



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

cia

Assemblea - Roma, 9 ottobre 2025



CONFININDUSTRIA

Seguendo la rotta che ci ha condotto in questi anni recenti lungo il filo sorprendente che collega l'arte al mare e alle nostre navi, quest'anno abbiamo voluto raccontare una storia nuova fatta di unione, condivisione, confronto.

La copertina della nostra relazione ospita il cuore del progetto digitale di Confitarma "Blue to Blue", che mira a favorire l'incontro tra industria armatoriale e il mondo che ruota intorno all'economia del mare.

Il pittogramma, ispirato a un nodo nautico, non ne rappresenta l'intreccio in modo esplicito, ma invita l'occhio di chi guarda a ricomporne la forma, seguendo i principi della psicologia della Gestalt.

Così il nodo diventa immagine di navigazione e allo stesso tempo metafora delle connessioni che uniscono i membri di una comunità, delle relazioni che danno forza a un settore, dei fili che intrecciati creano stabilità e direzione.

Una figura essenziale, quasi sospesa, che ci ricorda come il mare non sia solo orizzonte aperto, ma anche punto d'incontro: luogo dove radici profonde e innovazione si fondono per generare nuove rotte comuni.

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 ZANETTI, PRESIDENTE CONFITARMA.....	12
01. L'ECONOMIA DEL MARE.....	13
02. TRASPORTO MARITTIMO NAZIONALE: UN SETTORE DINAMICO.....	17
Evoluzione del regime del registro internazionale e della Tonnage Tax.....	18
Transizione green dello shipping.....	19
Decreto rinnovo e refitting della flotta mercantile	20
Nuovo incentivo al trasferimento modale	21
Shipping e finanza.....	22
Semplificazione e digitalizzazione.....	23
Sanità marittima.....	25
Carenza strutturale di lavoratori marittimi italiani e contributi alle imprese armatoriali per la formazione iniziale del personale marittimo.....	26
Mar Rosso e oltre: vulnerabilità e impatti sulle catene logistiche	26
Sicurezza marittima	29
03. TRASPORTO MARITTIMO: LA FLOTTA ITALIANA NEL CONTESTO EUROPEO E MONDIALE.....	37
Lo scenario mondiale	38
La flotta e il traffico marittimo mondiali.....	44
La flotta e il commercio estero dell'Ue	45
La flotta e il commercio estero dell'Italia	48
La flotta italiana nel ranking mondiale	50
04. LA FLOTTA MERCANTILE ITALIANA AI RAGGI X	51
Settore del carico.....	52
Settore passeggeri.....	65
05. LA TUTELA DELL'AMBIENTE MARINO E LA SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE.....	69
IMO – misure a breve termine	70
Bunkeraggio GNL.....	76
Il rinnovamento della flotta mondiale	76
Il rinnovamento della flotta controllata dagli armatori italiani	78
06. IL LAVORO A BORDO E L'EDUCATION.....	79
Lavoro e relazioni sindacali.....	80
Education e certificazione dei marittimi	84
La formazione	88
La rete della formazione marittima - Istituti Tecnici Superiori (ITS).....	89
07. LA PORTUALITÀ NAZIONALE	97
Movimento di merci e passeggeri nei principali porti italiani.....	98
Progetto riforma governance portuale	98
Servizi tecnico-nautici e servizi portuali	100
Elettrificazione delle banchine (cold ironing).....	101



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

Relazione annuale

9 ottobre 2025

Aderente a



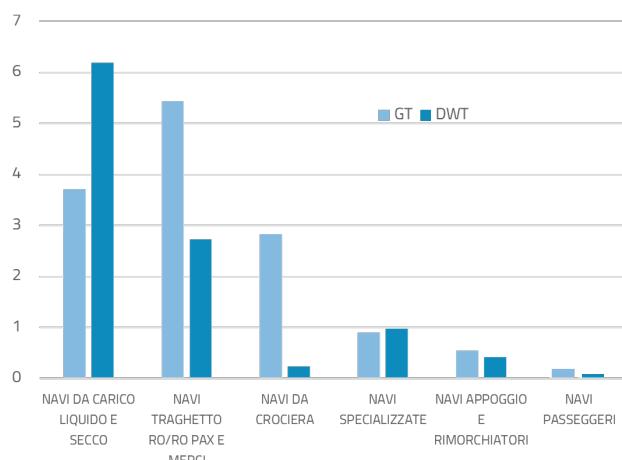


CONFITARMA - Confederazione Italiana Armatori è la principale espressione associativa dell'industria italiana della navigazione. Da 124 anni raggruppa e rappresenta, nei rapporti con le istituzioni e nei principali consensi nazionali, comunitari e internazionali, le imprese di navigazione e gruppi armatoriali 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 64 mila occupati a bordo della flotta di **CONFITARMA**, circa 48 mila sono imbarcati sulla flotta italiana. A questi si aggiungono circa 8 mila lavoratori impiegati a terra dalle imprese di navigazione associate.



Consistenza della flotta



12,3 milioni

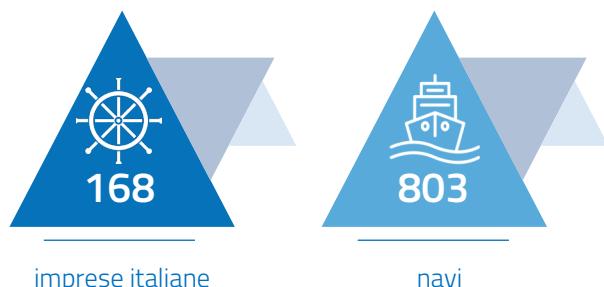
Tonnellate di stazza (GT)

Capacità di carico della nostra flotta



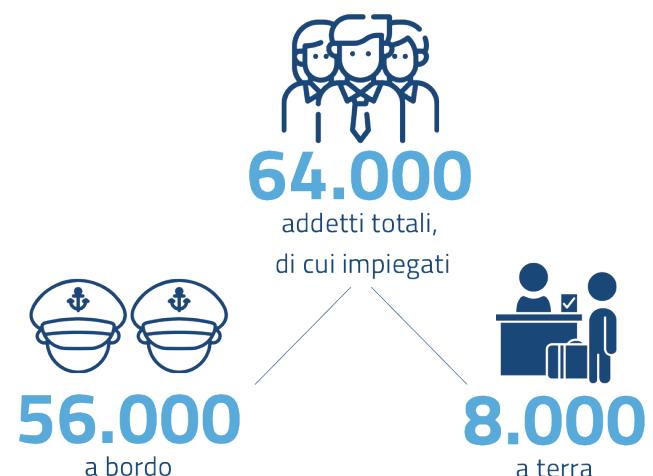
9,1 milioni

Tonnellate di portata (dwt)



LA BASE ASSOCIATIVA DI CONFITARMA

CONFITARMA annovera tra i suoi associati aggregati enti, imprese, associazioni che afferiscono a diversi settori dell'economia e rappresentano tutte le attività che si svolgono sul e nel mare. In particolare: acquacoltura, assicurazioni, associazioni di trasporto stradale 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).



Grazie alla variegata base associativa la rappresentatività trasversale di **CONFITARMA** copre 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 Zanetti** ha ricevuto dal Presidente di Confindustria Emanuele Orsini la delega alla Blue Economy ed è Presidente del Gruppo Tecnico "Economia del Mare" di Confindustria, 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 Vice Presidente **Cesare d'Amico** è Presidente del NorthStandard 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 Vice Presidente **Guido Grimaldi** è Presidente d'Interferry, l'Associazione Mondiale dell'Industria dei Traghetti;

il Past President **Mario Mattioli** è Presidente della Federazione del Mare;

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 gli esperti nell'ambito del Dipartimento 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 con la consulente **Laurence Martin**, è presidente dello Shipping Policy Committee di ECSA.

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 Unitelma Sapienza; Università "Luiss Business School".

A LIVELLO NAZIONALE



CONFININDUSTRIA



FEDERAZIONE
DEL SISTEMA MARITTIMO ITALIANO



ISTITUTO NAZIONALE DI NAVIGAZIONE

A LIVELLO INTERNAZIONALE



International
Chamber of Shipping
Shaping the Future of Shipping



INTERCARGO
International Association of Dry Cargo Shipowners



European
Shipowners
ECSA | European Community Shipowners' Associations



INTERTANKO



IMEC

COLLABORA CON



INTERNATIONAL
MARITIME
ORGANIZATION



International
Labour
Organization

SOCIETÀ DI SERVIZI DI CONFITARMA



Polo Nazionale per lo Shipping

Società di Servizi di Confitarma

CONSIGLIO GENERALE



7

Consiglio Direttivo



Mario Zanetti
Presidente di Confitarma
e Presidente GT Porti e Infrastrutture



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



Cesare d'Amico
Vice Presidente e Presidente del GdL
Cyber/Maritime Security



Guido Grimaldi
Vice Presidente con delega al marketing
associativo e Presidente
del GT Transizione ecologica, tecnica
navale, regolamentazione, ricerca e
sviluppo



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



Federica Barbaro
Presidente
del GT Trasporti e logistica internazio-
nali, regolamentazioni e organismi
internazionali e sicurezza
(fino al 18/06/25)



Nicola Coccia
Past President e Presidente del GT
Finanza e Diritto d'Impresa



Angelo D'Amato
Presidente
del GT Risorse umane e Relazioni
Industriali



Salvatore d'Amico
Presidente
del Gruppo Giovani Armatori e
Presidente del GT Education e Capitale
Umano
(fino all' 8/10/25)



Marialaura Dell'Abate
Presidente
del Gruppo Giovani Armatori e
Presidente del GT Education e Capitale
Umano
(dall'8/10/25)



Mario Mattioli
Ultimo Past President



Roberto Alberti



Claudio Baccichetti



Rosalba Barretta



Fabio Bartolotti



CONSIGLIO GENERALE

8

CHI SIAMO



Gabriele Brullo



Paolo Cagnoni



Davide Calderan



Paolo Clerici
Past President



Fabrizio Connì



Francesco D'Alesio



Paolo d'Amico
Past President



**Gianni Andrea
de Domenico**



Calogero Famiani



Cristian Emanuele Gambini



Andrea Garolla di Bard



Alessandra Grimaldi



Emanuele Grimaldi
Past President



Domenico Ievoli



Beniamino Maltese



Fabio Montanari



Vittorio Morace



Diego Pacella



Alessandro Russo



Fabrizio Vettosi



Barbara Visentini

COLLEGIO DEI PROBIVIRI

Effettivi: Giorgio Berlingieri, Alfonso Maglilio,
Stefano Zunarelli
Supplenti: Corrado Medina, Francesco Serao

COLLEGIO DEI REVISORI

Effettivi: Stefano Basso, Roberto Coccia, Carlo Lomartire
Supplenti: Luciano Abbate, Andrea Tilli



FINANZA E DIRITTO D'IMPRESA

Nicola Coccia Presidente

Roberto Alberti, Diego Pacella, Fabrizio Vettosi Vice Presidenti

Mariella Moretti, Edoardo Bonanno, Andrea Cavo, Mauro D'Alesio, Angelo D'Amato, Matteo Di Domenico, Gennaro Iacone, Antonio Lozzi, Pietro Novelli, Valeria Reginelli, Giancarlo Russo, Leonardo Taddeo, Giulio Verri, Carlo Vimentini, Pia Queirolo.

Marco Quadrani Segretario

TRASPORTI E LOGISTICA INTERNAZIONALI, REGOLAMENTAZIONI E ORGANISMI INTERNAZIONALI E SICUREZZA

Federica Barbaro Presidente (fino al 18/06/2025)

Valeria Novella Vice Presidente

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

Luca Sisto Segretario ad interim

RISORSE UMANE E RELAZIONI INDUSTRIALI

Angelo D'Amato Presidente

Tiziano Minuti, Paolo Tolle Vice Presidenti

Francesca Romana Barbaro, Carlo Bocchini, Michele Bongiolo, Stefano Canestri, Renè Citro, Gennaro Carlo Cotella, Francesco D'Alesio, Gianni Andrea de Domenico, Andrea Guietti, Fabrizio Mazzucchi, Enrico Mucci, Giuseppe Patania, Nicola Principe, Francesco Rotundo, Giulio Torre

Leonardo Piliego Segretario

EDUCATION E CAPITALE UMANO

Salvatore d'Amico Presidente (fino all'8/10/2025)

Marialaura Dell'Abate, Aniello Mazzella Vice Presidenti

Carlo Bocchini, Stefano Canestri, Andrea Guietti, Davide Mattia, Fabrizio Mazzucchi, Roberto Nulli Gabbiani, Francesca Palmieri, Giuseppe Patania, Nicola Principe, Antonio Spadaro, Giulio Torre, Antonella Varbaro

Mariachiara Sormani Segretario

PORTI E INFRASTRUTTURE

Mario Zanetti Presidente

Roberto Alberti, Gianpaolo Polichetti, Vice Presidenti

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, Fabrizio Vettosi, Paolo Visco, Luca Vitiello

Leonardo Piliego Segretario

TRASPORTI E LOGISTICA CORTO RAGGIO E AUTOSTRADE DEL MARE

Lorenzo Matacena 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, Francesco Pitasi, Aldo Felice Negri

Luca Sisto Segretario

TRANSIZIONE ECOLOGICA, TECNICA NAVALE, REGOLAMENTAZIONE, RICERCA E SVILUPPO

Guido Grimaldi Presidente

Umberto D'Amato, Vera Pacini, Franco Porcellacchia, Vice Presidenti

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

Fabio Faraone Segretario

Gruppo di lavoro

CYBER MARITIME SECURITY

Cesare d'Amico Presidente

Andrea Risso Vice Presidente

Luca Sisto Segretario



Gruppo Giovani Armatori

10

CHI SIAMO

Consiglio Direttivo



Marialaura Dell'Abate
Presidente (dall'8/10/2025)



Andrea Cavo
Vice Presidente



Lorenzo d'Amico
Vice Presidente



Chiara De Angelis
Vice Presidente



Salvatore d'Amico
Past President



Giovanni Filippi



Nicolò Iguera



Alessandro Morace



Alessandro Nava



**Benedetta
Pacella Grimaldi**



Giulia Palazzi



Andrea Poliseno

Segretario: Mariachiara Sormani

Il **Gruppo Giovani Armatori**, costituito nel 1995, conta oggi circa quaranta membri tra imprenditori, figli di imprenditori direttamente coinvolti nell'attività aziendale e dirigenti con responsabilità di gestione. Il Gruppo promuove nei giovani la consapevolezza della funzione etica e sociale dell'impresa armatoriale, approfondisce i temi strategici riguardanti il settore marittimo e contribuisce alla formazione di nuove leve per la conduzione delle attività associative. Il presidente del Gruppo è membro di diritto del Consiglio Generale e del Consiglio Direttivo e presiede il Gruppo Tecnico Education e Capitale Umano, a conferma della forte interconnessione con la vita associativa.

Nel corso del 2024 e dei primi mesi del 2025 il GGA si è riunito costantemente, garantendo un confronto continuo sui temi di comune interesse. L'anno si è concluso con l'assemblea dei Giovani Armatori e un incontro con la Marina Militare presso Palazzo Marina, dedicato al tema della maritime security, seguito dal tradizionale Christmas Party.

Rimane centrale l'impegno del Gruppo nella **promozione delle professioni del mare tra le nuove generazioni**. È proseguita l'iniziativa **ItalianSeafarers**, attiva sui principali canali social e su un sito dedicato, e sono stati organizzati incontri di orientamento al lavoro rivolti agli studenti degli istituti nautici, che continueranno anche nel 2025. In collaborazione con il Gruppo Tecnico Education e Capitale Umano, il GGA ha inoltre sostenuto il progetto **Lupa Marina**, rivolto ai bambini delle scuole primarie per avvicinarli al mare e alla cultura marittima.

Sul fronte della formazione manageriale, i Giovani Armatori hanno confermato il sostegno al **Master Executive in Shipping Management**, organizzato da ForMare – Polo Nazionale per lo Shipping in collaborazione con Confitarma, proseguito con successo anche nel 2025.

Il Gruppo ha infine **sostenuto e collaborato con il Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera** in occasione delle celebrazioni per il 160° anniversario, rinnovando lo storico legame con questa istituzione.

Il Consiglio Generale confederale del 17 settembre luglio 2025 ha approvato il nuovo Regolamento Gruppo, elaborato su proposta dell'Assemblea del Gruppo stesso per renderlo più aderente alle esigenze attuali.

Last but not least, l'Assemblea del Gruppo Giovani Armatori ha nominato Marialaura Dell'Abate Presidente per il biennio 2025-2026, insieme ai membri del nuovo Consiglio Direttivo, con decorrenza del mandato dall'ottobre 2025.



Luca Sisto

Direttore Generale

Capo Area ad interim Politica dei Trasporti,
Affari Generali, Comunicazione e Studi



Fabio Faraone

Capo Servizio
Tecnica Navale Sicurezza e
Ambiente



Andrea Giuliani

Capo Servizio
Amministrazione



Leonardo Piliego

Capo Area
Risorse Umane, Relazioni In-
dustriali, Porti e Infrastrutture



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





PREMESSA - MARIO ZANETTI, PRESIDENTE CONFITARMA

12



L'Economia del Mare si conferma un settore strategico per l'Italia, con un valore complessivo di 216,7 miliardi di euro, in crescita rispetto ai 178,3 miliardi del 2024 e con un impatto diretto pari a 76,6 miliardi di euro.

Rappresenta oggi l'11,3% del PIL nazionale, coinvolge oltre 230mila imprese e più di un milione di occupati, registrando nel biennio 2023–2024 un incremento del +2% del numero di imprese del comparto.

All'interno di questa filiera, lo shipping costituisce il cuore pulsante della competitività del Paese: con una flotta mercantile di oltre 1.200 navi per 12,7 milioni di tonnellate di stazza lorda, assicura il 57% dell'interscambio commerciale nazionale, movimentando ogni anno 246 milioni di tonnellate di merci, più di 10 milioni di TEU e garantendo il collegamento di milioni di passeggeri e veicoli tra la Penisola e le isole.

Nel solo 2024 il comparto ha generato 13,5 miliardi di euro di fatturato, con oltre 70mila occupati diretti e un indotto che supera le 180mila unità lavorative.

Numeri che confermano come l'industria armatoriale non sia soltanto una parte della Blue Economy, ma un vero motore di crescita, innovazione e occupazione per l'Italia, capace di sostenere il tessuto produttivo nazionale e di affrontare con responsabilità le sfide globali della decarbonizzazione, della digitalizzazione e della sicurezza dei traffici marittimi.

Oggi più che mai, il mare è tornato al centro della scena geopolitica globale e, in primis come Paese, dobbiamo garantirne la libertà, la sicurezza e la sostenibilità, tutelando e incrementando al tempo stesso la competitività dell'industria italiana della navigazione.

In questo scenario complesso, Confindustria – che da oltre un secolo rappresenta la componente "navigante" del Paese – conferma la propria missione di presidio e di proposta, affiancando le istituzioni e l'intero cluster marittimo per rafforzare la leadership dell'Italia nel Mediterraneo e nello scacchiere internazionale.

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 76,6 miliardi di euro, che hanno attivato altri 140 miliardi negli altri settori economici, per un valore aggiunto complessivo che raggiunge i 216,7 miliardi di euro (pari all'11,3% del valore aggiunto prodotto dall'intera economia nazionale), con 232.841 imprese e 1.089.710 addetti, pari al 4,2% del totale dell'occupazione italiana.

In particolare, la filiera della movimentazione di merci e passeggeri vale 17,8 miliardi di euro di valore aggiunto con una variazione pari al +22,5% rispetto all'anno precedente.

Il XIII Rapporto Unioncamere-Tagliacarne evidenzia che il "Sistema mare" italiano è in netta crescita, segnando un +15,9% del prodotto diretto nel 2023 rispetto alla variazione relativa al totale dell'economia pari al +6,6%.

Ogni euro prodotto dalla Blue Economy mediamente ne attiva altri 1,8 sul resto dell'economia. La movi-

mentazione di merci e passeggeri via mare è la filiera che esprime il moltiplicatore più elevato, pari a 2,6. Per l'Europa, l'Italia si colloca al quarto posto dopo Germania, Francia e Spagna per valore aggiunto e al quarto posto dopo Spagna, Germania, Grecia per occupazione.

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

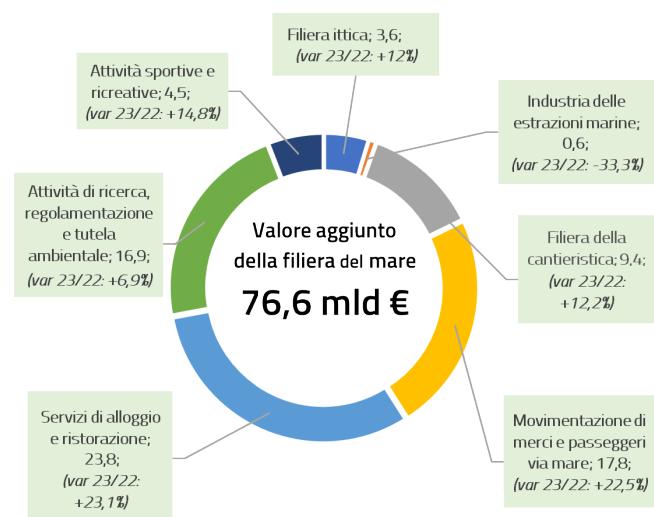


FIG. 2: MOLTIPLICATORE PER SETTORE

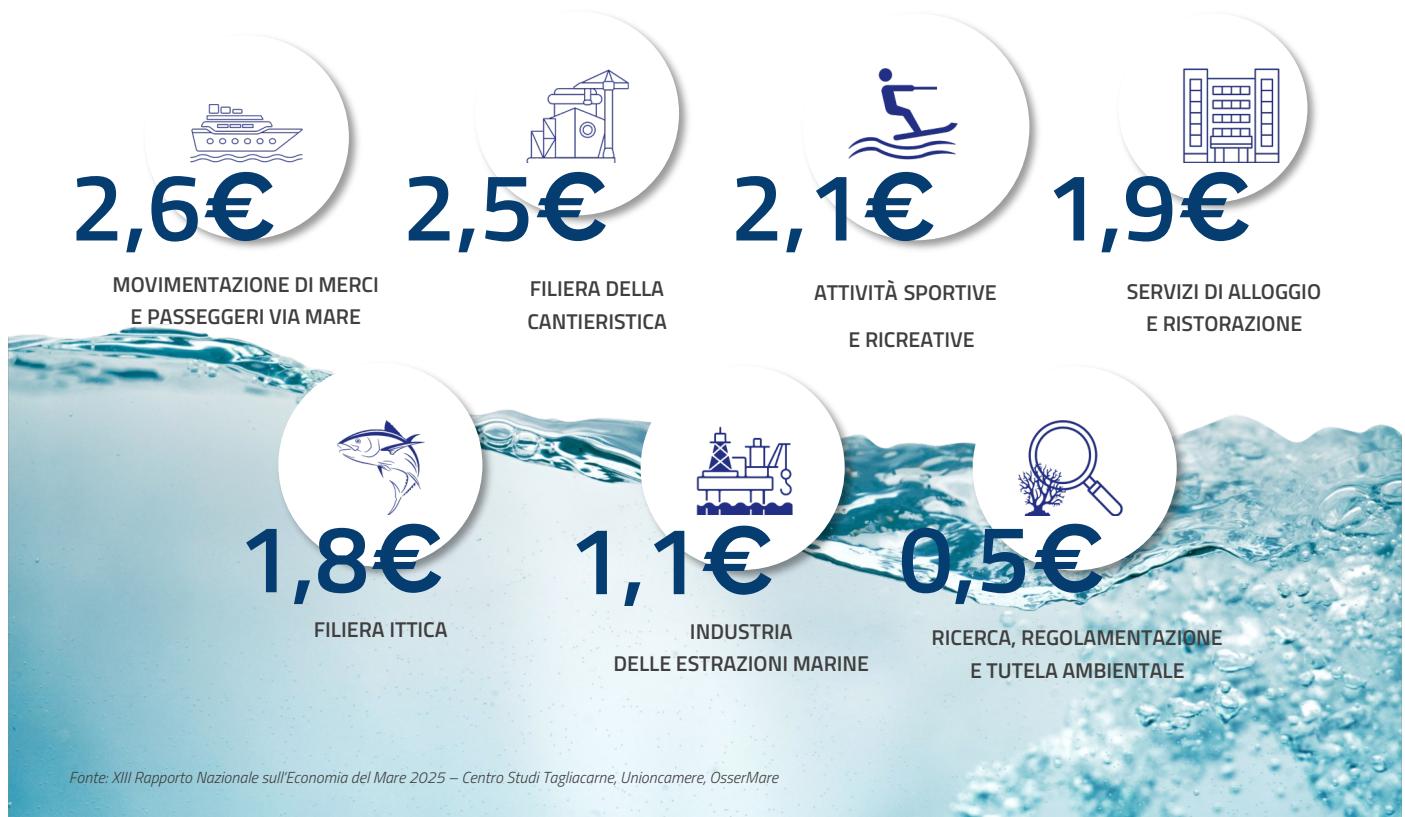
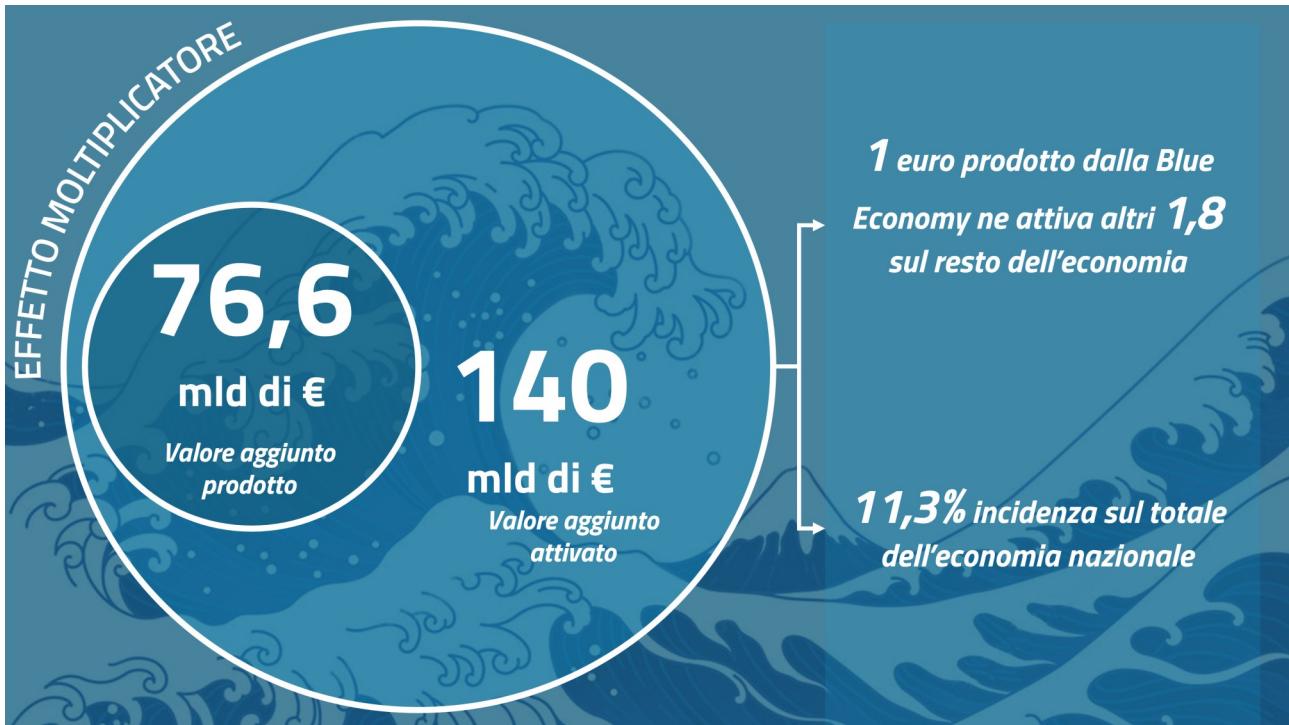


FIG. 3: EFFETTO MOLTIPLICATORE SULL'ECONOMIA DEL MARE



Fonte: XIII Rapporto Nazionale sull'Economia del Mare 2025 – Centro Studi Tagliacarne, Unioncamere, OsserMare

Nello specifico, secondo The EU Blue Economy Report 2025 l'Italia è al quarto posto per valore aggiunto espresso dal settore del trasporto marittimo nell'ambito dell'Ue 27, al quinto per le attività portuali e al secondo per la cantieristica navale e riparazione.



02.

TRASPORTO MARITTIMO NAZIONALE:
UN SETTORE DINAMICO

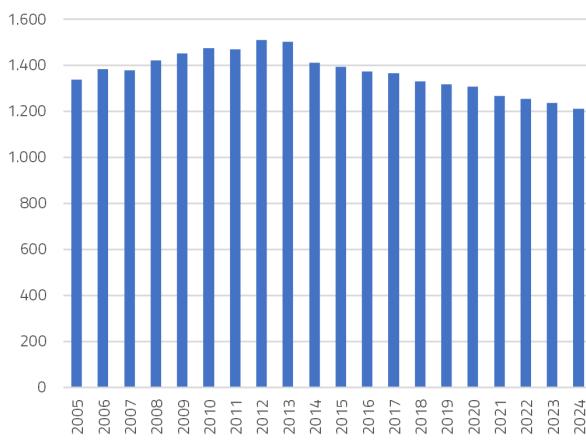


EVOLOZIONE DEL REGIME DEL REGISTRO INTERNAZIONALE ITALIANO E DELLA TONNAGE TAX

I due regimi, entrambi giunti a scadenza a fine 2023 sotto il profilo dell'autorizzazione comunitaria, hanno ottenuto il nuovo via libera fino al 31 dicembre 2033.

TONNAGE TAX: in data 13 dicembre 2024 è intervenuta la Decisione della Commissione C(2024) 8730

FIG. 4: EVOLOZIONE DELLA FLOTTA MERCANTILE ITALIANA - NUMERO NAVI

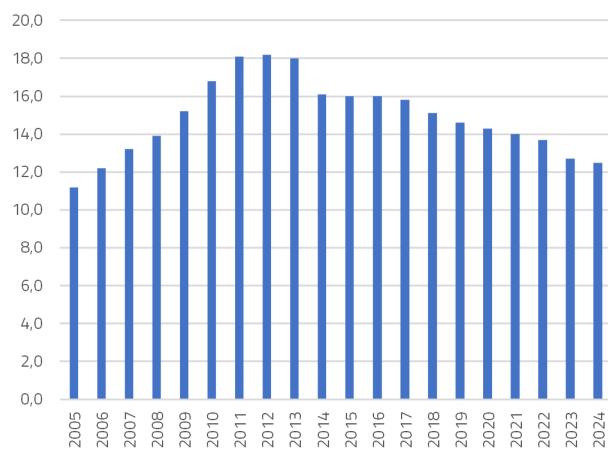


Fonte: Elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd

final che ha dichiarato la compatibilità del regime al quadro comunitario di riferimento, previa adozione da parte delle autorità italiane di una serie di emendamenti necessari. Tali modifiche della base giuridica nazionale sono state inserite dall'articolo 19 del D.Lgs. 13/12/2024, n.192.

REGISTRO INTERNAZIONALE: in data 7 maggio 2025 è intervenuta la Decisione della Commissione C(2025) 2666 final che ha deciso di non sollevare obiezioni circa l'allineamento del regime agli orientamenti sui trasporti marittimi.

FIG. 5: EVOLOZIONE DELLA FLOTTA MERCANTILE ITALIANA - GT



TRANSIZIONE GREEN DELLO SHIPPING

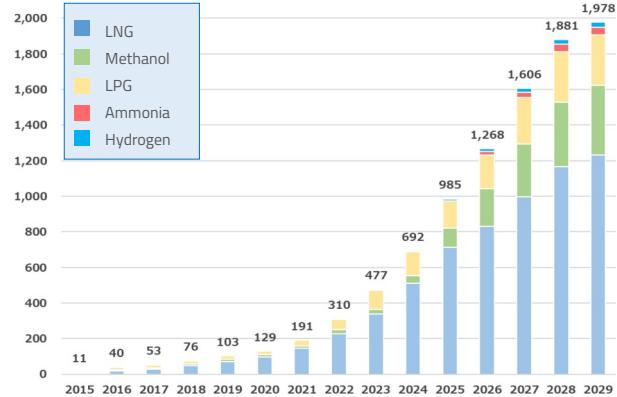
Anche se lo shipping, in considerazione dei volumi di merci trasportati, continua ad essere la modalità di trasporto più eco-compatibile, il settore è comunque coinvolto nella transizione verso una riduzione delle emissioni che interessa tutta l'industria. Per ottemperare alle sempre più stringenti norme globali (IMO) e regionali (UE) il settore guarda a diverse soluzioni, già per il breve-medio termine, quali LNG e biofuel, che sembrano confermarsi come "soluzioni transitorie".

Si stima che al 2030 le unità sopra le 5mila GT alimentate con fuel alternativi dovrebbero essere non più di 2mila, sulle circa 37mila circolanti (fonte Clarkson – NKK), con un significativo incremento di ordini di navi alimentate a LNG e metanolo, e un certo numero di unità definite "ammonia ready".

Il biofuel – in particolare HVO – sembra essere al momento la scelta più ovvia, specie per ottemperare fin da oggi in particolare alla normativa europea in vigore.

Rimane l'incognita sulla disponibilità dei combustibili, che, per il momento, hanno un costo sensibilmente superiore rispetto a quelli tradizionali; inoltre l'adeguamento ed il rinnovamento della flotta esistente

FIG. 6 ANDAMENTO CUMULATO DELLE CONSEGNE DI NAVI ALIMENTATE CON COMBUSTIBILI ALTERNATIVI IN SERVIZIO



. As of the end of June 2025 (Orderbook is included after 2025.)

. 5,000 gross tonnage and above

. LNG carriers are excluded from LNG-fueled ships.

Fonte: elaborazione ClassNK su dati Clarkson Research Services Limited

saranno certamente complessi e particolarmente dispendiosi (per non parlare delle infrastrutture da modificare/creare).

Riguardo alle emissioni di CO₂ a livello mondiale, il riferimento resta lo studio dell'IMO (International Maritime Organization) dell'ONU "The International Maritime Organization's fourth Greenhouse Gas Study", pubblicato nel 2020. L'IMO continua a contribuire alla lotta globale contro il cambiamento climatico, a sostegno dell'Obiettivo 13 di sviluppo sostenibile





delle Nazioni Unite. Nel 2018, infatti, l'IMO ha adottato una strategia sulla riduzione delle emissioni di gas serra delle navi, e nell'ottobre 2018 (MEPC 73) ha approvato un programma di follow-up, destinato a essere utilizzato come strumento di pianificazione. Nel luglio 2023 (MEPC 80) l'IMO ha quindi adottato la Strategia IMO 2023.

