVIZI TECNICO-NAUTICI E SERVIZI PORTUALI

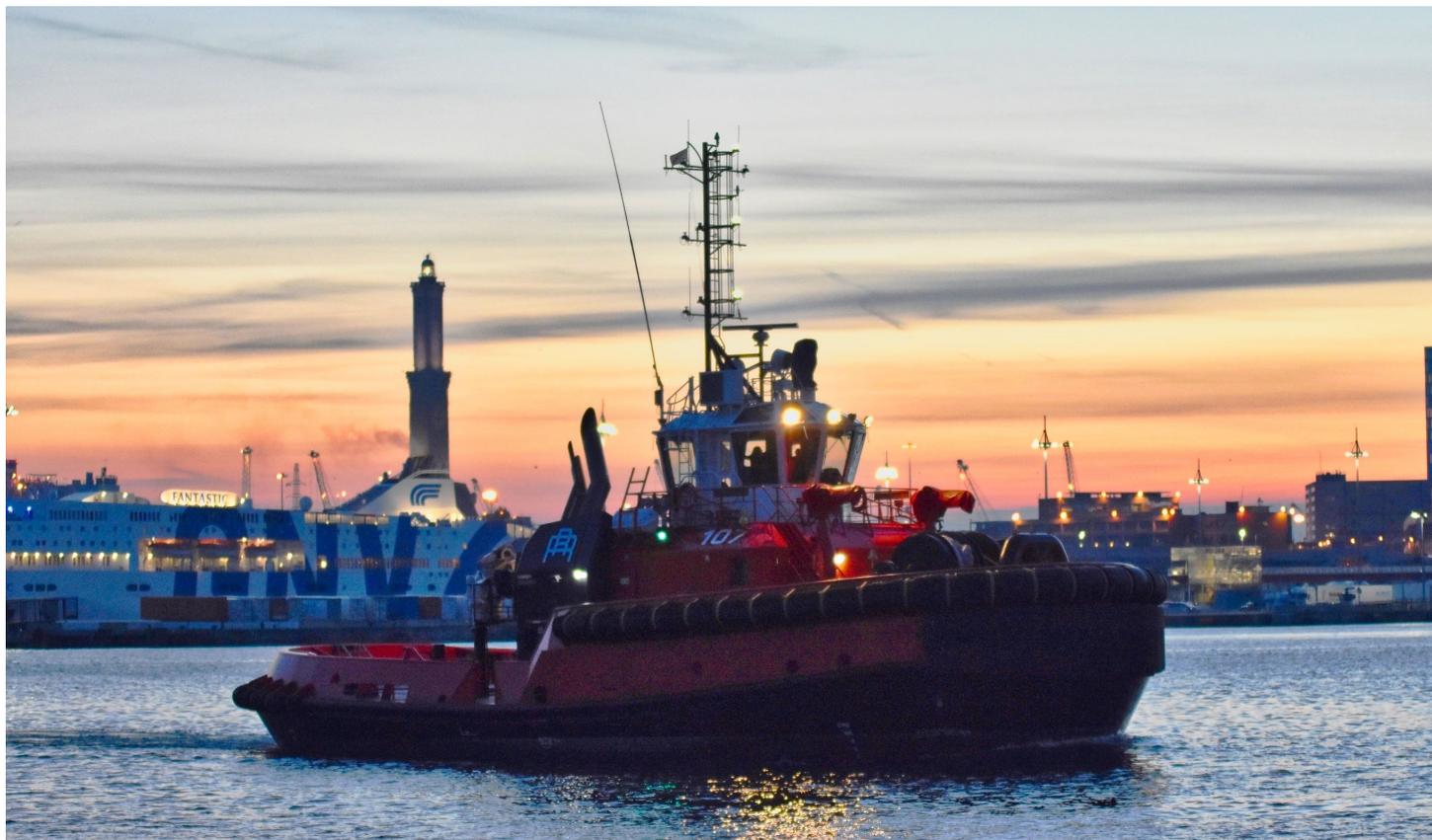
RIMORCHIO

Nel corso degli ultimi dodici mesi si sono concluse diverse gare per l'affidamento del servizio di rimorchio portuale. Sono state così rinnovate per un periodo di quindi anni le concessioni nei porti di Genova, Livorno, Venezia, Sicilia Occidentale, Gaeta, Bari che hanno fatto seguito ai porti di Savona, La Spezia e Civitavecchia. Si confermano tuttavia i tempi eccessivamente lunghi, già registrati lo scorso anno, tra la conclusione dell'iter di gara e l'immissione in servizio del nuovo concessionario.