Più recentemente l'83^a sessione del Comitato per la Protezione dell'Ambiente Marino (MEPC) dell'IMO, nell'aprile di quest'anno, ha segnato un passaggio particolarmente rilevante nel percorso verso la riduzione delle emissioni del trasporto marittimo internazionale. L'approvazione del nuovo IMO Net Zero Framework, un pacchetto di misure che punta a guidare il settore verso le zero emissioni nette entro la metà del secolo - frutto di un lungo e complesso negoziato - introduce un sistema globale di carbon pricing, il primo di questo tipo nel settore marittimo.

Si tratta di un quadro regolatorio ancora in fase di definizione, che dovrà essere formalmente adottato nella sessione straordinaria del Comitato prevista per ottobre 2025, e che prevede un'applicazione graduale a partire dal 2027. L'accordo trovato, sebbene non perfetto per alcuni aspetti, ha riportato l'IMO in prima

linea nell'ambito degli sforzi per una rapida decarbonizzazione per affrontare la crisi climatica.

Armatori e produttori di energia necessitano di un quadro normativo funzionale, trasparente e semplice da gestire, che generi gli incentivi necessari per accelerare la transizione energetica al ritmo richiesto; allo stato attuale delle tecnologie sono necessari significativi investimenti in carburanti a zero emissioni ed il settore marittimo sta già investendo miliardi in nuove navi e tecnologie verdi per essere pronto per i nuovi carburanti quando arriveranno.

DECRETO RINNOVO E REFITTING DELLA FLOTTA MERCANTILE

Nel percorso di sostegno al rinnovo della flotta, CONFITARMA ha elaborato analisi tecniche e valutazioni d'impatto della normativa, partecipato a tutte le consultazioni nazionali ed europee di rilievo e segnalato con chiarezza le criticità che ne hanno limitato l'efficacia. In particolare, come più volte segnalato: l'obbligo di eseguire i lavori esclusivamente in cantieri italiani o europei, il vincolo quinquennale sull'utilizzo dell'unità incentivata e l'esclusione del segmento crociere. Tali vincoli stringenti hanno di fatto escluso una quota rilevante dell'armamento nazionale.

Per tale ragione **CONFITARMA** ha chiesto la revisione puntuale dei criteri di accesso, il reperimento tempestivo delle risorse dopo il ridimensionamento previsto dal DL n.19/2024 e l'introduzione di misure complementari, tra cui un "Decreto Flotte bis" e un fondo dedicato per sostenere refitting e nuove costruzioni green finanziato con i fondi derivanti dall'applicazione del sistema ETS e del regolamento FuelEU Maritime.

Grazie all'intensa interlocuzione con il Governo e gli uffici tecnici alcune criticità sono comunque state mitigate e le risorse necessarie per completare i progetti autorizzati risultano al momento reperite. Tuttavia, molto resta da fare e **CONFITARMA** continuerà senza sosta il percorso avviato, mantenendo alta la vigilanza e intensificando la propria attività di advocacy per ottenere correttivi operativi e rendere gli strumenti di incentivazione finalmente accessibili, efficaci e pienamente coerenti con gli obiettivi di transizione ecologica e di competitività del settore.

RINNOVO DELLE FLOTTE NAVALI PER IL TPL

Nel corso del 2025 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha avviato una procedura di particolare rilievo, del valore complessivo di 339 milioni di euro,

destinata al rinnovo delle flotte navali impiegate nel Trasporto Pubblico Locale (TPL).

L'iniziativa si inserisce in un percorso di lungo periodo avviato con la Legge Finanziaria 2016 e successivamente rafforzato dai decreti ministeriali n. 52/2018 e n. 397/2019. A seguito delle numerose richieste di chiarimento pervenute dagli operatori economici, i termini per la presentazione delle offerte sono stati prorogati dal 1° settembre al 7 ottobre 2025. Questa procedura rappresenta un passo in avanti nel programma nazionale di ammodernamento delle flotte destinate al TPL.

NUOVO INCENTIVO AL TRASFERIMENTO MODALE

Con la pubblicazione del Decreto Direttoriale n. 1 del 23 gennaio 2025, e del successivo Decreto Direttoriale n. 49 del 29 aprile 2025 di proroga dei termini, è stata attivata (dal 30 gennaio al 30 maggio c.a.) la piattaforma per la presentazione della rendicontazione degli imbarchi ai fini del calcolo e dell'erogazione del contributo relativo alla I annualità della misura (annualità 2023-2024).

Le 603 imprese richiedenti il contributo, già individuati con decreto direttoriale n. 53 del 20 dicembre 2023, hanno avuto la facoltà di richiedere, grazie al





Decreto Direttoriale n. 53 del 31 luglio 2024, il contributo in modalità di acconto, relativamente ai viaggi effettuati nel medesimo periodo 6 dicembre 2023 – 5 giugno 2024.

Le risorse complessive che verranno assegnate (una parte già assegnata in modalità acconto) sulla base degli imbarchi rendicontati per la prima annualità (6 dicembre 2023 – 5 dicembre 2024) ammontano a 21,5 milioni di euro.

Permane, purtroppo, la criticità legata alla scarsità delle risorse attualmente stanziate (125 milioni di euro in 5 anni, circa 1 centesimo di euro a unità/km) che non sono sufficienti a dispiegare tutto il potenziale di spostamento modale. Peraltro, tali stanziamenti sono inferiori rispetto alle risorse a suo tempo assegnate al Marebonus nonostante la crescita del mercato delle Autostrade del Mare. Tale crescita è stata certificata da uno studio realizzato da CENSIS e RAM su incarico del MIT, con la collaborazione anche di CONFITARMA, che analizza gli ultimi 20 anni delle Autostrade del Mare. Sono importanti e imponenti i dati di crescita sia della flotta dedicata, e quindi della capacità di carico, che dei potenziali km di percorrenza dei TIR sottratti alla strada. Tale dato, solo per il 2024 ammonta a oltre 2,2 miliardi di km.

CONFITARMA si è attivata per la presentazione di proposte emendative per l'incremento dei fondi SMS sia nel Disegno di Legge di Bilancio 2025 (A.C. 2112-bis) che nel DDL Infrastrutture, sensibilizzando la materia anche attraverso le Audizioni parlamentari svolte su tali provvedimenti. CONFITARMA auspica che il Governo nella prossima Legge di Bilancio 2026 recepisca tali indicazioni incrementando le risorse del Sea Modal Shift ad almeno a 100 milioni anno.

KM DI PERCORRENZA DEI TIR
POTENZIALMENTE SOTTRATTI
ALLE STRADE ITALIANE DALLE ADM:

oltre 2,2 miliardi di km
solo nel 2024

SHIPPING E FINANZA

TASSONOMIA - EU TAXONOMY REGULATION

Nel corso del 2024 e nei primi mesi del 2025 è proseguita l'attività del Gruppo di Lavoro sulla Tassonomia alla luce del Manuale Operativo emanato dal

MEF, al fine di indirizzare le missioni del PNRR. In particolare, si è costituito un apposito tavolo tecnico con i ministeri competenti (MEF, MASE, MIT) e la Ragoneria Generale al fine di evidenziare alcune incongruenze contenute nel suddetto manuale relativamente al trasporto marittimo.

ACCORDO BASILEA 3+

A seguito dell'approvazione della disposizione che determina un differente e più favorevole trattamento della categoria del credito shipping (inserito nello *Specialised Lending*), è stato avviato un confronto con ABI in vista della sua futura implementazione, a partire dal 2025.

A seguito di tale attività, è stato elaborato un documento contenente alcuni suggerimenti di modifica del manuale nonché la sottolineatura dell'esigenza di definire un idoneo quadro applicativo inerente i "Criteri di Vaglio Tecnico" per il trasporto marittimo e le attività portuali; ciò al fine di consentire la concreta realizzabilità degli investimenti previsti dal PNRR e dal Fondo Complementare. In tale contesto CONFITARMA si è mossa in coerenza con le azioni predisposte da ECSA (European Shipowners' Associations) e coinvolgendo anche Assiterminal.

La revisione dei citati "criteri europei di vaglio tecnico" è essenziale anche per garantire la competitività della flotta cisterniera e delle attività portuali e per la completa attuazione degli investimenti necessari. A tal riguardo, costituisce una occasione da non perdere l'opportunità offerta dal "Pacchetto Omnibus" proposto dalla Commissione, al fine di alleggerire gli oneri amministrativi a carico delle imprese e promuovere la competitività all'interno dell'Unione Europea.

SEMPLIFICAZIONE E DIGITALIZZAZIONE

Il quadro normativo e burocratico incide profondamente sulla competitività dell'armamento, perché le navi — asset mobili per eccellenza — gravitano verso i regimi più favorevoli. Per questo CONFITARMA pone da anni la semplificazione, la sburocratizzazione e la digitalizzazione delle procedure come priorità strategiche, anche alla luce dell'estensione dei benefici del Registro Internazionale alle bandiere UE/SEE. Abbiamo elaborato una proposta organica di riforma del Codice della Navigazione, aggiornata con il contributo delle imprese associate e discussa in audizioni parlamentari e tavoli tecnici; alcune misure proposte sono già state recepite. Restano però interventi urgenti da completare — in particolare sul bunkeraggio



e sui requisiti STCW — e CONFITARMA continuerà la propria azione di advocacy per rendere il quadro normativo realmente favorevole agli investimenti e all'innovazione del settore.

Nel corso dell'anno sono state avviate diverse interlocuzioni con le Amministrazioni competenti con l'obiettivo di individuare soluzioni condivise ed efficaci per alleggerire il carico amministrativo a beneficio delle imprese e dei lavoratori marittimi.

Nel corso dell'anno sono stati, inoltre, raggiunti alcuni traguardi significativi grazie a un dialogo costruttivo tra istituzioni e settore. Al riguardo, si segnala fra l'altro che:

- con l'accordo di delega del 18 dicembre tra il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto e gli Organismi di Sicurezza riconosciuti, dal 1° gennaio 2025 è stato reso possibile il rilascio e il rinnovo diretto del certificato internazionale di sicurezza marittima. Si tratta di un passo concreto verso la semplificazione delle procedure e la riduzione dei tempi autorizzativi;
- grazie al costante dialogo con la competente Direzione Generale del MIT e il 6° Reparto del Comando Generale sono state apportate alcune impor-

tanti semplificazioni in materia di lavoro marittimo e di requisiti di addestramento del personale navigante (illustrate nel dettaglio in specifico paragrafo).

Le proposte rappresentano i risultati concreti di un percorso di semplificazione "a costo zero" che Confitalma promuove da tempo e che può dare nuova forza alla bandiera italiana, migliorando al contempo la competitività dell'intero comparto.

Oggi, la maggior parte delle proposte sostenute da CONFITARMA sono contenute nel DDL Malan e nel DDL Valorizzazione Risorsa Mare, approvato in via definitiva dal Consiglio dei Ministri il 4 agosto scorso ; quelle riguardanti il lavoro marittimo sono presenti anche nel DDL "Semplificazione e digitalizzazione dei procedimenti in materia di attività economiche e di servizi a favore dei cittadini e delle imprese", ed ancora in discussione al Senato.

È evidente, quindi, la consapevolezza sull'urgenza del tema da parte di tutti gli stakeholder coinvolti, sia pubblici che privati. Tuttavia, l'auspicio è che non ci si limiti a riconoscere questa urgenza ma si agisca di conseguenza, approvando le suddette riforme in tempi brevi per consentire alla nostra bandiera di competere con quelle comunitarie, al momento mol-



to più al passo con i tempi, a tutela di un'industria strategica e del superiore interesse nazionale.

SANITÀ MARITTIMA

La semplificazione dell'ordinamento di sanità marittima, purtroppo ancora regolato per alcune importanti disposizioni da norme risalenti alla fine del XIX secolo, resta una priorità.

A tal proposito, risulta ancora al vaglio del Parlamento il disegno di legge collegato alla Legge di Bilancio che contiene, tra le altre, l'art.8 rubricato "riordino della disciplina del servizio sanitario a bordo di navi mercantili nazionali". Come è noto, questa stabilisce che, al fine di riordinare e semplificare la disciplina del servizio sanitario reso a bordo delle navi mercantili battenti bandiera italiana, il Ministero della Salute – di concerto con le altre Istituzioni coinvolte – deve adottare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge in parola un Regolamento che individua i requisiti dei medici e degli infermieri che possono prestare assistenza sanitaria a bordo, i modi di selezione, le condizioni di imbarco, i compiti e i percorsi di formazione. Contestualmente, viene abrogato il Capo IV dell'attuale Regolamento sulla sanità

marittima di cui al regio decreto 29 settembre 1895, n. 636.

CONFITARMA ha collaborato attivamente con il Ministero della Salute ottenendo un primo generale accoglimento delle proprie istanze il cui effettivo recepimento andrà valutato al momento dell'adozione dello stesso Regolamento a seguito dell'approvazione dell'art.8 in parola.

Carenza di medici di bordo, semplificazione delle visite mediche dei marittimi, sproporzione delle tabelle medicinali di bordo in relazione ai viaggi effettuati, irreperibilità di medicinali e delle bombole ossigeno medicale di bordo restano le principali questioni ancora aperte. Persiste la carenza di personale sanitario disponibile all'imbarco sui grandi traghetti che collegano le isole nazionali al continente e sulle navi da crociera ed è, quindi, urgente 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.

In merito alle dotazioni mediche a bordo delle navi è stato attivato un tavolo presso il Ministero della Salute per il monitoraggio dell'applicazione della normativa.





CARENZA STRUTTURALE DI LAVORATORI MARITTIMI ITALIANI E CONTRIBUTI ALLE IMPRESE ARMATORIALI PER LA FORMAZIONE INIZIALE DEL PERSONALE MARITTIMO (C.D. BONUS MARITTIMI)

Con decreto-legge 4 maggio 2023, n. 48, convertito con modificazioni dalla Legge 3 luglio 2023, n. 85, sono state stanziate risorse economiche (1 milione per il 2023, 2 milioni per ciascuno degli anni 2024, 2025 e 2026) destinate all'erogazione di contributi alle imprese armatoriali per la formazione iniziale del personale impiegato sulle navi, con particolare riferimento alle figure professionali mancanti delle sezioni di coperta, macchina, cucina e camera.

Tale misura, richiesta e sostenuta da CONFITARMA congiuntamente alle OO.SS., quale importante misura per contrastare la ormai ben nota carenza di lavoratori marittimi, è stata fortemente apprezzata dalle compagnie di navigazione, tanto che anche i fondi stanziati per l'anno 2025 risultano essere esauriti.

Al fine di rendere efficace tale misura, CONFITARMA continua a sostenere con forza l'opportunità di affiancare tali importanti misure con interventi di semplificazione dei requisiti di accesso alle professioni del mare.

MAR ROSSO E OLTRE: VULNERABILITÀ E IMPATTI SULLE CATENE LOGISTICHE

Le rotte marittime, che da secoli collegano continenti e culture, sono oggi il riflesso delle tensioni e delle trasformazioni del nostro tempo.

In diverse aree del mondo, i principali snodi marittimi — come il Canale di Suez, lo Stretto di Hormuz e Bab el-Mandeb — stanno affrontando sfide senza precedenti.

Nel Mar Nero, la guerra ha interrotto le spedizioni di grano, petrolio e gas, mettendo a rischio la sicurezza alimentare di intere nazioni.

Nel Pacifico, le tensioni nello Stretto di Taiwan minacciano quasi la metà del traffico mondiale di porta-container, con possibili conseguenze sull'intera catena logistica globale.



Lo Stretto di Hormuz, crocevia da cui transita circa l'11% del traffico marittimo mondiale — inclusa oltre un terzo delle esportazioni globali di petrolio e GPL — si conferma un punto nevralgico per l'approvvigionamento energetico. Con una media di oltre 140 navi al giorno, molte delle quali petroliere, ogni interruzione avrebbe ripercussioni immediate sul commercio globale e sulla sicurezza energetica.

Non a caso, l'area è tornata al centro dell'attenzione internazionale come teatro delle recenti tensioni tra Israele e Iran del giugno 2025, che hanno riacceso i timori per la stabilità di uno dei più delicati choke-point marittimi del pianeta.

Per l'Italia, che importa dal Golfo Persico una quota significativa di energia (oltre l'11% del totale extra-UE), la continuità dei traffici nello Stretto resta essenziale. Eventuali criticità potrebbero generare un incremento dei costi di approvvigionamento, con possibili effetti a cascata sui prezzi interni e sulla competitività del sistema economico nazionale.

Tale centralità è stata messa in luce anche dal report del Centro Studi CONFITARMA di luglio 2025, che ha fotografato la strategicità dell'area per il nostro Paese, in particolare sul piano energetico e industriale. La crisi nel Mar Rosso ha continuato a incidere in modo significativo sui traffici marittimi globali.

FIG.7: ATTACCHI DI PIRATERIA PER AREE GEOGRAFICHE

Area geografica	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Totale dal 2005
Nel mondo	445	439	297	264	245	246	191	180	201	162	195	132	115	120	116	4825
Gulf of Aden, Red Sea, Somalia	219	237	75	15	11	0	2	9	3	0	0	1	0	0	8	1011
West Africa	39	52	62	51	41	31	54	36	82	64	84	35	19	23	18	900

Rispetto alla prima metà di dicembre 2023, attraverso il Golfo di Aden:

- i transiti di petroliere **sono diminuiti del 36%**, mentre quelli di cisterne che trasportano prodotti derivati (product tanker) **del 59%**;
- i transiti di portacontainer **sono diminuiti dell'89%** e rimangono molto bassi;
- i transiti delle portarinfuse **si sono ridotti del 62%**;
- i transiti di navi gasiere continuano ad essere molto limitati (un solo arrivo di LNG registrato da metà gennaio, LPG in calo del 94%).

I livelli di transito sono rimasti stabili ma su valori ben al di sotto dei livelli pre-crisi e la tendenza al re-routing si è consolidata.

In base ai più recenti dati di Clarksons, ad agosto 2025, i transiti nel Golfo di Aden risultano ancora circa il 70% al di sotto della media 2023.

Pur in presenza di un numero nettamente inferiore di attacchi, nel 2025 rispetto al 2024, gli eventi occorsi a luglio e a inizio settembre 2025, alle navi Magic Seas, Eternity C, Scarlet Ray e ad un mercantile non ancora identificato, confermano che la minaccia è ancora forte e lontana la ripresa dei transiti.

Si osserva, invece, un modesto miglioramento per le petroliere, in particolare product tanker. Ad agosto 2025, infatti, i transiti sono diminuiti del 44% rispetto

alla media 2023 (a fronte di una media del -57% nel 2024).

Sul corridoio principale del Canale di Suez, i transiti rimangono bassi ma sostanzialmente stabili (-67% ad agosto vs 2023), con un parziale recupero proprio nel comparto dei product tanker.

Specularmente, la rotta del Capo di Buona Speranza continua a essere ampiamente utilizzata.

Ad agosto 2025, infatti, i passaggi via Capo di Buona Speranza risultano quasi raddoppiati rispetto alla media 2023 (+96%).

La deviazione verso il Capo di Buona Speranza, se da un lato ha incrementato la domanda di trasporto in termini di tonnellate/miglia - la stima è circa +2,5% su base globale, con impatti più marcati su porta-



container (>+10% in TEU-miglia) e car carrier (~+6-7%) – dall'altro, ha aumentato i tempi di navigazione e i costi operativi (carburante, CO₂, "tassa" ETS) delle navi, oltre a un fabbisogno più elevato di risk management assicurativo e operativo e di ottimizzazione delle rotte.

Tali oneri aggiuntivi rischiano di erodere la competitività dell'Italia nel contesto mediterraneo, a vantaggio di hub alternativi meglio posizionati sulle nuove geometrie delle rotte, ma anche di indebolire il Sistema Paese nel suo complesso.

L'allungamento dei percorsi marittimi, infatti, comporta un aggravio sui costi energetici, penalizzando l'approvvigionamento di petrolio e prodotti raffinati e con possibili ricadute sui prezzi interni.

SICUREZZA MARITTIMA

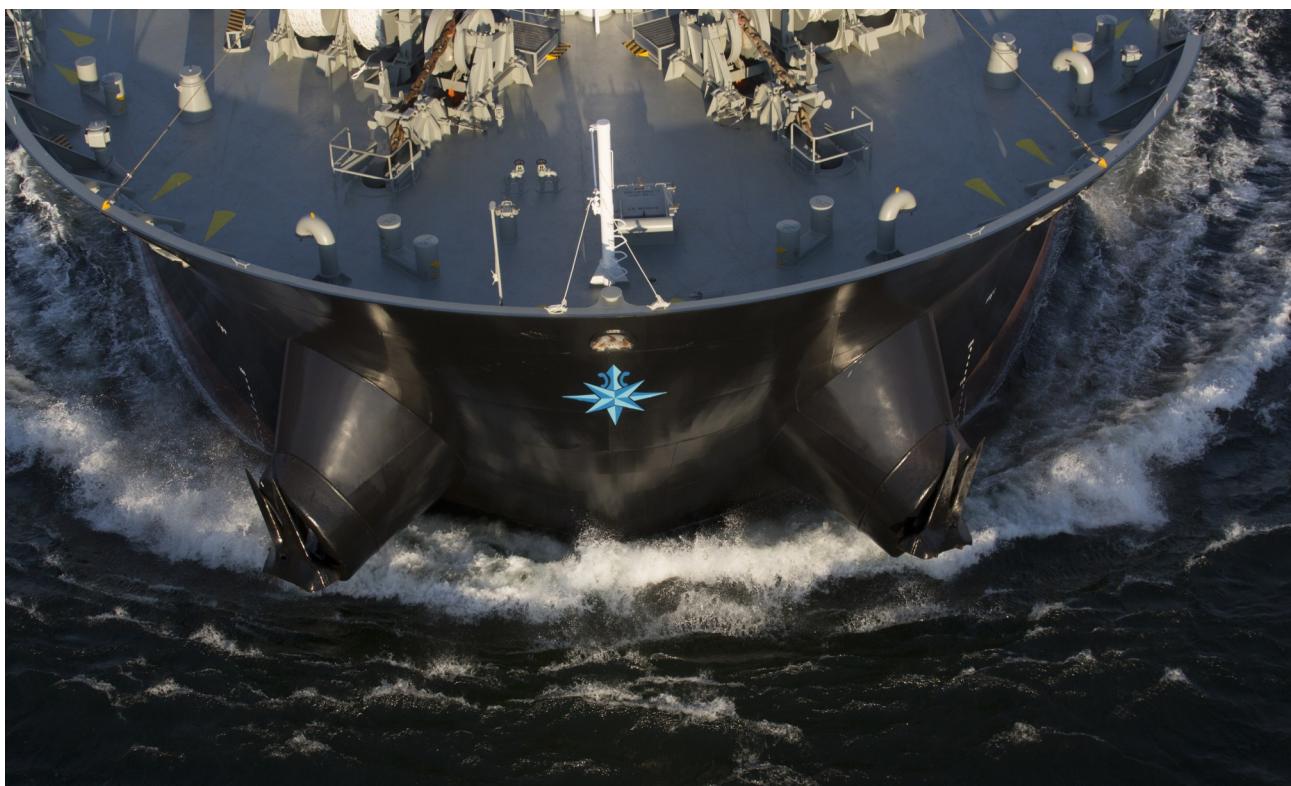
Garantire la sicurezza dei mari significa dunque sostenere la stabilità e lo sviluppo delle economie terrestri.

La sicurezza dei mari, sia in acque vicine che lontane, è garantita, in relazione agli specifici ambiti di responsabilità affidati dall'Ordinamento, dall'impegno costante della Marina Militare, della Guardia Costiera e della componente aeronavale della Guardia di Finanza.

Anche grazie ad una auspicabile crescente capacità di interagire e di reciproco scambio informativo, il monitoraggio delle rotte, il controllo delle attività marine e l'applicazione rigorosa delle normative nazionali e internazionali sono fattori che assicurano al Paese legalità, salvaguardia ambientale, sicurezza complessiva del trasporto via mare.

La cooperazione con gli organismi internazionali rafforza la capacità di intervento e di prevenzione, contribuendo a garantire mari sicuri e protetti. L'attuale scenario mondiale è purtroppo segnato da incertezza e instabilità diffuse, generate da fattori sempre più interconnessi, propri di un sistema globalizzato con fragilità strutturali evidenti. Ne deriva un quadro geopolitico e geostrategico caratterizzato da una conflittualità frammentata, i cui effetti si manifestano tanto su scala globale quanto a livello regionale.

In questo contesto, il Mediterraneo allargato si conferma epicentro di dinamiche eterogenee e spesso conflittuali, sulle quali si innestano crisi persistenti che producono conseguenze dirette sull'Europa e sull'Italia. La nostra economia, fortemente orientata alla trasformazione, dipende in modo cruciale dal libero utilizzo del mare, inclusa la sua dimensione subacquea.





Negli ultimi anni, al tradizionale paradigma pace–competizione–crisi si è affiancato l'emergere di conflitti convenzionali e ibridi, alimentati sia da attori statuali che da cellule isolate. In tale scenario, l'Italia, quale media potenza regionale a forte vocazione marittima, vede nel mare al tempo stesso una fonte di opportunità e di sfide. Garantire un accesso ai mari libero, sicuro e sostenibile rappresenta quindi una condizione essenziale per il benessere, la sicurezza e la prosperità del Paese.

I recenti eventi in Medio Oriente e nel Mar Rosso, insieme al conflitto in Ucraina, hanno riportato con forza all'attenzione l'importanza strategica del trasporto marittimo per l'Italia. La dipendenza del nostro Paese dallo shipping, sia per l'approvvigionamento di materie prime sia per le attività di import/export, rende la sicurezza della navigazione un fattore essenziale di competitività per l'industria marittima e per l'intero sistema economico nazionale.

Quando invece la sicurezza in mare viene meno, si generano costi aggiuntivi lungo tutta la catena logistica — dal viaggio in mare alle operazioni a terra — con effetti che possono tradursi in un aumento dei prezzi per il consumatore finale.

La sicurezza marittima è assicurata anche grazie alla cooperazione tra l'armamento nazionale e la Marina Militare nelle aree di interesse strategico oltre gli Stretti, e con la Guardia Costiera, cui si affianca il contributo delle altre realtà operative con competenze sul mare, sulle vie navigabili interne e fino al limite esterno della ZEE italiana (Guardia di Finanza, Carabinieri e Polizia di Stato). A ciò si aggiungono le sinergie con le diverse componenti del Comitato Interministeriale per la Sicurezza Marittima (CISM), di cui **CONFITARMA** è membro attivo: l'Associazione ha partecipato a numerose riunioni nel corso dell'anno, in un contesto di crescenti tensioni geopolitiche che hanno avuto effetti diretti sulla sicurezza delle navi italiane.

Di particolare rilevanza è stata la riunione del 17 giugno 2025, alla presenza del Vice Ministro Rixi, convocata a fronte dell'acuirsi della crisi in Medio Oriente tra Israele e Iran: in tale occasione sono state valutate le misure da adottare alla luce del quadro attuale, con l'obiettivo di garantire la tutela e la sicurezza del naviglio commerciale.

Nel loro insieme, tali sinergie continuano a garantire la sicurezza della navigazione e la regolarità degli approvvigionamenti, bilanciando in modo proporzionato i vincoli posti al settore con i rischi effettivi ed

evitando fenomeni di sovraccarico normativo e operativo.

Questo impegno condiviso consente di bilanciare in modo proporzionato i vincoli posti al settore con i rischi effettivi, evitando fenomeni di "overpressure" di tipo normativo e operativo che penalizzerebbero il comparto.

Pertanto, se da un lato, è necessario garantire la sicurezza reale contro rischi concreti - pirateria, terrorismo, tensioni geopolitiche, traffici illeciti - dall'altro è importante evitare che la risposta normativa o operativa diventi troppo gravosa per gli armatori e per la catena logistica, minando la competitività e l'efficienza del trasporto marittimo.

La procedura introdotta con la Circolare n. 15/2024 del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, contenente le linee guida per la valutazione combinata del rischio (safety e security) ai sensi dei Codici ISPS e ISM, ha consentito di superare alcune criticità operative e di procedere, in aree a rischio, a un abbassamento dei livelli MARSEC, contribuendo a garantire maggiore fluidità ai traffici e tutela al naviglio nazionale.

Tale approccio, tuttavia, non risolve il disallineamento in materia con le altre bandiere UE/SEE.

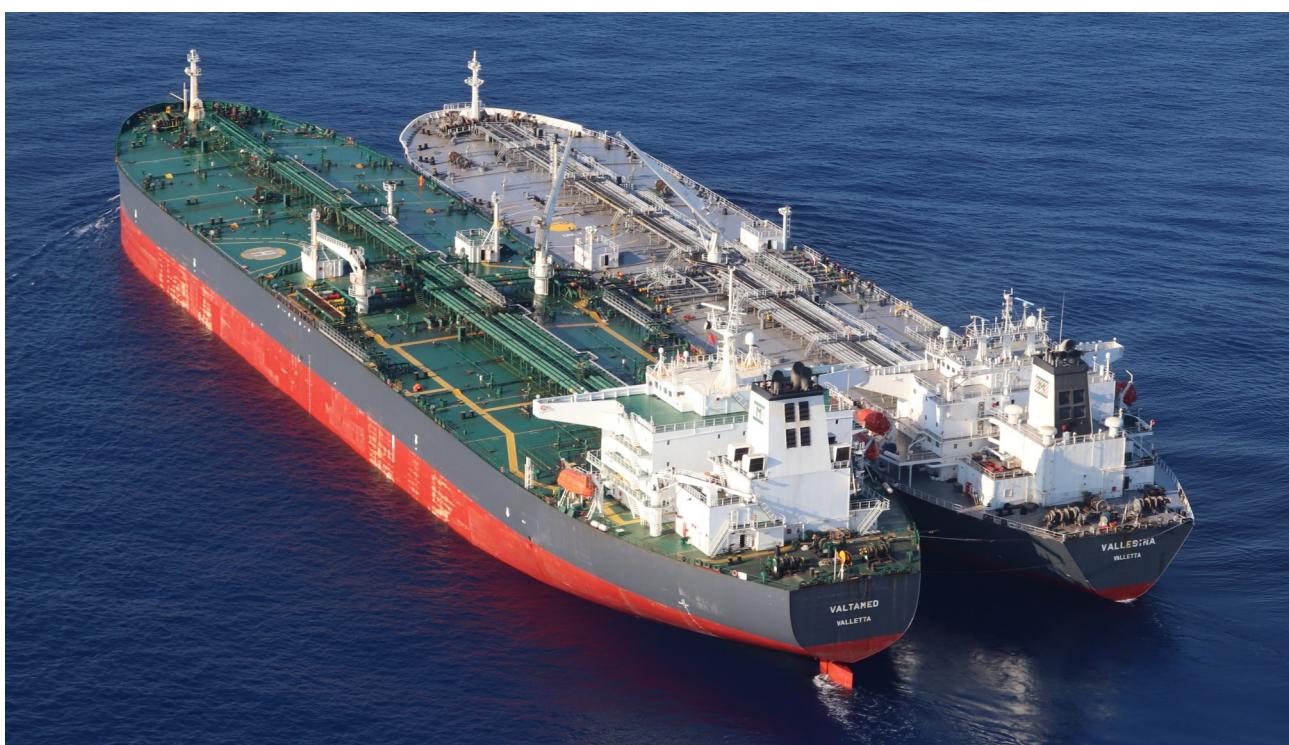
Per questo motivo, e ferma restando l'assoluta priorità della salvaguardia degli equipaggi, **CONFITARMA** continua a chiedere con forza un allineamento a livello europeo nella definizione delle aree considerate non navigabili e, conseguentemente, dei livelli MARSEC da applicare.

Solo un approccio armonizzato consentirà all'Unione europea di esprimere una voce unitaria nelle situazioni di crisi e di evitare distorsioni competitive tra bandiere e imprese di navigazione.

PIRATERIA MARITTIMA

Gli atti di pirateria nel Mar Rosso e nel Golfo di Aden non sono un fenomeno nuovo. Già dalla metà degli anni Duemila, la comunità internazionale aveva dovuto affrontare la minaccia crescente dei pirati somali, che in pochi anni avevano reso insicura una delle rotte più vitali per i traffici globali.

L'Italia, attraverso il coordinamento con la Marina Militare e la partecipazione all'Operazione Atalanta, è stata tra i Paesi protagonisti nel contrasto a tale fenomeno, introducendo strumenti innovativi come l'imbarco di militari armati a bordo — i Nuclei Militari di Protezione — e successivamente l'autorizzazione a ricorrere a contractor privati. Queste misure hanno consentito di riportare il rischio a livelli minimi, prati-



camente azzerando per anni i sequestri di navi battenti bandiera italiana.

Tuttavia, il quadro internazionale rimane complesso e in continua evoluzione.

Secondo il Rapporto annuale dell'International Maritime Bureau (IMB) - 2025, nel 2024 si sono registrati 116 episodi di pirateria e rapina a mano armata contro le navi, in aumento rispetto ai 120 del 2023, ma con una maggiore incidenza di episodi violenti.

In diversi casi gli equipaggi sono stati presi in ostaggio (126 marittimi) o addirittura rapiti per ottenere riscatti (12 casi), segno di una recrudescenza delle attività criminali e di una crescente pericolosità delle azioni, spesso condotte con armi da fuoco o coltelli.

Il Golfo di Guinea si conferma l'area a più alto rischio per la sicurezza degli equipaggi. Pur con un calo numerico degli incidenti (18 nel 2024 contro i 22 del 2023), l'area rappresenta ancora quasi il 90% dei rapimenti a livello globale.

Qui il modus operandi dei pirati resta particolarmente aggressivo: abbordaggi notturni, assalti con imbarcazioni veloci, violenze e sequestri lampo.

La pirateria, tuttavia, non si limita al Golfo di Guinea. Anche in altre aree strategiche, come l'Oceano India-

no, lo Stretto di Singapore e di Malacca, e l'arcipelago indonesiano, sono stati segnalati episodi di rapina armata e abbordaggi, spesso a navi alla fonda o in transito costiero.

Pur trattandosi di episodi meno eclatanti rispetto a quelli africani, tali fenomeni testimoniano che la minaccia non è confinata a poche aree, ma si distribuisce su più aree, seguendo le linee del commercio mondiale.

L'impegno della nostra Marina Militare per la tutela della sicurezza marittima, per la salvaguardia degli interessi nazionali e delle vie di comunicazione marittima, nonché per la protezione delle infrastrutture critiche subacquee, rappresenta quindi la base imprescindibile e il presupposto affinché l'economia del mare, nelle sue varie declinazioni, possa continuare a dare il suo importante contributo al Paese.

In questo quadro, un ruolo centrale è svolto dalla partecipazione della Marina Militare alle principali operazioni internazionali di sicurezza marittima, che rappresentano non solo un presidio contro minacce concrete ma anche uno strumento di politica estera e di cooperazione multilaterale.

Nel Mar Rosso e nel Golfo di Aden, l'Italia contribuisce all'Operazione EUNAVFOR ASPIDES, avviata nel





2024 sotto guida europea in risposta alla crisi provocata dagli attacchi degli Houthi. Tale missione, in cui le unità italiane hanno avuto un ruolo di primo piano, garantisce la scorta e la protezione dei mercantili in transito, scongiurando il rischio di un progressivo isolamento del Mediterraneo dalle grandi rotte globali.

Nell'Oceano Indiano, la Marina continua a prendere parte all'Operazione EUNAVFOR ATALANTA, che dal 2008 rappresenta il principale dispositivo internazionale di contrasto alla pirateria al largo della Somalia. Nonostante il fenomeno fosse stato in gran parte contenuto, recenti segnali di recrudescenza rendono ancora più importante la presenza italiana, sia per la protezione dei traffici energetici e commerciali, sia per la tutela degli equipaggi.

Nello Stretto di Hormuz, l'Italia partecipa all'Operazione AGENOR, nel quadro dell'iniziativa europea EMASOH (European-led Maritime Awareness in the Strait of Hormuz), nata per salvaguardare la libertà di navigazione in uno snodo che resta tra i più sensibili del pianeta. La collaborazione avviata da CONFITARMA con tale missione ha confermato il valore strategico di un presidio condiviso, soprattutto alla luce delle

tensioni tra Iran e Israele che, nel corso del 2025, hanno riportato l'area al centro delle cronache internazionali.

Particolare attenzione è rivolta anche al Golfo di Guinea, dove la Marina Militare è presente con l'Operazione Gabinia, fondamentale per la protezione delle rotte energetiche e per la difesa degli equipaggi dal fenomeno dei rapimenti a scopo di riscatto, che qui trova ancora uno dei suoi epicentri mondiali.

A questo si affianca un dialogo costante tra CONFITARMA, la Marina Militare e la Guardia Costiera, volto ad affinare le procedure operative e a rafforzare la preparazione congiunta. Un esempio concreto è stata l'esercitazione antipirateria del 18 maggio 2025 nel Golfo di Guinea, che ha visto coinvolte la fregata Comandante Bettica e la nave mercantile italiana *Grande Angola* del Gruppo Grimaldi, sotto il coordinamento della Marina, della Guardia Costiera e di CONFITARMA. L'attività ha permesso di testare la risposta a un attacco pirata simulato, addestrare gli equipaggi all'uso dei piani di sicurezza e consolidare i flussi di comunicazione tra autorità civili, militari e operatori privati.



Attraverso la partecipazione a queste missioni, l'Italia rafforza la sua credibilità internazionale e garantisce, al tempo stesso, la sicurezza del naviglio nazionale ed europeo. La proiezione operativa della Marina Militare non solo tutela i traffici marittimi globali, ma assicura al nostro Paese un ruolo di primo piano nei processi decisionali europei e internazionali legati alla sicurezza marittima.

La partecipazione della Marina Militare alle operazioni internazionali non rappresenta solo un presidio di sicurezza, ma anche un investimento diretto nella competitività del cluster marittimo italiano. Ogni nave scortata, ogni rischio mitigato e ogni rotta resa più sicura contribuiscono infatti a preservare la continuità degli approvvigionamenti, la stabilità delle catene logistiche e, in ultima analisi, la competitività delle nostre imprese sui mercati globali. In un contesto caratterizzato da incertezza geopolitica, la protezione degli interessi marittimi nazionali diventa un fattore essenziale per la crescita e la resilienza del Sistema Paese.

CONFITARMA esprime un sentito ringraziamento al Governo italiano e alla Marina Militare, che con professionalità, dedizione e spirito di servizio garantiscono

ogni giorno la sicurezza delle nostre navi e dei nostri marittimi.

Senza il loro costante impegno e sacrificio, l'Italia non potrebbe mantenere il ruolo centrale che le compete nel Mediterraneo e nello scenario marittimo internazionale.

LA CYBERSECURITY IN AMBITO MARITTIMO

In un'epoca segnata da una digitalizzazione sempre più pervasiva e dall'avvento dell'intelligenza artificiale, la sicurezza informatica si conferma una priorità assoluta. Gli attacchi cyber, infatti, possono compromettere il controllo degli impianti, interrompere i sistemi critici, causare la perdita di dati e generare costi ingenti per il loro recupero, oltre a determinare gravi danni reputazionali. A questi rischi strutturali si aggiunge il contesto geopolitico internazionale, caratterizzato da conflitti e tensioni che accrescono ulteriormente la vulnerabilità delle infrastrutture digitali.

Un episodio emblematico resta l'attacco del 2017 al gruppo Maersk, che paralizzò per giorni le attività globali della compagnia – dai terminal ai sistemi di booking – causando perdite stimate in oltre 300 milioni di dollari. Questo caso, divenuto paradigmatico



per l'intero comparto, dimostra quanto un singolo evento cyber possa avere conseguenze sistemiche sulla catena logistica mondiale.

Per il settore marittimo, proteggere gli equipaggi e garantire la continuità delle operazioni richiede una robusta cultura della cybersecurity, fondata su prevenzione, rilevazione e contenimento delle minacce. Ciò implica un impegno crescente non solo delle imprese, ma anche delle Autorità competenti, chiamate a favorire un ecosistema di collaborazione strutturata.

Il quadro normativo è in continua evoluzione. Nel 2024 è entrata in vigore la Direttiva NIS2, che coinvolge tutte le compagnie di navigazione rientranti nella definizione di medie imprese a livello UE. Parallelamente, l'IMO, attraverso il Maritime Safety Committee, ha adottato nuove linee guida sulla gestione del rischio cyber a bordo, sottolineando l'importanza della formazione a tutti i livelli.

Accanto alla transizione verde, quella digitale rappresenta dunque una delle principali sfide per lo shipping italiano. L'armamento nazionale sta già investendo significativamente per rafforzare la propria resilienza in un mondo interconnesso, cogliendo al contempo le opportunità offerte dalla semplificazione e dalla sru-

ocratizzazione digitale, leve essenziali per accrescere la competitività della bandiera.

Resta tuttavia fondamentale che gli sforzi delle imprese siano accompagnati da interventi legislativi e risorse pubbliche dedicate alla formazione del personale, sia a bordo sia a terra, con particolare attenzione ai temi della sicurezza informatica. Solo una diffusa consapevolezza organizzativa, unita a percorsi di aggiornamento costante, potrà consentire di affrontare con successo l'evoluzione tecnologica, specialmente con l'arrivo di navi dotate di automazione avanzata.

In questo scenario, l'emergere di nuove dimensioni d'azione non fisiche – come il cyberspazio e il dominio informativo – e l'interdipendenza dei fenomeni regionali rendono necessaria una visione strategica più elastica e condivisa. La protezione dei global commons, di cui i mari rappresentano una parte vitale, passa sempre più anche dalla difesa delle reti digitali che li sostengono.

OPERAZIONI SAR

Nell'ultimo decennio l'armamento associato è stato spesso chiamato a soccorrere migranti in mare nel quadro delle operazioni SAR (*Search and Rescue*) nel Mediterraneo. Sono numerosi, infatti, i mercantili

italiani presenti nel Mediterraneo centrale, specialmente quelli a supporto delle piattaforme petrolifere al largo della Libia. Il successo di tali operazioni dipende dall'abnegazione con cui gli equipaggi affrontano tragedie umane indescrivibili, anche in condizioni meteorologiche e marine avverse, per le quali non sono né preparati né addestrati.

Un esempio recente e significativo proviene dal Gruppo d'Amico. Il 16 giugno 2025, la product tanker *High Fidelity*, di proprietà di d'Amico Tankers e gestita da d'Amico Ship Management, ha soccorso 38 persone in difficoltà nelle acque a sud di Creta. Nonostante le condizioni meteorologiche sfavorevoli, l'equipaggio ha dimostrato straordinaria professionalità e dedizione, a conferma degli elevati standard di addestramento del Gruppo. L'operazione, svolta in coordinamento con la Guardia Costiera italiana, la Guardia di Finanza e le autorità greche, rappresenta una testimonianza concreta dei valori fondanti dell'armamento nazionale: responsabilità, sicurezza e tutela della vita umana in mare.

Tali operazioni testimoniano non solo il coraggio degli equipaggi, ma anche l'importanza di un solido si-

stema di coordinamento tra operatori privati e istituzioni come Marina Militare, Guardia Costiera e Guardia di Finanza.

Il mantenimento di protocolli addestrativi, meccanismi di risposta e sinergie operative è indispensabile per garantire efficacia e tempestività ogni volta che una vita è in pericolo, Un impegno che riflette i valori fondamentali della comunità marittima italiana.



03.

TRASPORTO MARITTIMO: LA FLOTTA
ITALIANA NEL CONTESTO EUROPEO E
MONDIALE



Il commercio marittimo continua a rappresentare l'ossatura degli scambi globali: oltre il 90% delle merci mondiali viaggia via mare, attraverso rotte che collegano i grandi hub portuali di Asia, Europa e Americhe. Nel 2024, il volume degli scambi mondiali di merci è cresciuto del 2,9%, mentre il valore complessivo delle esportazioni ha raggiunto i 24.430 miliardi di dollari.

Per il 2025, le previsioni del WTO indicano un lieve arretramento, con una contrazione dello 0,2% nel commercio di merci, legata all'aumento delle tariffe e all'incertezza geopolitica, mentre i servizi dovrebbero crescere ancora del 4%. Nel medio termine, tuttavia, si attende un recupero: nel 2026 gli scambi di merci sono previsti in aumento del 2,5% e i servizi del 4,1%.

Questi numeri confermano come il trasporto marittimo non sia solo un settore industriale, ma una vera e propria infrastruttura vitale dell'economia mondiale: senza la sua capacità di muovere miliardi di tonnellate di merci ogni anno, gli obiettivi di crescita, competitività e apertura commerciale resterebbero irrealizzabili.

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

Oggi lo scenario geopolitico è caratterizzato da una complessità e da una mutabilità tali da rendere le rotte marittime non solo vie di commercio, ma veri e propri teatri strategici. Le manifestazioni di insicurezza locale — dal Mar Rosso al Mar Nero, dallo Stretto di Hormuz fino all'Indo-Pacifico — producono effetti globali e alimentano una "globalizzazione dei fenomeni di insicurezza locale", con la conseguente estensione di una porzione sempre più ampia di "zona grigia" dove si sperimentano strumenti di pressione ibrida (economici, informativi, cibernetici e militari) che sfumano il confine tra rivalità e conflitto aperto.



Inoltre, le misure sanzionatorie e le contromisure commerciali si inseriscono in questo contesto aggravando vincoli e oneri operativi.

Negli ultimi pacchetti di sanzioni gli Stati Uniti, l'UE ed il Regno Unito hanno ampliato progressivamente le sanzioni e le misure restrittive nei confronti della Federazione Russa e dell'Iran.

In particolare, l'UE, insieme a Regno Unito, Canada, Svizzera, Norvegia, Giappone e Nuova Zelanda, con il 16°, il 17° ed il 18° pacchetto di sanzioni, oltre ad incrementare il numero di navi e di soggetti inclusi nelle "blacklist" ha ridotto il tetto massimo di prezzo per il greggio russo ("price cap") da 60 a 47,60 dollari al barile, a partire dal 3 settembre, ed ha imposto il divieto di accesso e di qualsiasi operazione con i porti di Primorsk, Ust Luga, Novorossiysk, Astrakhan e Makhachkala - questi ultimi due porti si trovano nel Mar Caspio - nonché il divieto di stoccaggio temporaneo del petrolio greggio e di prodotti petroliferi russi all'interno dell'UE, indipendentemente dal prezzo di acquisto del petrolio e dalla destinazione finale di tali prodotti. Gli Stati Uniti non hanno seguito l'UE e gli altri Paesi nell'abbassare il tetto massimo del *price cap* sul greggio russo, che resta fermo a 60 dol-

lari al barile. Washington non ha sostenuto il taglio a 47,60 dollari, preferendo invece concentrare la propria azione su un rafforzamento dell'enforcement: il Dipartimento del Tesoro ha intensificato le sanzioni contro armatori, navi e facilitatori che trasportano greggio russo a prezzi superiori al limite o che contribuiscono ad aggirare il meccanismo. L'obiettivo è rendere più costoso e rischioso il ricorso a pratiche elusive, così da mantenere la pressione economica su Mosca senza modificare formalmente il livello del cap.

Le sanzioni nei confronti della Federazione Russa hanno quasi azzerato le esportazioni energetiche verso l'UE, spostando volumi rilevanti di greggio, prodotti raffinati, GNL e carbone verso Asia, Africa e America Latina.

Questo ha favorito l'espansione della cosiddetta *dark fleet*, oggi stimata in circa 1.000 petroliere di proprietà anonima, spesso assicurate da operatori con scarsa solidità finanziaria in Russia, India e Cina. A differenza dei tradizionali circuiti P&I, tali coperture non garantiscono trasparenza né adeguata capacità di risarcimento. Regno Unito e Danimarca hanno avviato verifiche, ma vincoli legali e la debole applicazione



delle norme nei Paesi di bandiera rendono difficile intervenire. Ne deriva un rischio crescente di sinistri non coperti o disastri ambientali, che verrebbero affrontati solo a posteriori.

Parallelamente, gli Stati Uniti stanno spingendo in sede G7 per l'introduzione di dazi sui Paesi che acquistano petrolio russo, in particolare Cina e India, delineando così una nuova linea d'azione commerciale che amplia il fronte delle misure restrittive.

LA NUOVA POLITICA COMMERCIALE STATUNITENSE

Il commercio internazionale sta vivendo una fase di instabilità strutturale, che alcuni analisti hanno definito, con un certo paradosso, una "nuova stabilità", richiamando la cosiddetta "nuova normalità" post-Covid che aveva ben poco di normale. L'introduzione di nuove tariffe da parte degli Stati Uniti sotto la presidenza di Donald Trump sta incidendo in maniera profonda sull'assetto dei flussi logistici globali, costringendo governi e operatori economici a rivedere rotte, catene di fornitura e strategie di medio-lungo periodo.

Dall'agosto 2025 sono entrati in vigore dazi unilaterali che colpiscono 92 Paesi, con aliquote comprese tra il 10% e il 50%, trasformando il sistema doganale mondiale in un vero e proprio campo di battaglia economico e geopolitico e, come conseguenza, tempi di consegna più lunghi, costi crescenti e difficoltà nel garantire la sostenibilità dei trasporti.

In questo scenario il protezionismo americano sta spingendo molti Paesi verso nuove alleanze, con i BRICS che cercano di proporsi come alternativa sistematica, promuovendo rotte commerciali autonome e infrastrutture logistiche indipendenti da quelle occidentali.

Il quadro commerciale transatlantico si è ulteriormente complicato con l'introduzione, dal 7 agosto 2025, di un dazio del 15%, inferiore rispetto alla proposta iniziale del 27,5%, sulle importazioni europee negli Stati Uniti, misura che ha un impatto particolarmente rilevante per l'Italia, secondo partner commerciale europeo degli USA per valore di interscambio.



Per l'Italia, fortemente dipendente dall'export e dalla centralità dei suoi porti, ciò si traduce in rischi immediati per la continuità delle esportazioni, per la competitività dell'armamento e per l'equilibrio delle catene logistiche che sostengono la nostra economia di trasformazione.

Le stime indicano una perdita potenziale per il nostro Paese pari a 0,5 punti percentuali di PIL e mancate vendite per circa 22,6 miliardi di euro, colpendo settori ad alta intensità di export come la meccanica, l'automotive, l'agroalimentare e il lusso.

A questi si aggiunge il rischio di un effetto indiretto sul comparto marittimo: minori volumi esportati significano infatti minori traffici, con conseguenti ricadute per i nostri porti, per gli operatori logistici e per l'armamento nazionale.

Al tempo stesso, la decisione europea di applicare misure di riequilibrio verso gli USA — i cosiddetti dazi reciproci — apre a un clima di ulteriore incertezza per le catene di approvvigionamento e per gli investimenti di lungo periodo delle imprese italiane, già gravate dai costi derivanti dalle normative ETS e FuelEU Maritime.

A seconda di quanto e in che forma le tensioni continueranno, si potrebbe assistere a una biforcazione del commercio globale: da un lato l'asse occidentale, dall'altro un blocco emergente che ridisegna le mappe dei trasporti, dei porti e dei corridoi intercontinentali.

Per quanto riguarda il settore marittimo la proposta USTR sulle *"port fees"* e le tariffe graduate per navi cinesi o costruite in Cina - pur ridimensionata rispetto alle prime ipotesi - crea potenziali oneri rilevanti per le toccate negli USA e mette in luce la vulnerabilità delle catene di approvvigionamento, dato che una quota significativa delle nuove costruzioni dell'armamento italiano è oggi in cantieri cinesi.

Le conseguenze pratiche per gli armatori sono dunque tangibili: bisogna gestire rischi di interruzione di servizi riallocare rotte, rivedere contratti e piani di investimento, e stimare l'impatto economico aggregato delle misure.

Secondo l'analisi del Centro Studi CONFIDARMA – "Possibili impatti dei dazi americani sull'industria dello shipping italiano" di luglio 2025 - le ricadute iniziali delle misure tariffarie dell'USTR per il settore dello shipping internazionale, erano stimate nell'intorno di USD 40–52 miliardi di USD all'anno.

Successivamente, con l’“Update No. 2” del 17 aprile e la nuova consultazione del 6 giugno 2025, l’ambito di applicazione delle misure è stato ristretto con l’introduzione di numerose esenzioni per tipologia di nave, capacità, lunghezza della rotta, proprietà e tipologia di carico.

Ciò ha ridotto sensibilmente la portata delle stime: oggi, a normativa invariata, i proventi attesi negli Stati Uniti sono di circa 12 miliardi di dollari nel 2026 e 18 miliardi nel 2028.

Le tasse portuali, laddove applicate, si collocano su valori medi pari a 1,5 milioni di dollari per nave nel 2026, fino a 2,3 milioni nel 2028, con effetti più marcati per Car Carrier, Ro-Ro e portacontainer.

Gli effetti complessivi sul mercato, grazie all’ambito più mirato delle misure, saranno probabilmente di entità inferiore rispetto a quelli stimati in precedenza. Tuttavia, se questi oneri venissero trasferiti ai consumatori statunitensi lungo la catena di approvvigionamento, potrebbero alimentare pressioni inflazionistiche e ridurre la domanda di importazioni, specie se sommati ai dazi recentemente introdotti.

CONFITARMA continua a monitorare, a informare le associate con circolari operative e a sollecitare un’azione coordinata delle autorità nazionali ed europee per mitigare incertezza e impatti.

Per l’Italia la posta in gioco è alta: il mare è un elemento centrale nella strategia economica e di sicurezza del Paese.

Le rotte che attraversano il Mediterraneo allargato e l’area indo-pacifica assicurano le materie prime, l’energia e i flussi di semilavorati e prodotti finiti su cui si fonda la nostra economia di trasformazione; l’economia del mare è un asset che conta centinaia di migliaia di imprese e occupati e genera un valore aggiunto strategico per il Paese. Per questo è indispensabile che la politica nazionale coordini strumenti diplomatici, economici, securitari e normativi nel Mediterraneo allargato, rafforzando capacità di sorveglianza marittima, interoperabilità tra forze e autorità, e strumenti di supporto operativo e finanziario alla flotta nazionale.

L’Italia ha già mosso passi importanti, il Piano del Mare in primis, tuttavia, occorre adesso consolidare queste scelte con investimenti e una strategia marittima organica che ponga la nostra industria della navigazione al centro della politica di sicurezza e sviluppo nazionale, perché senza di essa non potremmo raggiungere i mercati lontani, sempre più cruciali per la crescita del nostro export. Il nuovo piano d’azione annunciato dal Ministero degli Esteri punta a portare l’export italiano a 700 miliardi di euro entro la fine del 2025, con un’attenzione particolare ai mercati “ad alto potenziale” fuori dall’Unione Europea.



Allo stesso modo, l'intesa raggiunta a livello europeo sul **Mercosur** apre opportunità significative per le nostre imprese manifatturiere, dall'automotive alla meccanica, dal settore agroalimentare ai beni di consumo di qualità.

È sulle navi, e attraverso i porti, che transita la possibilità stessa di rendere concreti gli accordi internazionali e di trasformare l'apertura commerciale in crescita, occupazione e competitività. Per questo il rafforzamento del settore marittimo non è una scelta di parte, ma un interesse nazionale che riguarda tutti: imprese, lavoratori e cittadini.

I TRAFFICI MARITTIMI IN ITALIA: ENERGIA, ROTABILI E CROCIERE AL CENTRO DELLA NOSTRA ECONOMIA

Il commercio marittimo mondiale rimane l'infrastruttura vitale della globalizzazione. Per l'Italia questo dato assume un significato ancora più marcato, data la nostra condizione geografica e la centralità del Mediterraneo.

Se è vero che i container rappresentano un indicatore sensibile della congiuntura, la realtà dei nostri porti e, soprattutto, la nostra compagnie armatoriale mostra come i comparti a più alto valore aggiunto per il Paese siano altri: Ro-Ro, petrolifero e crociere.

Il segmento dei Ro-Ro e le Autostrade del Mare costituiscono l'ossatura della mobilità mediterranea di merci e semirimorchi. I collegamenti quotidiani da e per la Sardegna e la Sicilia, così come le tratte verso Spagna, Grecia e Balcani, muovono milioni di veicoli industriali ogni anno. A Livorno il traffico Ro-Ro rappresenta quasi la metà dei volumi complessivi; a Bari arriva a due terzi del totale. Non si tratta solo di numeri, ma di un servizio che sostiene la competitività delle nostre filiere manifatturiere e logistiche, riduce l'impatto ambientale spostando traffico dalla strada al mare e garantisce occupazione qualificata nei nostri porti e nelle compagnie di navigazione.

Il petrolifero è tuttora il primo segmento per volumi movimentati nei porti italiani.

Dalle rinfuse liquide transita la gran parte del fabbisogno energetico nazionale: greggio, prodotti raffinati, GNL. Porti come Trieste, Augusta, Taranto, Cagliari e Milazzo costituiscono veri hub energetici, assicurando ogni anno decine di milioni di tonnellate di traffico. Trieste, in particolare, resta il primo porto italiano per tonnellaggio complessivo grazie alla sua vocazione petrolifera, con oltre 45 milioni di tonnellate movimentate.



Senza queste infrastrutture, l'Italia non potrebbe garantire la propria sicurezza energetica né il ruolo di piattaforma di distribuzione per l'Europa centrale.

Infine, ma non per importanza, il comparto crocieristico, ambasciatore marittimo dell'Italia nel mondo. Con oltre 13 milioni di passeggeri movimentati nel 2023, l'Italia è prima in Europa e seconda al mondo. Civitavecchia, con più di 3,3 milioni di crocieristi, si conferma porto leader nazionale e tra i principali scali del continente; Napoli supera i 2 milioni di passeggeri, mentre Genova e Livorno crescono a ritmi sostenuti. Il turismo crocieristico non è solo un fenomeno di trasporto, ma una filiera che genera indotto diretto e indiretto in alberghi, ristorazione, servizi culturali e commerciali, con migliaia di posti di lavoro e un contributo stimato di diversi miliardi di euro al PIL nazionale.

Il nostro Paese deve la sua centralità marittima soprattutto alla capacità di connettere le sue isole e il Mediterraneo con reti Ro-Ro efficienti, di assicurare energia al Paese e all'Europa, e di attrarre milioni di viaggiatori che fanno dell'Italia la capitale mondiale delle crociere.

Questi sono i pilastri su cui costruire la competitività futura: un sistema portuale e armatoriale che valorizzi il ruolo delle Autostrade del Mare, rafforzi la propria vocazione energetica, e continui a sviluppare il turismo crocieristico come leva di crescita, occupazione e proiezione internazionale del Paese.

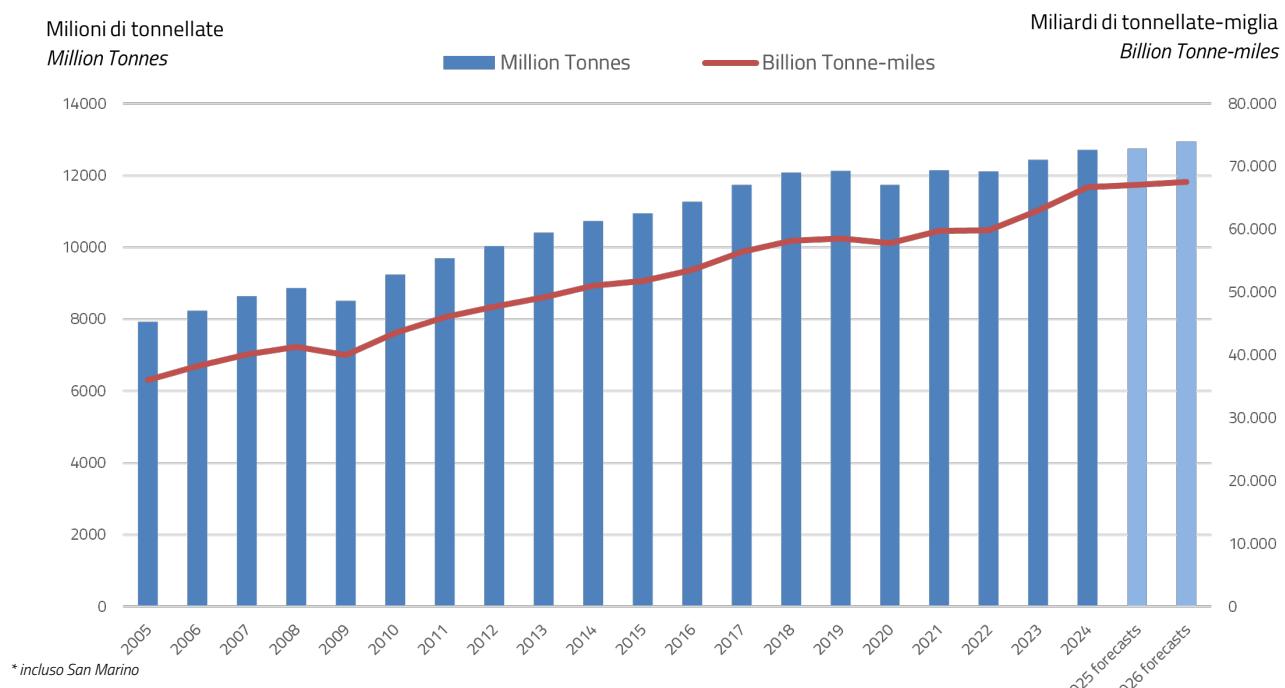
LA FLOTTA E IL TRAFFICO MARITTIMO MONDIALI

Il dato a consuntivo per il 2024 della flotta mondiale è di 1667 milioni di GT in termini di tonnellate di stazza lorda e circa 2.433 milioni di DWT in termini di tonnellate di portata lorda. I numeri evidenziano una crescita del 4,1% in termini di tonnellate di stazza lorda (GT) e del 3,4% in termini di tonnellate di portata lorda. Le variazioni percentuali risultano leggermente superiori a quelle relative al biennio precedente per i GT, in linea per i DWT. Le previsioni di Clarksons confermano ritmi di crescita intorno tra il 3,5 ed il 4% per il 2026 ed il 2027.



FIG. 8: TRAFFICO MARITTIMO MONDIALE

Fonte: elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd



Nel 2024 il commercio marittimo mondiale ha registrato un incremento del 2,2% rispetto al dato del 2023 (variazione che era stata di +2,7% rispetto al 2022), con un totale di volumi trasportati pari a 12.720 milioni di tonnellate. Anche il dato relativo alla quantità di merci trasportate per le distanze percorse registra un incremento pari al 5,9% (variazione che era stata di +5,3% nel 2023 rispetto al 2022) per un totale di 66.751 miliardi di tonnellate-miglia.

LA FLOTTA E IL COMMERCIO ESTERO DELL'UE

La presenza di una flotta cospicua e rinnovata rappresenta un elemento strategico e di lungo periodo per la competitività e l'inserimento nel circuito economico internazionale di un Paese. La Flotta di navi con bandiera di Paesi appartenenti all'Unione Europea 27 con la Norvegia conta oltre 13 mila unità, pari all'11,6% del totale mondiale (l'incidenza cresce al

FIG. 9: EVOLUZIONE DELLA FLOTTA MONDIALE

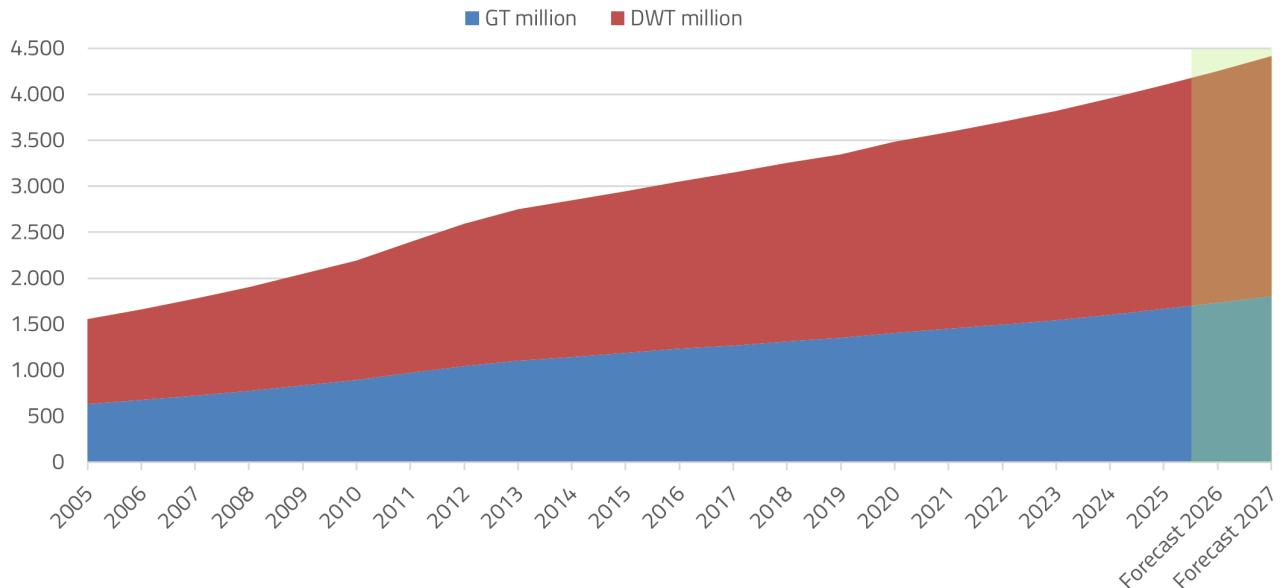
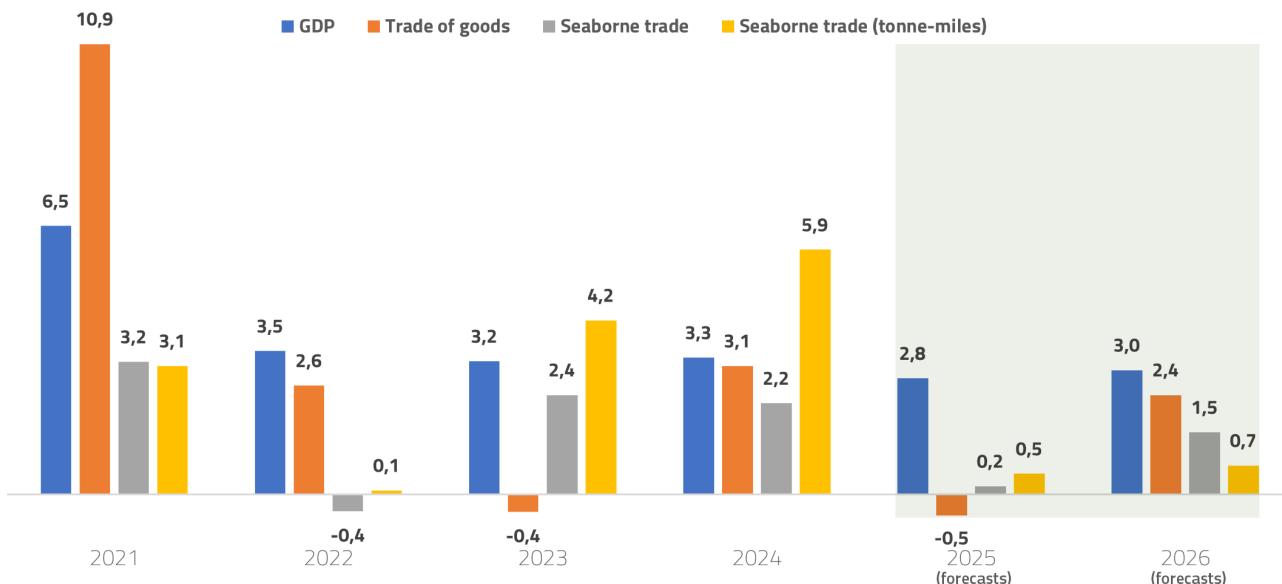


FIG. 10: PIL, COMMERCIO MONDIALE E COMMERCIO MARITTIMO

Fonte: elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd



14,8% in termini di GT). Malta, Grecia e Portogallo (compresa Madeira) sono i principali Paesi in termini di GT.

FIG. 11 A: FLOTTA DELL'UNIONE EUROPEA (Ue 27 + Norvegia)

Dati a giugno 2025

Bandiera			
navi >1000 GT	N.	Mln GT	Mln DWT
Malta	1.963	88,5	114,6
Grecia	1.195	32,4	52,6
Portogallo (+ Madeira)	1.211	27,2	37,3
Cipro	1.036	24,0	35,2
Danimarca	679	22,7	25,4
ITALIA	1.206	12,6	7,2
Francia	519	10,0	9,8
Germania	593	8,7	8,7
Paesi Bassi	1.198	6,5	6,7
Belgio	191	4,8	7,7
Svezia	367	2,3	1,1
Spagna	469	2,2	1,5
Finlandia	282	1,8	1,0
Lussemburgo	147	1,2	1,5
Croazia	392	1,0	1,3
Lituania	63	0,5	0,3
Irlanda	97	0,3	0,4
Altri UE 27	526	0,9	0,5
Norvegia	1.049	3,1	2,3
TOTALE	13.183	250,7	315,0
% sul totale mondiale	11,6%	14,8%	12,7%

Fonte: elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd

Se consideriamo le navi di proprietà di uno degli Stati dell'Unione Europea, in testa alla classifica figurano Grecia e Germania. L'Italia sale al 6° posto (con 1206

unità) in termini di bandiera e al 5° (con 759 unità) in termini di ownership.