ORMEGGIO

A fine 2022, al termine dell'istruttoria svoltasi a livello ministeriale sono state aggiornate le tariffe del servizio di ormeggio e di battellaggio nei porti nazionali a valere per il triennio 2023-2025.





Fra gli interventi apportati ai criteri e meccanismi, si segnala in particolare la modifica dell'aliquota del Fondo per l'accompagnamento all'esodo che passa dal 3% al 3,75%. Al fine di contenere l'impatto dell'aumento dell'inflazione sulla formula tariffaria, l'Elemento Base è stato rivalutato solo del 5,5% rispetto all'8,4% registrato. Inoltre, tenuto conto dell'alto tasso di inflazione, è stato stabilito di procedere ad una verifica delle tariffe al tempo medio di vigenza (luglio 2024) in funzione dell'andamento della stessa nel corso dei prossimi mesi.

Premesso quanto sopra, l'applicazione dei criteri e meccanismi ha prodotto un incremento medio nazionale del +7,35%.

Servizio di ritiro rifiuti delle navi

CONFITARMA ha seguito attentamente l'attuazione del decreto legislativo n. 197 dell'8 novembre 2021, in materia di recepimento della direttiva (Ue) 2019/883 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi sia per quanto concerne l'obbligo da parte delle Autorità di Sistema Portuale di approvare entro novembre 2022 i nuovi piani

portuali di gestione dei rifiuti e, conseguentemente, gli impianti tariffari, sia per quanto riguarda le criticità connesse al passaggio dal vecchio provvedimento (il D.Lgs. 182/2003) che hanno interessato principalmente le navi in servizio regolare di linea.

CONFITARMA, congiuntamente alle altre associazioni dell'utenza, ha partecipato a tutte le consultazioni avviate dalle AdSP e ha mantenuto una costante interlocuzione con la Direzione Generale competente del MIT e con il Comando Generale delle Capitanerie di Porto anche con riferimento ad alcune problematiche legate al riparto di competenze tra Autorità di Sistema Portuale e Autorità Marittima.

Da ultimo, il Ministero della Transizione Ecologica ha annunciato l'intenzione di rivedere il testo normativo non prima però di aver avviato una consultazione di tutti gli stakeholder.

Sul tema del servizio di ritiro rifiuti delle navi deve infine registrarsi la poca propensione delle Autorità di Sistema Portuale ad aprire al mercato tale servizio come previsto dal Regolamento 352/2017 e a preferire gli affidamenti ad un concessionario unico.

GOVERNANCE PORTUALE

Tassazione dei porti

Al fine di porre termine ad un annoso contenzioso con l'Unione Europea, il Parlamento, in sede di conversione in legge del decreto n. 68/2022 (legge 5 agosto 2022, n. 108) ha introdotto una modifica alla legge 84/94 (legge portuale) che riconosce la natura commerciale alle Autorità di sistema portuale e, di conseguenza, le assoggetta all'imposta sul reddito delle società (IRES). In base alla nuova disposizione, concorrono a formare il reddito delle AdSP i canoni percepiti in relazione alle concessioni demaniali ridotti del 50% a titolo di deduzione forfetaria delle spese. Ciò nonostante, presso la Corte di Giustizia europea pende ancora il giudizio sul ricorso intentato da Assoporti.

Concessioni demaniali marittime

Secondo quanto pianificato nell'ambito delle riforme inserite nel PNRR, il quadro normativo concernente le concessioni demaniali marittime ha subito importanti modifiche nel corso del 2022.

La legge 118/2022 (Legge annuale sulla concorrenza) ha riscritto integralmente l'articolo 18 della legge 84/94 (concessione di aree e banchine). In particolare, è stata mantenuta la previsione di un Regolamento da adottarsi con decreto del MIT di concerto con il MEF al fine di uniformare la disciplina delle concessioni portuali; limitatamente ai porti di rilevanza nazionale e internazionale, è stato rimosso il divieto di cumulo, in capo allo stesso soggetto, di detenere più concessioni per lo svolgimento della stessa attività.

Il Regolamento previsto dal legislatore in estate è stato emanato a fine anno. Questa fase di aggiornamento della disciplina delle concessioni marittime non è tuttavia conclusa in quanto il nuovo Regolamento è stato oggetto di osservazioni da parte della Commissione Europea che ha chiesto di apportare alcuni correttivi in particolare con riferimento alla durata massima delle concessioni e alla modalità di proroga delle concessioni in scadenza.