FIG. 11 B: FLOTTA DELL'UNIONE EUROPEA (Ue 27 + Norvegia)

Dati a giugno 2025

Nazionalità			
navi >1000 GT	N.	Mln GT	Mln DWT
Grecia	5.382	253,2	427,4
Germania	2.014	55,1	69,1
Danimarca	758	38,0	43,4
Francia	674	30,6	32,9
ITALIA	759	20,9	22,8
Belgio	348	16,7	29,8
Paesi Bassi	1.225	13,4	18,0
Cipro	296	6,0	8,6
Svezia	259	4,9	4,5
Spagna	216	3,4	4,0
Lussemburgo	70	2,8	3,4
Polonia	105	1,8	2,5
Bulgaria	94	1,7	2,7
Finlandia	116	1,7	2,1
Croazia	82	1,4	2,2
Irlanda	113	1,4	1,8
Altri Paesi Ue	530	5,3	6,9
Norvegia	2.013	57,0	71,7
Svizzera	832	48,2	52,4
TOTALE	15.886	564	806,0

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

FIG. 12: COMMERCIO DELL'UNIONE EUROPEA PER MODO DI TRASPORTO

Gennaio-Dicembre 2024 *Fonte: elaborazione SRM su dati Eurostat 2024*

	IMPORT		EXPORT		TOTALE	
	tonn	%	tonn	%	tonn	%
Mare	1.119.515.081	75,6	486.223.953	73,7	1.605.739.034	75
Treno	45.555.779	3,1	18.948.115	2,9	64.503.895	3
Strada	84.929.940	5,7	107.910.650	16,4	192.840.590	9
Aria	3.350.646	0,2	18.309.847	2,8	21.660.493	1
Idrovie	6.174.848	0,4	11.514.038	1,7	17.688.887	0,8
Altri	221.848.546	15	16.416.430	2,5	238.264.976	11,1
TOTALE	1.481.374.842	100	659.323.033	100	2.140.697.875	100

commercio estero europeo risulta preponderante. In particolare, secondo i dati Eurostat, nel 2024 il commercio estero dell'Ue è pari a poco più di 2,14 miliardi di tonnellate di cui il 75,6% (1,606 mld tonn) utilizza la

Nel 2024 il commercio estero dell'Ue è pari a circa 2miliardi di tonnellate di cui il **75%** (1,6 mld tonn) **transita via mare**.

via marittima (era il 74% nel 2023). Ai primi posti nell'interscambio europeo via mare (import + export) vi sono i Paesi Bassi (292 mln tonn), la Spagna (214 mln tonn) e l'Italia (182 mln tonn circa).

Esaminando i dati relativi all'import, in particolare relativi ai flussi via mare, i porti italiani figurano al terzo posto in Europa (con 137,6 mln tonn) dopo quelli dei Paesi Bassi (225,7 mln tonn) e quelli spagnoli (147,5 mln tonn). La merce in arrivo nel nostro Paese via mare è pari al 79,7% del totale dell'import.

Esaminando esclusivamente l'export, l'Unione Europea complessivamente esporta 659,3 milioni di tonnellate di merce, per la maggior parte via mare

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

dati anno 2024

Fonte: elaborazione SRM su dati Eurostat 2024

	TOTALE		Mare		Treno		Strada		Aereo		Idrovie		Altri		
	Tonn	Tonn	%	Tonn	%	Tonn	%	Tonn	%	Tonn	%	Tonn	%	Tonn	%
AUSTRIA	22.095.512	4.965.094	22,5%	1.126.858	5,1%	2.624.008	11,9%	46.700	0,2%	1.241.478	5,6%	12.091.374	54,7%		
BELGIO	94.690.262	76.165.957	80,4%	104.132	0,1%	3.991.009	4,2%	183.990	0,2%	734.878	0,8%	13.510.294	14,3%		
BULGARIA	19.026.993	12.244.287	64,4%	1.017.382	5,3%	4.184.325	22,0%	12.753	0,1%	844.821	4,4%	723.424	3,8%		
CIPRO	3.888.062	3.883.259	99,9%	-	-	42	0,0%	4.761	0,1%	-	-	540	0,0%		
CROAZIA	12.468.569	1.660.563	13,3%	64.278	0,5%	5.393.844	43,3%	6.530	0,1%	215.874	1,7%	5.127.479	41,1%		
DANIMARCA	24.793.022	21.705.824	87,5%	7.167	0,0%	1.082.982	4,4%	63.764	0,3%	-	-	1.933.284	7,8%		
ESTONIA	1.264.499	833.086	65,9%	168.246	13,3%	256.867	20,3%	6.301	0,5%	-	-	1.413	0,1%		
FINLANDIA	19.252.641	18.286.283	95,0%	753.864	3,9%	193.877	1,0%	18.204	0,1%	-	-	412	0,0%		
FRANCIA	140.663.894	129.945.592	92,4%	203.175	0,1%	9.177.734	6,5%	336.611	0,2%	70.753	0,1%	930.028	0,7%		
GERMANIA	179.946.271	115.543.106	64,2%	2.714.502	1,5%	11.257.859	6,3%	774.241	0,4%	120.772	0,1%	49.535.792	27,5%		
GRECIA	49.904.310	42.761.490	85,7%	14.802	0,0%	1.753.383	3,5%	18.272	0,0%	7	0,0%	5.356.356	10,7%		
IRLANDA	31.382.897	18.258.174	58,2%	3	0,0%	1.096.853	3,5%	61.453	0,2%	0	0,0%	11.966.413	38,1%		
ITALIA (incluso San Marino)	172.531.702	137.586.174	79,7%	426.884	0,2%	3.216.772	1,9%	248.870	0,1%	-	-	31.053.002	18,0%		
LETTONIA	4.217.753	1.508.229	35,8%	2.311.259	54,8%	393.403	9,3%	3.123	0,1%	-	-	1.739	0,0%		
LITUANIA	16.161.407	13.833.180	85,6%	879.365	5,4%	1.433.117	8,9%	11.412	0,1%	-	-	4.333	0,0%		
LUSSEMBURGO	167.127	67.272	40,3%	36.607	21,9%	56.087	33,6%	5.268	3,2%	1.894	1,1%	250	0,1%		
MALTA	1.361.452	1.361.074	100,0%	-	-	-	-	378	0,0%	-	-	509	0,0%		
PAESI BASSI	287.776.755	225.680.552	78,4%	361.186	0,1%	12.702.952	4,4%	893.872	0,3%	1.815.083	0,6%	46.323.110	16,1%		
POLONIA	77.330.624	56.326.624	72,8%	15.337.879	19,8%	5.534.697	7,2%	111.913	0,1%	1.430	0,0%	18.080	0,0%		
PORTOGALLO	29.044.776	28.709.937	98,8%	12.373	0,0%	274.638	0,9%	47.828	0,2%	-	-	13.391	0,0%		
REP. CEEA	14.807.404	54.719	0,4%	5.368.405	36,3%	2.796.102	18,9%	21.209	0,1%	-	-	6.566.970	44,3%		
REP. SLOVACCA	15.406.784	1.008.587	6,5%	6.916.288	44,9%	797.623	5,2%	27.879	0,2%	3.175	0,0%	6.653.232	43,2%		
ROMANIA	27.055.310	19.157.964	70,8%	2.218.197	8,2%	4.927.872	18,2%	38.095	0,1%	713.182	2,6%	531	0,0%		
SLOVENIA	10.801.383	7.031.219	65,1%	1.880.057	17,4%	1.881.770	17,4%	8.334	0,1%	2	0,0%	293	0,0%		
SPAGNA	168.278.428	147.517.107	87,7%	15.694	0,0%	2.011.964	1,2%	264.185	0,2%	536	0,0%	18.468.941	11,0%		
SVEZIA	41.029.216	32.020.376	78,0%	2.762.712	6,7%	6.177.140	15,1%	68.988	0,2%	-	-	70.842	0,2%		
UNGHERIA	15.940.023	1.399.352	8,8%	854.466	5,4%	1.713.019	10,7%	65.709	0,4%	410.964	2,6%	11.496.513	72,1%		
TOTALE	1.481.287.074	1.119.515.081	75,6%	45.555.779	3,1%	84.929.940	5,7%	3.350.646	0,2%	6.174.848	0,4%	221.848.546	15,0%		



FIG. 14: ESPORTAZIONI DELL'UNIONE EUROPEA PER MODO DI TRASPORTO

Fonte: elaborazione SRM su dati Eurostat 2024

dati anno 2024	1000 TONN														
		TOTALE		Mare		Treno		Strada		Aereo		Idrovie		Altri	
		Tonn	%	Tonn	%	Tonn	%	Tonn	%	Tonn	%	Tonn	%	Tonn	%
AUSTRIA	9.491.401	3.886.840	41,0%	1.119.838	11,8%	4.215.218	44,4%	92.716	1,0%	138.330	1,5%	38.460	0,4%		
BELGIO	60.378.334	50.806.942	84,1%	573.458	0,9%	4.995.782	8,3%	1.200.347	2,0%	2.738.742	4,5%	63.063	0,1%		
BULGARIA	15.520.237	12.047.423	77,6%	573.805	3,7%	2.680.442	17,3%	71.911	0,5%	116.047	0,7%	30.609	0,2%		
CIPRO	3.122.346	2.978.401	95,4%	-	-	2.280	0,1%	141.665	4,5%	-	-	-	-		
CROAZIA	5.734.558	1.163.616	20,3%	29.037	0,5%	2.893.798	50,5%	3.541	0,1%	13.831	0,2%	1.630.734	28,4%		
DANIMARCA	10.680.523	8.611.188	80,6%	1.481	0,0%	1.837.718	17,2%	117.203	1,1%	-	-	112.933	1,1%		
ESTONIA	3.482.404	3.022.216	86,8%	39.209	1,1%	316.836	9,1%	60.507	1,7%	-	-	43.636	1,3%		
FINLANDIA	14.393.743	13.654.943	94,9%	17.013	0,1%	619.717	4,3%	101.582	0,7%	-	-	488	0,0%		
FRANCIA	54.521.812	36.968.717	67,8%	930.675	1,7%	12.442.521	22,8%	2.276.864	4,2%	535.751	1,0%	1.367.284	2,5%		
GERMANIA	88.565.097	54.447.120	61,5%	5.068.424	5,7%	22.370.197	25,3%	4.312.726	4,9%	2.145.499	2,4%	221.132	0,2%		
GRECIA	26.948.014	22.235.643	82,5%	100.023	0,4%	3.971.825	14,7%	626.830	2,3%	577	0,0%	13.117	0,0%		
IRLANDA	13.167.544	7.572.791	57,5%	2.505	0,0%	964.464	7,3%	51.412	0,4%	-	-	4.576.372	34,8%		
ITALIA (incluso San Marino)	57.120.150	44.389.171	77,7%	1.039.114	1,8%	8.637.570	15,1%	2.924.348	5,1%	-	-	129.947	0,2%		
LETTONIA	7.950.413	7.079.036	89,0%	28.990	0,4%	475.784	6,0%	7.529	0,1%	-	-	359.074	4,5%		
LITUANIA	9.809.650	7.627.101	77,8%	376.431	3,8%	1.674.991	17,1%	109.244	1,1%	-	-	21.883	0,2%		
LUSSEMBURGO	747.014	589.434	78,9%	33.874	4,5%	113.345	15,2%	9.877	1,3%	-	-	482	0,1%		
MALTA	221.768	221.335	99,8%	-	-	-	-	433	0,2%	-	-	-	-		
PAESI BASSI	82.861.395	66.330.243	80,0%	67.311	0,1%	8.687.324	10,5%	1.743.255	2,1%	4.007.440	4,8%	2.025.822	2,4%		
POLONIA	30.364.344	16.694.144	55,0%	4.977.278	16,4%	8.394.529	27,6%	91.121	0,3%	249	0,0%	207.023	0,7%		
PORTOGALLO	12.823.141	11.220.528	87,5%	4.603	0,0%	537.555	4,2%	1.057.370	8,2%	-	-	3.086	0,0%		
REP. CECA	5.547.384	1.968.419	35,5%	919.593	16,6%	2.478.864	44,7%	171.734	3,1%	107	0,0%	8.667	0,2%		
REP. SLOVACCA	3.087.325	982.154	31,8%	632.788	20,5%	1.304.626	42,3%	16.981	0,6%	145.788	4,7%	4.987	0,2%		
ROMANIA	21.551.276	14.662.695	68,0%	508.442	2,4%	3.845.396	17,8%	326.609	1,5%	1.412.890	6,6%	795.244	3,7%		
SLOVENIA	2.930.275	1.302.628	44,5%	127.752	4,4%	1.488.344	50,8%	11.301	0,4%	-	-	250	0,0%		
SPAGNA	75.422.621	66.355.456	88,0%	48.486	0,1%	5.402.875	7,2%	2.644.553	3,5%	4	0,0%	971.248	1,3%		
SVEZIA	35.804.035	28.619.402	79,9%	1.341.712	3,7%	4.911.242	13,7%	103.261	0,3%	39	0,0%	828.379	2,3%		
UNGHERIA	7.076.227	786.367	11,1%	386.274	5,5%	2.647.405	37,4%	34.929	0,5%	258.743	3,7%	2.962.509	41,9%		
TOTALE	659.323.033	486.223.953	73,7%	18.948.115	2,9%	107.910.650	16,4%	18.309.847	2,8%	11.514.038	1,7%	16.416.429	2,5%		

(73,7%). L'Italia, con 57,1 milioni di tonnellate di merce, è tra i primi 5 Paesi per esportazione di beni, dopo Germania, Paesi Bassi, Spagna e Belgio. Anche per l'export italiano la componente marittima risulta dominante (poco meno del 78%) dimostrando l'importanza di questo settore e del sistema portuale per l'Italia.

LA FLOTTA E IL COMMERCIO ESTERO DELL'ITALIA

Nel 2024 la merce destinata al mercato europeo in arrivo nel nostro Paese via mare è pari a circa l'80% del totale dell'import (in termini di tonnellate).

Lo Shipping è un'industria mobile e "silenziosa" che mette in rete e sviluppa l'economia del Paese. La

Nel 2024 l'export Ue dall'Italia usa la via marittima per circa l'**78%** del totale (in termini di tonnellate).

flotta mercantile è un asset strategico fondamentale per l'Italia.

A fine 2024 la flotta mercantile italiana è composta da 1206 navi per un totale di oltre 12,5 milioni di tonnellate di stazza lorda. Il trend negativo registrato nel 2023, oltre 1 milione di GT in meno rispetto al 2022, è parzialmente migliorato ma resta comunque in flessione di circa 1,6% in termini di GT. L'Italia resta, comunque, 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.



FIG.15: FLOTTA MERCANTILE ITALIANA

Navi di 100 gt e oltre		31/12/2023		31/12/2024	
		N.	GT	N.	GT
NAVI DA CARICO LIQUIDO (Liquid cargo Ships)		173	2.333.914	158	2.105.876
Chimichiere OIL-CHEM (Oil and/or Chem tankers)		71	1.436.552	112	1.617.184
Gasiere (Gas Tankers)		11	235.626	15	458.682
Altre cisterne (Other Tankers)		39	31.221	31	30.010
NAVI DA CARICO SECCO (Dry Cargo Ships)		144	5.164.214	141	5.259.926
Carico Generale (General Cargo)		33	81.626	37	111.028
Portacontaineri (Container ships)		14	454.838	16	551.855
Portarinfuse (Bulk Carrier)		7	356.626	5	313.004
Traghetti (Ro-Ro Cargo)		90	4.271.124	83	4.284.039
NAVI MISTE E DA PASSEGGIERI (Mixed and Passengers Ships)		431	4.948.718	432	4.869.291
Crociera (Cruise)		21	2.400.492	20	2.265.336
Aliscafi, Catamarani e unità veloci (High Speed Vessels)		109	36.048	116	35.886
Traghetti (Ferries)		194	2.487.494	193	2.545.914
Altre navi trasporto passeggeri (Other passengers ships)		107	24.684	103	22.155
NAVI PER SERVIZI AUSILIARI (Auxiliary Services Ships)		489	300.415	475	298.768
Rimorchiatori e navi appoggio (Tugboats and supply vessels)		388	198.660	359	72.805
Altri tipi di navi (Others)		101	101.755	116	25.963
TOTALE		1.237	12.747.261	1.206	12.533.861

Fonte: elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd

FIG. 16: COMMERCIO ESTERO DELL'ITALIA NEL 2024 PER MODALITÀ DI TRASPORTO

	Import		Export		Total	
	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%
Trasporto marittimo	177.620	62,0%	68.892	48,9%	246.512	57,6%
Trasporto ferroviario	14.052	4,9%	3.723	2,6%	17.775	4,2%
Trasporto stradale	55.507	19,4%	63.181	44,8%	118.688	27,8%
Trasporto aereo	332	0,1%	4.439	3,1%	4.771	1,1%
Altri mezzi di trasporto	39.144	13,7%	729	0,5%	39.873	9,3%
TOTALE	286.656	100,0%	140.964	100,0%	427.620	100,0%

Fonte: elaborazione SRM su dati ISTAT

Complessivamente l'Italia realizza oltre il 57% del proprio interscambio internazionale utilizzando il trasporto via mare (oltre 246 milioni di tonnellate). Si tratta della modalità di trasporto ampiamente più

utilizzata. Segue il trasporto stradale con quasi il 28% (1118 milioni di tonnellate). Nonostante la lieve flessione rispetto al 2023, anche in tale contesto, per l'Italia il mare è una grande ricchezza naturale.

Oltre il 57% dell'interscambio italiano utilizza il trasporto via mare (oltre 246 milioni di tonnellate).

La nave è la modalità di trasporto delle merci più utilizzata in Italia.



LA FLOTTA ITALIANA NEL RANKING MONDIALE

A giugno 2025, nei registri navali mondiali sono censite 60.486 navi (pari a circa 2,5 miliardi di tonnellate di portata lorda) di oltre 1000 GT. Il 57% del totale delle navi ed il 68% del totale del tonnellaggio di portata lorda è controllato dai primi 10 paesi. Il nostro Paese figura in 21° posizione. A luglio 2025, in termini di portata lorda, le prime tre bandiere di regis-

zione restano quelle di Liberia, Panama e Isole Marshall. I registri dei primi 5 paesi in classifica riportano il 56% del totale della stazza lorda (GT) in circolazione, una percentuale che sale al 74% se si considerano i primi 10 paesi in classifica. La flotta di bandiera italiana scende alla 18a posizione nel ranking mondiale con 1.206 navi censite a luglio 2025 e circa 12,5 milioni di GT. In termini di flotta controllata, l'armamento italiano passa al 21° posto nel ranking mondiale.

FIG. 17: L'ITALIA NEL RANKING MONDIALE PER CONTROLLO ARMATORIALE

Navi di 1.000 GT e oltre – dati a luglio 2024

*Tonnellaggio di ignoto controllo armatoriale

PAESI	Navi (N.def)	DWT Totale (t)	% DWT
1 China	12.111	467.949.015	19,07%
2 Grecia	5.374	427.448.886	17,42%
3 Giappone	4.510	265.244.029	10,81%
4 Corea del Sud	1.745	102.933.564	4,19%
5 Singapore	1.938	87.730.674	3,57%
6 Norvegia	1.989	71.615.869	2,92%
7 Germania	1.985	68.901.622	2,81%
8 Taiwan	1.079	66.616.010	2,71%
9 Stati Uniti	1.760	58.774.676	2,39%
10 Turchia	2.235	53.785.253	2,19%
11 Emirati Arabi uniti	1.590	53.404.364	2,18%
12 Svizzera	833	52.407.539	2,14%
13 Regno Unito	994	47.419.019	1,93%
14 Hong Kong	866	4.204.817	0,17%
15 Danimarca	758	43.359.940	1,77%
16 India	1.261	36.924.523	1,50%
17 Canada	619	36.327.861	1,48%
18 Indonesia	2.674	35.845.917	1,46%
19 Francia	657	32.944.858	1,34%
20 Belgio	348	29.835.100	1,22%
21 Italia	758	2.745.849	0,11%
22 Malesia	678	21.019.348	0,86%
23 Arabia Saudita	321	20.141.933	0,82%
24 Iran	261	19.690.774	0,80%
25 Vietnam	1.224	19.177.175	0,78%
26 Paesi Bassi	1.225	18.015.429	0,73%
27 Russia	1.695	15.765.662	0,64%
28 Brasile	287	12.109.866	0,49%
29 Thailand	437	8.621.747	0,35%
30 Cipro	290	8.560.601	0,35%
Non attribuito	1.705	73.248.066	2,98%
Altri	6.279	131.311.251	5,35%
TOTALE	60.486	2.454.081.237	100%

FIG. 18: L'ITALIA NEL RANKING MONDIALE PER REGISTRI DI IMMATRICOLAZIONE

Navi di 100 GT e oltre – dati a luglio 2024

BANDIERA	Vessels	Mln GT	% GT	Mln DWT	% DWT
1 Liberia	5.741	281,9	16,6%	434,9	17,6%
2 Panama	8.598	236,4	13,9%	359,7	14,5%
3 Isole Marshall	4.238	189,7	11,2%	308,1	12,5%
4 Hong Kong	2.474	129,6	7,6%	197,9	8,0%
5 Singapore	3.185	111,6	6,6%	161,1	6,5%
6 Cina	10.491	91,4	5,4%	136,9	5,5%
7 Malta	1.967	88,7	5,2%	114,8	4,6%
8 Bahamas	1.262	63,2	3,7%	71,7	2,9%
9 Japan	5.214	33,2	2,0%	44,7	1,8%
10 Grecia	1.193	32,4	1,9%	52,6	2,1%
11 Madeira	1.047	27,0	1,6%	37,1	1,5%
12 Indonesia	13.603	25,1	1,5%	33,5	1,4%
13 Cipro	1.036	24,1	1,4%	35,3	1,4%
14 Danimarca	545	22,1	1,3%	24,8	1,0%
15 Corea del Sud	2.162	19,4	1,1%	23,6	1,0%
16 Norvegia	666	16,5	1,0%	18,5	0,7%
17 Russia	3.002	12,9	0,8%	15,6	0,6%
18 Italia	1.206	12,5	0,7%	7,1	0,3%
19 Isola di Man	271	12,0	0,7%	20,3	0,8%
20 Iran	1.027	11,6	0,7%	20,3	0,8%
21 Stati Uniti	3.471	11,6	0,7%	12,8	0,5%
22 India	1.939	11,3	0,7%	18,3	0,7%
23 Bermuda	120	10,9	0,6%	7,3	0,3%
24 Arabia Saudita	511	10,6	0,6%	19,3	0,8%
25 Francia	520	10,1	0,6%	9,9	0,4%
26 Comoro Islands	595	9,7	0,6%	16,9	0,7%
27 Regno Unito	774	8,7	0,5%	10,0	0,4%
28 Germania	592	8,7	0,5%	8,7	0,3%
29 Barbados	444	8,2	0,5%	14,1	0,6%
30 Malesia	1.817	8,1	0,5%	9,7	0,4%
Non attribuito	2.300	12,2	0,7%	19,7	0,8%
Altri	31.844	148,7	8,7%	209,5	8,5%
TOTALE	113.854	1.700,2	100%	2.474,5	100 %

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

Lo sviluppo del commercio marittimo di merci secche alla rinfusa rappresenta un indicatore affidabile dello stato dell'economia globale. Mentre nel 2023 il volume di trasporto via mare di minerali, carbone e cereali è aumentato complessivamente del 3,6%, raggiungendo i 5,6 miliardi di tonnellate, per il 2024 si prevede un nuovo incremento del volume di trasporto di circa il 3,3%, in parte grazie alla ripresa economica della Repubblica Popolare Cinese e di altri mercati importanti. Tuttavia, gli esperti si aspettano una crescita nulla negli anni a venire, a causa dello sviluppo economico stagnante nelle principali economie e dei conseguenti tentativi di regolamentare più severamente il commercio globale.

Nel 2024 la flotta di bulk carrier è cresciuta del 2,9% in termini di tonnellaggio, principalmente in ragione del basso numero di demolizioni. Lo scorso anno sono entrate in servizio 445 nuove navi (pari a 31,2 milioni di dwt). Le navi appartenenti alle classi Panamax hanno rappresentato oltre la metà delle nuove unità. All'inizio del 2025, la flotta di comprendeva 13.648 unità con una capacità di carico pari a circa 997 milioni di tonnellate. La flotta di bandiera italiana nel comparto recupera tre posizioni in classifica passando dal 24° dello scorso anno al 21° posto.

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 trasportare grandi carichi non unitizzati.

FIG. 19: PRINCIPALI FLOTTE MONDIALI DI NAVI BULKCARRIER

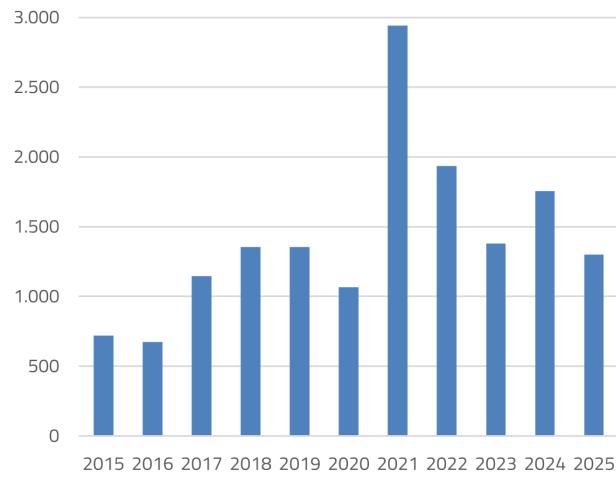
Navi di 1.000 GT e oltre per nazionalità dell'armatore

Paesi/Countries	N.	000 dwt
1 Cina	3.979	261.902
2 Grecia	2.691	223.150
3 Giappone	1.728	150.940
4 Corea	337	41.975
5 Singapore	360	36.426
6 Taiwan	397	33.110
7 Turchia	507	26.935
8 Hong Kong	409	26.244
9 Norvegia	249	26.033
10 Germania	259	18.661
11 Stati Uniti	145	14.800
12 Regno Unito	170	14.776
13 Emirati arabi Uniti	209	13.012
14 Indonesia	343	12.152
15 India	168	11.625
16 Viet Nam	227	8.158
17 Canada	144	5.644
18 Belgio	41	5.033
19 Bangladesh	86	4.521
20 Australia	26	4.509
21 Italia	77	3.775
22 Cipro	69	3.458
23 Lussemburgo	28	2.910
24 Tailandia	56	2.737
25 Danimarca	25	2.229
26 Oman	11	2.045
27 Monaco	28	2.013
28 Iran	32	2.010
29 Polonia	47	2.001
30 Bermuda	10	1.926
Altri	698	28.249
Ignoto controllo armatoriale	92	3.961
TOTALE/ TOTAL	13.648	996.920

Fonte: elaborazione SRM su dati SL Bremen

Il Baltic Dry Index – indice composito del valore dei contratti di noleggio delle navi Capesize (40%), Panamax (30%) e 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 crescita. Dopo tale picco il valore del Baltic Dry Index è calato per i successivi due anni, una tendenza al ribasso dovuta alla diminuzione dei contratti per una inferiore propensione agli scambi commerciali, ma dagli ultimi mesi del 2023 ha iniziato a risalire attestandosi sui 1.754,66 come media per il 2024. Mentre una media inferiore che ricalca l'andamento dei primi mesi del 2023 caratterizza i primi 6 mesi del 2025.

FIG. 20: BALTIC DRY INDEX



Fonte: elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd

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 Suezmax (120-180,000 DWT), il naviglio più grande 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.

Anche nel 2024, nonostante la leggera flessione in termini di unità e DWT, l'Italia si conferma al 5° posto nel ranking delle flotte controllate da armatori di navi chimichiere con 207 unità per un tonnellaggio di circa 7 milioni di DWT. Nel complessivo ranking delle cisterne la flotta controllata dall'armamento italiano scende di una posizione alla 14ª posizione con 297 unità per circa 13,8 milioni di DWT.

Il Baltic Clean Tanker Index (BCTI) - un benchmark globale che traccia il movimento dei prodotti petroliferi raffinati. Dopo il picco del 2022 conseguente dello spostamento degli equilibri commerciali a seguito del conflitto ucraino e delle sanzioni imposte alla Russia, l'indice è diminuito nel 2023 per rimanere poi sugli stessi livelli anche nel 2024. La deviazione delle navi attorno al Capo di Buona Speranza, causata dalle ostilità nello stretto di Bab-el-Mandeb, oltre le sanzioni europee al petrolio russo, hanno modificato le rotte commerciali globali, aumentando le distanze medie dei viaggi e facendo crescere la do-



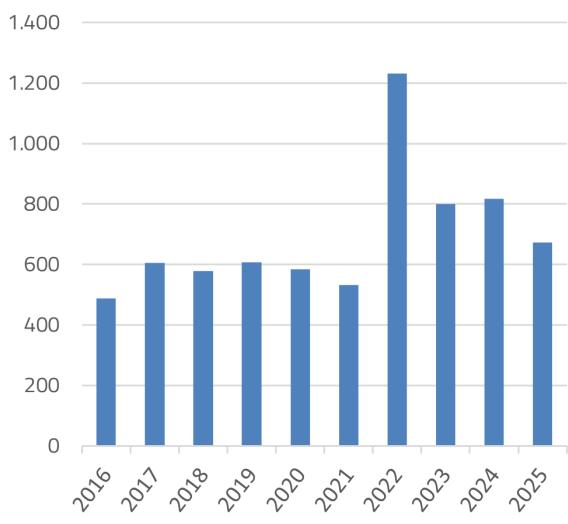
FIG. 21: PRINCIPALI FLOTTE MONDIALI DI NAVI CISTERNA

Navi di almeno 1.000 GT per nazionalità dell'armatore

CRUDE OIL & PRODUCTS			CHEMICAL			TOTALE CISTERNE			
	Paesi	No.	000 DWT	Paesi	No.	000 DWT	Paesi	No.	000 DWT
1	Grecia	943	137.982	Grecia	493	18.255	Grecia	1.720	173.394
2	Cina	1.358	71.867	Giappone	537	12.305	Cina	2.305	90.472
3	Norvegia	171	28.850	Cina	734	11.723	Giappone	1.125	57.308
4	Giappone	246	27.366	Singapore	382	11.731	Norvegia	544	41.575
5	Corea	143	27.135	ITALIA	207	7.003	Corea	642	41.139
6	Emirati Arabi Uniti	295	24.988	Norvegia	268	6.534	Singapore	870	34.965
7	India	198	20.771	Corea	356	6.492	Emirati Arabi Uniti	585	33.788
8	USA	88	17.770	Emirati Arabi Uniti	218	5.809	USA	346	29.995
9	Singapore	347	16.514	Danimarca	165	5.691	India	349	26.286
10	Arabia S.	67	14.597	Turchia	282	4.712	Hong Kong	233	17.292
11	Hong Kong	147	14.422	USA	118	4.705	Arabia S.	108	16.511
12	Iran	58	14.030	India	94	2.877	Turchia	438	14.422
13	Malesia	123	10.505	Indonesia	209	2.836	Iran	67	14.262
14	Turchia	110	8.467	Regno Unito	116	2.687	ITALIA	297	13.838
15	Altri	2.065	108.421	Altri	1.362	29.981	Altri	4.506	171.129
Unknown		439	35.893	Unknown	277	5.887	Unknown	737	42.442
TOTALE		6.798	579.578	TOTALE	5.818	139.228	TOTALE	14.872	818.818

Fonte: elaborazione SRM su dati SL Bremen

FIG. 22: BALTIC CLEAN TANKER INDEX



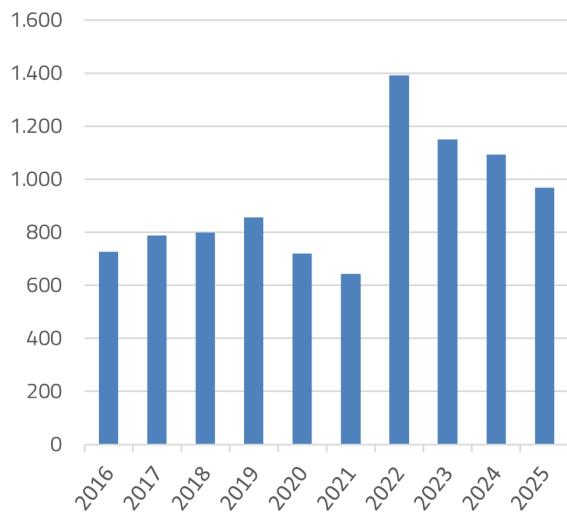
Fonte: elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd

manda misurata in tonnellate-miglia che incide sulle tariffe e quindi sul valore di un indice.

Il Baltic Dirty Tanker Index (BDTI) è uno strumento importante per comprendere l'andamento del mercato globale del trasporto marittimo di petrolio greggio. Il valore dell'indice dopo il picco del 2022 ha risentito dei cambiamenti dei modelli di import ed export di greggio tra Europa e Russia.

Un fattore importante nel declino dell'indice è il calo della domanda collegato alle incertezze economiche globali che hanno contribuito a ridurre la domanda di

FIG. 23: BALTIC DIRTY TANKER INDEX



Fonte: elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd

servizi di trasporto marittimo. Il sentimento generale del mercato dei trasporti marittimi è stato di cautela e molti operatori hanno rivisto al ribasso le aspettative in risposta a queste tendenze. Nella situazione attuale la riconfigurazione strutturale di alcuni flussi commerciali e le pressioni regolamentari potranno comunque sostenere il mercato.

Il 55% del fabbisogno mondiale di energia primaria è coperto da petrolio greggio e gas naturale, con il greggio che rappresenta circa il 32% e il gas naturale il 23%. Ciò evidenzia l'importanza del trasporto marittimo internazionale.

Negli ultimi venticinque anni stiamo assistendo ad un graduale mutamento nelle rotte di approvvigionamento dei prodotti energetici. Gli Stati Uniti, ad esempio, nel 2000 importavano via mare 391 milioni di tonnellate di petrolio greggio mentre soltanto 137 milioni di tonnellate lo scorso anno. Una quota rilevante delle importazioni avviene oggi tramite oleodotti provenienti da Canada, Messico e Caraibi. Inoltre, nello stesso periodo, le importazioni marittime di greggio in India e Cina sono aumentate rispettivamente del 224% e del 628%, raggiungendo 240 milioni di tonnellate e 501 milioni di tonnellate.

Secondo gli analisti, nel 2025 il commercio marittimo globale di petrolio greggio dovrebbe registrare una crescita costante dell'1,2%, pari a 39,5 milioni di barili al giorno. Nel 2026, i volumi del commercio marittimo globale di greggio dovrebbero crescere dell'1,0%, raggiungendo i 39,8 milioni di barili al giorno, sostenuti dal forte aumento delle esportazioni sudamericane e mediorientali, sebbene il calo delle esportazioni statunitensi (previsioni 2026: -4%) potrebbe rappresentare un fattore di rallentamento. Nel frattempo, il commercio in tonnellate-miglio è attualmente previsto in crescita dello 0,3% nel 2026, a fronte di una diminuzione dei volumi sulla rotta Africa Occidentale–Asia e con la possibilità che le tensioni nel Mar Rosso si attenuino gradualmente nel corso del prossimo anno.

Nel 2025 i volumi del commercio marittimo globale di prodotti petroliferi sono attesi in calo del 4% rispetto al 2024 a causa principalmente del calo stimato delle importazioni asiatiche che dovrebbero diminuire quest'anno del 6% rispetto al 2024 in primis a causa degli elevati dazi sul fuel oil che hanno frenato i volumi di importazione cinesi (-17%).

FLOTTA GAS CARRIER

Secondo gli analisti il commercio marittimo globale di gas (GNL e GPL) dovrebbe raggiungere un volume di 594 milioni di tonnellate nel 2025, rispetto ai 570 milioni di tonnellate del 2024.

Flotta GNL

La flotta mondiale di navi GNL (comprensiva di carrier, bunkering vessel e rigassificatori) è composta da

FIG. 24: PRINCIPALI FLOTTE MONDIALI DI NAVI GNL

	Paesi	N	000 DWT
1	GRECIA	152	13.872
	di cui Rigassificatori LNG	1	86
2	GIAPPONE	142	11.320
	di cui Rigassificatori LNG	2	220
3	STATI UNITI	78	6.341
	di cui Rigassificatori LNG	16	1.354
4	COREA DEL SUD	79	6.452
5	QATAR	45	4.860
6	NORVEGIA	60	4.794
	di cui Rigassificatori LNG	8	677
7	SINGAPORE	42	3.674
	di cui Rigassificatori LNG	3	273
8	CINA	50	3.652
9	MALESIA	27	2.018
10	NIGERIA	11	944
	ALTRI	149	10.275
	di cui Rigassificatori LNG	12	940
	TOTALE	835	68.203
	di cui Rigassificatori LNG	42	3.550

Fonte: elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd

835 unità, per un totale di oltre 68 milioni di dwt. Ai primi posti figurano le flotte di Grecia e Giappone, seguite dal naviglio statunitense, della Corea del Sud e del Qatar, tra i maggiori paesi esportatori di GNL. I primi 10 paesi concentrano l'85% del totale dei dwt di questa tipologia di navi. Delle 835 unità 42 (per un totale di 3,5 milioni di dwt) 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 Italys LNG (ex 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. Inoltre, a Ravenna è entrata in funzione nel mese di maggio 2025 la BW Singapore è destinata all'area adriatica. La nave, costruita nel 2015, è lunga 293 metri e larga 43 ed è stata acquistata da SNAM nel luglio 2022. Con la sua entrata in esercizio, la capacità complessiva di rigassificazione italiana ha raggiunto i 28 miliardi di metri cubi, equivalente ai volumi importati via gasdotto dalla Russia nel 2021, prima del conflitto russo-ucraino.

A livello mondiale il commercio di GNL è previsto in crescita del 4,8% nel 2025, sostenuto dal robusto aumento della capacità di liquefazione grazie all'avvio di diversi nuovi progetti. La crescita in tonnellate-miglio è stimata all'1,1%, con un incremento dei traffici tra Stati Uniti ed Europa. Nel 2026 è prevista una crescita del commercio di GNL del 9,5% mentre il

commercio in tonnellate-miglio è stimato in aumento del 17,6%, sostenuto da una prevista ripresa dei traffici tra Stati Uniti e Asia.

Gli analisti stimano che, sebbene in alcune regioni la domanda di gas naturale abbia già raggiunto il picco, a livello mondiale essa continuerà a crescere e, secondo le più recenti stime del settore, i volumi di trasporto di GNL raggiungeranno circa 678 milioni di tonnellate all'anno entro il 2030.

Le tariffe spot per il GNL si sono assestate sotto i 50mila \$/giorno nel corso del 2024, raggiungendo livelli molto bassi nei primi due trimestri del 2025, in presenza di un'ampia offerta di tonnellaggio. Le tariffe medie per il secondo trimestre 2025 per un'unità da 160k CBM sono state pari a 16.904 \$/giorno in calo del 60% su base annua rispetto al secondo trimestre 2024 (il picco c'era stato a fine 2022: 330.327 \$/giorno a causa della domanda record di GNL in Europa).

Flotta GPL

Sempre nell'ambito delle navi gasiere, sono 1.700 le navi progettate per il trasporto di GPL (gas di petrolio liquefatto: propano e butano) per un totale di circa 35,6 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).

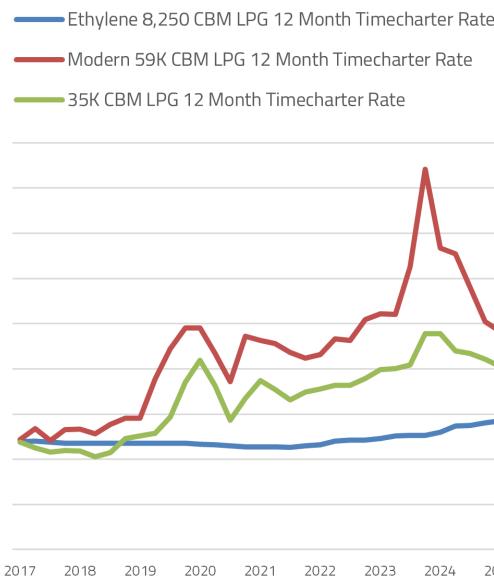
Ai primi posti figurano le flotte di Giappone e Grecia, seguite dal naviglio di Cina, Singapore e Corea del

FIG. 25: PRINCIPALI FLOTTE MONDIALI DI NAVI GPL

Paesi	N	000 DWT
1 Giappone	304	5.378
2 Grecia	132	3.473
3 Cina	182	3.418
4 Singapore	99	3.305
5 Corea del Sud	91	2.441
6 Emirati A.U.	61	1.947
7 India	52	1.742
8 Regno Unito	42	1.725
9 Indonesia	103	1.300
10 Stati Uniti	61	1.259
11 Norvegia	45	1.123
12 Turchia	45	854
13 Hong Kong	24	804
14 Vietnam	50	782
15 Germania	46	648
Altri	363	5.441
TOTALE	1700	35.641

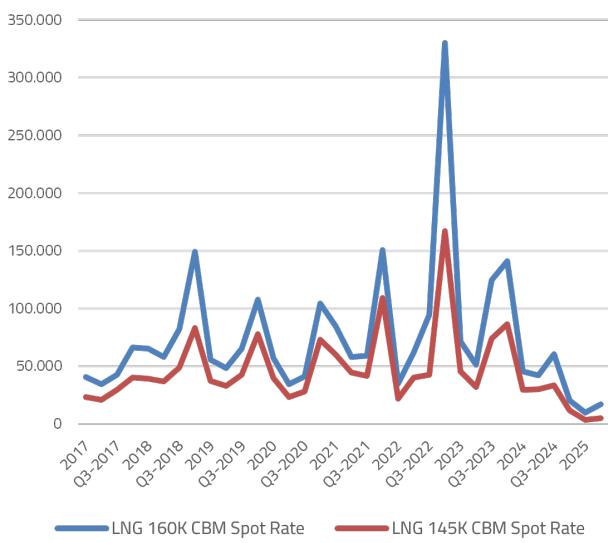
Fonte: Elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd

FIG. 26: GPL TIMECHARTER RATES



Fonte: elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd

FIG. 27: ANDAMENTO DEI NOLI DELLE NAVI GNL E GPL



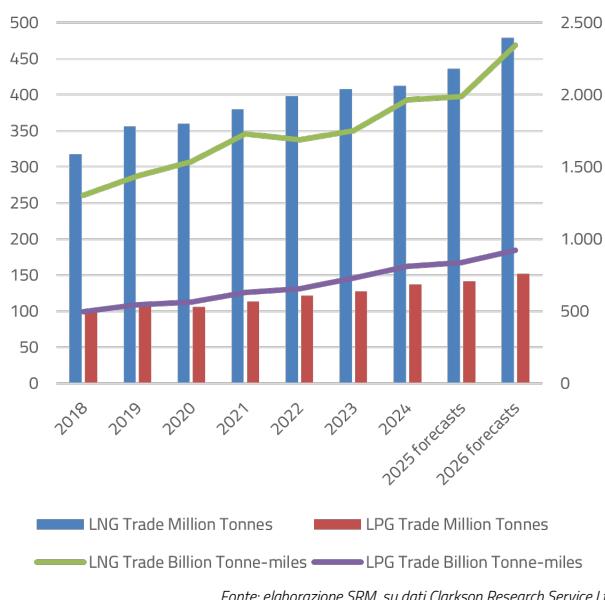
Fonte: elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd

Sud. I primi 15 paesi concentrano l'85% del totale dei dwt di questa tipologia di navi.

Dopo la flessione del 2020 i tassi sono cresciuti, arrivando ad un picco a fine 2023, per poi normalizzarsi. I livelli dei noli sono influenzati dalla continua crescita della flotta, dai limiti alla capacità di esportazione degli Stati Uniti e dai tagli alla produzione dell'OPEC+. Tuttavia, per le navi di dimensioni più piccole, i noli sono in salita grazie alla crescita delle esportazioni di etilene/etano dagli Stati Uniti e alla bassa crescita della flotta.

Nel 2026, il commercio di GPL è previsto in crescita del 7,0%, trainato dall'aumento delle esportazioni statunitensi e mediorientali, mentre le importazioni cinesi dovrebbero tornare a registrare una forte espansione. La crescita in tonnellate-miglio è stimata al 9,7%, sostenuta dall'incremento dei traffici tra Stati Uniti e Asia (potenzialmente con una quota crescente instradata via Capo di Buona Speranza).

FIG. 28: TRAFFICO MARITTIMO DI GNL E GPL



Complessivamente, la crescita della domanda di trasporto in tonnellate-miglio di GPL, pari al 5,4%, è attesa superare la crescita della flotta stimata al 3,4%.

FLOTTA CISTERNE PER IL BUNKERAGGIO

Nonostante le dimensioni contenute, il comparto del bunkeraggio riveste un ruolo strategico per i traffici marittimi di importazione ed esportazione, per i collegamenti passeggeri e merci – sia in ambito di cabotaggio che internazionale – nonché per l'occupazione di marittimi italiani e per le attività dell'indotto, oltre che per l'approvvigionamento energetico nazionale.

Per tale rilevanza, diversi Stati membri dell'Unione europea hanno già riconosciuto alle motocisterne adibite a tali servizi specifiche misure di sostegno, in linea con le linee guida comunitarie in materia di aiuti di Stato al trasporto marittimo.

Tuttavia, da alcuni anni il comparto italiano attraversa una crisi profonda che, in assenza di interventi, rischia di compromettere il mantenimento del servizio da parte degli operatori i cui bilanci di esercizio si chiudono sempre più spesso in passivo.

Gli operatori del settore hanno profuso un grande sforzo per soddisfare le necessità imposte dalle nuo-





ve 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 linda 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

significativa della catena del valore, in particolare nei Paesi industrializzati.

Nel 2024 il commercio internazionale di automobili via mare è cresciuto del 3,1%, raggiungendo 29,1 milioni di unità, un aumento dell'11,4% rispetto al 2019.

All'inizio del 2025 le PCC (incluse le Pure Car & Truck Carriers di stazza superiore a 1.000 GT) a livello mondiale erano 815 per un totale di 4,4 milioni di CEU (Car Equivalent Unit), con un aumento, rispetto all'anno precedente, del 6,4% in termini di unità e del 7,8% in capacità di trasporto.

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 482 navi e il 75% della capacità di trasporto. La dimensione media delle navi della flotta mondiale è aumentata da 4.500 CEU all'inizio del 2010 a 5.386 CEU all'inizio del 2025.

I cinque maggiori armatori rappresentano circa il 45% della flotta della capacità di trasporto globale di autoveicoli. Il più grande armatore con 78 navi (552.000 CEU) si conferma Wallenius Wilhelmsen.

Se si considera la nazionalità del proprietario, all'inizio del 2025 gli armatori giapponesi si confermano



FIG. 29: PRINCIPALI FLOTTE MONDIALI DI NAVI
CAR CARRIER

	Paese	N. Navi	DWT (1000)	Auto Trasportate (1000)	Età Media Navi	% DWT su Totale
1	Japan	296	4867	1573	15,4	36
2	Norway	147	3146	983	15,9	23,3
3	Korea, Rep. of	84	1579	517	16,4	11,7
4	Israel	64	1175	381	15,9	8,7
5	China, PR of	54	591	196	13,2	4,4
6	Singapore	24	439	154	9,6	3,2
7	UK	20	323	118	11	2,4
8	Italy	25	292	192	13,2	2,2
9	Greece	25	282	93	17,8	2,1
10	US	14	272	80	18,4	2
	Others	63	562	172	22,2	4,2
	TOTAL 2025	811	13531	4388	15,8	100
	TOTAL 2024	762	12589	4070	15,9	100
	2025/2024	6,4%	7,5%	7,8%		

Fonte: Elaborazione Confindustria su dati ISL Bremen

leader del settore con il 36% della capacità di trasporto globale seguiti dalla Norvegia (23,3%), dalla Corea del Sud (11,7%) e da Israele (8,7%). Complessivamente, le quattro maggiori nazioni proprietarie controllano circa il 79% della capacità di trasporto.

Il numero di nuove PCC ordinate nel 2024 è stato pari a 72 navi (tutte in grado di utilizzare anche il GNL) per una capacità totale di 545.410 CEU.

In termini di capacità, il portafoglio ordini è raddoppiato nuovamente dal giugno 2023. Oltre l'85% della capacità in CEU (153 car carrier) è in costruzione presso cantieri cinesi.

A livello globale, secondo le statistiche ISL, all'inizio del 2025 il nostro Paese si colloca all'8° posto dopo Giappone, Norvegia, Corea del Sud, Israele e Repubblica Popolare Cinese, Singapore, e UK. La presenza del nostro Paese tra i primi dieci paesi al mondo è dovuto in primis al Gruppo Grimaldi che rientra tra i principali operatori al mondo di tale tipologia di naviglio.

FLOTTA PORTACONTENITORI

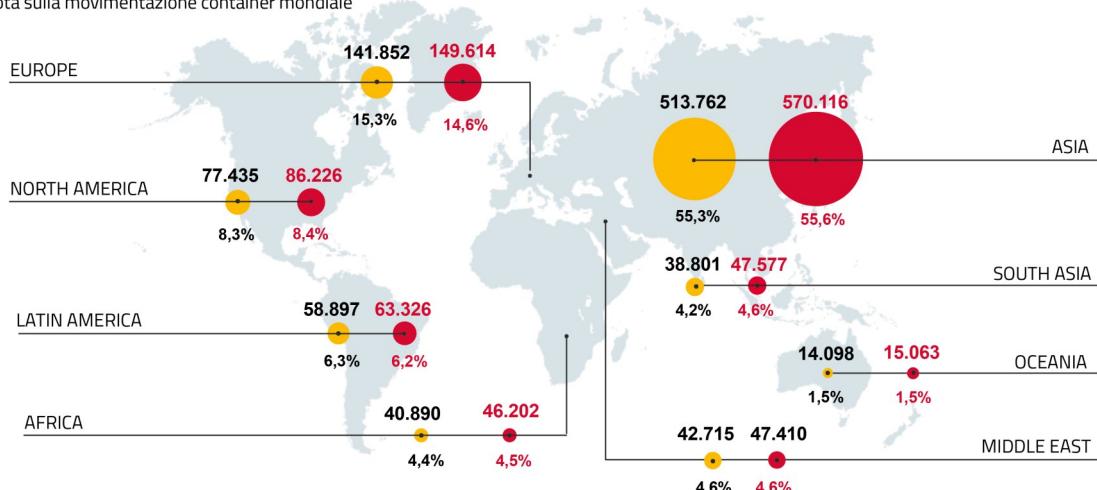
All'inizio del 2025 erano in servizio 6.744 navi porta-contenitori con una portata lorda di 363,4 milioni di tonnellate, pari a 30,8 milioni di TEU. In tali ultimi termini, i numeri riportano un incremento del 10,8%. La capacità di carico delle navi entrate in servizio nel 2024 (pari a circa 2,9 milioni di TEU) è circa il 25% maggiore di quelle consegnate nel 2023.

Nel 2024 sono state consegnate 473 navi con una capacità totale di 2,9 milioni di TEU, con un incremento del 26,7%. Per quasi il 45% del totale si tratta di unità con capacità superiore a 14.000 TEU.

Movimentazione Container 2024 e previsioni 2029

● 2024 ● 2029

In % la quota sulla movimentazione container mondiale



Dati in KTEU | Fonte: SRM su Drewry

FIG. 30: PRINCIPALI FLOTTE MONDIALI DI NAVI PORTACONTENITORI

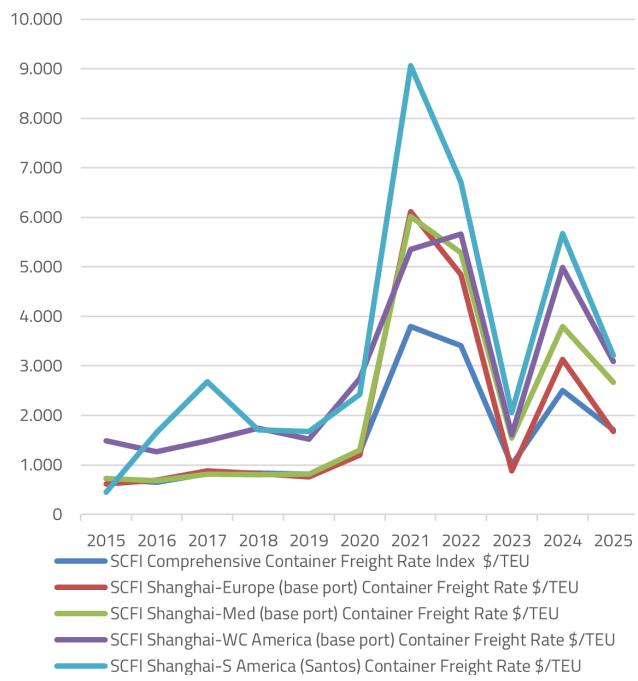
Paesi	N.	000 dwt	000 TEU
1 Cina	1.410	62.342	5.241
2 Svizzera	560	39.148	3.234
3 Germania	760	36.998	3.106
4 Giappone	398	28.338	2.523
5 Danimarca	343	29.253	2.522
6 Francia	299	24.896	2.157
7 Taiwan	393	24.488	2.127
8 Grecia	461	24.782	2.054
9 Canada	196	21.822	1.951
10 Rep. di Corea	252	14.458	1.300
11 Singapore	271	14.447	1.246
12 Regno Unito	173	13.445	1.126
13 Norvegia	62	4.591	387
14 Emirati arabi Uniti	123	3.266	249
15 Indonesia	235	2.709	187
16 Turchia	121	2.436	184
17 Stati Uniti	81	2.319	166
18 Tailandia	51	1.723	141
19 Iran	27	1.616	136
20 Israele	36	1.688	135
21 Hong Kong	25	814	68
22 Vietnam	54	740	54
23 Paesi Bassi	46	606	48
24 Malesia	46	614	43
25 Bermuda	4	467	40
26 Russia	29	335	26
27 Belgio	8	309	24
28 Filippine	41	267	20
29 India	9	229	17
30 Bangladesh	11	190	12
Altri	143	1.817	140
Ignoto controllo armatoriale	76	2.247	174
TOTALE	6.744	363.400	30.838

Fonte: elaborazione SRM su dati SL Bremen

Nonostante le crisi internazionali che impattano inevitabilmente sul commercio mondiale e quindi sul trasporto marittimo, quest'ultimo sta mostrando ancora una volta una notevole resilienza, una capacità di reazione che sta contribuendo ad assorbire gli impatti negativi delle disruption logistiche.

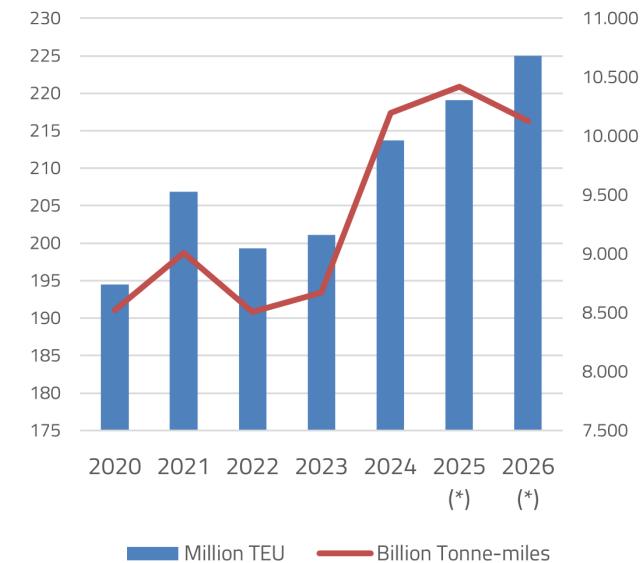
Dalla fine del 2023 i noli hanno ripreso a salire per l'incremento di consumi di carburante e di emissioni di CO₂, nonché per il rialzo dei costi assicurativi (per i rischi di attacchi o sabotaggi), che si stima abbiano reso il prezzo di un viaggio di andata e ritorno dall'Asia all'Europa quasi un milione di dollari più costoso. Sono saliti raggiungendo il picco registrato nel mese di luglio 2024 i noli sono calati con oscillazioni limitate che hanno mantenuto il valore sempre al di sotto

FIG. 31: ANDAMENTO NOLI DELLE NAVI PORTACONTENITORI



Fonte: elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd Clarksons

FIG. 32: TRAFFICO MONDIALE DI CONTENITORI



Fonte: elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd

dei 4mila dollari per i collegamenti da Shangai con l'Europa ed il Mediterraneo a partire da settembre 2024, mentre per i collegamenti con le Americhe a partire dal febbraio di quest'anno.

Gli annunci sui dazi USA hanno impattato sui livelli dei noli che dopo la discesa hanno visto un balzo in



FIG. 33: MOVIMENTO CONTAINER NELLE PRINCIPALI AREE DEL MONDO

Milioni di TEU	IMPORT			EXPORT		
	2023	2024	2025 (*)	2023	2024	2025 (*)
Nord America	30,3	34,0	33,7	13,5	13,9	13,6
Europa	38,0	40,9	42,0	32,3	33,1	33,6
Far East	83,7	87,1	89,1	120,4	130,2	134,4
Middle East	7,4	7,8	8,3	2,9	2,8	3,0
Sub-continentale indiano	8,0	8,6	9,2	7,0	7,3	7,5
America Latina	9,8	10,7	11,4	7,2	7,7	8,0
Africa	8,5	8,5	9,1	3,8	4,1	4,1
Oceania	3,6	4,0	4,0	2,2	2,4	2,5
Non specificato	11,8	12,1	12,4	11,8	12,1	12,4
World	201,1	213,7	219,1	201,1	213,7	219,1

Fonte: elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd

alto a seguito della pausa decisa dal presidente Usa alle misure tariffarie annunciate in precedenza. La frenata dei traffici sulla rotta Cina-USA e l'incertezza commerciale stanno causando effetti sui noli che sono ora in discesa. La tendenza negativa continua a interessare anche le tratte transpacifiche, le più esposte alle politiche daziali dell'Amministrazione Trump su cui i liner già stanno intervenendo con blank sailing correttivi e operazioni di surcharge. A

breve anche le cancellazioni potrebbero far riprendere i noli, ma resta una previsione al ribasso.

Il traffico container globale (al netto delle attività di trasbordo e feeder) del 2024 ha sfiorato i 214 milioni di TEU, con una crescita del 6,2% rispetto al 2023. Ad aumentare in maniera importante sono state le distanze percorse dalle containership (+17,6% le tonnellate-miglia rispetto al 2023) a causa dell'allungamento delle rotte.

Preponderante è il peso dell'Asia nei trasporti marittimi. Sulla base dei dati Clarksons per le principali aree geografiche, il Far East è stata quella maggiormente dinamica in export (+8,1% per il 2024 rispetto all'anno precedente), mentre il Nord America quella con maggiore dinamicità in import (12% per il 2024 rispetto all'anno precedente).

L'Asia assorbe oltre la metà della movimentazione globale dei container. La crescita media annua prevista tra il 2024 ed il 2029 è pari al 2,1%. Al secondo posto per volume di traffico container figura l'Europa, con una crescita media annua prevista dell'1,1%. Il

FIG. 34: PRINCIPALI ROTTE CONTAINER D'INTERESSE EUROPEO

.000 TEUs (2024)		Net capacity	Cargo demand	Net slot utilisation
ASIA - EUROPE	Eastbound North Europe - Asia	10.037	4.198	41,80%
	Westbound Asia-North Europe	13.124	11.267	85,90%
	Eastbound Med - Asia	6.129	1.916	31,30%
	Westbound Asia-Med	8.396	6.467	77%
TRANSATLANTIC	Eastbound North America - Europe/Med	3.885	1.831	47,10%
	Westbound Europe/Med - North America	4.326	3.186	73,70%

Fonte: elaborazione SRM su dati Drewry



FIG. 35: MOVIMENTO CONTAINER NEI PRINCIPALI PORTI MONDIALI, EUROPEI E ITALIANI

Fonte: SRM su Alphaliner e Drewry

Major World Ports	Country	2024	2023	Var.% 24/23	Major European and Mediterranean ports	2024	2023	Var.% 2024/2023
1 Shanghai	China	51.508.000	49.158.000	4,8%	1 Rotterdam	13.820.000	13.447.000	2,8%
2 Singapore	Singapore	41.124.045	39.012.954	5,4%	2 Antwerp-Bruges	13.532.436	12.618.087	7,2%
3 Ningbo-Zhoushan	China	39.300.800	35.300.000	11,3%	3 Tanger Med	10.241.392	8.617.410	18,8%
4 Shenzhen	China	33.398.600	29.880.000	11,8%	4 Hamburg	7.800.000	7.620.595	2,4%
5 Qingdao	China	30.847.000	28.770.000	7,2%	5 Valencia	5.475.773	4.803.995	14,0%
6 Guangzhou	China	26.450.000	25.110.000	5,3%	6 Piraeus	4.788.000	5.100.920	-6,1%
7 Busan	South Korea	24.402.022	23.153.509	5,4%	7 Algeciras	4.706.145	4.733.385	-0,6%
8 Tianjin	China	23.292.500	22.187.100	5,0%	8 Bremen	4.445.000	4.200.000	5,8%
9 Jebel Ali	UAE	15.536.000	14.473.000	7,3%	9 Gioia Tauro	3.940.452	3.453.837	14,1%
10 Port Klang	Malaysia	14.644.527	14.061.022	4,1%	10 Port Said	3.905.226	4.166.000	-6,3%
11 Rotterdam	Netherlands	13.820.000	13.446.709	2,8%	11 Barcelona	3.885.736	3.280.048	18,5%
12 Hong Kong	China	13.691.000	14.401.000	-4,9%	12 Felixstowe	3.246.082	3.246.082	0,0%
13 Antwerp+Zeebrugge	Belgium	13.517.000	12.500.000	8,1%	13 Le Havre	3.122.000	2.630.000	18,7%
14 Xiamen	China	12.255.700	12.553.700	-2,4%	14 Ambarli	3.009.724	3.170.430	-5,1%
15 Port Tanjung Pelepas	Malaysia	12.253.309	10.480.537	16,9%	15 Marsaxlokk	2.857.000	2.800.000	2,0%
16 Los Angeles	USA	10.297.352	8.629.681	19,3%	16 Genova	2.447.815	2.394.335	2,2%
17 Tanger Med	Morocco	10.241.392	8.617.410	18,8%	17 Gdansk	2.248.764	2.050.287	9,7%
18 Long Beach	USA	9.649.724	8.018.668	20,3%	18 Alexandria	2.211.851	1.627.827	35,9%
19 Laem Chabang	Thailandia	9.554.700	8.868.200	7,7%	19 Sines PSA	1.909.731	1.665.308	14,7%
20 Kaohsiung	Taiwan	9.228.418	8.833.831	4,5%	20 Mersin	1.889.860	1.942.069	-2,7%
Top 20		415.012.089	387.455.321	7,1%	Top 20	99.482.987	93.567.616	6,3%
Totale mondiale		928.451.156	866.341.506	7,2%	Totale mondiale	928.451.156	866.341.506	7,2%

Nord America si è classificato al 3° posto sempre per volume di traffico container e rimarrà al 3° posto anche nei prossimi anni, con un tasso medio di crescita annuo del 2,2%. Ma è l'Africa a evidenziare le previsioni di crescita più elevate con un tasso di incremento annuo del 2,5%.

Estremo Oriente e Sud Est asiatico rafforzano il ruolo di poli di movimentazione delle merci marittime. I porti cinesi nella Top 20 concentrano il 56% della movimentazione di container dei primi 20 porti al mondo. Nella Top 20 figurano gli europei Rotterdam e Antwerp-Bruges.

Accelerò l'avvicinamento dei porti Med al sistema del Northern Range. La crisi geopolitica fa sentire i suoi effetti sul commercio marittimo europeo e l'Italia si mostra più resiliente rispetto ai competitor del continente. Tanger Med si conferma leader del Mediterraneo con una crescita record nel 2024.

I porti italiani hanno dovuto riorganizzarsi per bilanciare le continue disruption che si sono verificate nel corso del 2024, dovute per lo più a ritardi e all'allungamento dei tempi di percorrenza delle navi, ma hanno saputo reagire e cogliere le opportunità connesse al riorientamento dei flussi commerciali nel Mediterraneo. A brillare è stato principalmente il

Major Italian ports	2024	2023	var 2024/2023
1 Gioia Tauro	3.940.452	3.453.837	14,1%
2 Genova	2.447.815	2.394.335	2,2%
3 La Spezia	1.238.258	1.139.088	8,7%
4 Trieste	842.200	852.195	-1,2%
5 Livorno	663.622	669.414	-0,9%
6 Napoli	646.409	595.740	8,5%
7 Savona-Vado	372.686	346.612	7,5%
8 Salerno	358.316	345.949	3,6%
9 Venezia	285.351	299.432	-4,7%
10 Ravenna	201.776	216.981	-7,0%
11 Cagliari-Saroch	196.539	122.737	60,1%
12 Ancona-Falconara	151.660	173.152	-12,4%
13 Civitavecchia	106.592	101.319	5,2%
14 Marina di Carrara	103.297	103.519	-0,2%
15 Bari	73.554	73.948	-0,5%
16 Augusta	39.443	-	-
17 Palermo	16.394	15.201	7,8%
18 Taranto	16.114	40.625	-60,3%
19 Catania	13.289	53.212	-75,0%
20 Trapani	10.242	10.516	-2,6%
TOTALE	11.733.609	11.017.091	6,5%

Fonte: SRM su Alphaliner e Drewry

segmento dei container: nel 2024 i porti italiani hanno infatti registrato complessivamente il transito di oltre 11,7 milioni di TEU, con un +6,5% rispetto all'anno 2023. Il primato nella classifica dei porti italiani è stato conseguito da Gioia Tauro con oltre 3,9 milioni di TEU, in crescita del 14% rispetto al 2023. Seguono Genova e La Spezia rispettivamente con oltre 2,4 e circa 1,2 milioni di TEU.

FLOTTA RIMORCHIATORI E SUPPLY VESSEL

A gennaio 2025 sono 359 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.

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 sono 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, sono impiegati per il servizio di rimorchio d'altura ovvero per effettuare trasporti pesanti o per prestare soccorso alle navi.

FLOTTA NAVI POSACAVI E POSATUBI

Nel 2025 la flotta mondiale di navi posacavi (cable layer e cable repair) conta 119 unità per circa 1 milione di GT (stazza lorda), oltre a 19 unità in costruzione nei prossimi tre anni, per un totale di circa 381.600 GT complessivi. L'Italia, con più di 82.400 GT, si posiziona al terzo posto a livello globale, preceduta solo dalla Francia e Indonesia.

Per quanto riguarda invece la flotta di navi posatubi (pipe layer) a livello globale si registrano 151 navi per circa 2,5 milioni di GT. L'Italia con 7 unità per oltre

FIG. 36: PRINCIPALI FLOTTE MONDIALI POSACAVI E POSATUBI

	N	GT
France (Fis)	12	130.262
Indonesia	12	85.262
Italy	5	82.401
China, People's Republic Of	8	65.819
Norway (Nis)	4	55.753
United States Of America	5	53.645
United Kingdom	5	53.297
Netherlands	5	49.997
Marshall Islands	4	48.736
Panama	5	39.443
Altre	54	314.797
Totale complessivo	119	979.412

Fonte: elaborazione Confindustria su dati Loyd's Register— Seaweb



226.000 GT si posiziona al terzo posto nel ranking mondiale di settore.

Si tratta di una flotta di navi specializzate strategica per il Paese che comprende sia le unità che posano e riparano i cavi per le telecomunicazioni sottomarini che le condotte energetiche oleodotti e gasdotti sottomarine.

Il disegno di legge approvato dal Governo nel settembre 2024 che prevede l'istituzione di un'apposita Agenzia per la sicurezza delle attività subacquee (Asas), alle dipendenze funzionali della presidenza del Consiglio, prosegue il suo iter di approvazione in Parlamento.

L'estensione delle dorsali digitali subacquee è cresciuta in modo esponenziale raggiungendo oggi oltre 1,6 milioni di chilometri di cavi sottomarini, con un incremento previsto del 48% entro il 2040 (una rete oltre 2,4 milioni di km).

Queste infrastrutture sono il fondamento della contemporanea società digitale visto che il 99% del traffico dati internazionale - comunicazioni, finanza, contenuti digitali - transita attraverso queste arterie invisibili adagiate sui fondali oceanici.

FLOTTA NAVI DA RICERCA

La flotta italiana annovera anche sofisticate navi da ricerca, progettate per operare nelle difficili condizioni meteo delle aree polari e per supportare la comunità scientifica nazionale e internazionale. In particolare, tra le unità riconducibili alla flotta associata a Confitarma si segnalano:

- Laura Bassi, rompighiaccio di proprietà dell'Istituto Nazionale di Oceanografia e di Geofisica Sperimentale – OGS: è l'unica nave italiana ad aver ottenuto la certificazione Polar Code ed è nota per aver raggiunto, nell'ambito del Programma Nazionale di Ricerche in Antartide (PNRA), il punto più a sud mai toccato da un'imbarcazione;
- Gaia Blu, nave oceanografica del CNR, al servizio della comunità scientifica italiana e internazionale, ha compiuto oltre 80 spedizioni, ospitando a bordo oltre mille ricercatori provenienti da tutto il mondo;
- Vega Uno, imbarcazione da ricerca varata nel 1991 e completamente rinnovata nel 2024 viene impiegata anche per attività applicative come la verifica dell'erosione costiera, ricerche archeologiche subacquee e mappature sedimentologiche e biologiche dei fondali.





SETTORE PASSEGGERI

FLOTTA TRAGHETTI Ro-Ro e Ro-Pax

A luglio 2025, la flotta cargo ro-ro mondiale ammontava a 752 unità per un totale di 13,9 milioni di tonnellate di stazza lorda.