Il Ministero ha ritenuto quindi opportuno intervenire con il Decreto n. 110/2023 per dare seguito alle osservazioni europee cogliendo altresì l'occasione per fornire le Linee Guida applicative del Regolamento

emanato a fine anno. Tale decreto, tuttavia, non si è limitato ad esplicitare meglio quanto contenuto nel Regolamento ma ha introdotto importanti elementi di novità: primo fra tutti il riconoscimento di un ruolo formale all'Autorità di Regolazione dei Trasporti nei procedimenti di affidamento delle concessioni.

Parallelamente alle attività svolte in sede legislativa, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha avviato una consultazione pubblica per la revisione della propria delibera n. 57/2018 del 30 maggio 2018, recante "Metodologie e criteri per garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali. Prime misure di regolazione". Dopo alcune proroghe, l'ART ha fissato la conclusione del procedimento a fine gennaio 2024.

Incremento dei canoni

Il 2023 ha visto l'aggiornamento delle misure unitarie dei canoni annui relativi alle concessioni demaniali marittime per l'anno 2023 stabilito con decreto n.321 del 30 dicembre 2022. L'adeguamento, nella misura del +25,15%, è risultato particolarmente significativo a causa della forte incidenza del rialzo dei prezzi energetici dovuto alla guerra Russo-Ucraina e per essersi sommato all'incremento di oltre il 7% già registrato l'anno prima. Le rassicurazioni da parte del MIT sulla possibilità di intervenire per sterilizzare l'aumento del corrente anno, applicando gli adeguamenti annuali ai soli canoni al di sotto dei valori minimi sembrerebbero essere state accolte all'interno del "decreto asset" approvato nel mese di ottobre dal Parlamento.

ELETTRIFICAZIONE DELLE BANCHINE (COLD IRONING)

In merito alla realizzazione degli interventi infrastrutturali in ambito portuale previsti dal Fondo complementare al PNRR, prosegue da parte delle AdSP l'emanazione dei bandi di gara per la realizzazione degli interventi di elettrificazione delle banchine (progettazione o esecuzione). Ferme restando le tempistiche previste dal PNRR per l'attuazione delle

opere in parola, da realizzarsi entro il 2026, assume particolare rilevanza per **CONFITARMA** che l'energia fornita da terra sia competitiva rispetto a quella auto-prodotta, sia in termini ambientali che in termini di costo. Con riferimento a quest'ultimo, occorre fare in modo che i costi di investimento per la realizzazione delle infrastrutture restino a carico del settore pubblico e che venga adottato un modello operativo e gestionale che permetta agli operatori di erogare un servizio competitivo per l'armamento senza distorsioni del mercato. Di particolare importanza in questo senso riveste l'attività avviata dal MIT, coadiuvato da Cassa Depositi e Prestiti, per supportare le Amministrazioni periferiche nel raggiungimento degli obiettivi previsti dal Fondo Complementare e favorire l'adozione di regole unitarie, aperte al contributo degli stakeholder.