Esaminando la flotta mondiale di traghetti a luglio 2025, l'Italia si conferma al primo posto per GT con 256 unità e quasi 5,7 milioni di GT. Segue a distanza

Malta con 2,3 milioni di GT), Cipro, Cina e Giappone. Nel 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.

Autostrade del Mare: best practice italiana

Nel primo semestre 2025, le Autostrade del Mare registrano un trend in aumento rispetto al 2024. Infatti, i servizi verso i porti esteri evidenziano valori

FIG. 37: PRINCIPALI FLOTTE MONDIALI DI NAVI TRAGHETTO (per bandiera)

	PASSENGER RO RO CARGO		RO-RO CARGO		TOTALE		
	N.	Total GT	N.	Total GT	N.	Total GT	
1	ITALIA	194	2.533.936	62	3.179.908	256	5.713.844
2	MALTA	7	50.553	51	2.248.159	58	2.298.712
3	CIPRO	71	1.760.660	6	107.174	77	1.867.834
4	CINA	214	1.730.377	22	122.997	236	1.853.374
5	GIAPPONE	275	1.097.565	77	693.383	352	1.790.948
6	DANIMARCA	70	698.097	20	703.358	90	1.401.455
7	INDONESIA	503	1.181.911	35	216.364	538	1.398.275
8	NORVEGIA	325	819.685	15	466.483	340	1.286.168
9	FINLANDIA	56	724.022	21	502.678	77	1.226.700
10	GRECIA	206	996.144	11	85.153	217	1.081.297
11	FRANCIA	62	936.157	9	123.817	71	1.059.974
12	STATI UNITI	123	302.405	16	724.079	139	1.026.484
13	SVEZIA	59	692.894	12	292.431	71	985.325
14	PANAMA	57	595.587	44	328.293	101	923.880
15	TURKEY	77	106.111	31	685.524	108	791.635
16	CANADA	120	579.477	10	87.784	130	667.261
17	PAESI BASSI	14	234.141	25	427.332	39	661.473
18	REGNO UNITO	79	434.217	7	118.225	86	552.442
19	SPAGNA	30	402.912	5	90.838	35	493.750
20	FILIPPINE	257	400.486	14	80.760	271	481.246
	ALTRO	1.068	3.930.308	259	2.621.121	1.327	6.551.429
	TOTALE	3.867	20.207.645	752	13.905.861	4.619	34.113.506

* 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

Fonte: Elaborazione Conifarma su dati ISL Bremen



**FIG. 38: SERVIZI DI TRASPORTO RO-RO
INTERNAZIONALI 2025**

Fonte: Elaborazione Confartema

Origine - destinazione	Round trip settimanali Weekly round trip	M.I. settimanali Weekly linear meters
Ancona-Durazzo	4,5	15.975
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	10.500
Brindisi-Igoumenitsa	7	37.800
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	8	18.240
Livorno-Savona-Barcellona-Valencia	5	78.000
Palermo-Tunisi	3	13.000
Porto Torres-Tolone	3	6.840
Salerno-Catania-Malta	1	7.700
Salerno-Palermo-Tunisi	2	9.000
Salerno-Sagunto	2	15.400
Savona-Bastia	5	11.400
Sete-Barcellona-Nador	2	6.000
Sete-Barcellona-Tangeri	2	7.600
Tolone-Bastia	7	15.960
Tolone-Ajaccio	7	15.960
Trieste-Ambarli-Gemlik	2	31.200
Trieste-Patras- Ambarli-Gemlik	1	15.600
Valencia-Ibiza	5	13.620
Valencia-Palma Di Maiorca	6	29.148
Venezia-Bari-Igoumenitsa-Patrasso	3	46.800
Totale	123	628.171
Dato al 1999		30.000

FIG. 39: SERVIZI DI TRASPORTO RO-RO PER LA SARDEGNA 2025

Fonte: Elaborazione Confartema

Origine - destinazione	Round trip settimanali Weekly round trip	M.I. settimanali / Weekly linear meters
Civitavecchia-Arbatax-Cagliari	2	9.000
Civitavecchia-Cagliari	3	13.500
Civitavecchia-Olbia	15	51.000
Civitavecchia-Porto Torres*	7	35.000
Genova-Palermo-Cagliari	4	30.800
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	23.100
Totale	96	471.676
*in alta stagione	Dato al 1999	117.800

FIG. 40: SERVIZI DI TRASPORTO RO-RO PER LA SICILIA 2025

Fonte: Elaborazione Confartema

Origine - destinazione	Round trip settimanali Weekly round trip	M.I. settimanali Weekly linear meters
Cagliari-Palermo	1	4.512
Civitavecchia-Palermo	1	4.500
Civitavecchia-Termini Imerese	5	25.000
Genova-Livorno-Catania	2	93.200
Genova-Palermo	7	36.400
Genova-Livorno-Palermo	4	30.800
Livorno-Palermo	5	30.000
Napoli-Milazzo	2	1.600
Napoli-Palermo	25	99.384
Napoli-Termini Imerese	1	5.000
Ravenna-Brindisi-Catania	3	34.950
Ravenna-Catania	3	40.800
Salerno-Catania	6	46.200
Salerno-Messina	7	40.600
Totale	72	492.946

Dato al 1999 118.200

positivi sia in termini di partenze settimanali (+3%) che di metri lineari offerti (+2%). Anche per la Sardegna si registra un aumento in termini di numero di partenze settimanali (+2%) che dei metri lineari (+1%). Per quanto riguarda la Sicilia si registra un leggero calo delle frequenze (-5%) ma una sostanziale conferma dei metri lineari offerti. In totale gli operatori nazionali garantiscono 582 partenze settimanali (+1% rispetto al 2024) 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 linda di stiva su base settimanale ha superato 1,5 milioni di metri lineari (corrispondenti a circa 4 milioni di tir oppure 5 milioni di semirimorchi trasportabili annualmente).

Anche nel 2024 le merci movimentate nei porti italiani attraverso i Ro-Ro (122,4 milioni di tonnellate) hanno superato quelle trasportate con i container (121,7 milioni in container).

Anche per quanto riguarda il comparto ro-ro pax l'Italia è leader mondiale con oltre 2,5 milioni di GT e 194 unità.

Nel 2024 l'offerta complessiva e annuale di metri lineari da parte degli operatori dell'Autostrade del Mare ha dato la possibilità di togliere dalle strade italiane oltre 2,2 miliardi di chilometri percorsi da TIR, un percorso pari a 15 volte la distanza fra la Terra e il Sole.

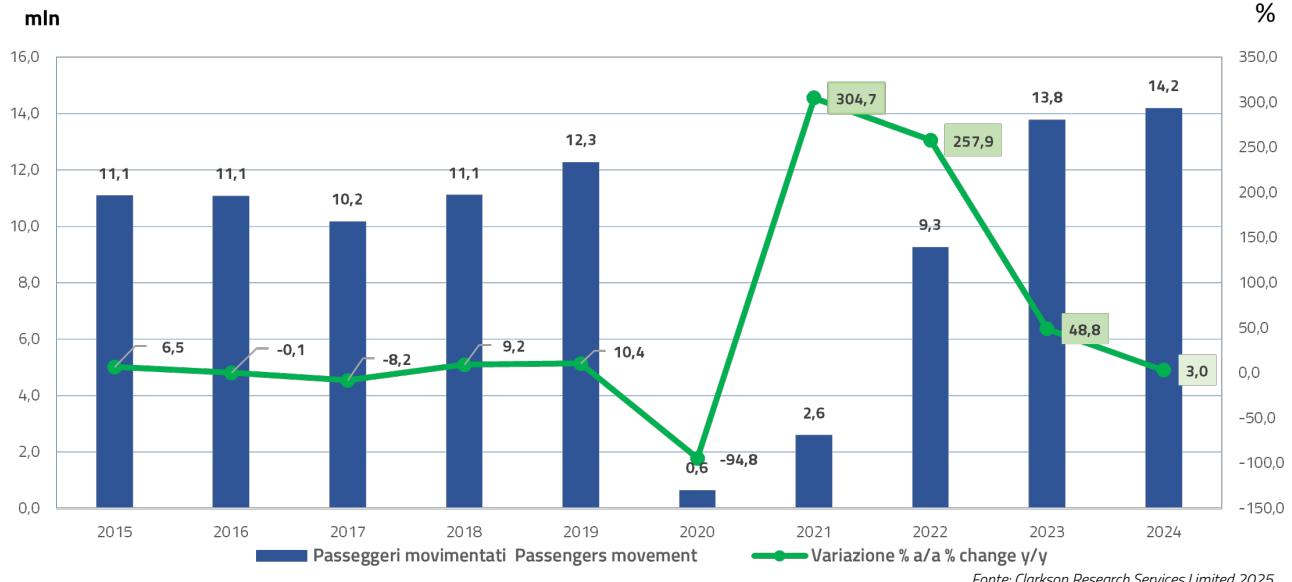


FLOTTA NAVI DA CROCIERA

Secondo l'ultimo report di CLIA, l'associazione che riunisce le principali compagnie, nel 2024 i crocieristi hanno raggiunto la quota di 34,6 milioni a livello globale, superando del 9% il dato del 2023. Si prevede che viaggeranno in crociera quasi 40 milioni di persone entro il 2027.

L'impatto economico globale delle crociere nel 2023 ha raggiunto i 168,6 miliardi di dollari, con 1,6 milioni di posti di lavoro supportati e salari complessivi pari a 56,9 miliardi di dollari. Le destinazioni più richieste restano i Caraibi e il Mediterraneo, che insieme rappresentano gran parte del traffico crocieristico mondiale.

FIG. 42: MOVIMENTO CROCERISTI NEI PORTI ITALIANI





Nel 2024 la bandiera italiana si conferma al 5° posto nella classifica mondiale di navi da crociera. L'Italia, per la sua riconosciuta vocazione turistica e la posizione geografica nel Mar Mediterraneo si è affermata negli anni come paese leader nella crocieristica.

Nel 2024 il traffico passeggeri nei porti italiani ha continuato a crescere: sono stati 14,22 milioni i passeggeri movimentati, con un aumento di circa il 3% rispetto al 2023.

FIG. 41: PRINCIPALI FLOTTE DI NAVI DA CROCIERA (per bandiera)

navi di oltre 1.000 gt dati 2024

Flag Country/Region	Vessels	Total GT
1 BAHAMAS	144	11.617.253
2 MALTA	64	5.359.006
3 BERMUDA	30	3.511.355
4 PANAMA	36	3.491.890
5 ITALIA	20	2.265.336
6 PAESI BASSI	14	938.717
7 NORVEGIA	31	831752
8 IS MARSHALL	14	577.246
9 REGNO UNITO	4	234.256
10 LIBERIA	7	198.173
ALTRI	103	1.239.213
TOTALE	467	30.264.197

Fonte: elaborazione SRM su dati "Risposte Turismo"

FLOTTA NAVI TPL

La flotta di bandiera italiana dedicata al trasporto pubblico locale è composta principalmente da traghetti, aliscafi, catamarani e unità veloci. Si stimano circa 220 unità dedicate ai collegamenti con le Isole Minori con una capacità di circa 100mila passeggeri trasportabili per viaggio. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha emanato i decreti Dirigenziali relativi alle risorse, pari a 339 milioni di euro, che provengono dal PNC (Piano Nazionale Complementare) che integra gli investimenti del PNRR per il rinnovo del parco mezzi pubblici, inclusi i trasporti marittimi. Il MIT ha approvato specifici accordi con le Regioni, tra cui Lazio, Campania e Toscana, per l'erogazione dei fondi destinati al rinnovo delle flotte. I fondi sono impiegati per:

- Acquisto di nuove unità navali: Come previsto dalle Regioni Campania e Lazio con l'acquisto di navi passeggeri ro/ro e unità navali veloci.
- Refitting di navi esistenti: Per ammodernare il materiale già disponibile.

Al momento di andare in stampa la procedura di rinnovo il termine per la sua conclusione è stato posticipato al 7 ottobre 2025 per consentire una maggiore partecipazione.

05.

LA TUTELA DELL'AMBIENTE
MARINO E LA SICUREZZA
DELLA NAVIGAZIONE



IMO – MISURE A BREVE TERMINE

Come anticipato nel capitolo iniziale dedicato alla transizione green l'83^a sessione del Comitato per la Protezione dell'Ambiente Marino (MEPC) dell'IMO, nell'aprile di quest'anno, ha assunto decisioni importanti, innanzitutto riguardo alla CO₂ (misure medio termine).

Ma il Comitato si è occupato anche delle misure a breve termine. L'IMO sta infatti conducendo una revisione delle misure a breve termine in due fasi: una prima fase che si concluderà entro il 2026 e una seconda fase che proseguirà oltre il 2026. Il CII (Carbon Intensity Index) è una delle diverse misure in revisione. Durante la revisione, il MEPC ha concordato di completare i fattori Z fino al 2030 nella fase 1 e ha adottato emendamenti alle Linee Guida 2021 con nuovi fattori di riduzione (Z) rispetto alla linea di riferimento. Nell'ambito della più ampia revisione delle misure a breve termine, il MEPC ha inoltre evidenziato una serie di criticità (oltre 20) all'interno del quadro normativo, con possibili soluzioni proposte, ed è stato fissato un calendario di lavoro che arriva al 2028.

CONFIDARMA, persevera nel segnalare all'Amministrazione e all'IMO attraverso l'ICS i problemi legati all'ap-

plicazione di tale indice (CII) specialmente per traghetti o navi cisterna a time charter.

Il MEPC ha inoltre approvato un piano di lavoro per lo sviluppo di un quadro normativo per l'utilizzo dei sistemi di cattura e stoccaggio del carbonio a bordo (OCCS), ad eccezione delle questioni relative alla contabilizzazione della CO₂ catturata a bordo delle navi.

Gli obiettivi da conseguire sono:

- evitare emissioni in atmosfera e scarichi in mare dannosi per l'ambiente e garantire la tracciabilità del carbonio catturato;
- considerare gli ostacoli legali all'utilizzo dell'OCCS, al trasporto e al trasferimento del carbonio catturato verso uno stoccaggio permanente o un utilizzo sicuro;
- facilitare l'accesso a impianti di ricezione certificati per la catena del valore per lo stoccaggio o l'utilizzo permanente del carbonio catturato;
- consentire la registrazione e la comunicazione dei dati pertinenti;
- sviluppare opzioni che tengano conto delle riduzioni delle emissioni di gas serra derivanti dalla cattura

del carbonio a bordo nel quadro normativo IMO sui gas serra.

Il piano di lavoro stabilisce l'obiettivo di completare i lavori nel 2028 e di definire le attività prioritarie il prima possibile, in particolare quelle associate al primo obiettivo (evitare emissioni nell'aria e scarichi).

Il MEPC ha portato ulteriormente avanti la revisione della Convenzione BWM (Convenzione sulla gestione delle acque di zavorra). Nello specifico, il Gruppo di Revisione ha affrontato una serie di problematiche, elaborando una serie di aggiornamenti.

Il trasporto marittimo rappresenta oltre il 90% del commercio mondiale in termini di volume, contribuendo solo per circa il 2,5% alle emissioni globali di gas serra e di tali emissioni solo il 7,5% sono in acque europee.

Nonostante ciò, è stato tra i primi settori ad avviare un percorso strutturato di decarbonizzazione: già nel 2018 l'IMO ha adottato una strategia per la riduzione delle emissioni, recentemente aggiornata nel 2023, fissando obiettivi sfidanti:

- Riduzione del 20-30% delle emissioni GHG entro il 2030
- Riduzione del 70-80% entro il 2040
- Neutralità climatica entro il 2050

L'approccio del sistema di tassazione definito dalla direttiva Europea EU-ETS nella sua forma attuale

danneggia il trasporto marittimo e genera drammatiche distorsioni nella concorrenza modale, e pertanto, in occasione della revisione della normativa ETS, CONFITARMA ritiene necessaria la sospensione o quantomeno una significativa mitigazione.

L'applicazione di tale tassazione al solo settore marittimo sta già generando una distorsione della concorrenza modale tra mare-ferro-gomma, con il rischio di un back shift modale e quindi di un ritorno di milioni di camion su strada, vanificando così gli sforzi delle Compagnie Armatoriali per la sostenibilità ambientale e la riduzione delle emissioni. A ciò si aggiunge il rischio di distorsione di mercato a livello geografico in quanto tale tassa è applicato per il 100% ai viaggi intraeuropei, mentre per il solo 50% i viaggi extra UE in partenza da un porto europeo o in arrivo in un porto europeo. Si evidenzia come la direttiva abbia un impatto economico significativo per le compagnie armatoriali, determinando aumenti di costo considerevoli, soprattutto per le linee di Autostrade del Mare, in virtù della frequenza e della regolarità dei servizi offerti su tratte intra-europee.

Notevole è anche l'impatto economico che tale tassazione comporta a carico delle compagnie armatoriali che trasportano prodotti energetici. L'aumento del costo di tale trasporto determina ricadute sull'intera catena industriale europea con conseguente aggravio della spesa energetica per i consumatori.

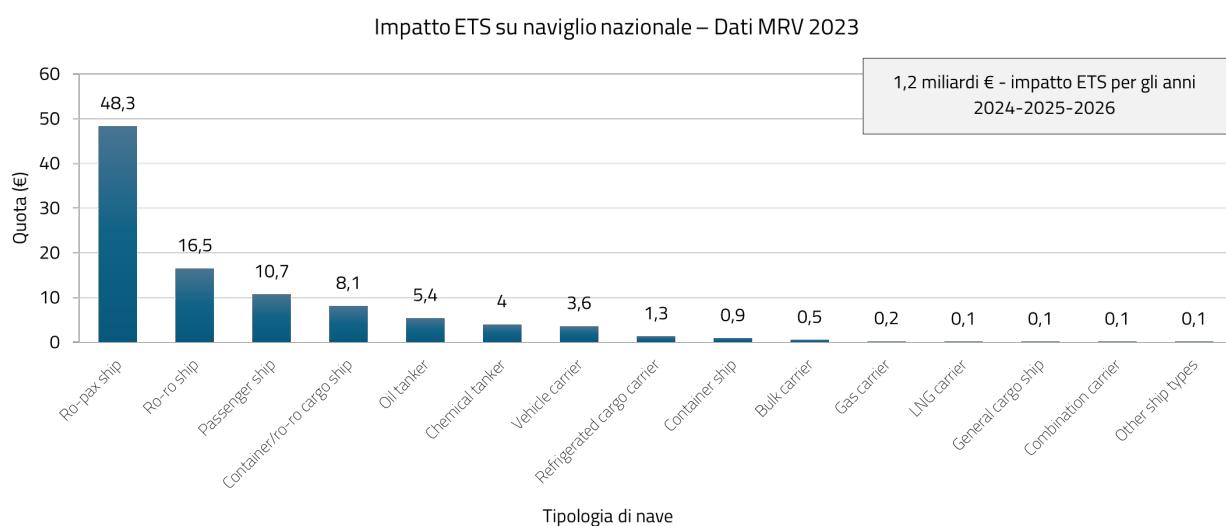


Alcuni di questi prodotti liquidi (di origine vegetale) contribuiscono in modo non trascurabile alla decarbonizzazione. Va sottolineato che, negli ultimi anni, il trasporto marittimo è stato già penalizzato dall'applicazione dell'EU ETS dal 2024 con una contribuzione da tassazione stimata in oltre 15 miliardi nel triennio 2024-2025-2026 per il solo trasporto marittimo mentre il trasporto su gomma non è considerato prima del 2027.

Pertanto, qualora la Commissione Europea riterrà indispensabile mantenere l'applicazione dell'ETS1, al fine di non danneggiare irreversibilmente la concorrenza modale, è fondamentale estenderne l'applica-

per le compagnie di navigazione italiane per gli anni 2024-2025-2026. Come mostrato dal grafico (Figura 45), il sistema ETS ha un impatto maggiore sul settore ro-pax in virtù della maggior frequenza e della regolarità dei servizi offerti su tratte intraeuropee. Il settore ro-pax ha la maggiore percentuale di allowances da restituire e questo potrebbe portare ad una chiusura di alcune linee ro-pax essenziali per la continuità territoriale e per le Autostrade del Mare, che rappresentano insieme alle navi Ro-Ro il 65% dei contribuenti a livello nazionale. Si potrebbe, quindi, assistere ad 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 conse-

FIG 45: IMPATTO EU ETS ITALIA



Dati MRV 2023

Per l'anno 2024 si è considerato prezzo EUA Dec24 YTD 66.47 EUR/tCO₂, per la stima dell'impatto ETS 2025 si è considerato prezzo EUA Dec25 YTD pari a 100 EUR/tCO₂ così come per la stima impatto ETS anno 2026.

zione anche al settore stradale (ETS2 Road & Building) ed al settore ferroviario (che utilizza il mix energetico nazionale per la maggioranza proveniente ancora da fonte fossile e solo per la parte minore da fonti rinnovabili) al fine non solo di garantire equità tra i diversi modi di trasporto, ma anche di evitare un paradossale incremento delle emissioni derivante dallo spostamento dei traffici dal mare alle modalità terrestri non gravate dalla tassazione.

Facendo riferimento al database pubblico sulla piattaforma EMSA THETIS MRV, contenente tutti i dati di emissione relativi all'anno 2023 per navi con stazza maggiore di 5000 GT e che hanno scalato almeno un porto europeo, è possibile stimare l'impatto dell'ETS

guente 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. Inoltre, il campo di applicazione della normativa EU ETS crea anche ulteriori distorsioni che andrebbero sanate in quanto attualmente la normativa prevede esenzioni:

- per le navi di stazza lorda (GT) inferiore a 5.000 GT e
- per le isole con meno di 200.000 abitanti

Mentre le navi di stazza inferiore a 400 GT sono di fatto navi piccole (piccoli ferry), le navi passeggeri di stazza inferiore a 5000 GT sono ferry grandi e molto

energivori (anche più di una petroliera) e non dovrebbero essere esentate.

Oltre a ciò, il principio di insularità previsto per le isole minori non viene garantito anche per le isole maggiori. A tal fine, le esenzioni dovrebbero essere estese anche ai servizi di collegamento effettuati da navi Ro-Pax (GT > 5.000) che di norma connettono le isole maggiori, quali Sardegna e Sicilia e che garantiscono la continuità territoriale; così come per le navi Ro-Pax e Ro-Ro (GT > 5.000) impiegate nelle Autostrade del Mare e nell'European Short Sea Shipping, per evitare di assistere ad un back shift modale su tutto il territorio europeo.

Si ritiene necessario il mantenimento dell'esenzione per le navi cisterna di stazza lorda inferiore a 5000 GT impiegate nei collegamenti marittimi con le isole maggiori e che garantiscono la continuità territoriale, così come per la stessa tipologia di navi (GT < 5000) impiegate nello European Short Sea Shipping. L'inclusione di queste navi nel sistema ETS rischierebbe di penalizzare l'unica vera alternativa sostenibile alla gomma per il trasporto di merci liquide, considerando che ogni viaggio di una nave di tale tipologia equivale a mettere su strada circa 200 autocisterne.

Altrettanto importante, risulta il garantire un corretto

reinvestimento dei fondi ETS affinché siano destinati al settore marittimo, e in particolare alle Autostrade del Mare (ADM), ovvero il maggior contribuente della tassazione, considerando la frequenza e la regolarità dei servizi marittimi intra-europei. A tal proposito, si potrebbe utilizzare parte delle entrate generate dalla tassazione EU ETS per incrementare la dotazione finanziaria del Sea Modal Shift e raggiungere almeno 100 milioni di euro annui. Sarebbe poi fondamentale, supportare gli armatori a ridurre il gap tra il costo dei nuovi carburanti che è attualmente pari ad oltre il doppio dei carburanti precedenti, mentre le regole dell'*Innovation Fund* sterilizzano e rendono di fatto inapplicabili le domande di finanziamento del settore.

Circa la quota ETS destinata all'*Innovation Fund*, si ritiene assolutamente necessaria una revisione dei criteri di eleggibilità in quanto non sono chiaramente adeguati a soddisfare le esigenze di tutti i segmenti della navigazione in particolare:

Soggetto eleggibile: un modo alternativo per definire il valore aggiunto dell'UE potrebbe essere permettere che i progetti riguardino navi basate sul luogo della gestione effettiva, che dovrebbe essere nel SEE. Di conseguenza, se la gestione effettiva della nave si trova nel SEE, quella nave dovrebbe essere idonea al



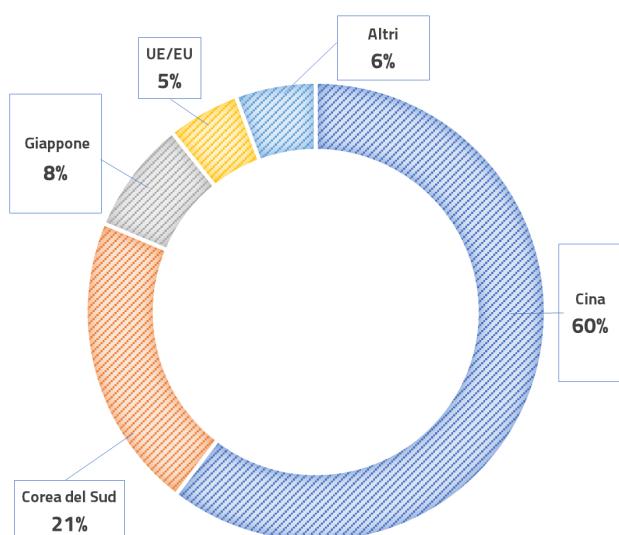
Fondo per l'Innovazione.

Progetto eleggibile: fermo restando che ogni investimento debba essere atto a ridurre le emissioni di CO₂ favorendo la conversione/sostituzione dei propulsori single-fuel con motori a limitato impatto ambientale (bioLNG, metanolo, ammoniaca, biodiesel) laddove non possibile effettuare l'investimento di nuova costruzione in un cantiere europeo dovrebbe essere lasciato il criterio alternativo legato ad un indice di efficienza della riduzione di CO₂ per unità di

carico trasportato rispetto alle navi sostituite mantenendo la bandiera comunitaria e l'impiego in acque europee per almeno dieci anni.

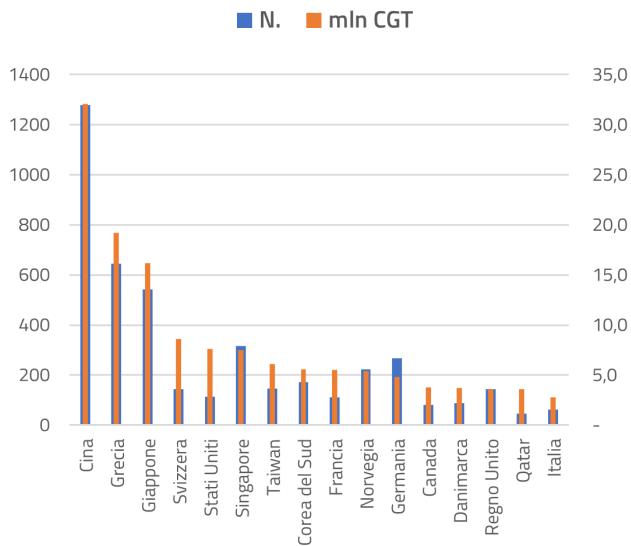
Dal momento che IMO (International Maritime Organization) ha approvato ad Aprile 2025 (con Adozione prevista ad Ottobre 2025) la nuova legge IMO NET ZERO FRAMEWORK che si applicherà a tutte le navi con stazza lorda superiore a 5000 GT a livello mondiale, prevedendo di fatto una tassazione a due livelli per le emissioni di GHG e CO₂, va eliminata una

FIG. 46: RIPARTIZIONE DELLE COMMESSE AI CANTIERI PER PAESE DI COSTRUZIONE



Fonte: elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd

FIG. 47: RIPARTIZIONE DELLE COMMESSE AI CANTIERI PER NAZIONALITÀ DELL'ARMATORE – TOP 15



Fonte: elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd

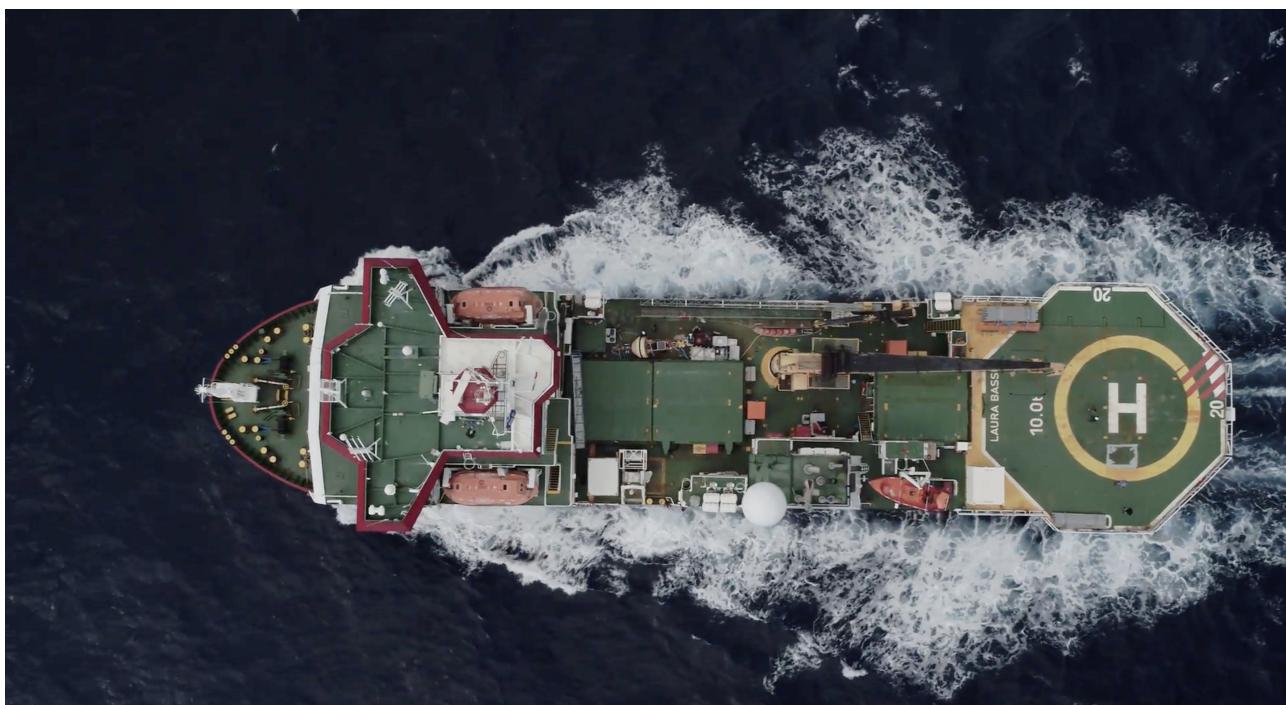
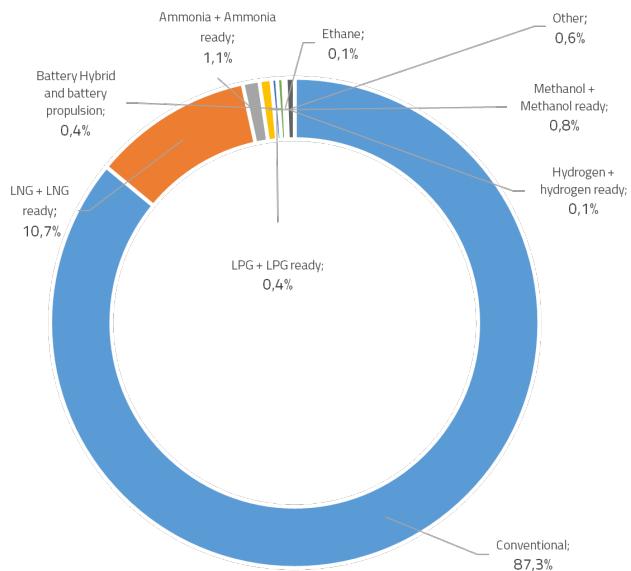


FIG. 48: FLOTTA E ORDERBOOK DI NAVI CON MOTORI ECOLOGICI ED ALTERNATIVE FUEL (DATI IN GT) (a)

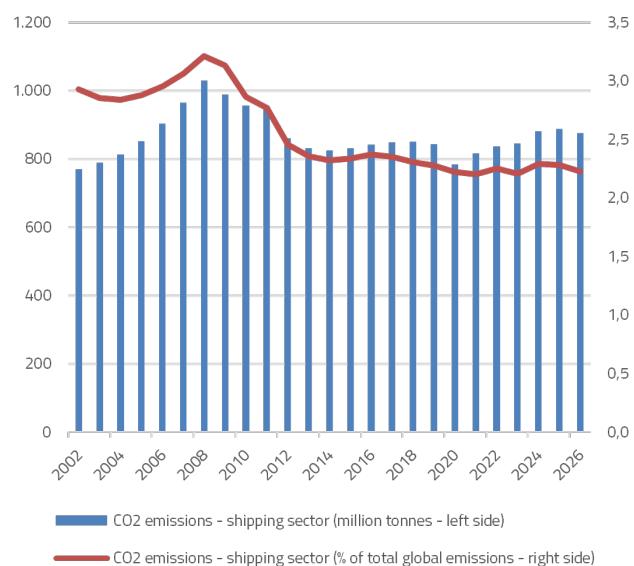


Fonte: elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd

eventuale doppia tassazione ETS a livello esclusivamente europeo.

Di fatto la tassazione ETS è nata come risposta dell'Unione Europea alle difficoltà riscontrate in sede IMO nel definire misure volte a contenere le emissioni di GHG e CO₂ a livello internazionale, ma con l'im-

FIG. 49: EMISSIONI DI CO₂ DEI COMBUSTIBILI ALTERNATIVI



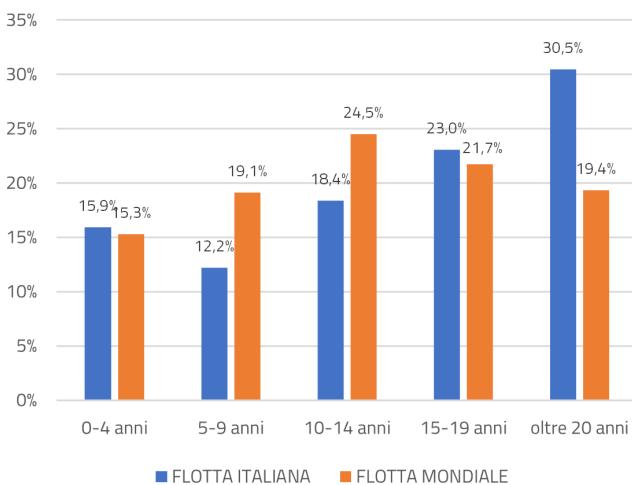
Fonte: elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd

plementazione dell'IMO NET ZERO FRAMEWORK, la tassazione ETS non ha più motivo di essere.

Per il nostro Paese, quasi l'**80%** delle navi in orderbook prevede alternative fuels.

Il 28% della flotta italiana ha un'età inferiore ai 10 anni; mentre un altro 41% circa ha un'età compresa tra i 10 ed i 20 anni.

FIG.50: ETÀ DELLA FLOTTA ITALIANA E MONDIALE



Fonte: elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd



BUNKERAGGIO GNL

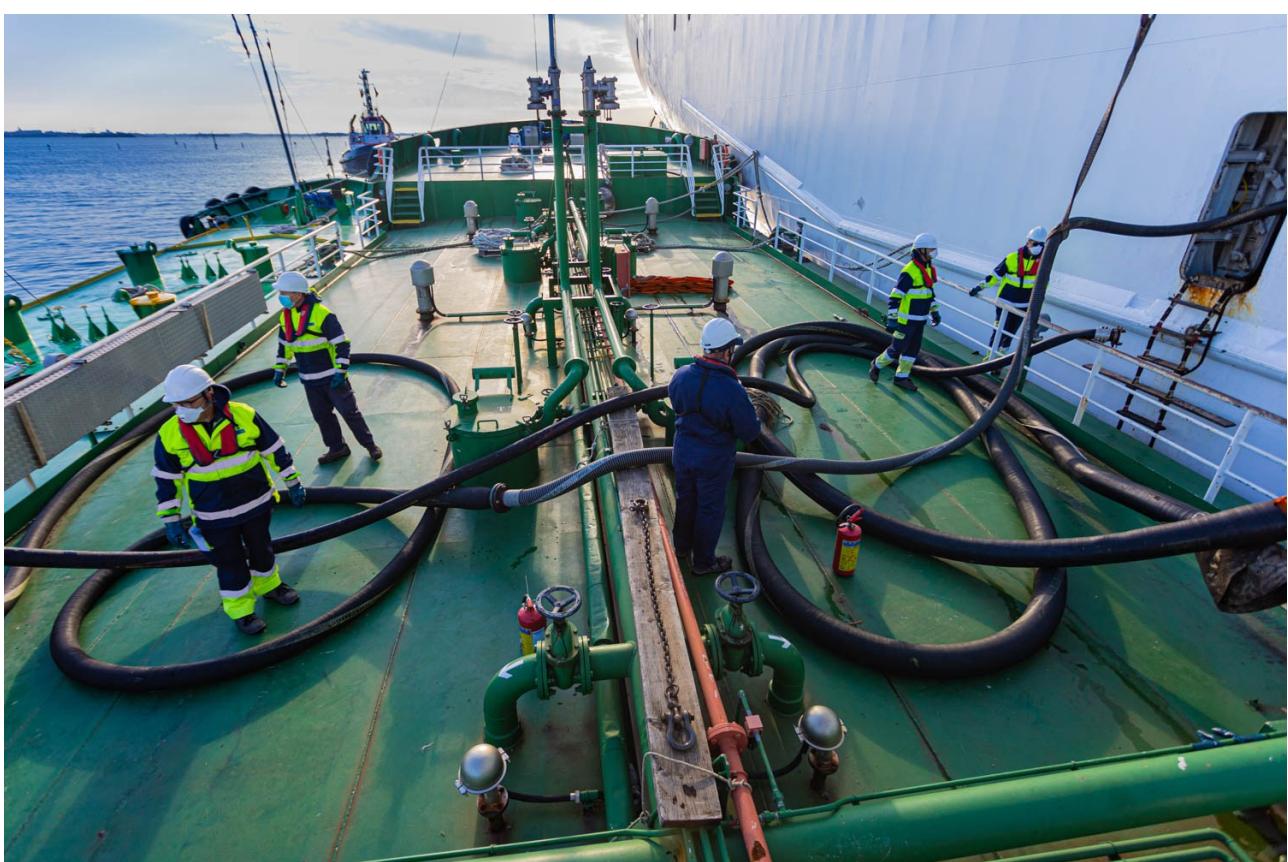
Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, tenendo conto del crescente utilizzo da parte del naviglio nazionale e non del GNL (cui, tra l'altro, si guarda sempre più come combustibile di transizione nella sua forma "bio"), ha emanato le "Linee guida per la disciplina del bunkeraggio ship to ship di GNL e Bio GNL nei porti italiani". Fino ad oggi le operazioni di rifornimento erano state condotte secondo ordinanze emanate dall'Autorità marittima territorialmente competente. Obiettivo delle linee guida è fornire a tutte le Capitanerie di Porto un documento tecnico cui fare riferimento, uniformando le richieste dell'Amministrazione e le procedure da applicare. Le linee guida sono il risultato di un lavoro durato oltre un anno, cui hanno contribuito tutti i soggetti interessati: in primis la Direzione Generale per il mare, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, i Vigili del Fuoco e i rappresentati dell'armamento e dell'industria. Il contributo degli operatori è stato fondamentale per far sì che le prescrizioni contenute nel documento, definendo requisiti delle navi, requi-

siti amministrativi, ruoli e responsabilità, disciplina delle operazioni e procedure di emergenza e stazionamento in porto, coprissero tutti gli aspetti delle operazioni di rifornimento, con indicazioni che fossero le più complete possibili senza lasciare spazio a dubbi interpretativi, partendo dal campo di applicazione e dalle definizioni.

Il risultato raggiunto conferma l'importanza della sinergia fra operatori e Amministrazione quando devono essere affrontati temi di simile rilevanza e si auspica che tale positiva esperienza possa costituire un esempio per lavorare su delle linee guida anche per il rifornimento "truck to ship" cui si ricorre per unità di minori dimensioni, come quelle dello Stretto di Messina (si ricorda a tal proposito la nave "Elio" della società Caronte & Tourist, che, nel 2018, è stata la prima nave bi-fuel a solcare le acque del Mediterraneo).

IL RINNOVAMENTO DELLA FLOTTA MONDIALE

A settembre 2025 il portafoglio ordini a livello mondiale ammonta ad un totale di 6088 navi per circa



165 milioni di CGT (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 l'81% 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. In particolare, il portafoglio ordini dei cantieri cinesi è salito di recente a livelli record in termini di CGT, attestandosi a 3.833 navi per 99,5 milioni di CGT all'inizio di settembre. Segue l'UE che vale il 5% del mercato mondiale con 8,4 milioni di tonnellate di stazza lorda compensata, grazie perlopiù alle costruzioni di navi da crociera.

Prima fra i paesi dell'Unione europea (e quarta nella graduatoria mondiale dei principali paesi costruttori) è l'Italia con 45 navi per 4,5 milioni di CGT, seguita da Germania e Francia.

Tanker, bulkcarrier e containership rappresentano una parte importante del portafoglio ordini mondiale. Le tre categorie rappresentano il 74% del totale dei CGT in uscita dai cantieri cinesi e addirittura l'85% in uscita da quelli giapponesi; solo tanker e containership rappresentano il 36% del totale del CGT in uscita da quelli sud-coreani.

FLOTTA E ORDERBOOK

Nonostante l'attenzione del mercato sia attualmente concentrata sull'incertezza geopolitica e sulle perturbazioni commerciali, la transizione verde del settore marittimo rimane una tendenza fondamentale, con l'adozione di normative sulle emissioni, gli investimenti in tecnologie verdi e la forte necessità di rinnovare una flotta ormai obsoleta. Un futuro sempre più "green" per le navi lo si riscontra nei dati sulla flotta e sull'orderbook mondiale di nuove unità.

Osservando i dati relativi alla flotta mondiale, si nota come poco più dell'87% della flotta corrente (in termini di GT) è costituita da navi che si alimentano con carburanti convenzionali; tra i carburanti alternativi si distingue solo l'LNG con il 10,7% della flotta. Per quanto riguarda il portafoglio ordini complessivo, le navi alimentate con carburante convenzionale costi-





tuiscono solo il 34,4% del totale, mentre l'LNG compare con un altrettanto buon 41,3%. Buoni anche gli ordinativi per le navi alimentate a metanolo (21%) e con ammoniaca (10%). 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 2024 si è passati da 770 a 880 milioni di tonnellate, con un incremento del 14% circa che può considerarsi limitato considerando la crescita sostenuta che ha caratterizzato il commercio internazionale via mare nello stesso periodo (+89%, da 6.722 milioni di tonnellate del 2002 a 12.720 milioni di tonnellate del 2024).

Se guardiamo al contributo percentuale del settore alle emissioni globali di CO₂, addirittura si è assistito ad una riduzione del valore, passato da 2,93% a 2,29% con una stima di un'ulteriore riduzione entro il 2026 (2,23%).

IL RINNOVAMENTO DELLA FLOTTA CONTROLLATA DAGLI ARMATORI ITALIANI

Pure car carrier e traghetti continuano a rappresentare una parte importante del portafoglio ordini del nostro Paese. In particolare, queste categorie rappresentano circa il 44% delle navi in ordine e circa il 73% in termini di CGT (Compensated Gross Tonnage). Vale la pena evidenziare che per il nostro Paese l'84% delle CGT 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, l'**84%** delle CGT (Compensated Gross Tonnage) in orderbook prevede alternative fuels.

06.

IL LAVORO A BORDO

E L'EDUCATION



LAVORO E RELAZIONI SINDACALI

Nel 2024 i posti di lavoro a bordo della flotta italiana sono stimati in circa 44mila, di cui quasi 26mila coperti da marittimi italiani o comunitari e circa 18mila da personale non europeo. Su tali posti ruotano quasi

63mila marittimi. Il rapporto tra personale di terra e posti di lavoro a bordo è stimato pari a 1 a 6; pertanto i posti di lavoro a terra sono valutati in circa 7mila unità. La stima totale dei posti di lavoro risulta quindi pari a oltre 70mila.

FIG 51: STIMA DEI POSTI DI LAVORO A BORDO DELLE NAVI ITALIANE

Fonte: elaborazione Confitarma

	2022	2023	2024
NAVI DA CARICO LIQUIDO			
Petroliere <i>Oil tankers</i>	3.835	3.348	3.285
Chimichiere (OIL-CHEM) <i>Chemical tankers</i>	1.555	1.576	2.490
Gassiere <i>Gas tankers</i>	1.475	946	
Altre cisterne/ <i>Other tankers</i>	335	233	320
	470	592,8	475
NAVI DA CARICO SECCO DRY CARGO SHIPS	3.045	3.250	3.150
Carico generale <i>General Cargo</i>	345	534	600
Portacontaineri <i>Container ships</i>	225	310,8	360
Portarinfuse <i>Bulk carriers</i>	425	155	115
Traghetti <i>Ro-Ro cargo</i>	2.050	2.250	2075
NAVI MISTE E DA PASSEGGERI PASSENGER SHIPS	34.710	33.264	33.985
Crociera <i>Cruise</i>	20.490	19.015	17540
Aliscafi, Catamarani e unità veloci	1.230	1.744	1860
Traghetti <i>Ferries</i>	11.900	11.650	13760
Altre navi trasporto passeggeri	1.090	855	825
NAVI PER SERVIZI AUXILIARI AUXILIARY SERVICES SHIP	3.890	3.663	3.535
Rimorchiatori e navi appoggio <i>Tugboats and supply vessels</i>	2.660	3.057	2.835
Altri tipi di navi <i>Others</i>	1.230	606	700
TOTALE TOTAL	45.480	43.526	43.955
di cui Personale alberghiero of which Hotel staff	19.251	19.271	19.290

PROGETTAZIONE E REALIZZAZIONE DEL SISTEMA DI ASSISTENZA SANITARIA INTEGRATIVA

Come previsto dall'accordo di rinnovo del CCNL unico dell'industria armatoriale sottoscritto in data 11 luglio 2024, nel mese di gennaio 2025 è stato costituito il tavolo tecnico per la definizione di un innovativo sistema di assistenza sanitaria integrativa di settore. L'introduzione di un sistema di assistenza sanitaria integrativa rappresenta un segnale concreto di attenzione alle risorse umane del settore, rafforzando la cultura della prevenzione e migliorando l'accesso a prestazioni sanitarie di qualità.

Il CCNL unico dell'industria armatoriale compie così un ulteriore passo importante verso una tutela più evoluta e inclusiva del benessere del personale marittimo e amministrativo.

A tal proposito, nel corso dei numerosi incontri del tavolo tecnico sono stati effettuati i necessari approfondimenti per la progettazione e l'avvio di un sistema che consenta ai lavoratori un accesso semplificato ed efficiente alle prestazioni, scongiurando l'introduzione di particolari adempimenti burocratici per le imprese armatoriali nella gestione dell'assistenza.

Il principale compito del tavolo tecnico è quello di individuare soluzioni coerenti con le specificità del lavoro marittimo, tenuto conto delle prassi delle casse sanitarie iscritte all'anagrafe del Ministero della Salute e delle caratteristiche tecniche delle coperture assicurative disponibili.

Nell'ambito dei lavori del tavolo, sono state inoltre svolte le necessarie analisi per l'introduzione di un sistema che consenta la fruizione dei benefici fiscali di cui all'art. 51 del TUIR.

Attraverso questo nuovo strumento, l'industria armatoriale mira anche a rafforzare la propria attrattività nel mercato del lavoro, contribuendo a favorire aumenti occupazionali più sostenibili, stabili e duraturi.

La sanità integrativa, infatti, non è solo una risposta ai nuovi bisogni dei lavoratori, ma anche un efficace strumento di valorizzazione delle risorse umane.

L'intento del tavolo tecnico è quello di concludere i lavori entro la fine del 2025.

EMENDAMENTI 2025 ALLA MARITIME LABOUR CONVENTION, 2006

Dal 7 all'11 aprile 2025, a Ginevra, presso l'ILO, si è tenuto il quinto meeting dello Special Tripartite Committee (STC) della Maritime Labour Convention (MLC,2006).

Come è noto, la struttura tripartita del comitato ILO riunisce rappresentanti dei Governi, rappresentanti degli armatori, sotto il coordinamento dell'International Chamber of Shipping (ICS), e rappresentanti dei lavoratori marittimi, sotto il coordinamento dell'International Transport Workers' Federation (ITF).

È stata una settimana di intense negoziazioni che si è conclusa con l'adozione di alcuni importanti emendamenti alla MLC,2006 che entreranno in vigore nel 2027.

In particolare, si menziona l'adozione dell'emendamento per il riconoscimento dei marittimi quali "key workers" da parte degli Stati membri, inserito nella parte B della Convenzione (Guidelines), nonché dell'emendamento che prevede che ai marittimi non



sia richiesto visto o un permesso speciale per il godimento dei permessi a terra (shore leave).

Si segnala che la proposta più preoccupante, presentata dal seafarers' group, volta ad aumentare in maniera molto significativa le ore minime di riposo attualmente previste dalla Convenzione, è stata ritirata ed è confluita in una risoluzione *ad hoc* che rinvia all'istituzione di un Comitato tripartito ILO-IMO la sua discussione.

CONFITARMA ha preso attivamente parte ai lavori nell'ambito della delegazione armatoriale, guidata dall'International Chamber of Shipping. In rappresentanza di **CONFITARMA** ha partecipato Mariachiara Sormani.

DECRETO DEL MIT SULLA DEFINIZIONE DI LAVORATORE MARITTIMO AI SENSI DELLA MARITIME LABOUR CONVENTION, 2006

In data 25 febbraio 2025 il MIT ha emanato il decreto con il quale, a seguito di consultazione con le orga-

nizzazioni sindacali e datoriali del settore marittimo, ha fornito la definizione di lavoratore marittimo ai sensi della Convenzione MLC,2006 e, in particolare, delle categorie di lavoratori che possono essere escluse da tale definizione. Da tempo, **CONFITARMA** ha richiesto al MIT di poter fornire la suddetta definizione, in analogia a quanto fatto da molti altri Paesi che hanno ratificato la MLC,2006.

Nello specifico, il decreto fornisce, all'art. 2, una definizione di "lavoratore marittimo" che, in sostanza, ricalca quella già stabilita dall'art. 2, lett. e) del d.lgs. 71/2015.

L'art. 3 del decreto riporta, invece, un elenco di categorie escluse dalla predetta definizione. Rispetto a tale elenco, **CONFITARMA** ha chiesto e ottenuto di chiarirne il carattere non tassativo. Inoltre, sono state accolte dal MIT alcune integrazioni all'elenco, proposte da **CONFITARMA**.

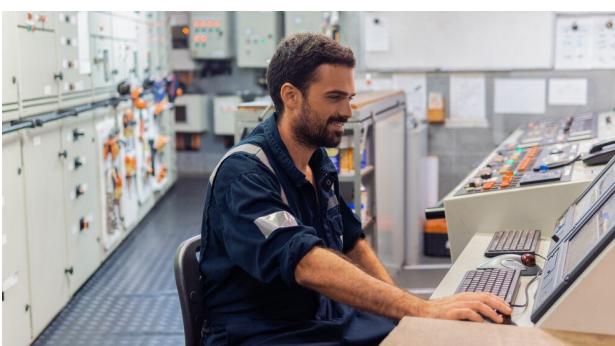


In generale, è importante sottolineare come il principio utilizzato dal Ministero per inquadrare le tipologie di lavoratore marittimo, in linea con la risoluzione ILO 2006 "Information on occupational groups", riguardante la definizione di lavoratore marittimo, è quello per il quale sono esclusi dalla definizione quei lavoratori che svolgono in maniera occasionale attività a bordo, non rientranti nei servizi nave e nelle normali attività di *routine* della nave. Il MIT ha, inoltre, chiarito che - non avendo l'elenco un carattere tassativo - eventuali dubbi interpretativi che dovessero sorgere rispetto alla definizione di lavoratore marittimo, saranno chiariti prendendo a riferimento tale principio. Alla luce del decreto e in considerazione del fatto che la visita medica biennale o il cd. certificato del lavoratore marittimo sono richiesti ai lavoratori marittimi ai sensi dell'art. 12 comma 1, I e II periodo, del d.lgs. 71/2015 e della Regola 1.2 della Convenzione MLC, 2006, tali visite non sono richieste per il personale di cui all'art. 3 del decreto in parola, fra cui rientrano anche i tecnici per le riparazioni e manutenzioni.

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.

L'art. 7, comma 4 sexies del decreto-legge 27 dicembre 2024, n. 202, convertito con modificazioni dalla legge 21 febbraio 2025 n. 15 (cd. "Milleproroghe") ha prorogato sino al 31 dicembre 2025 la disposizione di cui all'art. 103-bis comma 1 del d.l. 17 marzo 2020, n. 18 convertito con modificazioni dalla legge 24 aprile 2020 n. 27. Tale semplificazione consente, ormai da tempo, di uniformare la

procedura per la stipulazione delle convenzioni di arruolamento in Italia a quella che viene utilizzata all'estero ove non vi sia autorità consolare (artt. 328 e 329 cod. nav.). **CONFITARMA** richiede con forza che questa riforma – che ha mostrato i suoi effetti positivi sin dalla sua adozione, nel periodo emergenziale – sia resa strutturale nel nostro ordinamento. Questa proposta di semplificazione, unitamente ad altre in materia di lavoro marittimo, è stata inserita nel DDL Malan e nel Piano del Mare nonché nel DDL "Semplificazione e digitalizzazione dei procedimenti in materia di attività economiche e di servizi a favore dei cittadini e delle imprese", presentato al Senato il 5 luglio 2024.



VISTI D'INGRESSO E PROSSIMA ENTRATA IN VIGORE DELL'ENTRY EXIT SYSTEM (EES)

La normativa italiana esenta i lavoratori marittimi extra-UE dal possesso di visto durante il periodo di imbarco, richiedendolo solo per il transito dall'aeroporto alla nave e allo sbarco per il rimpatrio. Pertanto, i marittimi che operano su navi italiane nei porti Schengen imbarcano in genere con il visto di tipo "C", rilasciato dalle rappresentanze consolari per soggiorni di breve durata (90 giorni su 180 giorni).

Nel mese di luglio 2025 è stato approvato il Regolamento (UE) 2025/1534 relativo a deroghe temporanee a talune disposizioni dei regolamenti (UE) 2017/2226 e (UE) 2016/399 per quanto riguarda

l'entrata in funzione graduale del sistema di ingressi/uscite Entry Exit System (EES).

Si rammenta che l'EES è un sistema elettronico che registrerà l'ingresso e l'uscita dei cittadini dei Paesi terzi, calcolando automaticamente la durata del soggiorno per prevenire l'immigrazione irregolare, in particolare i c.d. overstayers. Fino ad ora, con i controlli manuali, si è potuta gestire la situazione tramite il rilascio di visti per il rimpatrio ai marittimi sbarcati dopo il periodo consentito. Con l'EES, superati i 90 giorni, i marittimi operanti su collegamenti interni all'area Schengen rischiano, al momento dello sbarco, di diventare automaticamente overstayers. Il nuovo regolamento stabilisce un avvio progressivo dell'Entry Exit System (EES), in base al quale gli Stati membri possono scegliere come implementare l'EES in un periodo di 180 giorni. La data di inizio del periodo di introduzione graduale sarà definita con una decisione separata della Commissione, prevista a breve (probabilmente metà ottobre). Durante il periodo di introduzione graduale, gli Stati membri continueranno a timbrare i documenti di viaggio dei cittadini di paesi terzi. I timbri prevarranno laddove non siano disponibili dati EES. CONFITARMA continuerà a evidenziare sia a livello comunitario, tramite ECSA, sia a livello nazionale, le proprie notevoli preoccupa-

zioni rispetto alle difficoltà operative che potrebbero incontrare le navi che operano in area Schengen nell'imbarco e sbarco dei lavoratori marittimi non-UE a seguito dell'entrata in vigore dell'EES.

EDUCATION E CERTIFICAZIONE DEI MARITTIMI

GRUPPO DI LAVORO PERMANENTE PRESSO IL COMANDO GENERALE DEL CORPO DELLE CAPITANERIE DI PORTO IN MATERIA DI ADDESTRAMENTO DEL PERSONALE MARITTIMO E TABELLE DI ARMAMENTO

Nel corso del 2024 e 2025 prosegue l'importante attività del Gruppo di Lavoro permanente in materia di addestramento del personale marittimo e tabelle di armamento presso il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, al quale Confitarma partecipa attivamente. In tale contesto, sono stati discussi e oggetto di semplificazione alcuni importanti decreti in materia di formazione e addestramento del personale marittimo.

Si segnalano, in particolare:

- I decreti del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto relativi agli addestramenti avanzati prodotti petroliferi, chimici e gas, i quali sono



stati oggetto di ampia e approfondita discussione a seguito dei noti importanti rilievi formulati dall'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA) sulla vecchia disciplina e sui quali Confitarma, nell'ambito del suddetto Gruppo di Lavoro, ha elaborato e sostenuto, congiuntamente alle Organizzazioni sindacali e al Fondo Nazionale Marittimi, alcune proposte che sono state apprezzabilmente accolte dal Comando Generale. In particolare, le principali novità introdotte riguardano:

- i requisiti di conseguimento delle certificazioni di addestramento avanzato vengono allineati alla relativa Regola della Convenzione STCW. Pertanto, sarà possibile conseguire la certificazione anche attraverso un periodo di navigazione di un mese in soprannumero durante il quale il marittimo abbia partecipato ad almeno tre operazioni di caricamento e tre di discarica attestate dal Comando di bordo con gli appositi modelli riportati nei decreti;
- ai fini del conseguimento di tali addestramenti è stato previsto, con specifico decreto del 31 luglio 2025, che la dimostrazione del carico trasportato durante la navigazione possa essere sostituita dallo svolgimento di un corso di addestramento ad hoc di durata pari a 24 ore, sulla base di quanto previsto dall'Articolo IX (Equivalenze) della Conven-

zione STCW. In sostanza, i marittimi che imbarcano su navi petrolchimiche che, come quasi sempre accade, non trasportano sia prodotto chimico che prodotto petrolifero erano impossibilitati a conseguire l'addestramento avanzato necessario per diventare ufficiali di livello direttivo, ora frequentando un breve ma utilissimo corso di addestramento potranno conseguirlo;

- eliminazione dell'obbligo di effettuare il periodo di navigazione previsto per il conseguimento dell'addestramento avanzato prima della partecipazione al corso. In altre parole, è stata superata la prope deuticità;
- è stato inoltre opportunamente previsto che la dimostrazione del carico trasportato durante la navigazione possa essere sostituita dallo svolgimento di un corso di addestramento ad hoc, sulla base di quanto previsto dall'Articolo IX (Equivalenze) della Convenzione STCW. Il Gruppo di Lavoro in oggetto ha lavorato anche su tale decreto che dovrebbe essere in fase di emanazione;
- per il rinnovo delle certificazioni di addestramento avanzato è stato apprezzabilmente introdotto un corso di refresh (di durata pari a 24 ore) come alternativa al periodo di navigazione necessario per il rinnovo delle suddette certificazioni;



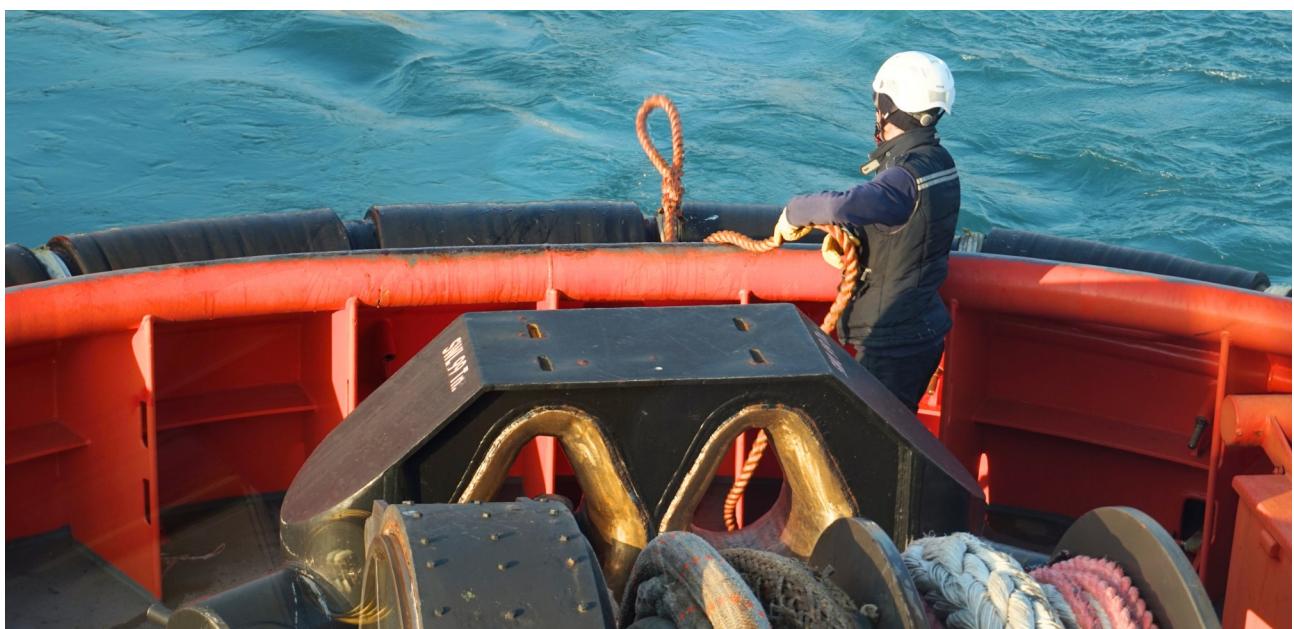
- superamento della presentazione della copia del giornale nautico parte II a favore di una certificazione dell'armatore o del comandante, ai fini della dimostrazione della navigazione necessaria;
- utilizzo dei "case studies" quale modalità riconosciuta di erogazione della formazione.
- Si evidenzia la disponibilità al dialogo e la particolare sensibilità del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto nell'individuare adeguate soluzioni alle criticità generate dai rilievi dell'EMSA sulla tematica in oggetto, nel comune intento di tutelare i lavoratori marittimi italiani.

b) Il decreto direttoriale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 19 luglio 2024, n. 201 che disciplina e aggiorna il corso di formazione per il conseguimento delle competenze di livello direttivo per gli Ufficiali di coperta e di macchina destinati a prestare servizio a bordo di navi, con funzioni direttive. Sulla base dei risultati dell'audit dell'EMSA, si era reso necessario rivedere i programmi dei corsi di formazione per il personale direttivo al fine di soddisfare le competenze previste nelle tavole STCW. Al riguardo, a seguito delle segnalazioni di Confitarma e dei suggerimenti forniti da ITS e centri di formazione, sono stati riformulati i programmi nell'ottica di contenere il più possibile l'aumento del numero di ore.

c) Decreto del Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto 3 dicembre 2024 - Modalità di svolgimento dei corsi di addestramento e formazione professionale per i lavoratori marittimi previsti dalla

Convenzione STCW'78 e per la Maritime Security. Nonostante già da tempo sia stato svolto il lavoro relativo alla semplificazione e l'aggiornamento dei requisiti per il conseguimento della qualifica di cuoco equipaggio per adeguarli agli attuali percorsi scolastici e facilitare l'imbarco di marittimi italiani con tale qualifica, purtroppo il decreto elaborato e condiviso in seno al Gruppo di Lavoro non è stato ancora emanato in quanto la sua emanazione deve essere preceduta dall'abrogazione di alcune disposizioni di legge degli anni '50, che deve necessariamente passare per il Parlamento. **CONFITARMA**, auspica che il lavoro sinergico avviato con il MIT e il Comando Generale possa proseguire nell'ottica della semplificazione e dell'ammodernamento della normativa in materia di formazione e lavoro marittimo, favorendo l'accesso dei giovani al mondo del lavoro e rafforzando la competitività della bandiera italiana.

DECRETI DIRETTORIALI DEL MIT RELATIVI AI REQUISITI DI ACCESSO ALLE CERTIFICAZIONI DI COMPETENZA E ADDESTRAMENTO NONCHÉ ALL'ISTITUZIONE DI PERCORSI FORMATIVI PER ALLIEVO UFFICIALE ELETTROTECNICO E PER ALLIEVO UFFICIALE E UFFICIALE DI MACCHINA ED ELETTROTECNICO. Il MIT ha apprezzabilmente avviato una complessiva revisione del d.m. 25 luglio 2016 riguardante i requisiti per il rilascio delle certificazioni STCW e del d.d. 22 novembre 2016 riguardante le procedure, i programmi e le prove di esame per il conseguimento delle certificazioni STCW al fine di renderli conformi alle Regole STCW. Tale revisione è stata accompagnata dall'isti-



tuzione dei percorsi formativi, che aprono alla possibilità di effettuare il corso di allineamento per Allievo Ufficiale elettrotecnico, per Allievo Ufficiale di macchina e Allievo Ufficiale elettrotecnico, nonché per Ufficiale di macchina e Ufficiale elettrotecnico.

CONFITARMA è stata chiamata dal MIT a partecipare alla consultazione per l'elaborazione di tali decreti direttoriali nell'ambito della quale ha fornito alcuni importanti contributi con l'obiettivo di semplificare gli adempimenti amministrativi e facilitare l'accesso alle professioni di bordo da parte delle nuove generazioni.

A seguito della chiusura di tale consultazione, sono stati approvati i seguenti Decreti Direttoriali:

- il Decreto Direttoriale 7 maggio 2025 che sostituisce integralmente il d.m. 25 luglio 2016, relativo ai requisiti per il rilascio delle certificazioni di competenza (CoC) e di addestramento (CoP) di coperta e macchina ai sensi della Convenzione STCW;
- il Decreto Direttoriale 8 maggio 2025 che istituisce il percorso formativo per Allievo ufficiale elettrotecnico e per l'Allievo ufficiale di macchina ed elettrotecnico;
- il Decreto Direttoriale 9 maggio 2025 relativo ai programmi di esame previsti per il rilascio delle certifica-

zioni di competenza (CoC) e di addestramento (CoP) nonché per il rinnovo delle certificazioni di competenza.

Oltre a diverse interessanti semplificazioni introdotte nel decreto relativo al rilascio delle certificazioni di competenza e di addestramento, si segnala l'istituzione dei seguenti percorsi formativi:

- a. un percorso formativo per diventare Allievo Ufficiale elettrotecnico per coloro che sono in possesso di un diploma generico;
- b. percorsi formativi che consentono di integrare le proprie competenze al fine di conseguire la duplice qualifica di Allievo Ufficiale di macchina e Allievo Ufficiale elettrotecnico, in relazione alla propria formazione;
- c. percorsi formativi che consentono di integrare le proprie competenze al fine di conseguire la duplice certificazione di Ufficiale di macchina e Ufficiale elettrotecnico, in relazione alla propria formazione.

L'obiettivo del MIT, attraverso l'istituzione di tali percorsi formativi, è quello di consentire di ampliare le opportunità professionali per i giovani interessati a





intraprendere le carriere marittime, specialmente nella sezione macchina dove, come è noto, la strutturale carenza è avvertita con maggiore intensità.

ATTIVITÀ DI PROMOZIONE DELLE PROFESSIONI DEL MARE

Proseguono le attività, promosse dal Gruppo Tecnico "Education e capitale umano", volte a promuovere tra le nuove generazioni la conoscenza delle carriere del mare, a partire dalla scelta dell'istituto nautico oppure dalla scelta dei percorsi ITS. A tale riguardo, cresce l'attività degli account social *#Italianseafarers* finalizzati alla promozione delle professioni del mare. Inoltre, sulla scorta del successo della prima edizione, l'iniziativa "Sulle onde con Lupa Marina", promossa da Giunti Scuola e Marina Militare, in collaborazione con Confitarma e alcune aziende associate, è proseguita per una seconda annualità. Il primo anno ha registrato una positiva e copicua adesione da parte delle scuole su tutto il territorio nazionale: circa 3.000 classi (III, IV, V elementare) sono state coinvolte attivamente; circa 70.000 bambine e bambini e le loro famiglie hanno ricevuto i materiali a loro dedicati.

LA FORMAZIONE

FORMARE - POLO NAZIONALE PER LO SHIPPING SRL - ForMare – Polo Nazionale per lo Shipping è la società di

servizi ed ente di formazione di **CONFITARMA**. ForMare fornisce assistenza su programmi nazionali, europei e internazionali a sostegno dell'industria marittima e supporta la formazione e riqualificazione del personale marittimo. Contribuisce alle attività del Gruppo Tecnico "Education e Capitale Umano" di Confitarma e collabora attivamente con università ed enti di formazione. È parte del CTS del corso di laurea professionalizzante in conduzione di mezzo navale indirizzi coperta e macchina dell'Università degli Studi di Napoli Parthenope, con la quale ha attivato anche due dottorati di ricerca. ForMare è Socio Partecipante dell'ITS Academy Fondazione "Giovanni Caboto" - nonché presente nel Consiglio di amministrazione - ed è Socio Partner della Fondazione ITS Mobilità Sostenibile Catania "Accademia Mediterranea della Logistica e della Marina Mercantile". Dal 2023 ForMare è parte della European Association of Institutes for Vocational Training (EVBB) che racchiude vari enti di formazione a livello internazionale.