PORTI E APPRODI MINORI

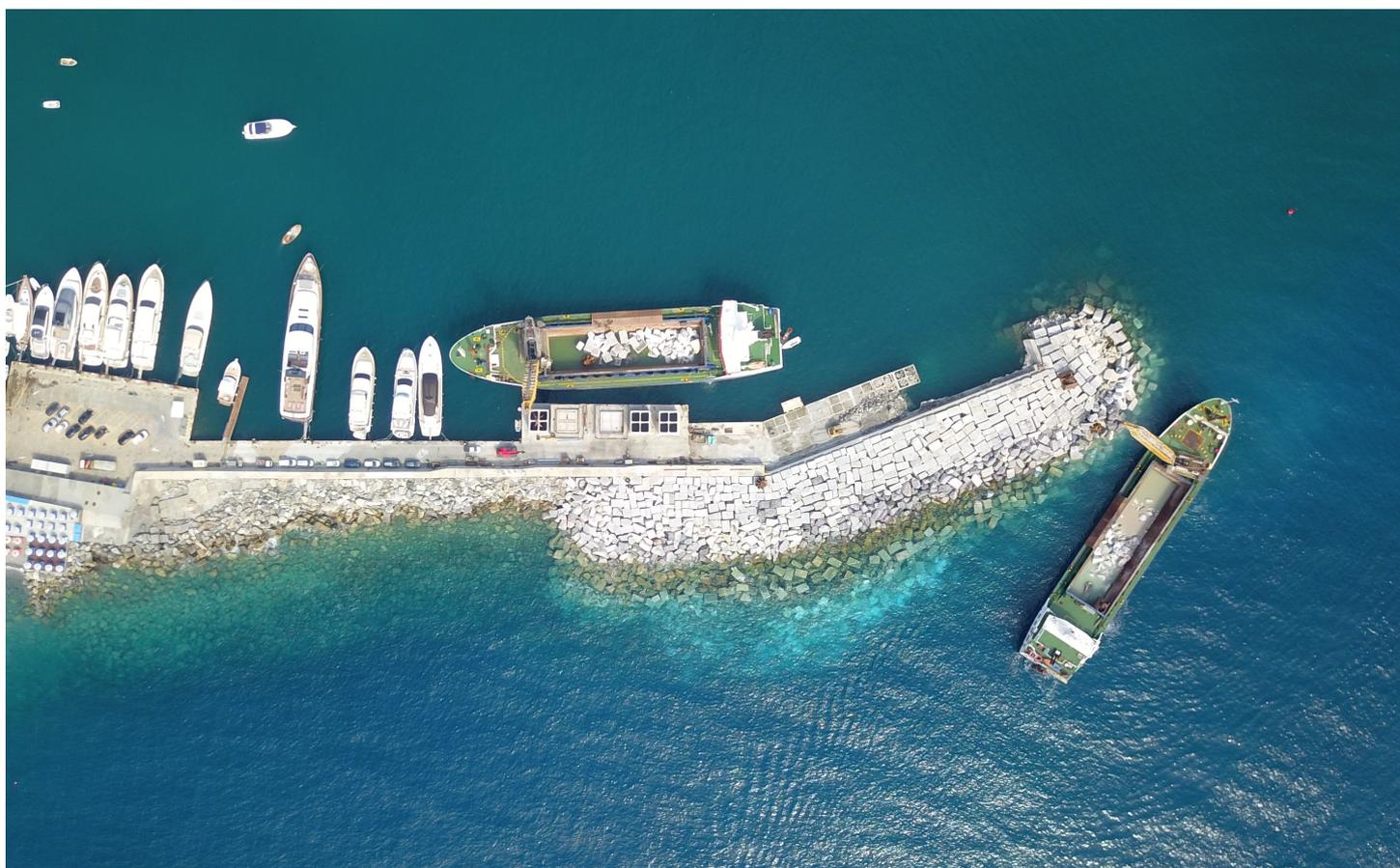
Il trasporto marittimo veloce e il TPL sono essenziali per assicurare i collegamenti con gli arcipelaghi e le isole italiane che rappresentano una componente importante della nostra società e del nostro turismo. Purtroppo, molti degli scali attraverso i quali ogni anno transitano migliaia di cittadini e turisti sono oggettivamente inadeguati. Questi approdi spesso non ri-

cadono nell'ambito delle AdSP e quindi hanno maggiore difficoltà a reperire le risorse economiche necessarie per poter fare gli investimenti necessari. Un recente studio realizzato all'interno di **CONFITARMA** ha evidenziato moltissime carenze, anche gravi, che inevitabilmente incidono negativamente sull'attrattività turistica e sulla vita quotidiana dei pendolari. In particolare, tra le altre, molti scali mancano di:

- idonee strutture per l'attesa dei passeggeri munite di servizi pubblici,
- adeguata viabilità e aree parcheggi.

Spesso, lo spazio non è sufficiente per la gestione dell'elevato numero di passeggeri in transito e ciò crea notevole assembramento nelle aree d'attesa, soprattutto durante la stagione estiva. Non solo, la situazione è deficitaria anche sul fronte della sicurezza. Infatti, si registrano diverse criticità, tra le quali:

- impossibilità di ormeggiare in condizione meteo marine avverse;
- basamento (banchina), scosceso e irregolare che risulta pericoloso per i passeggeri in arrivo/partenza;
- illuminazione assente;
- fondali bassi che necessitano di dragaggi.



L'inadeguatezza e la carenza di un sistema di infrastrutture moderno ed efficace danneggia la qualità dei servizi offerti all'utenza, rendendo inefficienti gli sforzi che le compagnie di navigazione compiono giornalmente per garantire la regolarità e la continuità nell'erogazione dei propri servizi.

Le nostre isole minori sono una ricchezza inestimabile per l'Italia, sotto molti aspetti. È necessario e prioritario che le Istituzioni competenti si facciano carico di queste importanti criticità.





CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

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

www.confitarma.it