ForMare, su impulso di Confitarma, ha avviato un'intensa attività di formazione – e informazione – a favore di Imprese Associate e giovani, volta a divulgare la cultura marittima. Nel 2024, ForMare ha supportato le aziende associate di Confitarma nella presentazione delle domande – per un valore complessivo di 1 milione di euro – nella progettazione, gestione e rendicontazione dei progetti nell'ambito del Bando CD Bonus Marittimi.

A novembre 2024 si è tenuta la seconda edizione del workshop IORA "Sustainable Cruise Terminal Management Programme", organizzato dal MAECI, l'Indian



Ocean Rim Association (IORA), Roma Cruise Terminal, ForMare, CONFITARMA e Costa Crociere, e rivolto a manager di cruise terminal e dirigenti delle autorità portuali incaricati di gestire le cruise operation nella regione IORA. La terza edizione è prevista a novembre 2025. A gennaio 2025, si è avviata la seconda edizione del Master Executive in Shipping Management, percorso di alta formazione organizzato da ForMare e CONFITARMA per fornire a professionisti del settore ulteriori competenze per gestire le nuove sfide dello shipping. Questa edizione si è conclusa ad aprile 2025 con la partecipazione di 25 discenti, tra professionisti di imprese armatoriali, associazioni di categoria, terminal portuali e Pubblica Amministrazione. La terza edizione è in programma da gennaio ad aprile 2026 e le preiscrizioni apriranno a ottobre 2025.

Nel 2024, continuano le attività di Marelab, centro sperimentale di sviluppo delle competenze nell'area dell'Economia del Mare e dei trasporti marittimi, attraverso il quale è stata attivata la revisione del repertorio delle qualificazioni regionali.

ForMare è stata ammessa per la sesta annualità al finanziamento per attività formativa di Istruzione e Formazione Tecnica Superiore (IFTS) – Tecniche per la conduzione di impianti tecnici navi a valere sul FSE POR Campania 2021-2027, per la formazione di 20 allievi ufficiali di macchina. ForMare è socio-fondatore di Fabbrica Italiana per l'Innovazione, incubatore certificato e acceleratore di start up per la Blue e Green Economy, inaugurato a novembre 2023. ForMare è presente nel

consiglio direttivo del Cluster Tecnologico Nazionale - BIG e referente della Traiettoria 9 "Skills&Jobs".

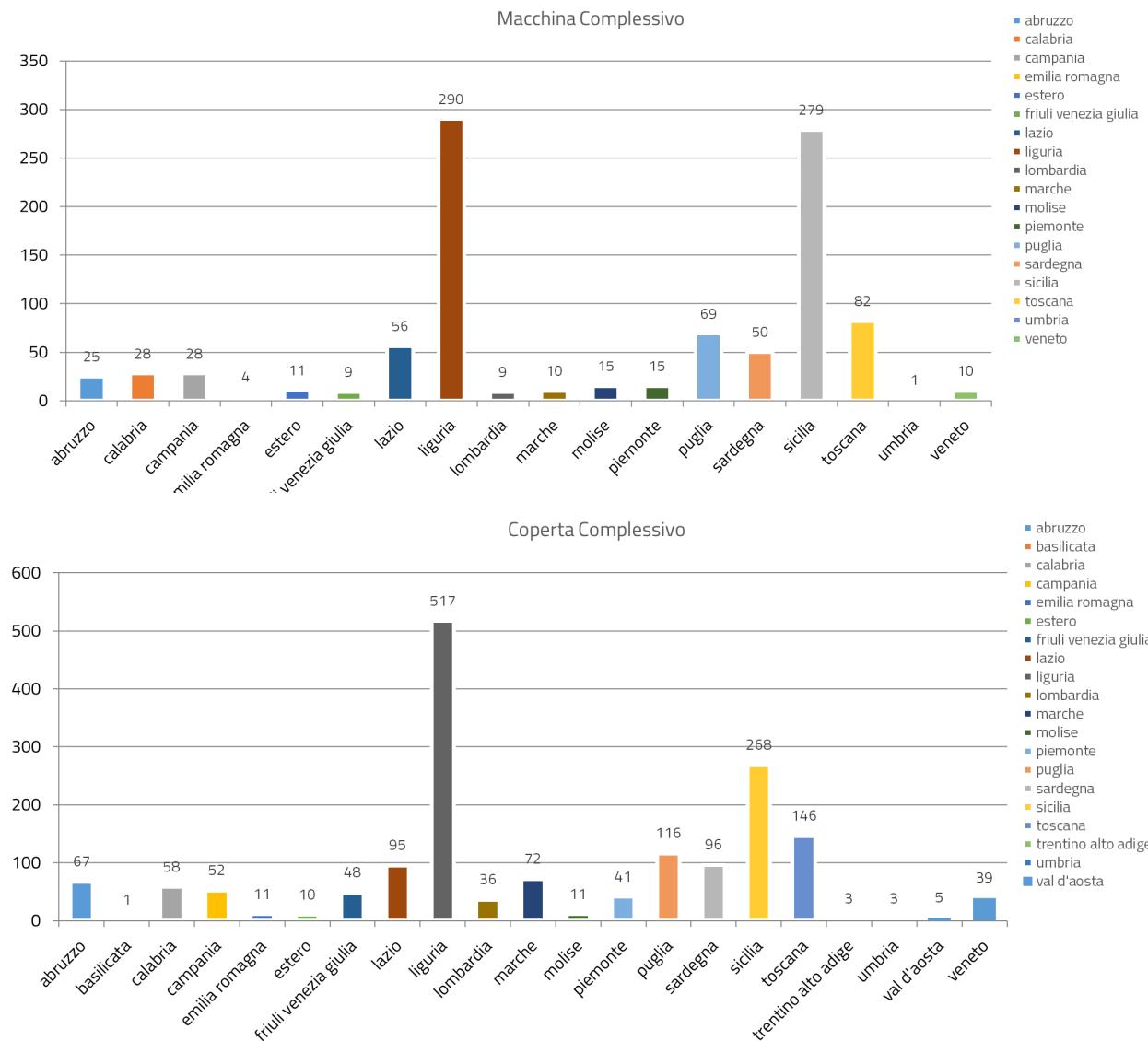
Continua il lavoro in stretta sinergia avviato con i cluster marittimi del Mediterraneo, anche grazie al supporto della WestMED Maritime Clusters Alliance. Nel 2024 proseguono le attività del progetto EMFAF CALLME-BLUE, coordinato da ForMare, che contribuisce alla creazione di una *regional cluster alliance* nel Mediterraneo. Si conclude a dicembre 2024 il progetto MARMED, di cui ForMare è capofila, con una valutazione complessiva di 100/100 da parte dell'Agenzia Nazionale INAPP. Nello stesso anno continuano anche le attività del progetto Horizon Europe AENEAS, volto a favorire un trasporto marittimo *climate-neutral*, e del progetto Erasmus+ SHOREWINNER, orientato alla riqualificazione della forza lavoro nell'industria dell'energia eolica offshore. Nel febbraio 2025 prende avvio il progetto Horizon Europe TRUSTEE, che mira a fornire a decisi politici e stakeholder conoscenze e raccomandazioni *evidence-based* per accelerare la transizione verso il trasporto marittimo a zero emissioni.

ForMare fornisce assistenza tecnica per la presentazione e la gestione di progetti nazionali ed europei. In questo ambito supporta CONFITARMA nel progetto Erasmus+ SeaAhead, di cui è anch'essa partner, volto a trasformare la formazione marittima in linea con le nuove esigenze del settore, legate alla digitalizzazione, sostenibilità e ai cambiamenti della forza lavoro globale. Ha, inoltre, affiancato Confitarma nella gestione del progetto Erasmus+ Up Sailing – di cui CONFITARMA è stato partner e responsabile dell'attività sulle Policy Recommendations per il settore – conclusosi ad agosto 2024 e candidato dall'Agenzia Nazionale INAPP come best practice per il Rapporto Annuale Erasmus+ 2025 della Commissione Europea.

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 2024 e 2025. Nonostante nel corso degli ultimi anni siano sorti numerosi ITS che operano in questo settore, la Fondazione Accademia Italiana della Marina Mercantile, che è ormai presente con la sua attività formativa Ventennale

FIG. 52: ALLIEVI UFFICIALI DAL 2015 AL 2024



FONTE: Fondazione Accademia Italiana della Marina Mercantile

dal 2005, continua ad essere la realtà più grande ed importante, sia per numero di percorsi attivati sia per numero di allievi formati.

Come di consueto le selezioni si sono tenute tra settembre e ottobre 2024. Gli allievi selezionati sono stati poi collocati a seconda delle diverse tipologie di navigazione, sulla base delle richieste e delle indicazioni ricevute dalle Compagnie.

Per la sezione di coperta hanno partecipato alla selezione 148 candidati. In totale sono stati ammessi in Accademia 125 nuovi allievi di coperta. Per quanto riguarda la sezione di macchina hanno partecipato alla selezione

31 candidati. In totale sono stati selezionati 25 nuovi allievi.

Pertanto complessivamente sono entrati in Accademia 150 nuovi allievi di cui 125 di coperta e 25 di macchina. La regione principale di provenienza è la Liguria, seguita dalla Sicilia.

Questi ultimi ingressi hanno portato ad avere dal 2005 al 2025 (primo semestre) un dato complessivo di 1695 allievi di coperta (65 edizioni del corso Coperta) e 992 allievi di macchina (44 edizioni del corso di Macchina), formati e in parte ancora in formazione.

Dai dati esposti si può notare, ancora una volta, come sia notevole l'affluenza alle selezioni dell'Accademia ritenuta, dopo anni di attività, il percorso ottimale per inserirsi nel mondo del lavoro marittimo a bordo, in qualità di Ufficiale di Navigazione o di Macchina.

Occorre ricordare che con Decreto 71/2015 l'Italia ha recepito la Direttiva Europea del 2012 con la quale si rende obbligatorio un percorso formativo "riconosciuto" per accedere alla carriera da ufficiale. A tale disposizione ha fatto seguito il decreto MIT 19 dicembre 2016, che ha reso cogente il percorso formativo obbligatorio per gli ITTL – opzione nautico – e per coloro che intendono intraprendere la carriera di ufficiale pur essendo in possesso di un diploma di scuola secondaria superiore diverso da quello nautico.

L'Accademia quindi 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 formando nuovi allievi ufficiali attraverso il corso di Allineamento, cofinanziato dal Fondo Nazionale Marittimi, e i Primi Ufficiali, attraverso il corso di livello direttivo. Nell'annualità 2024/2025, i corsi hanno beneficiato ancora delle risorse PNRR stanziate dal Governo e questo ha portato a mantenere l'incremento numerico dei percorsi e degli allievi avviato dall'annualità precedente. Non va dimenticato che la possibilità di fruire dei fondi PNRR sia a fini formativi che strutturali è stata concessa agli ITS in cambio del raggiungimento del target numerico di iscritti fissato dall'Europa e dal Governo italia-

no. Questo obiettivo è la grande sfida degli ITS e Accademia lo sta perseguitando. Il target fissato per Accademia è di n.866 allievi a novembre 2025. Il dato previsionale aggregato è di n.912 allievi ITS, conteggiando anche i 13 nuovi corsi ITS attualmente banditi.

Occorre ancora una volta sottolineare che 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 2024/2025 sono proseguiti e si sono incrementati anche i percorsi ITS diversi dai percorsi per allievi ufficiali di Coperta e Macchina:

CORSI ITS DI BORDO

- ITS per Commissario di bordo – in partnership con Grimaldi Lines
- ITS per Tecnico superiore responsabile delle produzioni e delle trasformazioni agrarie, agro-alimentari e agro-industriali nell'ambito della pasticceria e panetteria di bordo (Pasticcere/Panettiere di Bordo) - in partnership con Costa Crociere
- ITS per Tecnico superiore responsabile delle produzioni e delle trasformazioni agrarie, agro-alimentari e agro-industriali nell'ambito della ristorazione di bordo (Cuoco di Bordo) - in partnership con Costa Crociere
- ITS per Tecnico Superiore per l'ospitalità di bordo - in partnership con Costa Crociere





- ITS per Tecnico Superiore multimediale digitale a bordo delle navi da crociera – in partnership con Costa Crociere.

CORSI ITS DI TERRA

- ITS per Tecnico Superiore dei Trasporti e della Logistica – nazionale
- ITS per Tecnico Superiore dei Trasporti e della Logistica – internazionale
- ITS per Tecnico superiore del trasporto ferroviario e intermodale con qualifica di agente polifunzionale
- ITS per Tecnico Superiore per la produzione e manutenzione dei mezzi di trasporto e/o relative infrastrutture (Tecnico Superiore per la Supervisione e l'Installazione di impianti di bordo) - Cantieristica Navale,
- ITS per Tecnico superiore per la gestione delle commesse (Ship manager)
- ITS per Tecnico superiore per la gestione dell'automazione in ambito portuale

A giugno 2025, sono stati banditi 13 nuovi percorsi ITS, tra cui anche il nuovo corso ITS dedicato all'azienda Hitachi Rail "TECNICO SUPERIORE PER LE TECNOLOGIE DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE E DELLA TRANSIZIONE ENERGETICA".

Nell'annualità 2024/2025 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.

Nel corso del 2025 ha preso corpo l'ambizioso progetto della nuova sede di Accademia (Palazzo Tabarca, Darsena del Porto di Genova), messa a disposizione dal Comune di Genova. Grazie ai fondi PNRR destinati alle Fondazioni ITS Academy, l'Accademia traguarderà entro fine anno 2025 questa nuova sede e l'istallazione in essa del nuovo centro di simulazione Italian Shipping Academy-Ente Radar, volto alla formazione degli allievi ufficiali di Coperta e Macchina, ma anche a quella di tutti i tecnici della logistica e della mobilità sostenibile che si formano presso l'Accademia. I simulatori consentono l'effettuazione di una didattica sempre più interattiva e all'avanguardia, per navigazione, manovra, macchina, propulsione navale, logistica e conduzione ferroviaria.

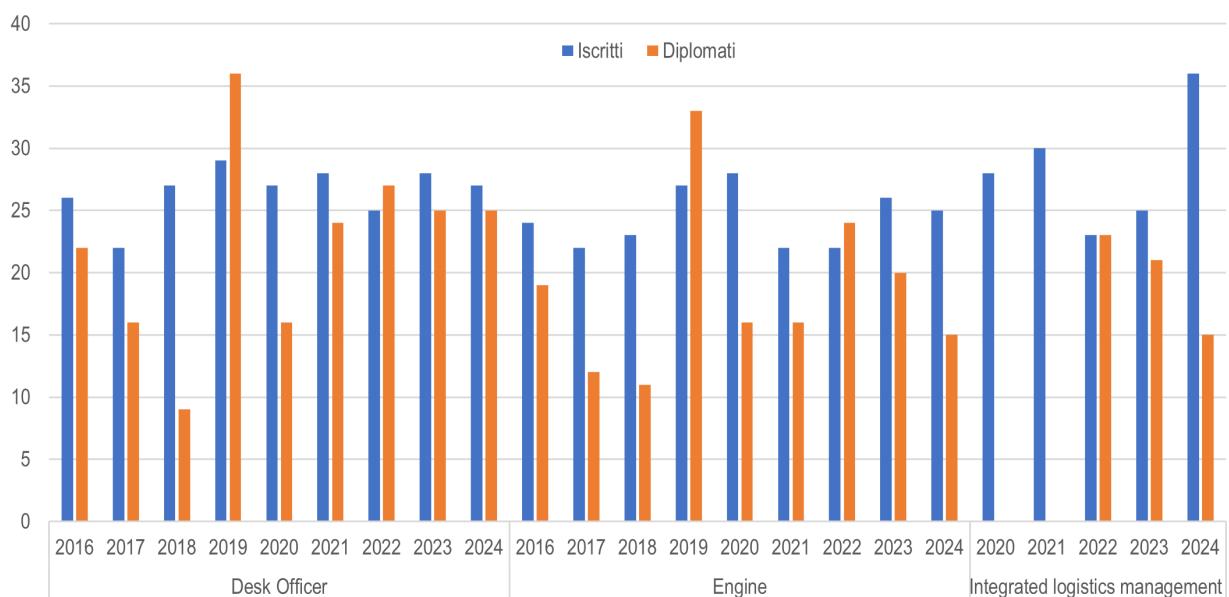
Durante l'anno 2024/2025 Accademia ha, infine, proseguito l'opera di internazionalizzazione delle proprie attività, partecipando attivamente a molte iniziative internazionali, portando così a conoscenza del cluster marittimo mondiale il proprio progetto formativo e di simulazione

ITS ACADEMY FONDAZIONE GIOVANNI CABOTO – TECNOLOGIE PER IL MARE E LA LOGISTICA

A partire dal 2023 e per tutto il 2024/2025 il Sistema ITS è stato coinvolto in una vera e propria "rivoluzione" ed innovazione.

Nel 2024 sono stati avviati anche ulteriori Corsi in ambito Diporto Nautico, in particolare quelli per la formazione dei futuri Ufficiali di Navigazione per il Diporto,

FIG. 53: ALLIEVI DAL 2016 AL 2024





Hostess & Steward di bordo (Servizi di Bordo) e una novità, quello per la formazione dei Modellatori Naval - Yacht Design Operator, una figura professionale, che attraverso la specifica competenza nell'utilizzo di software dedicati, permette al progetto del Designer, di essere realizzato attraverso macchinari a tecnologia avanzata.

Nel corso del 2025 e con completamento nel primo trimestre 2026, l'ITS Academy Caboto avrà una nuova sede, che grazie alla lungimiranza della d'Amico Società di Navigazione, offrirà l'opportunità ai giovani di beneficiare di un vero e proprio Campus nella città di Gaeta.

Nuovi laboratori, simulatori full mission, aule, imbarcazioni, realizzati grazie ai finanziamenti del PNRR.

Continua la partnership con il RINA, che vede attualmente impegnati 25 allievi nel Corso per Marine Surveyor, nella fase di stage, presso le numerose sedi in tutta Italia; anche per il 2025 è stato previsto l'avvio di una nuova edizione.

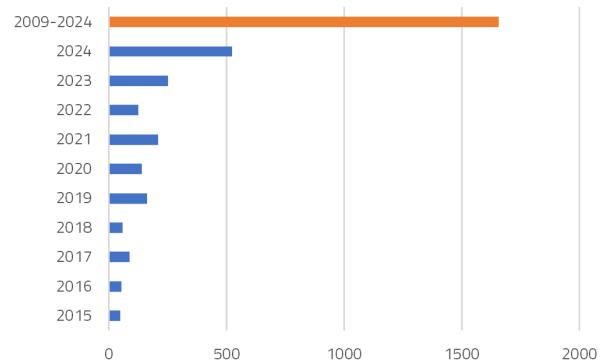
Infine, dal secondo semestre 2024 e per il 2025 l'Academy Caboto ha realizzato numerosi interventi nelle scuole, collaborando anche nell'organizzazione dei c.d. PCTO, con lo scopo di far crescere la conoscenza delle professioni del mare e le tante opportunità che offre la blue economy. Numerosi i giovani studenti che hanno potuto vivere un'esperienza a bordo delle nostre imbarcazioni, confrontandosi con gli allievi ufficiali e con i formatori dell'ITS.

FONDAZIONE ISTITUTO TECNOLOGICO SUPERIORE PER IL SETTORE MOBILITÀ SOSTENIBILE E LOGISTICA – ITS ACADEMY

La formazione terziaria professionalizzante è realizzata dagli ITS - Istituti Tecnici Superiori – ora denominati Istituti tecnologici superiori (ITS Academy) dalla legge n. 99 del 15 luglio 2022. Gli ITS Academy si configurano come "Fondazioni di partecipazione" quale standard nazionale della struttura, con il modello di gestione pubblico-privato di attività no-profit.

La Fondazione ITS per il settore Mobilità Sostenibile e Logistica – ITS Academy 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 e opera nel-

FIG. 54: ALLIEVI ISCRITTI DAL 2015 AL 2024



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



le aree tecnologiche dell'Efficienza Energetica e della Mobilità Sostenibile erogando percorsi di due tipi:

a) corsi biennali di V livello EQF (quinto livello del Quadro europeo delle qualifiche per l'apprendimento permanente) hanno la durata di quattro semestri con almeno 1.800 ore di formazione. Al termine del corso e previo superamento delle prove e valutazioni finali viene conseguito il "diploma di specializzazione per le tecnologie applicate";

b) corsi triennali di VI livello EQF (sesto livello del Quadro europeo delle qualifiche per l'apprendimento permanente) hanno la durata di sei semestri con almeno 3.000 ore di formazione.

Al termine dei corsi e previo superamento delle prove e valutazioni finali viene conseguito il "diploma di specializzazione superiore per le tecnologie applicate".

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 sbocco occupazionale altissimo. Nelle aree Tecnologiche della formazione logistica e dell'energia la grande varietà di corsi garantisce specializzazioni tecnologiche all'avanguardia e altamente competitive sull'attuale mercato del lavoro (efficienza energetica, smart mobility, ecc.).

Ogni anno l'Istituto Nazionale Documentazione Innovazione Ricerca Educativa (INDIRE), su incarico del Ministero dell'Istruzione e del merito, elabora il monitoraggio dei corsi di formazione terziaria professionalizzante realizzati dagli I.T.S. Academy, effettuato ad un anno dal conseguimento del diploma.

In particolare, a livello nazionale, la Fondazione ITS MOBILITA' 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'90% circa in ambito regionale. I percorsi formativi hanno ricevuto vari altri premi con i quali è stato possibile finanziare l'ampia offerta formativa.

Proseguono nel corso dell'anno le attività formative 62 corsi attivati dall'ottobre 2015 e entro il mese di ottobre 2025 verranno attivati almeno altri 14 percorsi relativi a tutti gli ambiti di pertinenza.

FONDAZIONE ACCADEMIA NAUTICA DELL'ADRIATICO

Costituita nel settembre 2015, la Fondazione Accademia Nautica dell'Adriatico di Trieste prosegue l'attività aggiornando la propria offerta formativa che, per il 2024, si declina come segue.

Si conferma la proposta del percorso per Allievi Ufficiali da Macchina e di Coperta, come pure quello del Tecnico della Logistica sulla sede di Trieste; il corso Cybersecurity in ambito marittimo portuale (sede di Trieste) alla

FIG. 55: ALLIEVI DAL 2015 AL 2024

Accademia Nautica dell'Adriatico

Allievi dal 2015 al 2023/ Cadets 2015-2023

	Anno:	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Allievi Ufficiali di Coperta e Macchina	1° anno	20	20	20	20	20	20	20	24	26	21
	2° anno		20	20	20	20	20	20	20	24	26
	3° anno			20	20	20	20	20	20	20	24
T.S. per l'infomobilità e infrastrutture Logistiche (Trieste)	1° anno	24	24	24	24	24	24	24	25	25	24
	2° anno			24	24	24	24	24	24	25	25
	1° anno								25		24
T.S. per l'infomobilità e infrastrutture Logistiche B (Trieste)	2° anno									25	
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		24	16
	2° anno					24	20	24	24		24
T.S. per la Conduzione del mezzo ferroviario (Gorizia)	1° anno						22	22			
	2° anno							22	22		
T.S. per la Conduzione del mezzo ferroviario (Trieste)	1° anno								20	18	
	2° anno									20	
T.S. per la Cybersecurity in ambito Marittimo Portuale (Trieste)	1° anno							25	24		
	2° anno								25	24	
Tot Allievi		20	64	108	132	181	224	225	209	238	271

Fonte: Accademia Nautica dell'Adriatico

sua terza edizione; il percorso per macchinisti ferrovia-
ri/agenti polifunzionali e il percorso per progettisti na-
vali.

Nuove opportunità sono invece rappresentate dal corso
per Mastri velai/Sail makers (in collaborazione con FIV)
e da quello in modalità duale in collaborazione con LIDL
Italia sulla figura dello Store Manager.

Infine, grazie al contributo PNRR, Accademia ha prov-
veduto a dotarsi di attrezzature tecnologiche

(simulatori) per adeguare i laboratori come previsto
dalle linee guida del PNRR.



07.

LA PORTUALITÀ NAZIONALE



MOVIMENTO DI MERCI E PASSEGGERI NEI PRINCIPALI PORTI ITALIANI

L'Italia vanta un sistema portuale competitivo con due porti italiani (Gioia Tauro e Genova) che si classificano tra i primi 15 porti europei in termini di container movimentati. In base ai dati di Assoporti, nel 2024 i porti italiani hanno movimentato 480,7 milioni di tonnellate di merce, il 35,3% di rinfuse liquide, il 25,47% di Ro-Ro e il 25,33% di container. Nel generale aumento di merci movimentate dai porti italiani (1,3% sul totale), l'unico segno negativo è registrato dalla categoria delle rinfuse solide (-6,2%). Nel 2024, rispetto al 2023, si sottolinea un aumento generale del traffico passeggeri, passando da poco meno di 71 milioni di passeggeri a oltre 73 milioni. Nel comples-

so, tra il 2023 e il 2024 il numero dei passeggeri è aumentato del 3,5%, grazie all'incremento dell'attività di trasporto locale - dai circa 38 milioni di passeggeri a oltre 40 milioni (+3,5%), dei traghetti - da 18,5 a 19,3 milioni di passeggeri (+4,3) e delle crociere - da 13,3 a 13,8 milioni di passeggeri (+3,7%).

PROGETTO RIFORMA GOVERNANCE PORTUALE

Il Governo italiano sta lavorando sulla riforma della Governance portuale che dovrebbe concretizzarsi in una modifica della legge n. 84/1994.

Il tema centrale della riforma dovrebbe essere la creazione di una "cabina di regia" centrale effettivamente operativa che rafforzi la visione organica del

FIG. 58: MERCI MOVIMENTATE NEI PORTI ITALIANI NEL 2024

Merci 000 tonn.)	Rinfuse liquide	Rinfuse secche	Containers	Ro-Ro	Altre merci	Totale
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	168.911	61.041	119.568	120.960	19.639	490.119
2023	167.179	54.104	115.357	122.250	18.582	477.473
2024	169.794	48.857	121.780	122.440	17.842	480.711
% sul totale	35%	10%	25%	25%	4%	100%
Var. % 2024/2023	1,6	-9,7	5,6	0,2	-4,0	0,7
I TRIM 2025	37.882	14.014	19.060	28.890	4.192	104.037
Var. % I trim 2025/I trim 2024	-9,1%	26,7%	11,9%	19,8%	14,1%	6,7%

Fonte: elaborazione SRM su dati Assoporti

FIG. 59: PASSEGGERI NEI PORTI ITALIANI NEL 2024

Passeggeri (N)	Traghetti	Crociera	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	9.004.831	35.018.278	61.024.008
2023	19.094.087	13.326.682	38.822.296	71.243.065
2024	19.309.458	13.850.345	40.187.381	73.347.184
% sul totale	26%	19%	55%	100%
Var. % 2024/2023	1,1	3,9	3,5	3,0
I TRIM 2025	1.400.278	825.808	5.447.626	7.673.712
Var. % I trim 2025/I trim 2024	-4,4%	-8,5%	0,9%	0,0%

Fonte: Elaborazione SRM su dati Assoporti

sistema portuale nazionale, coordinando gli investimenti portuali in una logica di sistema paese. Confitarma auspica che tale riforma rappresenti un'opportunità per creare un sistema integrato competitivo dei porti nazionali, attrarre nuovi traffici, migliorare l'accoglienza per i passeggeri e, infine, contribuire alla crescita logistica del Paese. In particolare, tale riforma dovrebbe finalmente consentire di ottimizzare gli investimenti nelle infrastrutture portuali in una logica di sistema Paese allo scopo di avere porti efficienti

per la competitività del settore, la semplificazione, sburocratizzazione, digitalizzazione e certezza delle tempistiche, la chiarezza nella divisione delle competenze nella Pubblica Amministrazione e l'effettivo coinvolgimento delle rappresentanze industriali, armatoriali e commerciali. Confitarma monitora attentamente l'iter di approvazione del progetto di riforma, fornendo il proprio contributo volto a favorire lo sviluppo del cluster marittimo-portuale nazionale.





SERVIZI TECNICO-NAUTICI E SERVIZI PORTUALI

RIMORCHIO

Per quanto concerne il servizio di rimorchio portuale, prosegue il percorso di rinnovo delle concessioni tramite gare europee indette in conformità alle linee guida ministeriali (circolare 11/2019). L'ultima gara prevista dovrebbe essere bandita entro il 2027 e ciò andrebbe a esaurire i rinnovi tariffari basati sulla circolare DEM3/1589 del 2003. Nel corso dell'ultimo anno è stata aggiudicata la gara di Ravenna e sono in corso le procedure relative ai porti di Barletta-Manfredonia-Molfetta, Napoli, Messina-Milazzo-Area dello Stretto e ai porti della Sardegna meridionale. Si segnala, infine, il prolungamento dell'attuale concessione del servizio di rimorchio a Taranto fino al 31 ottobre 2027, stante la peculiare situazione di imprevedibilità e criticità dei traffici di tale realtà portuale.

PILOTAGGIO

Con riferimento al servizio di pilotaggio, durante il

primo semestre del 2025, si è svolto l'iter procedurale che ha portato all'aggiornamento delle tariffe del servizio di pilotaggio nei Porti nazionali.

Le nuove tariffe sono entrate in vigore il 1° luglio 2025 e saranno valide fino al 30 giugno 2027. L'aggiornamento ha comportato una variazione media ponderata nazionale pari a circa il 7%. Tale valore, tenuto conto della riduzione applicata alle linee Autostrade del Mare, risulta ridotto a un incremento medio del 6,30%.

Nonostante l'adozione di specifici interventi correttivi, l'incremento tariffario risente dei consistenti aumenti, derivanti dagli sviluppi della formula, in talune realtà portuali interessate da situazioni di particolare criticità.

In considerazione di ciò si è stabilito, in via eccezionale, che per i suddetti porti l'andamento operativo ed economico degli stessi sarà oggetto di monitoraggio continuo, al fine di adottare, ove necessario, ulteriori misure correttive per cercare di limitare gli impatti sulle tariffe.

ORMEGGIO

Con riferimento al servizio di ormeggio, si rileva che è



in fase di avvio l'istruttoria finalizzata all'adeguamento tariffario del servizio di ormeggio per il periodo gennaio 2026 – dicembre 2028. Oltre a ciò, con la circolare MIT n.5716 del 18/03/2025, sono stati definiti dei criteri per l'applicazione di benefici tariffari alle navi che contengono significativamente le emissioni inquinanti.

ELETTRIFICAZIONE DELLE BANCHINE (*COLD IRONING*)

Proseguono gli interventi per la realizzazione degli impianti di *cold ironing* previsti dal Fondo complementare al PNRR. Le Autorità di Sistema portuale, oltre ai 700 milioni di euro inizialmente stanziati per 47 progetti da ultimare entro il 2026, dispongono di ulteriori 400 milioni di euro, a seguito valutazione positiva da parte della Commissione Europea sulla rimodulazione del PNRR nell'ambito del programma REPowerEU.

Il 23 luglio 2025 è stato pubblicato sulla Gazzetta ufficiale italiana il Decreto 13 dicembre 2024 "Riparto di risorse in attuazione dell'allegato alla decisione di esecuzione del Consiglio ECOFIN del 14 maggio 2024, relativamente all'Investimento PNRR M3C2-I. 2.3 Cold ironing consistente nella realizzazione di una rete per la fornitura di energia elettrica nell'area portuale e della relativa infrastruttura di

connessione alla rete nazionale di trasmissione, nonché per la fornitura di elettricità da terra e la ricarica delle navi elettriche".

Tale decreto prevede che, in attuazione di quanto previsto dal Piano nazionale di ripresa e resilienza, le risorse destinate al *cold ironing* sono ripartite tra i vari interventi e assegnate ai soggetti attuatori per l'importo totale di euro 306 milioni di cui euro 186,5 milioni di euro a valere sulle nuove risorse PNRR e 119 milioni di euro di progetti in essere.

L'attuazione procede con ritmi differenziati tra i vari scali, ma la maggior parte dei progetti dovrebbe essere in linea con le scadenze del PNRR.

Nonostante i progressi, permangono alcune sfide, tra cui l'elevato fabbisogno energetico richiesto dal *cold ironing* e la necessità di garantire la sostenibilità economica dell'operazione. In particolare, è fondamentale la riduzione dei costi di erogazione dell'energia per l'utente finale. La gestione dei fornitori di energia in Italia è ancora in fase di definizione, ma ci sono alcuni punti chiave che stanno emergendo:

1. Ruolo delle Autorità di Sistema Portuale. Esse avranno un ruolo centrale nella realizzazione delle infrastrutture, ma non è ancora chiaro se saranno direttamente responsabili della gestione del servizio o se lo affideranno a operatori esterni.
2. Modello di business. Sarà necessario al più presto

Connessioni Cold Ironing

Overview

- > **24 Richieste di connessione¹** finora pervenute per una potenza in prelievo totale richieste per **988 MW**, di cui:
 - > 8 porti per un totale di **206 MW** si conserveranno su Cabine Primarie dei distributori
 - > 11 porti per un totale di **571 MW** si conserveranno su Stazione Elettriche della Rete di Trasmissione Nazionale
 - > sulle restanti 5 pratiche sono in corso le opportune attività per prevedere la connessione su RTN o su rete del DSO

Autorità di Sistema Portuale che hanno presentato richiesta di connessione sul portale MyTerna:

- > Sicilia Occidentale
- > Sicilia Orientale
- > Stretto
- > Sardegna
- > Tirreno Settentrionale
- > Tirreno Centro Settentrionale Civitavecchia
- > Tirreno Centrale
- > Adriatico Settentrionale
- > Adriatico Centro Settentrionale
- > Adriatico Orientale
- > Mar Ionio
- > Mar Ligure Orientale



* Dati aggiornati a dicembre 2023 ² 1 pratica da avviare: Trieste (Servola) - 75 MW



1

valutare se il modello migliore sia una gestione centralizzata (con un unico fornitore per porto) o un sistema più aperto, con più operatori che possono offrire energia a diverse condizioni.

3. Definizione delle tariffe. Uno dei nodi principali riguarda il costo dell'energia per gli armatori. Il Governo italiano, con il supporto dei fondi UE, sta lavorando per ridurre gli oneri di sistema, così da rendere il *cold ironing* economicamente vantaggioso rispetto all'uso dei generatori di bordo.

4. Standardizzazione e interoperabilità. Per facilitare

l'adozione su larga scala, sarà fondamentale stabilire standard tecnici comuni per garantire la compatibilità tra le infrastrutture di terra e i diversi tipi di navi.

I dettagli relativi alla gestione dovrebbero essere definiti entro il 2025. La sfida principale sarà bilanciare gli interessi degli operatori portuali, degli armatori e dei fornitori di energia per garantire un sistema efficiente e sostenibile economicamente.





CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

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

www.confitarma.it





CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori