CONFITARMA

Confederazione Italiana Armatori

1901 125 2026



Assemblea - Roma, 27 ottobre 2026

CONFINDUSTRIA

Nella copertina della Relazione che coincide con i 125 anni di Confitarma, ogni elemento compone, scompone e ricompone un unico quadro identitario, dando forma a una narrazione che attraversa il tempo.

Storia. Visione. Orgoglio dell'Italia che naviga. Un messaggio che trascende le epoche e incontra gli 80 anni della Repubblica.

Ogni elemento diventa linguaggio visivo, ogni segno grafico traduce un concetto in un'immagine riconoscibile, intrecciando memoria, identità e futuro.

La STORIA prende forma nelle immagini d'epoca che dialogano con quelle contemporanee, raccontando il percorso che ha reso Confitarma ciò che è oggi e il legame profondo che unisce l'Italia al mare. La memoria non resta sullo sfondo, ma entra nel presente, lo attraversa e contribuisce a plasmarlo.

L'ORGOGLIO si esprime attraverso il blu, colore identitario del mondo Confitarma, declinato in uno spettro di tonalità che racconta un universo composito, articolato e in continua evoluzione, unito da un profondo senso di appartenenza. E prende corpo nelle navi, infrastrutture mobili essenziali per la vita economica e sociale del Paese.

La VISIONE si traduce nell'etere, un elemento visivo astratto che evoca la proiezione verso il futuro e si alterna alle fotografie del passato e del presente. Crea un dialogo tra epoche diverse: ciò che Confitarma è stata, ciò che è oggi e ciò che sarà. Storia e Visione convivono così nella stessa immagine, si incontrano e si contaminano, in un racconto senza soluzione di continuità.

L'ITALIA CHE NAVIGA prende vita attraverso le isobare, segni dinamici con cui il mare entra nella composizione grafica. Tracciati fluidi che evocano correnti, movimento e rotte, restituendo l'immagine di un'Italia che naviga, attraversa il cambiamento e continua a tracciare nuove direzioni.

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
Stretto di Hormuz, Mar Rosso e oltre: vulnerabilità e impatti sulle catene logistiche 18
La cybersecurity in ambito marittimo 20
Shipping e finanza 21
Semplificazione e digitalizzazione 22
Orientamento giurisprudenziale in materia di retribuzione feriale 23
Attenzione all'inclusione sociale 24
Nuovo incentivo al trasferimento modale 25
Sanità marittima 26
Sicurezza marittima 27
Pirateria marittima 29
Operazioni SAR 31
Riforma governance portuale 31
03. TRASPORTO MARITTIMO: LA FLOTTA ITALIANA NEL CONTESTO EUROPEO E MONDIALE 33
Lo scenario mondiale 35
La flotta e il traffico marittimo mondiali 41
La flotta e il commercio estero dell'Ue 41
La flotta e il commercio estero dell'Italia 42
La flotta italiana nel ranking mondiale 44
04. LA FLOTTA MERCANTILE ITALIANA AI RAGGI X 47
Settore del carico 48
Settore passeggeri 62
Cantieristica nazionale 65
05. LA TUTELA DELL'AMBIENTE MARINO E LA SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE 67
Lo shipping e la salvaguardia dell'ambiente 68
L'attività in ambito ICS ed ECSA 69
Il rinnovamento della flotta mondiale 69
Flotta e orderbook di navi con motori ecologici ed alternative fuel 71
Emissioni di CO2 dei combustibili alternativi 72
Il rinnovamento della flotta controllata dagli armatori italiani 73
06. IL LAVORO A BORDO E L'EDUCATION 75
Lavoro e relazioni sindacali 76
Education e certificazione dei marittimi 84
La formazione 85
La rete della formazione marittima - Istituti Tecnici Superiori (ITS) 92
07. LA PORTUALITÀ NAZIONALE 95
Movimento di merci e passeggeri nei principali porti italiani 97
Elettrificazione delle banchine (cold ironing) 99
Servizi tecnico-nautici e servizi portuali 101

CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori
dal 1901

Relazione annuale

27 ottobre 2026

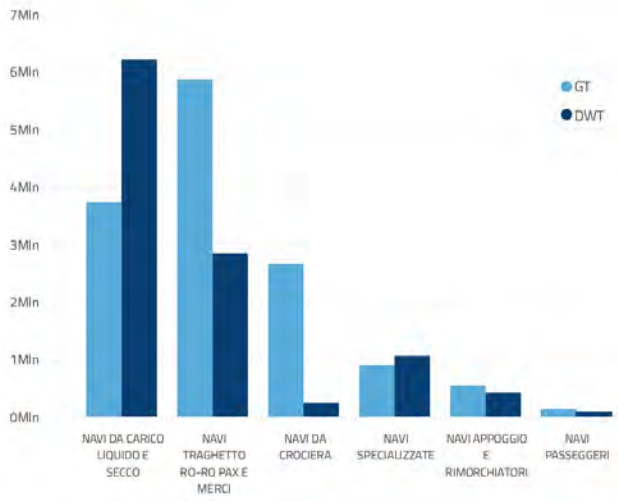
Aderente a
CONFINDUSTRIA

CONFITARMA - Confederazione Italiana Armatori è la principale espressione associativa dell'industria italiana della navigazione. Da 125 anni raggruppa e rappresenta, nei rapporti con le istituzioni e nei principali consessi nazionali, comunitari e internazionali, le imprese di navigazione e gruppi armatoriali italiani che operano in tutti i settori del trasporto merci e passeggeri, nelle crociere e nei servizi ausiliari dei traffici.

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

TONNELLATE DI STAZZA IN GT E DWT DELLA FLOTTA CONFITARMA

Le navi di bandiera italiana associate in CONFITARMA rappresentano circa il 70% della flotta nazionale in termini di stazza lorda (GT). Dei 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



Tonnellate di stazza (GT)

Capacità di carico della nostra flotta



Tonnellate di portata

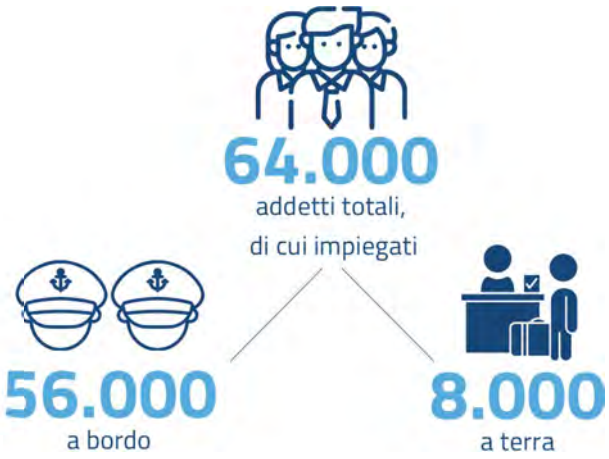




LA BASE ASSOCIATIVA DI CONFITARMA

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;

il Vice Presidente Cesare d 'Amico è Presidente del NorthStandard P&I Club, il secondo P&I (associazioni mutualistiche specializzate in coperture assicurative a favore dei propri membri operanti nel settore marittimo) del mondo;

il Vice Presidente Guido Grimaldi è membro del Board dell'ECSA *(European Community Shipowners' Associations)*, l'associazione europea degli armatori;

il Vice Presidente Lorenzo Matacena è Presidente dello Short Sea Shipping Working Group dell'ECSA *(European Community Shipowners' Associations)*, l'associazione europea degli armatori;

il Consigliere Salvatore d'Amico è membro del Board dell'ICS *(International Chamber of Shipping*), l 'associazione mondiale degli armatori;

il *Past President* Emanuele Grimaldi è Past President dell'ICS (*International Chamber of Shipping*), l 'associazione mondiale degli armatori;

il Past President Mario Mattioli è Presidente della Federazione del Mare e membro del Board of Directors del P&I Britannia Steamship Mutual;

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 per la 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, 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

CONFINDUSTRIA

Federazione del mare

Istituto Italiano di Navigazione

A LIVELLO INTERNAZIONALE

International Chamber of Shipping
Shaping the Future of Shipping

BIMCO

European Shipowners
ECSA | European Community Shipowners' Associations

INTERCARGO
International Association of Dry Cargo Shipowners

INTERTANKO

IMEC

COLLABORA CON

IMO International Maritime Organization

International Labour Organization

SOCIETÀ DI SERVIZI DI CONFITARMA

forMare
Polo Nazionale per lo Shipping

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



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



Salvatore d'Amico
Presidente
del GT Trasporti e logistica internazionali, regolamentazioni e organismi internazionali e sicurezza



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



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



Marialaura Dell'Abate
Presidente
del Gruppo Giovani Armatori e *Presidente del* GT Education e Capitale Umano



Mario Mattioli
Ultimo *Past President*



Roberto Alberti



Claudio Baccichetti



Rosalba Barretta



Fabio Bartolotti

CONSIGLIO GENERALE



Gabriele Brullo



Paolo Cagnoni



Davide Calderan



Paolo Clerici
Past President



Fabrizio Conni



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 Magliulo, Stefano Zunarelli

Supplenti: Corrado Medina, Francesco Serao

COLLEGIO DEI REVISORI

Presidente: Carlo Lomartire

Effettivi: Stefano Basso, Roberto Coccia

Supplenti: Luciano Abbate, Andrea Tilli

GRUPPI TECNICI

FINANZA E DIRITTO D'IMPRESA

Nicola Coccia *Presidente*
Roberto Alberti, Diego Pacella, Fabrizio Vettosi *Vice Presidenti*

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

Marco Quadrani *Segretario*

PORTI E INFRASTRUTTURE

Mario Zanetti *Presidente*
Roberto Alberti, Gianpaolo Polichetti, *Vice Presidenti*
Massimiliano Arrigo, Paola Barretta, Giovanni Cinque, Fabrizio Conni, Carmela Costagliola, Francesco D 'Alesio, Marco Dalla Vecchia, Gianni Andrea de Domenico, Cristian Emanuele Gambini, Domenico Guidotti, Antonio Lozzi, Francesco Pitasi, Riccardo Riga, Alessandro Russo, Fabrizio Vettosi, Paolo Visco.

Leonardo Piliego *Segretario*

TRASPORTI E LOGISTICA INTERNAZIONALI, REGOLAMENTAZIONI E ORGANISMI INTERNAZIONALI E SICUREZZA

Salvatore d'Amico *Presidente*
Nicolò Agnello, Massimiliano Arrigo, Giacomo Bischetti, Giovanni Cinque, Guido Grimaldi, Enrico Maria Ievoli, Fabio Massini, Luigi Mattera, Alessia Minuto, Alessandro Nava, Roberto Nulli Gabbiani, Paolo Pandolfi, Francesco Pitasi, Riccardo Riga, Cosimo Sforza, Nicola Torrente.

Edoardo D'Andrea *Segretario*

TRASPORTI E LOGISTICA CORTO RAGGIO E AUTOSTRADE DEL MARE

Lorenzo Matacena *Presidente*
Alessandra Grimaldi, Valeria Novella *Vice Presidenti*
Diego Bonavina, Giovanni Cinque, Gaetano D'Alesio, Antonio Di Falco, Calogero Famiani, Nunzio Formica, Renato Garolla, Angela Genovese, Eric Gerritsen, Riccardo Giannessi, Eugenio Grimaldi, Fabrizio Manfredonia, Alessandro Morace, Aldo Negri, Francesco Pitasi, Riccardo Riga.

Luca Sisto *Segretario*

RISORSE UMANE E RELAZIONI INDUSTRIALI

Angelo D'Amato *Presidente*
Tiziano Minuti, Paolo Tolle *Vice Presidenti*
Carlo Bocchini, Valeria Cancello, Stefano Canestri, René Citro, Gennaro Carlo Cotella, Francesco D 'Alesio, Gianni Andrea de Domenico, Andrea Guietti, Antonio Lozzi, Fabrizio Mazzucchi, Gian Marco Montanari, Nicola Principe, Riccardo Riga, Francesco Rotundo, Giulio Torre, Elena Viro, Paolo Visco.

Leonardo Piliego *Segretario*

TRANSIZIONE ECOLOGICA, TECNICA NAVALE, REGOLAMENTAZIONE, RICERCA E SVILUPPO

Guido Grimaldi *Presidente*
Dario Bocchetti, **Umberto D'Amato, Vera Pacini** *Vice Presidenti*
Alberto Cafari Panico, Andrea Caviglia, Antonio D'Alesio Jr, Cesare D 'Api', Gianni Andrea de Domenico, Gabriele Di Clemente, Fernando Esposito, Alessandro Federico, Luigi Genghi, Alessandro Nava, Danilo Raffa, Enzo Romano, Cosimo Sforza, Fabrizio Sorrentino, Alberto Vigna.

Fabio Faraone *Segretario*

EDUCATION E CAPITALE UMANO

Marialaura Dell'Abate *Presidente*
Gian Marco Montanari *Vice Presidente*
Carlo Bocchini, Stefano Canestri, René Citro, Gennaro Carlo Cotella, Andrea Guietti, Luciana Maccarrone, Daniela Mancini, Davide Mattia, Fabrizio Mazzucchi, Roberto Nulli Gabbiani, Nicola Principe, Riccardo Riga, Davide Servidei, Antonio Spadaro, Giulio Torre, Antonella Varbaro.

Mariachiara Sormani *Segretario*

Gruppo di lavoro

CYBER MARITIME SECURITY

Salvatore d'Amico *Presidente*

Edoardo D'Andrea *Segretario*

Consiglio Direttivo



Marialaura Dell'Abate
Presidente



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 Palazzeschi



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 2025 e dei primi mesi del 2026 il GGA si è riunito periodicamente, sotto la guida della Presidente del Gruppo, Marialaura Dell'Abate, garantendo un confronto continuo sui temi di comune interesse. Nella prima metà del 2026 è stata organizzata una trasferta del Gruppo Giovani, presso la sede di ENI a Porto Marghera. Nel corso del 2027 è in programma l'organizzazione di convegni dedicati a temi di primo piano per il settore dello shipping e una missione all'estero volta a consolidare e promuovere le relazioni esterne.

Rimane centrale l'impegno del Gruppo nella promozione delle professioni del mare tra le nuove generazioni, in collaborazione con il Gruppo Tecnico Education e Capitale Umano. Il GGA continua inoltre a sostenere il progetto Lupa Marina, giunto alla sua terza edizione, rivolto ai bambini delle scuole primarie con l'obiettivo di avvicinarli ai temi del mare.

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, che prosegue anche nel 2027 con la sua quarta edizione.
Il Gruppo ha infine rinnovato il sostegno e la collaborazione con il Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera in occasione delle celebrazioni per il 161° anniversario della sua istituzione.



Luca Sisto
Direttore Generale



Edoardo D'Andrea
Direttore Servizio Politica dei Trasporti



Fabio Faraone
Direttore Servizio Tecnica Navale Sicurezza e Ambiente



Andrea Giuliani
Direttore Servizio Amministrazione



Leonardo Piliego
Direttore Area Lavoro e Porti



Marco Quadrani
Direttore Servizio Finanza e Tributi



Roberta Busatto
Consulente per la Comunicazione, le relazioni esterne e gli eventi



Laurence Martin
Consulente per le Relazioni internazionali



Fabrizio Monticelli
Amm. Unico ForMare

La sede di Confitarma è a Roma
Piazza SS. Apostoli, 66
Tel. + 39 06 67481211
E-mail: confitarma@confitarma.it
con una delegazione presso Confindustria Genova
Via S. Vincenzo, 2
Tel. + 39 010 83382527
E-mail: genova@confitarma.it
www.confitarma.it

PREMESSA - MARIO ZANETTI, PRESIDENTE CONFITARMA



L'Economia del Mare si conferma una componente strategica del Sistema produttivo nazionale, con un valore complessivo di 224,9 miliardi di euro, pari all'11,4% del PIL italiano e un valore aggiunto diretto di 78,9 miliardi di euro. Un sistema che coinvolge 253.599 imprese e oltre 1,1 milioni di occupati, contribuendo in misura significativa alla crescita e alla competitività del Paese. All'interno di questa filiera, lo shipping rappresenta una componente industriale essenziale, capace di connettere l 'Italia ai mercati internazionali, sostenere le catene produttive e logistiche, garantire la continuità territoriale, rafforzare l'immagine del Paese quale hub crocieristico di primo piano nel Mediterraneo e contribuire alla sicurezza degli approvvigionamenti. La flotta rappresentata da Confitarma abbraccia tutte le tipologie di naviglio e di attività sul mare, operando in ogni area geografica e svolgendo un ruolo chiave nelle attività marittime mondiali. Come evidenziato dal Centro Studi di Confitarma Blue Horizons, tutto ciò avviene grazie ad una flotta mercantile di oltre 1.100 navi per 12,8 milioni di tonnellate di stazza lorda, che assicura il 58% dell'interscambio commerciale nazionale, movimentando ogni anno 253 milioni di tonnellate di merci e garantendo la continuità territoriale per milioni di passeggeri e veicoli. Ciò grazie anche ai traghetti Ro-Pax, comparto nel quale l'Italia si conferma leader mondiale con 179 unità per 2,6 milioni di GT, pari al 12,9% della stazza complessiva mondiale. Non solo, nel 2024 le attività legate alle crociere hanno generato nel Paese un impatto economico complessivo pari a 18,1 miliardi di euro, contribuendo per 7,3 miliardi di euro al PIL e sostenendo circa 113 mila posti di lavoro. Numeri che confermano il ruolo strategico dell'industria armatoriale, il cui contributo va ben oltre il trasporto di merci e passeggeri, generando valore, occupazione e innovazione lungo una filiera articolata di attività e competenze. Oltre l'80% delle merci scambiate nel mondo viene trasportato via mare su rotte che collegano i grandi hub portuali di Asia, Europa e Americhe e che costituiscono infrastrutture strategiche dalle quali dipendono la continuità degli approvvigionamenti, l'accesso ai mercati e il funzionamento delle catene produttive. La loro sicurezza è parte integrante della sicurezza economica globale. Negli ultimi anni, la pandemia, la guerra in Ucraina, le tensioni commerciali, gli attacchi al naviglio mercantile nel Mar Rosso e la crisi nello Stretto di Hormuz hanno mostrato come le instabilità regionali possano assumere rapidamente una dimensione globale e compromettere l'ordinario funzionamento delle catene logistiche. Per un'economia aperta e orientata alle esportazioni come quella italiana, tutelare la libertà di navigazione significa difendere la continuità produttiva, la sicurezza energetica e la competitività del Paese. É in questo scenario che Confitarma celebra i suoi 125 anni di storia, un anniversario che assume un significato particolare nell'anno in cui ricorrono anche gli 80 anni della Repubblica Italiana. Celebrare questo traguardo significa riconoscere con orgoglio il valore di una storia imprenditoriale che ha attraversato profonde trasformazioni economiche, sociali e tecnologiche, ma soprattutto guardare avanti, nella consapevolezza che il patrimonio di esperienza, competenze e capacità di innovazione maturato rappresenta una risorsa fondamentale per affrontare le sfide del presente e costruire nuove prospettive di sviluppo. Un futuro che si costruisce affrontando oggi le tensioni geopolitiche, l'evoluzione degli equilibri commerciali, la transizione energetica e digitale, le nuove esigenze di sicurezza e resilienza delle catene logistiche, la crescita delle competenze e la valorizzazione della componente umana. Sfide che richiedono impegno, innovazione, competenze e un quadro normativo e regolatorio che sappia accompagnare le trasformazioni, mettendo in primo piano la competitività delle imprese. È questa la prospettiva che orienta l'azione di Confitarma, impegnata a rappresentare le esigenze delle imprese armatoriali nazionali e a contribuire, attraverso il confronto con le istituzioni e con le altre componenti del cluster marittimo, alla definizione di scelte strategiche che riconoscano il valore economico, industriale e geopolitico dell'Economia del mare.

01.

L’ECONOMIA DEL MARE

L'ECONOMIA DEL MARE

La dimensione marittima assume un ruolo sempre più centrale nelle strategie di sviluppo dell'Italia e dell'Europa. Le trasformazioni geopolitiche in corso, le nuove esigenze di sicurezza, la transizione energetica e digitale stanno riportando l'attenzione sul valore del mare e sul suo contributo alla crescita economica, sociale e occupazionale del Paese. L'Economia del Mare contribuisce in maniera significativa alla formazione del PIL italiano, con un valore aggiunto prodotto pari a 78,9 miliardi di euro, che ha attivato altri 146 miliardi negli altri settori economici, per un valore aggiunto complessivo che raggiunge i circa 225 miliardi di euro (pari all'11,4% del valore aggiunto prodotto dall'intera economia nazionale), con 253.599 imprese e 1.133.949 addetti, pari al 4,3% del totale dell'occupazione italiana.
In particolare, la filiera della movimentazione di merci e passeggeri vale 18,2 miliardi di euro di valore aggiunto con una variazione 2024/2023 pari al +6,5%.
Il XIV Rapporto OsserMare-Tagliacarne-Unioncamere evidenzia che il "Sistema mare" italiano è in netta crescita, segnando un + 3,8% del prodotto diretto nel 2024 rispetto alla variazione relativa al totale dell'economia pari al +2,1%.

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



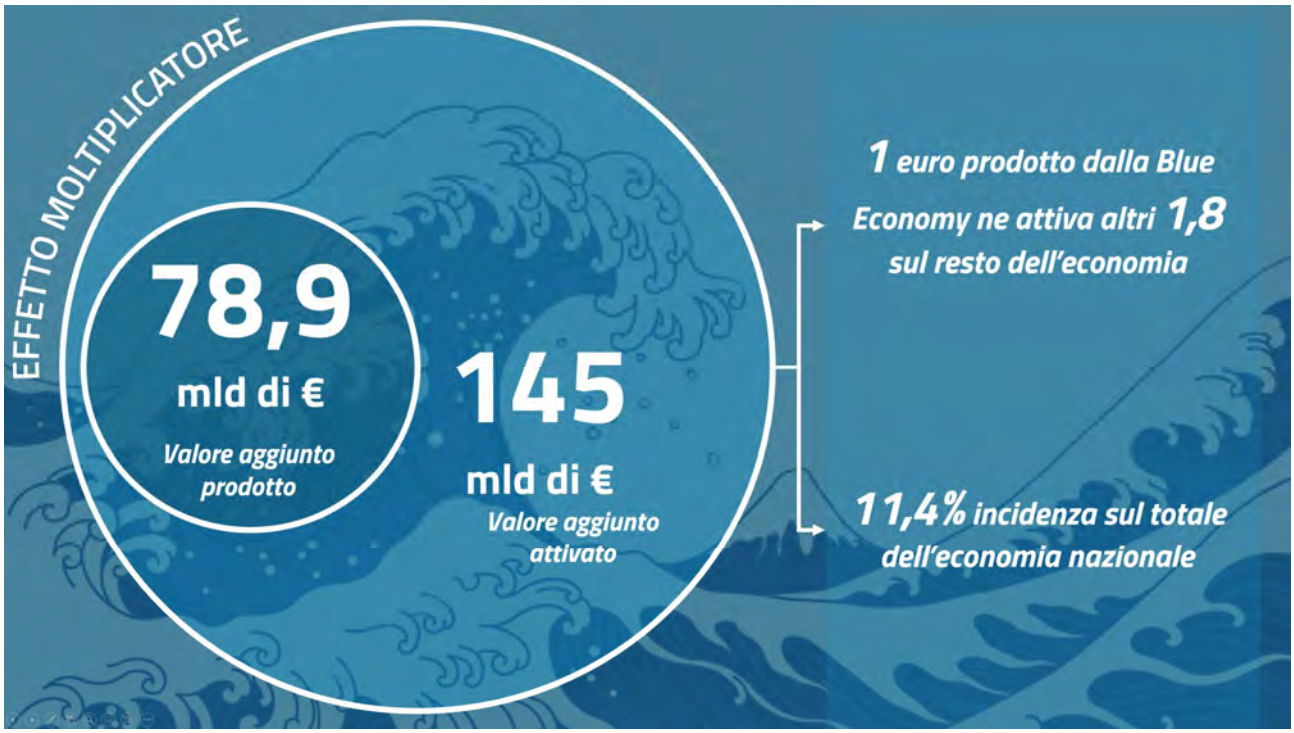
Fonte: XIV Rapporto sull'Economia del Mare 2026 – Centro Studi Tagliacarne, Unioncamere, OsserMare

FIG. 2: MOLTIPLICATORE PER SETTORE

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



FIG. 3: EFFETTO MOLTIPLICATORE SULL'ECONOMIA DEL MARE



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

Ogni euro prodotto dalla Blue economy mediamente ne attiva altri 1,8 sul resto dell'economia. La movimentazione di merci e passeggeri via mare è la filiera che esprime il moltiplicatore più elevato, pari a 2,7.



02.

TRASPORTO MARITTIMO NAZIONALE:

UN SETTORE DINAMICO



STRETTO DI HORMUZ, MAR ROSSO E OLTRE: VULNERABILITÀ E IMPATTI SULLE CATENE LOGISTICHE

Le crisi degli ultimi anni hanno mostrato come la regolarità dei traffici non possa più essere considerata un dato acquisito. La pandemia ha evidenziato la vulnerabilità delle catene internazionali di approvvigionamento. Successivamente, la guerra in Ucraina, le tensioni commerciali tra le principali economie mondiali, gli attacchi contro le navi mercantili nel Mar Rosso e l 'instabilità nello Stretto di Hormuz hanno confermato quanto il funzionamento del commercio internazionale sia strettamente legato all'evoluzione degli equilibri geopolitici.

In questo contesto, i principali snodi marittimi – come il Canale di Suez, lo Stretto di Hormuz e Bab el-Mandeb – continuano ad affrontare sfide senza precedenti.

Nel Mar Nero, il protrarsi della guerra continua ad incidere sui traffici di grano, petrolio e gas, con conseguenze sulla sicurezza alimentare di intere nazioni. Nel Pacifico, le tensioni nello Stretto di Taiwan minacciano quasi la metà del traffico mondiale di portacontainer, con possibili conseguenze sull'intera catena logistica globale.

Particolare rilievo assume lo Stretto di Hormuz, attraverso il quale, prima del conflitto tra Stati Uniti e Iran, transitava circa il 38% delle esportazioni mondiali di petrolio greggio via mare, un volume equivalente a circa il 20% dell'offerta globale. Lo Stretto rappresentava inoltre un passaggio essenziale per una quota significativa del commercio mondiale di GNL.

Le tensioni che hanno interessato l 'area nel corso del 2026 hanno evidenziato con particolare forza la vulnerabilità del sistema energetico globale, confermando la centralità di questo passaggio per la sicurezza degli approvvigionamenti.

Secondo i più recenti dati Clarksons e del Centro Studi Confitarma, ad agosto 2026, i traffici risultano inferiori di oltre il 90% rispetto al periodo precedente al conflitto.

Per l'Italia, la questione riveste una valenza particolarmente significativa, poiché una parte rilevante delle importazioni energetiche nazionali – oltre l'11% del totale extra-UE – proviene dai Paesi del Golfo Persico e raggiunge il territorio italiano quasi esclusivamente via mare. Eventuali ulteriori limitazioni alla navigazione attraverso lo Stretto continuerebbero a produrre effetti sui costi degli approvvigionamenti, sui prezzi interni e sulla competitività dell'intero sistema economico nazionale.

La rilevanza strategica dell'area per il nostro Paese e le sue potenziali implicazioni sul piano energetico ed industriale erano già state approfondite nel report del Centro Studi Confitarma del 2025. Gli sviluppi successivi hanno ulteriormente confermato l'importanza delle questioni allora evidenziate.

Anche la crisi nel Mar Rosso ha continuato a incidere in modo significativo sui traffici marittimi globali.

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 2026, i transiti nel Golfo di Aden risultano ancora inferiori di circa il 60% rispetto alla media 2023 e registrano una flessione del 15% rispetto al secondo trimestre del 2026.

L'andamento resta tuttavia differenziato tra i diversi segmenti del trasporto marittimo.

Ad esempio, il traffico containerizzato presenta segnali di ripresa: nel corso del mese di agosto sono transitate nel Golfo di Aden 227 portacontainer, per una capacità complessiva di 1,6 milioni di TEU. Si tratta del dato più elevato dall'inizio delle deviazioni alla fine del 2023, e in aumento del 49% rispetto al ritmo registrato nel mese di luglio. I livelli rimangono comunque inferiori di circa il 65% rispetto al 2023.

Rispetto allo scorso anno, si osserva, invece, un peggioramento per le petroliere, in particolare product tanker. Ad agosto 2026, infatti, i transiti nel Golfo di Aden sono diminuiti del 12% rispetto al 2025 e del 54% rispetto al 2023.

Un'ulteriore contrazione si registra sul corridoio principale del Canale di Suez, dove, ad agosto 2026, il numero dei transiti risulta diminuito di circa il 24% rispetto al 2025.

Specularmente, la rotta del Capo di Buona Speranza continua a essere ampiamente utilizzata. Ma, sebbene in questo caso la geografia fornisca una rotta alternativa che permette alle navi di raggiungere il Mediterraneo circumnavigando l 'Africa, allo stesso tempo tale vantaggio è mitigato dall'aumento dei tempi di navigazione e dai maggiori costi operativi legati alla maggiore lunghezza del viaggio.

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 ulteriormente l 'approvvigionamento di petrolio e prodotti raffinati e con ricadute sui prezzi interni.





LA CYBERSECURITY IN AMBITO MARITTIMO

La crescente digitalizzazione dei processi e l'impiego sempre più diffuso dell'intelligenza artificiale stanno trasformando profondamente il settore marittimo. Alla maggiore efficienza operativa si accompagna, tuttavia, un'esposizione crescente alle minacce informatiche, capaci di compromettere i sistemi di bordo e di terra, interrompere le attività, causare la perdita di dati e produrre rilevanti conseguenze economiche e reputazionali. In un contesto internazionale caratterizzato da conflitti e tensioni geopolitiche, la protezione delle infrastrutture e dei sistemi digitali assume pertanto un'importanza ancora maggiore.

Per le imprese di navigazione, la cybersicurezza non rappresenta più soltanto una questione tecnologica, ma una componente essenziale della sicurezza operativa. Tutelare gli equipaggi, il naviglio e la continuità dei servizi richiede infatti un approccio strutturato, fondato, specialmente, sulla prevenzione, sulla tempestiva individuazione delle minacce e sulla capacità di contenerne gli effetti. A questo impegno devono concorrere sia le imprese sia le Autorità competenti, attraverso un dialogo costante e un'efficace condivisione delle informazioni.

Parallelamente all'evoluzione tecnologica, si è progressivamente rafforzato anche il quadro regolatorio. Nel 2024, il recepimento della Direttiva NIS2 ha ampliato gli obblighi europei in materia di cybersicurezza, coinvolgendo anche 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.

Di particolare rilevanza è stata la pubblicazione, il 16 dicembre 2025, della Circolare n.177/2025 del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera, recante "Maritime Cyber Risk: Aggiornamento delle misure di sicurezza per le navi nazionali, le società di gestione ISM (Company ISM) e i gestori di impianti portuali".

La Circolare mira a coordinare la normativa europea in materia di cybersicurezza, recepita nell'ordinamento italiano con il decreto legislativo 138/2024, con gli standard internazionali di riferimento e con le specificità operative del settore marittimo nazionale.

Pur condividendo pienamente la necessità di rafforzare la cybersicurezza del comparto, Confitarma ha evidenziato alcuni profili applicativi meritevoli di ulteriore approfondimento. In particolare, poiché le unità navali non rientrano nel perimetro stabilito dalla NIS 2, è stata sottolineata l 'esigenza di calibrare gli adempimenti sulle specificità tecniche e operative del contesto di bordo, affinché le misure previste risultino concretamente attuabili e proporzionate.
Su tali aspetti, Confitarma prosegue il confronto costruttivo con il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto e le altre Amministrazioni interessate – l'Agenzia per la Cybersicurezza Nazionale in primis - con l'obiettivo di contribuire all'individuazione di soluzioni applicative efficaci, sostenibili e coerenti con le caratteristiche operative del settore.
In questo contesto, le imprese armatoriali stanno già investendo nel rafforzamento dei sistemi, nell'adeguamento delle procedure e nello sviluppo delle competenze necessarie a operare in un mondo sempre più interconnesso e, quindi, vulnerabile. Al tempo stesso, la digitalizzazione offre importanti opportunità di semplificazione degli adempimenti e di miglioramento dell'efficienza, contribuendo alla competitività della flotta.

Resta però 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.

SHIPPING E FINANZA

Revisione dei criteri di vaglio tecnico (Technical Screening Criteria) della "Climate Taxonomy" relativa allo Shipping (Atto Delegato EU 2139/2021)





Nel corso del 2025 e dei primi mesi del 2026 è stata svolta un'intensa attività tecnica e di lobby attraverso il Gruppo di Lavoro Ship Finance di ECSA. La prima bozza di Atto Delegato (Aprile 2026) accoglie significative modifiche e, soprattutto, recepisce due fondamentali proposte di variazione:

1) Ai fini della Tassonomia l'armatore non è giudicabile per ciò che trasporta, essendo tale elemento nel completo controllo del proprietario del carico;

2) La "Tassonomicità" della nave non dipende da ciò che si trasporta a bordo (ad esempio fossil fuel), bensì dal "disegno tecnico", laddove la nave sia appunto progettata per trasportare anche prodotti "non fossili".

Ipotesi di Fondo di Private Debt/Private Equity dedi-cato al settore

Nel corso del 2026 si sono intensificati gli incontri con gli *stakeholders* finanziari non bancari al fine di ipotizzare schemi e soluzioni di finanziamento complementari al tradizionale canale bancario. In tal senso, anche in coordinamento con Confindustria, si è attivata una proficua discussione con Fondo Italiano di Investimento (FII) al fine di estendere all'intera filiera della *Blue Economy* (incluso il trasporto navale) l'oggetto del nascente fondo tematico, inizialmente limitato alla navalmeccanica.

SEMPLIFICAZIONE E DIGITALIZZAZIONE

La sburocratizzazione dell'ordinamento, la semplificazione e la digitalizzazione delle procedure sono, come è noto, obiettivi da tempo fortemente sostenuti da Confitarma, quali priorità strategiche del settore.

Numerose sono state, negli ultimi anni, le proposte di modifica e adeguamento del Codice della navigazione e della normativa di settore, elaborate da Confitarma in seno ai competenti Gruppi Tecnici e presentate in occasione di tavoli tecnici con la competente Amministrazione o in audizioni parlamentari, allo scopo di rendere il quadro normativo più rispondente all'evoluzione dei tempi e del settore.

Tra la fine del 2025 e i primi mesi del 2026, la pubblicazione della legge 2 dicembre 2025, n. 182, c.d.

"Semplificazioni" e della legge 7 maggio 2026, n. 70, c.d. "Valorizzazione della Risorsa mare", hanno finalmente rappresentato l'atteso veicolo normativo per l'introduzione di alcune importanti modifiche al Codice della navigazione, specialmente in materia di lavoro marittimo sulla quale si rinvia al Capitolo 6 della presente relazione.

Le due leggi hanno introdotto diversi interventi di rilievo per il settore marittimo, alcuni dei quali recepiscono, seppur parzialmente, proposte formulate da Confitarma. In particolare, l'articolo 21 della Legge 7 maggio 2026, n. 70, "Valorizzazione della risorsa mare", ha introdotto misure di semplificazione riguardanti, tra l'altro, il personale marittimo, l'iscrizione e la cancellazione delle navi, la locazione a scafo nudo, le garanzie e le ipoteche navali, intervenendo su numerose disposizioni del Codice della navigazione. Lo stesso articolo ha inoltre previsto un primo intervento organico di digitalizzazione dei principali registri e documenti di bordo, favorendo il progressivo superamento di procedure e adempimenti ancora fondati su supporti cartacei e una maggiore razionalizzazione degli obblighi documentali. La piena operatività di tali misure resta tuttavia subordinata all'adozione dei previsti decreti attuativi.

Nel complesso, gli interventi approvati rappresentano un significativo avanzamento nel percorso di semplificazione e modernizzazione della normativa marittima. Restano, tuttavia, ulteriori ambiti di intervento, già oggetto delle proposte avanzate dall'Associazione, sui quali Confitarma continuerà il confronto con il Parlamento e con le Amministrazioni competenti, con l'obiettivo di ridurre gli oneri amministrativi, favorire una maggiore efficienza operativa e rafforzare la competitività della flotta italiana.

ORIENTAMENTO GIURISPRUDENZIALE IN MATERIA DI RETRIBUZIONE FERIALE

La principale criticità che ha interessato il settore del trasporto marittimo nazionale nel 2025 in materia di lavoro e relazioni industriali è senz'altro la rilevante novità di carattere giurisprudenziale in materia di retribuzione corrisposta durante il periodo feriale. In particolare, un nuovo orientamento giurisprudenziale ha ritenuto applicabili anche al lavoro marittimo i principi in materia di retribuzione delle ferie tradizionalmente applicati ai rapporti di lavoro di terra.

Nel merito, la Corte di Cassazione (sentenza n. 25120/2025) ha affermato che la retribuzione corrisposta durante le ferie obbligatorie previste dalla legge debba essere "paragonabile" a quella ordinariamente percepita dal lavoratore, estendendo al



lavoro marittimo i principi elaborati per i rapporti di lavoro subordinato di terra. Secondo Confitarma, tale impostazione non valorizza adeguatamente la specialità della disciplina del lavoro marittimo, né tiene pienamente conto delle peculiarità che caratterizzano l'organizzazione del lavoro a bordo delle navi, anche alla luce della normativa eurounitaria e nazionale in materia di orario di lavoro e delle specifiche previsioni contenute nella contrattazione collettiva di settore.

Per l'intero settore, la pronuncia ha determinato un ampliamento del rischio di contenzioso e fatto emergere preoccupazioni circa la solidità del principio del legittimo affidamento delle imprese nell'applicazione della disciplina prevista dalla contrattazione collettiva nazionale, compromettendo, conseguentemente, i principi di certezza del diritto e di prevedibilità delle conseguenze derivanti da comportamenti conformi al quadro normativo e contrattuale.

Data la rilevanza sistematica della questione e delle sue implicazioni, Confitarma si è attivata sin da subito, sia sul piano istituzionale sia sul versante delle relazioni industriali, con lo scopo di riaffermare la specialità del lavoro a bordo delle navi, espressamente riconosciuta dall'ordinamento, e di tutelare l'autonomia collettiva, nel rispetto del quadro legislativo vigente.

Confitarma si è sempre impegnata – e continuerà a farlo – affinché la specialità del settore marittimo trovi pieno riconoscimento, anche in considerazione delle peculiari attività economiche svolte, dell'organizzazione del lavoro e dell'ambiente di lavoro marittimo.

L'Associazione continuerà, inoltre, ad adoperarsi – anche in sinergia con le altre associazioni datoriali del settore – affinché siano rispettati e valorizzati il trattamento economico e quello normativo definiti dalle parti sociali attraverso i diversi rinnovi del CCNL unico dell'industria armatoriale, quali espressione dell'equilibrio raggiunto nell'ambito dell'autonomia negoziale e delle pattuizioni concordate, anche con riguardo ai riflessi che il contratto collettivo nazionale produce sulla contrattazione aziendale.

ATTENZIONE ALL'INCLUSIONE SOCIALE

All'inizio dell'anno la Direzione Generale per il Mare, il Trasporto marittimo e per vie d 'acqua interne del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha emanato il Decreto dirigenziale n. 18 del 5/2/2026 - Adozione delle "Prescrizioni tecniche per l'accessibilità e la mobilità a bordo delle navi e unità veloci da passeggeri nuove ed esistenti delle classi A, B, C e D ricadenti nel campo di applicazione del decreto legislativo 4/2/2000 n. 45 come emendato, adibite al trasporto pubblico, di bandiera italiana, da parte delle persone a mobilità ridotta".

Il Decreto e le prescrizioni tecniche in oggetto fissano – per la prima volta – i requisiti minimi cogenti per assicurare l'accessibilità e la mobilità delle PMR a bordo, in condizioni di adeguata sicurezza ed autonomia per le navi e unità veloci da passeggeri rientranti nel campo di applicazione del decreto legislativo n. 45/2000, come emendato.

Il testo è frutto di un lungo lavoro del Tavolo tecnico per la procedura di consultazione istituito con Decreto Direttoriale n. 48 del 17 marzo 2021 ai fini della revisione della Circolare n. 10/SM del 4 gennaio 2007 "Direttive per l'applicazione degli orientamenti sui requisiti di sicurezza delle navi da passeggeri e unità veloci da passeggeri per le persone a mobilità ridotta (PMR)", per l'adeguamento alle disposizioni di cui al decreto legislativo 12 maggio 2020, n. 43.

La stesura del decreto e delle prescrizioni ha visto il coinvolgimento delle Associazioni rappresentative di tutte le categorie di persone a mobilità ridotta, dei rappresentanti dell'Armamento, degli Enti tecnici, di Fincantieri e del Comando generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, con un significativo (ed oggettivo) impegno dell'Amministrazione nel mediare interessi talvolta contrapposti, anche nel tentativo di trovare necessari compromessi specialmente per le unità esistenti.

La pubblicazione del Decreto ha comportato l'abrogazione della Circolare n. 10/SM del 4 gennaio 2007, come integrata dalla lettera circolare n. 20540 del 17 dicembre 2012, che per anni ha regolato la materia.

NUOVO INCENTIVO AL TRASFERIMENTO MODALE

Come richiesto da Confitarma, la legge di bilancio per il 2025 ha aggiunto 12 milioni di euro annui per il triennio 2025–2027. Inoltre, l'articolo 6, comma 6-bis del decreto-legge 20 febbraio 2026, n. 21, convertito, con modificazioni, dalla legge 10 aprile 2026, n. 49, ha inserito nell'articolo 23, comma 2, del decreto legislativo 9 giugno 2020, n. 47, la nuova lettera i-bis, che prevede tra le possibili finalità di utilizzo dei proventi delle aste ETS quella di incentivare il riequilibrio modale dal trasporto stradale di merci a quello marittimo e ferroviario, ivi compreso il Sea Modal Shift, oltre al Ferrobonus.

La disposizione non assegna direttamente al Sea Modal Shift un importo determinato. Per trasformare la previsione in risorse effettivamente utilizzabili è necessaria l'assegnazione delle somme ai pertinenti capitoli di bilancio. Per tale motivo Confitarma, pur esprimendo apprezzamento per l'approvazione alla Camera dell'emendamento che ha modificato l'articolo 23 del d.lgs. 47/2020, che rappresenta un passo nella direzione giusta, ha chiesto al Governo di destinare concretamente risorse al Sea Modal Shift. Ciò al fine di valorizzare il contributo delle Autostrade del Mare e scongiurare il pericolo del back shift modale dovuto all'aumento dei costi causato dall'ETS. Infatti, Confitarma ha stimato che nel biennio 2024–2025 si sarebbe verificata una riduzione superiore al 7% dei mezzi pesanti imbarcati sulle rotte considerate effettivamente alternative alla strada, con circa 70.000 camion tornati alla modalità stradale e 82 milioni di chilometri aggiuntivi percorsi su gomma.

Passando alla gestione operativa dell'incentivo, con il decreto direttoriale MIT n. 222 del 18 novembre 2025 è stata avviata la terza annualità del Sea Modal Shift, relativa ai viaggi effettuati dal 6 dicembre 2025 al 5 dicembre 2026. Le istanze pervenute sono state 551. La dotazione indicata nell'avviso è pari a 12 mi-





lioni di euro, imputati all'esercizio finanziario 2027. L'importo effettivamente riconoscibile a ciascuna impresa dipenderà dalla rendicontazione dei viaggi e dall'eventuale riproporzionamento delle risorse disponibili. Il decreto direttoriale n. 55 del 25 marzo 2026 ha aperto la rendicontazione di tale annualità dal 27 marzo al 29 maggio 2026 (termine successivamente prorogato al 12 giugno 2026).

Infine, con il decreto direttoriale n. 14 del 27 febbraio 2026 sono state inoltre aggiunte tre nuove rotte ammissibili: Cagliari–Marina di Carrara, 266 chilometri stradali evitati, Gioia Tauro–Livorno, 987 chilometri e Savona–Palma di Maiorca, 116 chilometri.

SANITÀ MARITTIMA

Da oltre quindici anni Confitarma collabora con il Ministero della Salute per promuovere la modernizzazione della disciplina della sanità marittima, tuttora fondata, in parte rilevante, sul Regolamento approvato con Regio decreto 29 settembre 1895, n. 636. Dal 2019 il confronto è proseguito in forma strutturata nell'ambito di uno specifico tavolo tecnico istituito presso il Ministero della Salute. Un passaggio decisivo è stato compiuto con l'articolo 18 della legge 2 dicembre 2025, n. 182, che ha previsto il riordino e la semplificazione della disciplina del servizio sanitario prestato a bordo delle navi mercantili battenti bandiera italiana. La riforma articola la materia in due distinti percorsi regolamentari: un regolamento governativo, da emanare con DPR su proposta del Ministro della Salute, di concerto con le altre Amministrazioni coinvolte, dovrà disciplinare i requisiti dei medici e degli infermieri di bordo, le procedure di selezione, le condizioni d'imbarco, i compiti e i relativi percorsi formativi. Dalla sua entrata in vigore sarà, finalmente, abrogato il capo IV del Regolamento di sanità marittima del 1895, dedicato ai medici di bordo. Il secondo percorso riguarda le strutture e sistemazioni sanitarie delle navi, un distinto intervento regolamentare già previsto dall'articolo 34 del decreto legislativo n. 271/1999, che dovrà individuare le tipologie di nave tenute a disporre di cabine per la quarantena o l'isolamento, locali di medicazione e ospedale di bordo, definendo le relative caratteristiche strutturali e tecniche. In questo secondo ambito rientra quindi la disciplina degli spazi e delle sistemazioni sanitarie di bordo, distinta da quella relativa allo status e all'attività professionale del personale sanitario. Il termine di novanta giorni previsto dalla legge per l'adozione del primo regolamento riguardante il personale sanitario di bordo è scaduto il 18 marzo 2026. Il percorso ha tuttavia richiesto ulteriori approfondimenti. Confitarma ha svolto un'intensa attività di confronto tecnico e istituzionale, finalizzata a individuare, nel rispetto degli alti standard di sicurezza



previsti dall'ordinamento nazionale, soluzioni proporzionate, concretamente applicabili alle diverse tipologie di nave e coerenti con le esigenze operative del trasporto marittimo. Al momento in cui si scrive lo schema di regolamento è all'esame delle Amministrazioni competenti per l'acquisizione dei concerti e degli altri passaggi necessari. Conclusa questa fase, il provvedimento proseguirà il proprio iter presso il Comitato interministeriale per le politiche del mare – CIPOM. Si prevede che per completare il procedimento e giungere all'adozione definitiva del nuovo regolamento sarà necessario attendere i primi mesi del 2027.

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 completare il percorso di semplificazione delle regole e delle procedure per la selezione dei medici di bordo, anche attraverso il riconoscimento dei corsi di formazione per l'imbarco del personale.

SICUREZZA MARITTIMA

Nel corso del 2026, il protrarsi dei conflitti e l'intensificarsi delle tensioni internazionali hanno confer-

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

- il traffico in GT è diminuito del 58%;
- i transiti di petroliere (crude tanker) sono diminuiti del 31%, mentre quelli di cisterne che trasportano prodotti derivati (product tanker) del 38%;
- i transiti di portacontainer sono diminuiti del 68%;
- i transiti delle portarinfuse si sono ridotti del 55%.

Questa situazione ha determinato uno spostamento delle rotte marittime verso il Capo di Buona Speranza con un incremento dei passaggi di circa il 103%, in particolare: + 360% per le portacontainer, + 31% per le crude tanker, +90% per le product tanker.

mato quanto la sicurezza marittima sia strettamente connessa alla stabilità economica globale. Il mare non costituisce soltanto uno spazio di navigazione, ma il punto di incontro tra flussi commerciali, approvvigionamenti energetici, infrastrutture strategiche e interessi nazionali.

Le crisi in Medio Oriente e nel Mar Rosso, insieme alla guerra in Ucraina, hanno reso ancora più evidente questa interdipendenza. Interruzioni, limitazioni o deviazioni delle rotte producono conseguenze che si estendono ben oltre il trasporto marittimo: aumentano i tempi di consegna e i costi logistici, compromettono la regolarità degli approvvigionamenti e possono riflettersi sui prezzi sostenuti da imprese e consumatori.

Questi effetti assumono particolare rilevanza per l'Italia. La struttura produttiva del Paese e la sua forte integrazione negli scambi internazionali dipendono dalla possibilità di importare materie prime ed energia e di raggiungere i mercati esteri attraverso collegamenti marittimi affidabili. La libertà e la sicurezza della navigazione rappresentano, quindi, condizioni indispensabili per la competitività dell'industria nazionale e per la tenuta dell'intero sistema economico.

Il Mediterraneo allargato si conferma, in questo quadro, un'area decisiva per gli interessi italiani ed europei. Alla presenza di conflitti convenzionali si aggiungono minacce ibride, attività illecite e iniziative di attori statuali e non, capaci di incidere sulle rotte commerciali e sulle infrastrutture marittime. La natura mutevole di tali rischi richiede capacità di prevenzione e intervento, ma anche un costante coordinamento tra organismi internazionali, soggetti pubblici e operatori privati.

Per il nostro Paese, la sicurezza dei mari, sia in acque vicine che lontane, è garantita dall'impegno costante della Marina Militare, della Guardia Costiera e della componente aeronavale della Guardia di Finanza.

Il presidio delle rotte e delle aree di interesse strategico, il controllo delle attività in mare e la condivisione delle informazioni contribuiscono a tutelare la navigazione e la libertà dei mari. A questa azione si affianca la cooperazione internazionale, essenziale per affrontare minacce che, per loro natura, superano i confini dei singoli Stati.

Tale cooperazione rafforza quindi 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.



Nel corso dell'anno è proseguito il confronto tra l'armamento nazionale e le amministrazioni competenti. Confitarma ha continuato a partecipare attivamente ai lavori del Comitato interministeriale per la sicurezza marittima (CISM), rappresentando le esigenze delle imprese e contribuendo alla valutazione delle conseguenze operative determinate dall'evoluzione delle crisi internazionali.

È sempre più evidente come la sicurezza economica, nazionale e globale, dipenda dalla libertà di navigazione, dalla continuità dei collegamenti marittimi e dalla capacità del settore di reagire alle crisi. La sua tutela richiede un'azione maggiormente coordinata: proteggere gli equipaggi e il naviglio, assicurare una presenza internazionale credibile, rafforzare la flotta mercantile, e considerare il rischio geopolitico nelle scelte energetiche e industriali.

Sicurezza marittima e sicurezza economica costituiscono, infatti, due dimensioni inscindibili. Le interruzioni delle rotte si ripercuotono sui traffici portuali e sulle catene logistiche, rallentano le attività produttive e aumentano il costo dell'energia e delle merci, con effetti diretti sulla competitività dell'intero Sistema Paese.

PIRATERIA MARITTIMA

Nel corso del 2026 il quadro della pirateria marittima ha mostrato segnali contrastanti. Alla riduzione degli incidenti si sono infatti accompagnati il permanere di gravi rischi per gli equipaggi e una rinnovata capacità operativa dei gruppi attivi al largo della Somalia.

Secondo il Rapporto dell'International Maritime Bureau (IMB) – 2026 (dal 1° gennaio al 30 giugno), nel 2025 si sono registrati 137 episodi di pirateria e rapina a mano armata contro le navi, in aumento rispetto ai 116 del 2024. Sebbene molti degli episodi siano stati classificati come di lieve entità, è aumentato il

FIG.4: ATTACCHI DI PIRATERIA PER AREE GEOGRAFICHE

Area geografica	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Totale dal 2005
Nel mondo	439	297	264	245	246	191	180	201	162	195	132	115	120	116	137	4962
Gulf of Aden, Red Sea, Somalia	237	75	15	11	0	2	9	3	0	0	1	0	0	8	3	1014
West Africa	52	62	51	41	31	54	36	82	64	84	35	19	23	18	7	907

Fonte: elaborazione Centro Studi Confitarma Blu Horizons su dati IMB (International Maritime Bureau)





ricorso alle armi da fuoco e sono rimasti significativi rischi per il personale imbarcato.

Nella prima metà del 2026, l'IMB Piracy Reporting Centre (PRC) ha ricevuto segnalazioni relative a 38 incidenti, rispetto ai 90 registrati nello stesso periodo del 2025: 27 casi di navi abbordate, cinque di navi sequestrate, tre di navi colpite da armi da fuoco e tre tentativi di attacco. Si tratta del dato più basso di incidenti segnalati nel primo semestre dal 1992.

La riduzione complessiva degli episodi non deve tuttavia indurre a sottovalutare la gravità della minaccia. Infatti, nello stesso periodo, 67 marittimi sono stati presi in ostaggio, due sono stati minacciati e uno è rimasto ferito.

I pirati somali sono responsabili del 94% dei casi di marittimi presi in ostaggio, confermando la loro persistente capacità operativa e i segnali di ripresa del fenomeno nelle acque al largo della Somalia.

Ulteriori episodi di pirateria e rapina a mano armata sono stati segnalati in altre aree, in particolare nell'Oceano Indiano e negli Stretti di Singapore e di Malacca. Pur presentando caratteristiche e livelli di gravità differenti, tali eventi confermano come la minaccia interessi più aree strategiche e continui a seguire alcune tra le principali direttrici del commercio internazionale.

La persistenza di questi fenomeni ribadisce il ruolo essenziale della Marina Militare nella tutela della sicurezza marittima, degli interessi nazionali, delle vie di comunicazione e delle infrastrutture critiche. In questo quadro, le operazioni internazionali contribuiscono a contrastare le minacce e costituiscono strumenti di cooperazione multilaterale.

La partecipazione italiana a queste missioni rafforza la credibilità internazionale del Paese e contribuisce alla sicurezza del naviglio nazionale ed europeo.

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, come sempre, un sentito ringraziamento al Governo italiano e alla Marina Militare, il cui impegno quotidiano, svolto con professionalità, dedizione e spirito di servizio, contribuisce in ma-

niera determinante alla sicurezza delle nostre navi e dei nostri marittimi ed alla tutela del ruolo dell'Italia nel Mediterraneo e nello scenario marittimo internazionale.

OPERAZIONI SAR

Nel corso dell'ultimo decennio, le unità dell'armamento associato sono state ripetutamente chiamate a intervenire nelle operazioni SAR (*Search and Rescue*) dei migranti nel Mediterraneo. Sono numerosi, infatti, i mercantili italiani presenti nel Mediterraneo centrale, specialmente quelli a supporto delle piattaforme petrolifere al largo della Libia.
In tali circostanze, gli equipaggi hanno dimostrato grande senso di responsabilità e abnegazione, affrontando situazioni umanitarie estremamente complesse, talvolta in condizioni meteorologiche e marine avverse.
Un esempio recente e significativo proviene dall'associata Marnavi. Il 4 aprile 2026, la nave da supporto offshore AHTS *Ievoli Grey* ha soccorso 32 naufraghi a largo nel Mediterraneo, nell'area SAR libica. L'operazione, svolta in coordinamento con la Guardia Costiera italiana, 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 sistema 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.

RIFORMA GOVERNANCE PORTUALE

Il 2026 è stato caratterizzato dall'avvio del percorso di riforma della governance portuale, destinato a incidere profondamente sull'organizzazione del sistema portuale nazionale e sulla programmazione degli investimenti strategici. In questo contesto,

Confitarma sta seguendo con particolare attenzione l'iter del disegno di legge di riordino della legge n. 84/1994, partecipando attivamente al confronto istituzionale. L'Associazione, anche attraverso audizioni presso la IX Commissione Trasporti della Camera dei deputati, ha espresso apprezzamento per l'obiettivo della riforma di rafforzare il coordinamento strategico del sistema portuale nazionale mediante

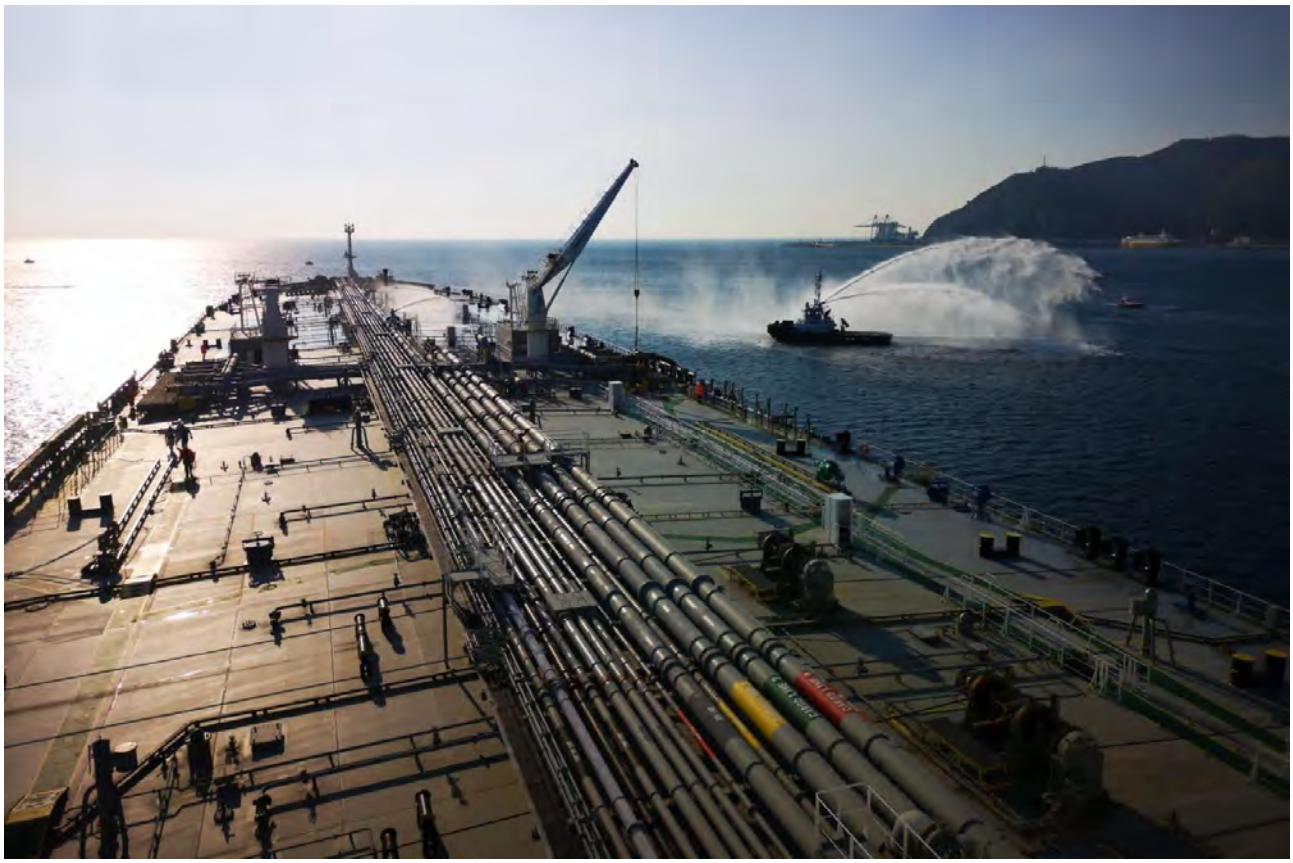


l'istituzione di una cabina di regia centrale, ritenendo indispensabile dotare il Paese di una visione unitaria capace di orientare gli investimenti infrastrutturali in un contesto internazionale caratterizzato da profondi mutamenti geopolitici, dalla crescente competizione tra i sistemi logistici e dalle sfide poste dalla transizione energetica. Nel corso del confronto parlamentare, Confitarma ha tuttavia evidenziato la necessità di definire con maggiore chiarezza il riparto di competenze tra il nuovo soggetto centrale e le Autorità di Sistema Portuale, evitando sovrapposizioni decisionali e garantendo la piena valorizzazione del ruolo delle AdSP quali soggetti di regia industriale dei territori portuali. È stata, inoltre, evidenziata la necessità di garantire che il controllo della società rimanga integralmente pubblico e di chiarire il perimetro delle funzioni che Porti d'Italia S.p.A. sarà chiamata a svolgere, anche con riferimento al possibile ruolo di concedente e concessionario nell'ambito di concessioni congiunte con le AdSP. Confitarma ha altresì richiamato l'attenzione sulla necessità che la nuova classificazione dei porti non penalizzi gli scali che, pur non appartenendo alla rete TEN-T centrale, rivestono un ruolo essenziale per specifiche filiere produttive, per la continuità territoriale e per l'economia dei territori. Analogamente, è stato espresso apprezzamento per le disposizioni volte a semplificare le procedure autorizzative dei dragaggi, considerati un fattore imprescindibile per mantenere la competitività dei porti italiani e consentire l'accesso alle navi di nuova generazione. Tra i principali temi affrontati figurano anche gli aspetti economico-finanziari della riforma. Confitarma ha evidenziato la necessità che il meccanismo di finanziamento della nuova società preveda una quota delle entrate derivanti dalle tasse di ancoraggio, dalle tasse portuali sulle merci e dalle tasse per il rilascio delle autorizzazioni per i servizi e le operazioni portuali, È stata sottolineata l'esigenza di assicurare un adeguato equilibrio tra le risorse destinate a Porti d'Italia S.p.A. e quelle necessarie al mantenimento dell'equilibrio finanziario delle AdSP, anche alla luce della previsione relativa alla possibile soppressione di un'AdSP in caso di risultati di esercizio negativi per tre volte nell'arco di un quadriennio. Nell'ambito del confronto sul disegno di legge, Confitarma ha inoltre richiamato l'attenzione sull'esigenza di garantire adeguate tutele agli investimenti già effettuati dai concessionari portuali, di assicurare il coordinamento della nuova disciplina con la normativa vigente in materia di concessioni e con le linee guida dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, nonché di valorizzare il ruolo strategico del servizio di bunkeraggio attraverso un piano nazionale di rinnovo della relativa flotta. Infine, l'Associazione ha ribadito l'importanza di rafforzare il coinvolgimento delle rappresentanze imprenditoriali nella governance portuale e, in particolare, dell'armamento nazionale. Confitarma continuerà a seguire con attenzione l'iter legislativo della riforma lavorando affinché gli obiettivi di fondo siano preservati e le potenziali criticità superate.



03.

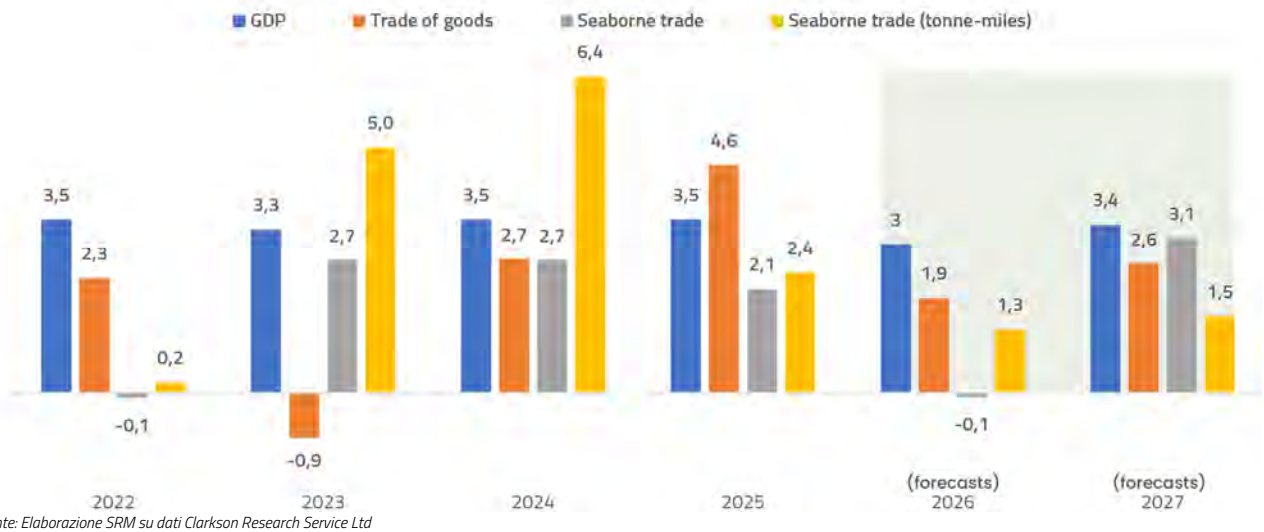
TRASPORTO MARITTIMO: LA FLOTTA ITALIANA NEL CONTESTO EUROPEO E MONDIALE



Il commercio marittimo continua a rappresentare l'ossatura degli scambi globali: oltre il 80%, in termini di volume, delle merci mondiali viaggia via mare, attraverso rotte che collegano i grandi hub portuali di Asia, Europa e Americhe. Secondo quanto indicato dal WTO, nel 2025, il volume degli scambi mondiali di merci è cresciuto del 2,9%, mentre il valore complessivo delle esportazioni ha raggiunto i 26,26 miliardi di dollari. Si tratta di dati che confermano sempre più la centralità del trasporto marittimo nel sistema economico globale.

Per il 2026, il WTO prevede un rallentamento, con una crescita dell'1,9% per gli scambi di merci e del 4,8% per i servizi. Il persistere di prezzi elevati del petrolio, legati al recente conflitto in Medio Oriente,

FIG. 5: PIL, COMMERCIO MONDIALE E COMMERCIO MARITTIMO



Fonte: Elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd



potrebbe però frenare dello 0,5% la crescita del commercio mondiale di merci, portandola all'1,4%.

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 le rotte marittime non sono soltanto vie di commercio, ma veri e propri spazi strategici, esposti a delicati equilibri politici e militari. Le crisi che interessano il Mar Rosso, il Mar Nero, l'Indo-Pacifico e, soprattutto ora, lo Stretto di Hormuz non rimangono confinate alle aree in cui hanno origine, ma si propagano attraverso le rotte, producendo effetti sulle catene logistiche e sulle economie di tutto il mondo. È questa una delle caratteristiche della geopolitica contemporanea dei traffici: la progressiva globalizzazione dei fenomeni di insicurezza globale. Parallelamente, si estende una sempre più ampia "zona grigia", nella quale strumenti di pressione economica, informativa, cibernetica e militare rendono più incerto il confine tra competizione strategica e conflitto aperto. In questo quadro di precaria stabilità, si inseriscono anche le misure sanzionatorie e le contromisure commerciali adottate dalle principali economie, aggravando la complessità normativa e gli oneri operativi per le imprese.

Negli ultimi anni, gli Stati Uniti, l'UE, il Regno Unito ed altri paesi hanno progressivamente ampliato, attraverso distinti provvedimenti, le sanzioni e le misure restrittive nei confronti della Federazione Russa e dell'Iran.

Per quanto riguarda la Federazione Russa, l'Unione Europea ha proseguito il rafforzamento del proprio regime sanzionatorio attraverso successivi interventi. I provvedimenti adottati hanno ampliato gli elenchi delle persone, delle entità e delle navi sottoposte a misure restrittive, introducendo inoltre specifici divieti di effettuare transazioni con alcuni porti, infra-



strutture e operatori coinvolti nel trasporto e nella commercializzazione dei prodotti energetici russi.

L'ultimo intervento europeo è avvenuto nel luglio 2026, con l 'adozione del Regolamento (UE) 2026/1848, recante il 21° pacchetto di sanzioni. In particolare, in materia di price cap, il Regolamento ha sospeso il meccanismo di adeguamento automatico dal 26 luglio 2026 al 14 luglio 2027, prevedendo una revisione intermedia entro il 15 gennaio 2027. Il tetto applicato dall'Unione Europea al prezzo del greggio russo, inizialmente fissato a 60 dollari al barile e ridotto nel 2025 a 47,60 dollari, è attualmente pari a 44,10 dollari. Al termine della revisione, gli Stati membri potranno decidere se modificarne il livello oppure mantenere la sospensione fino alla scadenza prevista.

Il pacchetto ha inoltre esteso i criteri per l'inserimento delle navi nella "blacklist" (Allegato XLII), comprendendovi anche le unità che prestano servizi – tra cui bunkeraggio e rimorchio – a navi già designate o che effettuano con queste operazioni *ship-to-ship*. Con l'aggiunta di 41 ulteriori unità navali, il numero complessivo è salito a 673.

Ulteriori disposizioni consentono di vietare la transazione con raffinerie situate nella Federazione Russa o in Paesi terzi che trasformano greggio o prodotti petroliferi russi oppure risultano coinvolte nell'elusione delle sanzioni. Sono state, al contempo, introdotte specifiche deroghe per fronteggiare eventuali interruzioni dell'approvvigionamento nelle regioni ultraperiferiche e nei territori d'oltremare, nonché per consentire, sotto il controllo degli Stati membri, la gestione e la vendita di carichi sequestrati o confiscati, purché non ne derivi alcun beneficio per soggetti russi.

Gli Stati Uniti non hanno aderito alle successive riduzioni del price gap europeo, mantenendo formalmente il limite a 60 dollari al barile. Washington ha invece continuato a concentrare la propria azione sull'applicazione delle misure esistenti e sull'adozione di sanzioni dirette nei confronti di società, armatori, navi, intermediari e reti finanziarie coinvolti nel trasporto o nella commercializzazione del petrolio russo e nell'elusione delle restrizioni. Le misure adottate hanno ridotto drasticamente i flussi energetici russi verso l'Unione Europea e contribuito a ridisegnarne le direttrici verso altri mercati, in particolare asiatici.

Il mutamento delle rotte commerciali ha però anche favorito l 'ulteriore espansione della cosiddetta dark fleet – o flotta ombra – la cui consistenza viene stimata a circa 1.500 unità. Si tratta di navi caratterizzate da proprietà anonima e 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. Il Regno Unito, la Danimarca e altri Paesi hanno pertanto rafforzato i controlli sulla



documentazione assicurativa e sulla regolarità delle navi sospettate di appartenere a tali flotte. Un esempio recente dell'impegno nel contrastare questo fenomeno risale al 2 agosto 2026, quando la Nave Thaon di Revel, nave ammiraglia dell'Operazione EUNAVFOR MED IRINI, ha abbordato una petroliera (la Toa Payoh), appartenente alla flotta ombra russa. L'efficacia di questi interventi resta tuttavia condizionata dai limiti posti dal diritto internazionale, dalla frammentazione delle competenze e dalla collaborazione degli Stati di bandiera delle navi ombra.

La politica commerciale statunitense

Nel corso del 2025 e del 2026, la politica commerciale degli Stati Uniti ha assunto un ruolo centrale nella ridefinizione degli equilibri economici internazionali. Il ricorso ai dazi non ha riguardato soltanto la protezione dell'industria nazionale, ma è divenuto uno strumento più ampio di politica economica e strategica, utilizzato per orientare le catene di approvvigionamento, incentivare gli investimenti negli Stati Uniti e rafforzare la posizione negoziale americana nei confronti dei principali partner. La prima fase di questo nuovo corso è stata caratterizzata dall'introduzione dei cosiddetti "dazi reciproci", applicati al di fuori del tradizionale quadro multilaterale di accordi. L'ampiezza delle misure annunciate ha determinato un forte aumento dell'incertezza, inducendo governi e imprese ad avviare negoziati, riconsiderare mercati di riferimento, fornitori e programmi di investimento. Gli effetti prodotti nel 2025 sono stati, tuttavia, meno intensi rispetto a quanto inizialmente prospettato. Le aliquote effettivamente applicate alle importazioni statunitensi sono risultate inferiori a quelle nominalmente annunciate, grazie alle esenzioni riconosciute a numerose categorie di prodotti e agli accordi conclusi con alcuni dei principali partner commerciali. Ciò nonostante, la pressione tariffaria è aumentata in misura significativa: rispetto al precedente dazio medio del 2,3%, negli ultimi due trimestri del 2025 l'incidenza media delle tariffe sulle importazioni statunitensi ha raggiunto circa il 10%. Un primo elemento di stabilizzazione è intervenuto con l'Accordo Quadro raggiunto nel luglio 2025 tra Stati Uniti e Unione Europea. L'intesa ha previsto, per la maggior parte delle merci europee, un dazio onnicomprensivo del 15%, accompagnato da esenzioni per alcuni prodotti strategici e da indicazioni e obiettivi in materia di apertura del mercato, acquisti e investimenti. Pur determinando condizioni meno favorevoli rispetto al precedente regime commerciale, l'accordo ha consentito di evitare aliquote più elevate

e di fornire alle imprese un quadro di riferimento maggiormente prevedibile.

Una dinamica analoga, sebbene più complessa, ha interessato i rapporti tra Stati Uniti e Cina. Dopo la forte escalation tariffaria registrata nei primi mesi del 2025, l 'intesa raggiunta nel novembre dello stesso anno ha introdotto una tregua temporanea, con la riduzione o la sospensione di alcune misure e contromisure commerciali. Nel settore marittimo, l'accordo ha comportato anche la sospensione per un anno, a decorrere dal 10 novembre 2025 e fino al 9 novembre 2026, delle tasse portuali statunitensi previste nei confronti delle navi riconducibili alla Cina e delle corrispondenti misure adottate da Pechino nei confronti delle navi legate agli Stati Uniti. La sospensione ha attenuato gli effetti immediati per gli operatori, ma non ha eliminato l 'incertezza. L 'approssimarsi della scadenza del novembre 2026 rende infatti necessario monitorare l 'evoluzione dei negoziati, soprattutto in considerazione del ruolo della cantieristica cinese nel mercato mondiale delle nuove costruzioni e dei possibili effetti delle misure sulle scelte di investimento, sull'impiego delle flotte e sui costi delle toccate nei porti statunitensi.

Il quadro complessivo è però mutato nel febbraio 2026, quando la Corte Suprema degli Stati Uniti ha dichiarato illegittimo il ricorso all'International Emergency Economic Powers Act (IEEPA) per l'imposizione delle tariffe doganali. La decisione ha determinato la cessazione dell'efficacia dei "dazi reciproci" fondati su tale normativa. La sentenza non ha tuttavia segnato un arretramento della politica protezionistica statunitense, ma ha indotto la Presidenza a ricorrere ad altri strumenti previsti dalla legislazione commerciale. In una prima fase, i dazi basati sull'IEEPA sono stati sostituiti da una misura temporanea adottata ai sensi della Sezione 122 del Trade Act del 1974, che ha previsto un dazio universale del 10%, aggiuntivo alle precedenti aliquote della nazione più favorita e applicabile fino al 24 luglio 2026. Anche per effetto di tale ridefinizione, nel primo trimestre del 2026 il livello medio delle tariffe effettivamente applicate è sceso all'8,2%, rimanendo comunque nettamente superiore a quello precedente al nuovo corso della politica commerciale americana. Alla scadenza del regime temporaneo, gli Stati Uniti hanno introdotto nuove misure fondate sulla Sezione 301 del Trade Act, applicando dazi compresi tra il 10 e il 12,5% alle



importazioni provenienti da numerosi partner commerciali, tra cui l'Unione Europea e la Cina.

Per i prodotti europei, il nuovo sistema ha sostanzialmente preservato il trattamento concordato con l'Accordo Quadro del 2025, evitando, in linea generale, la sovrapposizione delle nuove aliquote con quelle già applicabili e mantenendo alcune esenzioni. L'evoluzione normativa conferma, tuttavia, la persistente instabilità delle condizioni di accesso al mercato statunitense. In tale contesto, nel 2025 le esportazioni italiane di merci hanno registrato una crescita del 3,3% in valore.

Particolarmente significativo è stato l 'andamento delle vendite verso gli Stati Uniti, aumentate del 7,2%, anche per effetto dell'anticipazione degli acquisti da parte degli importatori americani. Tale incremento si è concentrato soprattutto nella farmaceutica e negli altri mezzi di trasporto, tra cui la cantieristica navale e l 'aerospazio, mentre comparti tradizionalmente rilevanti, come la meccanica e l'agroalimentare, hanno evidenziato maggiori difficoltà. Nello stesso periodo, le importazioni italiane dagli Stati Uniti sono cresciute del 35,9%, trainate principalmente dal settore farmaceutico. Questi dati confermano la capacità di tenuta dell'export italiano, ma non consentono di considerare superati i rischi derivanti dal nuovo orientamento statunitense. In particolare, la continua e imprevedibile revisione delle misure rende difficile valutare gli effetti di medio periodo. Per il trasporto marittimo, gli effetti non dipendono soltanto dall'andamento dei volumi commerciali.

Le nuove misure possono incidere direttamente anche sulle navi, sui porti, sulle infrastrutture e sui servizi necessari per accedere al mercato statunitense. Gli armatori sono pertanto chiamati a valutare possibili variazioni dei traffici, riallocazioni delle rotte, modifiche dei contratti e conseguenze sulle scelte di costruzione e impiego delle unità.

In un quadro nel quale l'Organizzazione Mondiale del Commercio prevede un rallentamento della crescita degli scambi mondiali di merci dal 4,6% del 2025 all'1,9% nel 2026, il rischio è che il ricorso sempre più frequente e discrezionale a misure unilaterali e accordi bilaterali contribuisca a frammentare ulteriormente le catene globali del valore. A ciò si aggiunge la crescente diffusione di misure non tariffarie, requisiti tecnici e adempimenti procedurali, che possono determinare costi aggiuntivi e rendere meno prevedibili le condizioni operative.

Per un'economia aperta e fortemente orientata alle esportazioni come quella italiana, il mantenimento di mercati accessibili, regole certe e condizioni di concorrenza non discriminatorie rappresenta un interesse strategico. Confitarma continua pertanto a monitorare l'evoluzione della politica commerciale statunitense e delle misure riguardanti direttamente il trasporto marittimo, promuovendo un'azione coor-



dinata delle istituzioni italiane ed europee a tutela della competitività dell'armamento, dei porti e dell'intero sistema produttivo nazionale.

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 questa centralità assume un rilievo ancora maggiore, in ragione della sua posizione geografica, della dipendenza dagli scambi con l'estero e del ruolo strategico del Mediterraneo.

Se è vero che i container rappresentano un indicatore sensibile della congiuntura, la realtà dei nostri porti e, soprattutto, la nostra compagine armatoriale mostra come i comparti a più alto valore aggiunto per il Paese siano altri: Ro-Ro, le Autostrade del Mare, il settore petrolifero ed anche quello crocieristico. I primi due costituiscono l 'ossatura della mobilità mediterranea di merci e semirimorchi. I collegamenti ad alta frequenza con la Sardegna e la Sicilia, così come le tratte verso la Spagna, la Grecia e i Balcani, assicurano la continuità territoriale e l 'integrazione con i mercati europei. Nel 2025 i porti italiani hanno movimentato circa 122 milioni di tonnellate di traffico Ro-Ro. In scali come Livorno tale componente rappresenta circa la metà dei volumi complessivi, mentre a Bari raggiunge una quota vicina ai due terzi. 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 continua a rappresentare il principale segmento per volumi movimentati nei porti italiani. Attraverso gli scali nazionali transita una parte determinante degli approvvigionamenti energetici del Paese, in particolare greggio, prodotti raffinati e 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, si conferma nuovamente il primo porto italiano per tonnellaggio complessivo grazie alla sua vocazione petrolifera, con oltre 40 milioni di tonnellate movimentate. Grazie al collegamento con l 'Oleodotto Transalpino, lo scalo svolge inoltre una funzione che supera i confini nazionali, concorrendo all'approvvigionamento energetico di Austria, Germania e Repubblica Ceca. La portualità energetica italiana rappresenta quindi non soltanto un'infrastruttura essenziale per la sicurezza degli approvvigionamenti nazionali, ma anche un elemento strategico nei collegamenti con l 'Europa centrale. Un ulteriore comparto di eccellenza è quello crocieristico, ambasciatore marittimo dell'Italia nel mondo. Con circa 15 milioni di passeggeri movimentati nel 2025, l'Italia è prima in Europa e seconda al mondo. Civitavecchia, con più di 3,5 milioni di crocieristi, si conferma porto leader nazionale e tra i principali scali



del continente. 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, creando migliaia di posti di lavoro. Le stime relative al 2024 attribuiscono al settore in Italia un impatto economico complessivo di circa 18,1 miliardi di euro e un contributo al PIL nazionale di circa 7,3 miliardi, confermandone la rilevanza per l 'occupazione e per lo sviluppo dei territori. 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

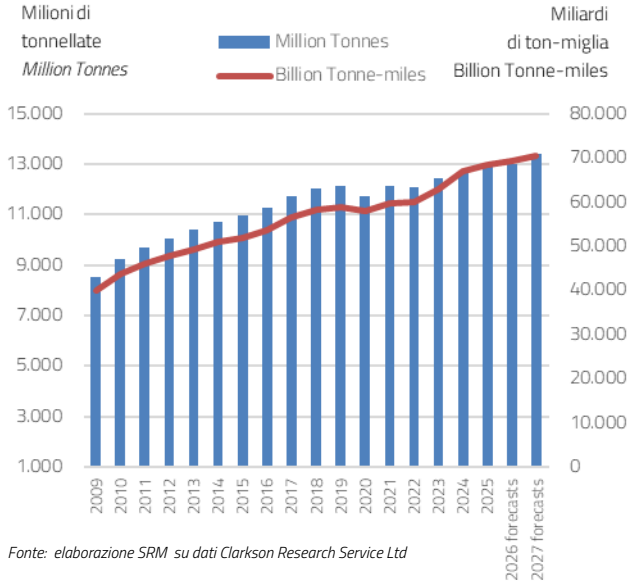
Il dato a consuntivo per il 2025 della flotta mondiale è di oltre 1,7 miliardi di tonnellate di stazza lorda (GT) e oltre 2,5 miliardi di tonnellate di portata lorda (DWT). I numeri evidenziano una crescita del 4,1% in termini di tonnellate di stazza lorda (GT) e del 3,5% in termini di tonnellate di portata lorda. Le variazioni percentuali risultano in linea rispetto a quelle relative al biennio precedente per i GT, leggermente superiori per i DWT. Le previsioni di Clarksons confermano ritmi di crescita tra il 4,4 ed il 5,5% per il 2027 ed il 2028. Nel 2025 il commercio marittimo mondiale ha registrato un incremento del 2,1% rispetto al dato del 2024 (variazione che era stata di +2,7% rispetto al 2023), con un totale di volumi trasportati pari a 13.025 milioni di tonnellate.

Anche il dato relativo alla quantità di merci trasportate per le distanze percorse registra un incremento pari al 2,4% (variazione che era stata di +6,4% nel 2024 rispetto al 2023) per un totale di 68.558 miliardi di tonnellate-miglia.

LA FLOTTA E IL COMMERCIO ESTERO DELL'UE

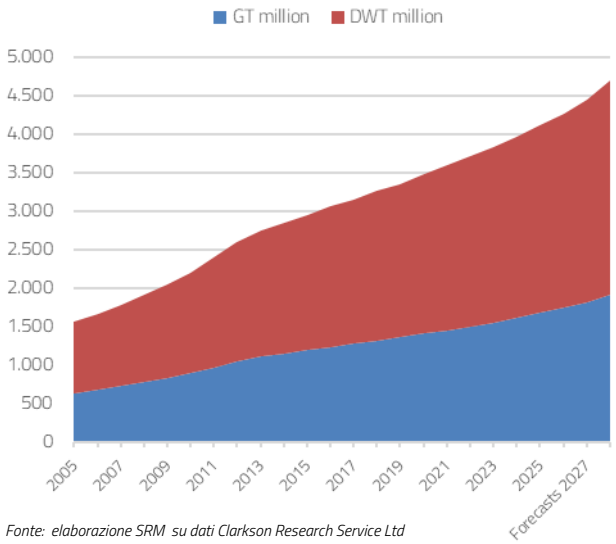
La flotta di navi battenti bandiera di paesi appartenenti all'Ue 27 più la Norvegia conta poco meno di 14 mila unità, pari all'11,9% del totale mondiale (l'incidenza cresce al 15,9% in termini di GT). Malta, Grecia e Portogallo (compresa Madeira) sono i principali paesi in termini di GT. Considerando le imbarcazioni di proprietà di Stati dell'Unione Europea, Grecia e Germania guidano la classifica. L'Italia si colloca al

FIG. 6: TRAFFICO MARITTIMO MONDIALE



Fonte: elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd

FIG. 7: EVOLUZIONE DELLA FLOTTA MONDIALE



Fonte: elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd

6° posto per bandiera, con 1.124 unità, e al 5° per ownership, con 743 unità.

Il commercio internazionale dell'Unione Europea rispecchia la struttura della propria economia basata sulla produzione/esportazione di beni ad alto valore. Ne consegue uno sbilanciamento generale a favore delle importazioni quando il confronto viene fatto in termini di tonnellate. La componente marittima nel commercio estero europeo risulta preponderante. In particolare, secondo i dati Eurostat, nel 2025 il commercio estero dell'Ue è stato pari a poco più di 2,15 miliardi di tonnellate di cui il 73,1% (1,573 mld tonn) utilizza la via marittima (era il 75,6% nel 2024). Ai primi posti nell'interscambio europeo via mare (import + export) vi sono i Paesi Bassi (372 mln tonn), la Germania (267 mln tonn), la Spagna (248 mln tonn) e l'Italia (237 mln tonn circa). Osservando i dati relativi ai flussi di importazioni via mare, i porti italiani figurano al secondo posto in Europa (con 147,7 mln tonn) dopo quelli dei Paesi Bassi (237,4 mln tonn). La merce in arrivo nel nostro Paese via mare è pari al 82% del totale dell'import. L'Unione Europea complessivamente ha esportato 649,3 milioni di tonnellate di merce, per la maggior parte via mare (72,67%). L'Italia, con 56,9 milioni di tonnellate di merce, è tra i primi 4 Paesi per esportazione di beni, dopo Germania, Paesi Bassi e Spagna. Anche per l'export italiano la componente marittima risulta dominante (poco meno del 77%) dimostrando l'importanza di questo settore e del sistema portuale per l'Italia.

FIG. 9: COMMERCIO DELL'UNIONE EUROPEA PER MODO DI TRASPORTO

Gennaio - Dicembre 2025

	IMPORT		EXPORT		TOTALE	
	tonn	%	tonn	%	tonn	%
Mare	1.101.496.807	73,3%	471.383.977	72,6%	1.572.880.784	73,1%
Treno	39.672.128	2,6%	18.628.984	2,9%	58.301.112	2,7%
Strada	90.022.584	6,0%	113.022.779	17,4%	203.045.364	9,4%
Aria	4.730.806	0,3%	18.485.429	2,8%	23.216.235	1,1%
Idrovie	6.352.602	0,4%	11.935.478	1,8%	18.288.080	0,9%
Altri	259.785.454	17,3%	15.915.441	2,5%	275.700.894	12,8%
TOTALE	1.502.060.381	100%	649.372.087	100%	2.151.432.468	100%

Fonte: elaborazione SRM su dati Eurostat 2025

LA FLOTTA E IL COMMERCIO ESTERO DELL'ITALIA

La flotta mercantile è un asset strategico fondamentale per l'Italia. A settembre 2026 la flotta mer-

FIG. 8: FLOTTA DELL'UNIONE EUROPEA (Ue 27 + Norvegia)

Dati a settembre 2026

	Flag Country/Region navi> 100GT	N.	Mln GT	Mln DWT
1	Malta	2.016	91,0	115,1
2	Grecia	1.162	31,9	51,0
3	Portogallo (+ Madeira)	1.400	30,2	41,5
4	Cipro	1.052	25,3	36,2
5	Danimarca	665	23,5	26,2
6	ITALIA	1.124	13,3	7,0
7	Belgio	282	12,5	22,1
8	Francia	561	11,3	9,8
9	Germania	590	8,9	9,0
10	Paesi Bassi	1.192	6,4	6,4
11	Svezia	373	2,6	1,6
12	Spagna	473	1,8	1,1
13	Finlandia	280	1,8	1,0
14	Lussemburgo	138	1,3	1,6
15	Croazia	381	1,0	1,3
16	Lituania	58	0,5	0,3
	Altri UE 27	600	1,1	0,9
	Norvegia	1.641	20,4	21,7
	TOTALE	13.988	284,8	353,8
	% sul totale mondiale	11,9%	15,9%	13,6%

	Company Nationality/Region navi> 1.000GT	Vessels	Mln GT	Mln DWT
1	Grecia	5.554	258,3	432,9
2	Germania	2.034	55,4	69,4
3	Danimarca	778	40,2	45,9
4	Francia	696	34,7	37,2
5	ITALIA	743	20,7	20,8
6	Belgio	346	16,1	28,4
7	Paesi Bassi	1.183	13,6	18,8
8	Cipro	288	6,2	9,0
9	Svezia	264	4,8	4,1
10	Spagna	230	3,7	4,4
11	Lussemburgo	68	2,8	3,2
12	Polonia	106	1,7	2,3
13	Finlandia	124	1,7	1,9
14	Bulgaria	88	1,4	2,1
15	Irlanda	113	1,4	1,8
16	Estonia	128	1,4	1,2
	Altri paesi UE	456	4,7	6,8
	Norway	1.994	58,8	73,7
	TOTALE	15.193	527,5	764,0

Fonte: elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd

Nel 2025 il commercio estero dell'Ue è pari a oltre 2 miliardi di tonnellate di cui oltre il 73% (1 mld tonn) transita via mare.

Nel 2025 La merce in arrivo nel nostro Paese via mare è pari all'82% del totale dell'import.

Nel 2025 la merce in arrivo nel nostro Paese via mare è pari a poco meno del 77% del totale dell'import.

cantile italiana è composta da 1.124 navi e circa 13,3 milioni di GT. I numeri evidenziano una riduzione del 6,5 % nel numero ma un incremento nel tonnellaggio del 2,4% tra la fine del 2024 e la fine del 2025.

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.

Complessivamente l 'Italia realizza oltre il 58% del proprio interscambio internazionale utilizzando il tra-

FIG. 10: IMPORTAZIONI DELL'UNIONE EUROPEA PER MODO DI TRASPORTO

Fonte: elaborazione SRM su dati Eurostat 2025

dati anno 2025 TONN

	TOTALE	Mare		Treno		Strada		Aereo		Idrovie		Altri	
		Tonn	%	Tonn	%	Tonn	%	Tonn	%	Tonn	%	Tonn	%
AUSTRIA	18.138.912.079	5.262.526.000	29,0%	1.038.057.828	5,7%	2.332.137.174	12,9%	50.098.388	0,3%	1.149.007.640	6,3%	8.307.085.049	45,8%
BELGIO	91.530.399.364	73.468.061.915	80,3%	94.359.488	0,1%	4.279.424.535	4,7%	196.361.308	0,2%	851.557.625	0,9%	12.640.634.493	13,8%
BULGARIA	20.851.509.733	12.371.960.485	59,3%	964.027.859	4,6%	3.792.340.638	18,2%	434.922.287	2,1%	880.104.102,	4,2%	2.408.154.362	11,5%
CIPRO	5.985.847.830	5.977.274.819	99,9%		0,0%	12.847,000	0,0%	4.342.438	0,1%	-	0,0%	4.217.726	0,1%
CROAZIA	14.149.149.861	2.177.595.916	15,4%	37.195.682	0,3%	5.881.412.933	41,6%	6.230.498	0,0%	158.352.403	1,1%	5.888.362.429	41,6%
DANIMARCA	25.349.039.657	22.936.377.952	90,5%	5.429.789	0,0%	1.117.531.628	4,4%	66.355.605	0,3%	-	0,0%	1.223.344.683	4,8%
ESTONIA	1.600.392.917	1.184.678.993	74,0%	199.518.837	12,5%	205.918.334	12,9%	7.828.057	0,5%	-	0,0%	2.448.696	0,2%
FINLANDIA	19.615.016.440	18.736.996.858	95,5%	660.486.379	3,4%	197.760.822	1,0%	19.628.508	0,1%	-	0,0%	143.873	0,0%
FRANCIA	148.518.378.555	83.641.295.290	56,3%	129.903.510	0,1%	8.947.588.448	6,0%	359.073.009	0,2%	111.637.142	0,1%	55.328.881.156	37,3%
GERMANIA	182.997.301.256	117.379.017.902	64,1%	1.658.100.877	0,9%	10.827.178.799	5,9%	826.271.597	0,5%	51.772.568	0,0%	52.254.959.513	28,6%
GRECIA	44.350.088.537	38.336.918.666	86,4%	13.114.365	0,0%	1.792.864.972	4,0%	17.137.745	0,0%		0,0%	4.190.052.789	9,4%
IRLANDA	33.679.974.010	21.126.067.358	62,7%	12.832.095	0,0%	7.902.018.504	23,5%	70.318.864	0,2%	3.165	0,0%	4.568.734.024	13,6%
ITALIA (incluso San Marino)	180.287.513.078	147.677.368.895	81,9%	407.621.765	0,2%	3.343.455.182	1,9%	901.494.202	0,5%	-	0,0%	27.957.573.034	15,5%
LETTONIA	2.889.125.268	1.571.368.460	54,4%	937.999.666	32,5%	373.692.805	12,9%	4.034.028	0,1%	-	0,0%	2.030.309	0,1%
LITUANIA	18.312.776.509	16.664.551.667	91,0%	857.869.142	4,7%	775.812.123	4,2%	7.998.465	0,0%	-	0,0%	6.545.112	0,0%
LUSSEMBURGO	171.233.552	77.007.092	45,0%	15.775.548	9,2%	71.263.177	41,6%	6.972.186	4,1%	-	0,0%	215.549	0,1%
MALTA	1.087.250.702	1.086.656.518	99,9%	723	0,0%	171	0,0%	365.545	0,0%	-	0,0%	227.745	0,0%
PAESI BASSI	291.293.363.790	237.445.828.566	81,5%	138.660.319	0,0%	13.511.288.050	4,6%	995.923.132	0,3%	1.975.158.816	0,7%	37.226.504.907	12,8%
POLONIA	76.954.404.787	58.115.683.708	75,5%	13.244.445.499	17,2%	5.435.283.645	7,1%	122.651.146	0,2%	138.080	0,0%	36.202.709	0,0%
PORTOGALLO	26.630.181.481	26.230.470.632	98,5%	13.539.188	0,1%	314.877.262	1,2%	54.450.960	0,2%	-	0,0%	16.843.439	0,1%
REP. CECA	15.808.397.684	1.656.075.462	10,5%	5.872.241.839	37,1%	1.398.369.583	8,8%	24.681.303	0,2%	-	0,0%	6.857.029.497	43,4%
REP. SLOVACCA	14.124.381.619	1.076.470.875	7,6%	6.108.742.085	43,2%	869.758.854	6,2%	30.008.794	0,2%	9.193.800	0,1%	6.030.207.211	42,7%
ROMANIA	28.610.597.122	19.827.659.566	69,3%	1.998.157.369	7,0%	4.581.476.288	16,0%	38.131.417	0,1%	658.465.380	2,3%	1.506.707.102	5,3%
SLOVENIA	11.204.880.527	7.803.506.485	69,6%	1.447.719.133	12,9%	1.944.234.426	17,4%	9.298.401	0,1%	3.949	0,0%	118.133	0,0%
SPAGNA	172.724.656.734	147.551.314.141	85,4%	6.253.746	0,0%	2.229.762.100	1,3%	285.975.785	0,2%	579.379	0,0%	22.650.771.583	13,1%
SVEZIA	39.855.778.518	30.505.979.960	76,5%	3.020.907.323	7,6%	6.124.299.554	15,4%	113.282.787	0,3%	-	0,0%	91.308.894	0,2%
UNGHERIA	15.339.829.560	1.608.093.057	10,5%	789.167.942	5,1%	1.772.821.600	11,6%	76.969.644	0,5%	506.627.619	3,3%	10.586.149.698	69,0%
TOTALE	1.502.060.381.170	1.101.496.807.238	73,3%	39.672.127.996	2,6%	90.022.584.454	6,0%	4.730.806.099	0,3%	6.352.601.668	0,4%	259.785.453.715	17,3%

FIG. 11: ESPORTAZIONI DELL'UNIONE EUROPEA PER MODO DI TRASPORTO

Fonte: elaborazione SRM su dati Eurostat 2025

dati anno 2025 TONN

	TOTALE	Mare		Treno		Strada		Aereo		Idrovie		Altri	
		Tonn	%	Tonn	%	Tonn	%	Tonn	%	Tonn	%	Tonn	%
AUSTRIA	9.559.835.924	3.997.417.101	41,8%	968.235.371	10,1%	3.935.716.199	41,2%	413.779.907	4,3%	204.499.419	2,1%	40.187.927	0,4%
BELGIO	52.577.501.441	39.914.718.632	75,9%	529.415.084	1,0%	7.043.312.239	13,4%	1.210.956.197	2,3%	3.673.816.109	7,0%	205.283.180	0,4%
BULGARIA	13.965.206.128	10.255.908.422	73,4%	436.720.383	3,1%	2.861.329.691	20,5%	201.217.414	1,4%	155.344.007	1,1%	54.686.211	0,4%
CIPRO	5.162.887.363	5.013.775.958	97,1%	-	0,0%	1.514.467	0,0%	147.596.559	2,9%	-	0,0%	379	0,0%
CROAZIA	6.131.953.831	1.373.837.099	22,4%	56.279.811	0,9%	2.824.151.058	46,1%	3.742.010	0,1%	4.369.258	0,1%	1.869.574.595	30,5%
DANIMARCA	12.257.574.241	9.673.071.852	78,9%	1.357.650	0,0%	1.906.050.472	15,5%	118.926.790	1,0%	-	0,0%	558.167.477	4,6%
ESTONIA	3.940.260.711	3.488.904.421	88,5%	32.179.838	0,8%	304.111.159	7,7%	71.488.193	1,8%	-	0,0%	43.577.100	1,1%
FINLANDIA	14.948.477.397	14.201.236.425	95,0%	21.281.348	0,1%	605.495.650	4,1%	120.030.114	0,8%	212.672	0,0%	221.188	0,0%
FRANCIA	53.848.264.924	35.661.751.560	66,2%	881.793.698	1,6%	12.475.717.534	23,2%	396.545.300	0,7%	580.218.368	1,1%	3.852.238.464	7,2%
GERMANIA	83.560.572.431	51.025.604.095	61,1%	4.644.448.607	5,6%	21.593.192.836	25,8%	4.218.109.918	5,0%	1.809.386.071	2,2%	269.830.904	0,3%
GRECIA	25.369.376.092	20.426.480.622	80,5%	115.260.705	0,5%	4.013.382.398	15,8%	686.772.724	2,7%	852.695	0,0%	126.626.948	0,5%
IRLANDA	13.351.155.388	7.973.063.353	59,7%	2.268.472	0,0%	4.896.591.712	36,7%	59.633.046	0,4%	91.763	0,0%	419.507.042	3,1%
ITALIA (incluso San Marino)	56.877.311.709	43.664.805.441	76,8%	873.641.247	1,5%	8.756.555.142	15,4%	3.510.293.008	6,2%	13.801	0,0%	72.003.070	0,1%
LETTONIA	7.512.534.019	7.020.056.240	93,4%	11.839.347	0,2%	453.191.513	6,0%	9.345.123	0,1%	-	0,0%	18.101.796	0,2%
LITUANIA	10.164.972.945	7.795.320.244	76,7%	613.625.271	6,0%	1.542.689.229	15,2%	141.605.254	1,4%	-	0,0%	71.732.947	0,7%
LUSSEMBURGO	653.887.692	446.593.255	68,3%	16.772.397	2,6%	139.378.562	21,3%	50.577.121	7,7%	-	0,0%	566.357	0,1%
MALTA	199.292.533	198.861.284	99,8%	-	0,0%	12,000	0,0%	429.307	0,2%	-	0,0%	1.930	0,0%
PAESI BASSI	80.808.625.777	65.109.539.567	80,6%	88.462.953	0,1%	8.308.796.778	10,3%	1.781.445.490	2,2%	3.718.134.599	4,6%	1.802.246.390	2,2%
POLONIA	29.446.694.610	15.479.886.812	52,6%	5.493.220.311	18,7%	8.194.874.289	27,8%	97.267.106	0,3%	9.772.758	0,0%	171.673.334	0,6%
PORTOGALLO	11.836.846.255	10.104.496.631	85,4%	4.164.453	0,0%	550.748.377	4,7%	1.176.290.432	9,9%	-	0,0%	1.146.362	0,0%
REP. CECA	5.731.797.960	1.970.220.566	34,4%	1.221.983.593	21,3%	2.345.964.355	40,9%	184.427.296	3,2%	3.809	0,0%	9.198.341	0,2%
REP. SLOVACCA	3.024.447.505	881.006.698	29,1%	584.178.347	19,3%	1.438.504.087	47,6%	17.260.633	0,6%	92.179.392	3,0%	11.318.348	0,4%
ROMANIA	24.674.060.504	17.266.644.986	70,0%	426.230.100	1,7%	4.092.713.673	16,6%	377.372.513	1,5%	1.450.935.505	5,9%	1.060.163.727	4,3%
SLOVENIA	2.859.428.554	1.300.791.563	45,5%	48.555.229	1,7%	1.499.926.458	52,5%	10.070.476	0,4%	-	0,0%	84.828	0,0%
SPAGNA	75.489.302.878	65.931.151.534	87,3%	23.110.078	0,0%	5.794.989.433	7,7%	3.331.376.875	4,4%	42,000	0,0%	408.674.916	0,5%
SVEZIA	37.485.788.472	30.395.572.207	81,1%	1.131.165.229	3,0%	4.839.671.262	12,9%	103.067.139	0,3%	-	0,0%	1.016.312.635	2,7%
UNGHERIA	7.934.029.626	813.260.031	10,3%	402.794.227	5,1%	2.604.210.614	32,8%	45.802.660	0,6%	235.647.751	3,0%	3.832.314.343	48,3%
TOTALE	649.372.086.910	471.383.976.599	72,6%	18.628.983.749	2,9%	113.022.779.199	17,4%	18.485.428.605	2,8%	11.935.478.019	1,8%	15.915.440.739	2,5%

sporto via mare (oltre 253 milioni di tonnellate). Si tratta, pertanto, della modalità di trasporto ampiamente più utilizzata. Segue il trasporto stradale con oltre il 28% (124 milioni di tonnellate).

LA FLOTTA ITALIANA NEL RANKING MONDIALE

A luglio 2026, nei registri navali mondiali sono censite 62.805 navi (pari ad oltre 2,5 miliardi di tonnellate di portata lorda) di oltre 1000 GT. Considerando il controllo armatoriale, il 56% del totale delle navi ed il 69% del totale del tonnellaggio di portata lorda è controllato dai primi 10 paesi. Il nostro Paese figura in 22ª posizione con 737 unità per oltre 20,6 milioni

FIG. 12: EVOLUZIONE DELLA FLOTTA MERCANTILE ITALIANA -NUMERO NAVI

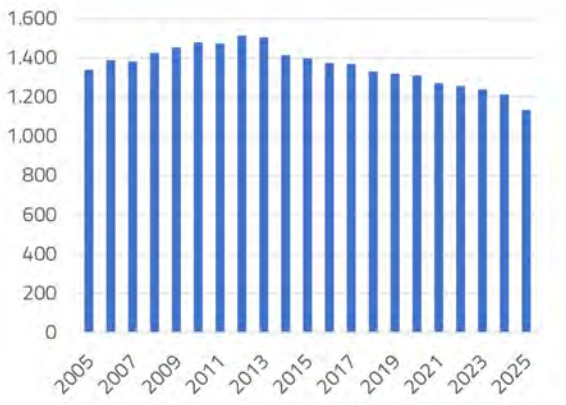
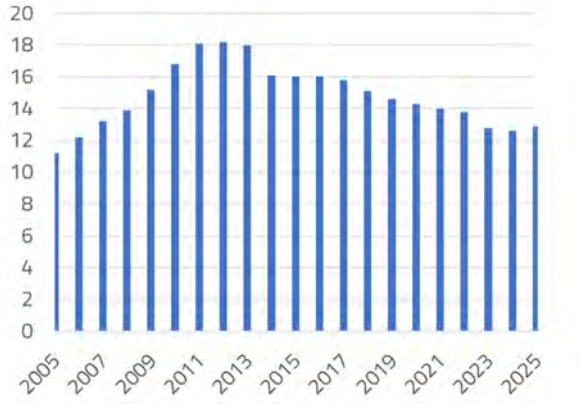


FIG. 13: EVOLUZIONE DELLA FLOTTA MERCANTILE ITALIANA - GT



Fonte: Elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd

FIG. 14: COMMERCIO ESTERO DELL'ITALIA NEL 2022 PER MODALITÀ DI TRASPORTO

	Import		Export		Total	
	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%
Trasporto marittimo	186.161.395	62,8%	67.443.345	47,7%	253.604.740	58,0%
Trasporto ferroviario	14.293.518	4,8%	3.075.707	2,2%	17.369.225	4,0%
Trasporto stradale	60.277.692	20,3%	64.393.515	45,6%	124.671.207	28,5%
Trasporto aereo	1.107.319	0,4%	4.427.419	3,1%	5.534.737	1,3%
Altri mezzi di trasporto	34.497.637	11,6%	1.929.049	1,4%	36.426.686	8,3%
TOTALE	296.337.561	100%	141.269.034	100%	437.606.595	100,0

Fonte: elaborazione SRM su dati ISTAT

di DWT. Considerando i registri di immatricolazione, a settembre 2026, in termini di portata lorda, le prime tre bandiere di registrazione restano quelle di Liberia, Isole Marshall e Panama. I registri dei primi 5 paesi in classifica rappresentano il 55% circa del totale della stazza lorda (GT) in circolazione, una percentuale che sale al 73% se si considerano i primi 10 paesi in classifica. La flotta di bandiera italiana mantiene la 18ª posizione nel ranking mondiale.

Il 58% dell'interscambio internazionale italiano utilizza il trasporto via mare (oltre 253 milioni di tonnellate). La nave si conferma la modalità di trasporto delle merci più utilizzata in Italia.

FIG.15: FLOTTA MERCANTILE ITALIANA

Navi di 100 gt e oltre	31/12/2024		31/12/2025	
	N.	GT	N.	GT
NAVI DA CARICO LIQUIDO (Liquid cargo Ships)	156	2.105.616	136	1.458.180
Chimichiere OIL-CHEM (Oil and/or Chem tankers)	112	1.617.184	99	1.381.226
Gasiere (Gas Tankers)	15	458.682	8	44.104
Altre cisterne (Other Tankers)	29	29.750	29	32.850
NAVI DA CARICO SECCO (Dry Cargo Ships)	141	5.259.926	144	5.866.070
Carico Generale (General Cargo)	37	111.028	32	109.215
Portacontenitori (Container ships)	16	551.855	20	751.658
Portarinfuse (Bulk Carrier)	5	313.004	5	313.004
Traghetti (Ro-Ro Cargo)	83	4.284.039	87	4.692.193
NAVI MISTE E DA PASSEGGERI (Mixed and Passengers Ships)	433	4.869.301	375	4.910.076
Crociera (Cruise)	20	2.265.336	20	2.265.336
Aliscafi, Catamarani e unità veloci (High Speed Vessels)	116	35.886	108	34.681
Traghetti (Ferries)	193	2.545.914	176	2.593.289
Altre navi trasporto passeggeri (Other passengers ships)	104	22.165	71	16.770
NAVI PER SERVIZI AUSILIARI (Auxiliary Services Ships)	475	298.768	470	652.111
Rimorchiatori e navi appoggio (Tugboats and supply vessels)	359	172.805	349	159.107
Altri tipi di navi (Others)	116	125.963	121	493.004
TOTALE	1205	12.533.611	1125	12.886.437

Fonte: elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd



FIG. 16: L'ITALIA NEL RANKING MONDIALE PER CONTROLLO ARMATORIALE

Navi di 1.000 GT e oltre – dati a luglio 2025 **Tonnellaggio di ignoto controllo armatoriale*

	Company Nationality/ Region	N.	Total DWT Tonnes	%
1	China	13.209	502.171.873	19,56%
2	Greece	5.531	431.868.512	16,82%
3	Japan	4.619	272.320.026	10,61%
4	South Korea	1.814	125.668.404	4,90%
5	Singapore	2.089	100.964.998	3,93%
6	Norway	1.997	74.678.291	2,91%
7	Germany	1.998	68.978.512	2,69%
8	Taiwan	1.088	68.464.621	2,67%
9	Switzerland	917	60.413.344	2,35%
10	United Arab Emirates	1.683	56.558.887	2,20%
11	Turkey	2.298	55.470.931	2,16%
12	United States	1.688	51.474.994	2,01%
13	United Kingdom	1.010	50.227.872	1,96%
14	Denmark	760	44.585.403	1,74%
15	Hong Kong	687	37.425.038	1,46%
16	Indonesia	2.929	37.020.644	1,44%
17	France	677	36.932.130	1,44%
18	Canada	618	35.238.772	1,37%
19	India	1.200	29.847.409	1,16%
20	Belgium	347	28.714.691	1,12%
21	Vietnam	1.286	20.981.356	0,82%
22	Italy	737	20.679.308	0,81%
23	Saudi Arabia	342	20.269.385	0,79%
24	Malaysia	668	20.072.575	0,78%
25	Iran	260	19.421.867	0,76%
26	Russia	1.658	18.922.390	0,74%
27	Netherlands	1.184	18.648.873	0,73%
28	Brazil	290	12.971.036	0,51%
29	Cyprus	283	9.068.869	0,35%
30	Oman	73	8.805.829	0,34%
	Unknown	2.195	97.797.780	3,81%
	Other	6.670	130.569.240	5,09%
	TOTALE	62.805	2.567.233.860	100%

FIG. 17: L'ITALIA NEL RANKING MONDIALE PER REGISTRI DI IMMATRICOLAZIONE

Navi di 100 GT e oltre – dati a luglio 2025

	Flag Country/ Region	Vessels	Mln GT	% GT	Mln DWT	% DWT
1	Liberia	6.167	317,4	17,7%	487,9	18,8%
2	Marshall Is.	4.808	212,7	11,9%	344,9	13,3%
3	Panama	7.516	196,0	10,9%	292,6	11,3%
4	Singapore	3.598	141,1	7,9%	194,1	7,5%
5	Hong Kong	2.268	111,6	6,2%	174,3	6,7%
6	China P.R.	11.371	96,9	5,4%	145,4	5,6%
7	Malta	2.015	90,9	5,1%	115,0	4,4%
8	Bahamas	1.527	72,2	4,0%	86,4	3,3%
9	Japan	5.039	34,9	1,9%	45,9	1,8%
10	Greece	1.162	31,9	1,8%	51,0	2,0%
11	Madeira	1.243	30,1	1,7%	41,5	1,6%
12	Indonesia	15.105	27,0	1,5%	34,9	1,3%
13	Cyprus	1.052	25,3	1,4%	36,2	1,4%
14	Denmark	665	23,5	1,3%	26,2	1,0%
15	South Korea	2.154	21,1	1,2%	25,5	1,0%
16	Russia	3.020	21,1	1,2%	29,1	1,1%
17	Norway	1.641	20,4	1,1%	21,7	0,8%
18	Italy	1.124	13,3	0,7%	7,0	0,3%
19	Belgium	282	12,5	0,7%	22,1	0,9%
20	Iran	1.032	11,9	0,7%	20,6	0,8%
21	India	2.007	11,7	0,7%	18,9	0,7%
22	United States	3.412	11,5	0,6%	12,8	0,5%
23	Isle of Man	255	11,2	0,6%	19,0	0,7%
24	Bermuda	122	11,0	0,6%	6,9	0,3%
25	France	528	11,0	0,6%	9,5	0,4%
26	Saudi Arabia	529	10,6	0,6%	19,1	0,7%
27	Barbados	467	10,1	0,6%	17,4	0,7%
28	Germany	591	8,9	0,5%	9,0	0,3%
29	United Kingdom	783	8,6	0,5%	10,1	0,4%
30	Sierra Leone	684	8,2	0,5%	13,9	0,5%
	Non attribuito	2.484	12,7	0,7%	20,9	0,8%
	Altri	32.802	164,5	9,2%	236,8	9,1%
	TOTALE	117.453	1.791,8	100%	2596,6	100,0%

Fonte: elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd

04.

LA FLOTTA MERCANTILE ITALIANA AI RAGGI X



La flotta italiana è composta da settori specializzati in diversi ambiti economici e sociali del Paese e offre i più elevati standard internazionali, sia sotto il profilo tecnologico sia per quanto riguarda i servizi forniti all'industria nazionale e al trasporto passeggeri. Di seguito viene proposta un'analisi dei diversi comparti in cui si articola la flotta italiana, raggruppati in due macro -aree: il settore merci e il settore 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. Nel 2025 il volume di trasporto via mare di minerali, carbone e cereali è aumentato complessivamente dell'1,2%, raggiungendo i 5,9 miliardi di tonnellate, mentre per il 2026 è previsto un ulteriore incremento di circa l'1,3%, sostenuto anche dalla ripresa economica della Cina e di altri importanti mercati. Le prospettive per gli anni successivi appaiono tuttavia più deboli: per il 2027 la crescita è stimata in appena lo 0,7%, riflettendo il rallentamento delle principali economie e il progressivo irrigidimento delle politiche di regolamentazione del commercio internazionale. La flotta di navi portarinfuse è cresciuta del 3% in termini di tonnellaggio tra gennaio 2025 e gennaio 2026, trainata in gran parte dall'elevato numero di consegne di nuove navi (le consegne alla flotta sono aumentate del 5,5% in termini di dwt) e nonostante l'aumento dell'attività di demolizione. L'anno scorso sono entrate in servizio 517 nuove navi portarinfuse (36,2 milioni di dwt). Ad inizio 2026 la flotta di navi di stazza superiore a mille GT ha superato la soglia di un miliardo di dwt con 14.205 unità. La crescita della flotta si è attestata intorno al 3% annuo per quasi un decennio e si prevede un ulteriore aumento nei prossimi anni in considerazione del consistente portafoglio ordini . La flotta di bandiera italiana mantiene il 21° posto nel ranking mondiale.

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

FIG. 18: PRINCIPALI FLOTTE MONDIALI DI NAVI BULKCARRIER

Navi di 1.000 GT e oltre per nazionalità dell'armatore

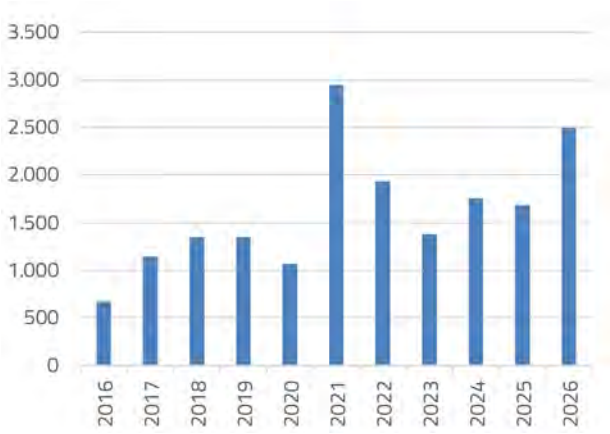
	Paesi/Countries	N.	000 dwt
1	Cina	4.472	289.559
2	Grecia	2.683	220.792
3	Giappone	1.792	153.878
4	Corea	326	41.020
5	Singapore	349	36.680
6	Taiwan	390	32.758
7	Turchia	554	27.729
8	Hong Kong	327	22.472
18	Belgio	133	19.731
10	Germania	261	19.401
13	Emirati arabi Uniti	235	15.780
12	Regno Unito	171	15.560
11	Stati Uniti	156	15.348
14	Indonesia	392	14.146
15	India	156	10.391
16	Viet Nam	275	10.331
9	Norvegia	125	10.107
17	Canada	149	5.908
19	Bangladesh	89	4.715
20	Australia	26	4.509
21	Italia	82	4.106
22	Cipro	80	3.688
24	Tailandia	55	2.743
23	Lussemburgo	25	2.685
25	Danimarca	35	2.498
26	Oman	12	2.127
27	Monaco	30	2.126
28	Iran	32	2.010
29	Bulgaria	49	1.869
30	Pakistan	22	1.764
	Altri	638	25.776
	Ignoto controllo armatoriale	84	4.297
	TOTALE/ *TOTAL*	14.205	1.026.504

Fonte: elaborazione SRM su dati SL Bremen

l'industria, in special modo della meccanica, essendo in grado di trasportare grandi carichi non unitizzati.

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 - Mentre il 2025 è stato caratterizzato da un calo delle tariffe, per il 2026 si sta assistendo ad un aumento, sostenuto dal miglioramento della domanda. La media per i primi 8 mesi sfiora un valore del Baltic Dry Index pari a 2.500. Le incertezze geopolitiche rimangono un altro fattore importante che potrebbe influenzare l'evoluzione del mercato. Il mercato delle rinfuse solide è in fase di ripresa dal minimo toccato nel gennaio 2023. Tale crescita è stata trainata in particolare dall'espansione del segmento delle navi "Capesize", impiegate generalmente per il trasporto di minerale di ferro, bauxite e carbone.

FIG. 19: 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 (3.000-10.000 DWT) che servono le necessità energetiche ed alimentari delle piccole isole italiane alle cosiddette Suezmax (120.000-180.000 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.

Nel 2025, con 198 unità per un tonnellaggio di circa 6,5 milioni di DWT, la flotta di navi chimichiere controllata da armatori italiani si conferma al 3° posto in Europa e al 7° posto nel ranking mondiale. Nel complessivo ranking delle cisterne la flotta controllata dall'armamento italiano sale di due posizioni posizionandosi al 12° posto con 288 unità per circa 13 milioni di DWT.

Il Baltic Clean Tanker Index (BCTI) - Le tensioni in Medio Oriente e le forti limitazioni alla navigazione attraverso lo Stretto di Hormuz hanno determinato deviazioni, operazioni shuttle e ship-to-ship e una riorganizzazione delle rotte che ha influito sull'andamento del Baltic Clean Tanker Index (benchmark globale per il movimento dei prodotti petroliferi raffinati come benzina, diesel, jet fuel e nafta). La crescita di questo indice nel 2026 non deriva semplicemente da un aumento della quantità di prodotti raffinati trasportati, ma soprattutto dalla maggiore distanza e complessità dei traffici e dalla conseguente

FIG. 20: PRINCIPALI FLOTTE MONDIALI DI NAVI CISTERNA

Navi di almeno 1.000 GT per nazionalità dell'armatore

	CRUDE OIL & PRODUCTS				CHEMICAL		
	Paesi	No.	000 DWT		Paesi	No.	000 DWT
1	Grecia	979	139.928	1	Grecia	526	19.822
2	Cina	1.361	72.665	2	Giappone	545	13.055
3	Norvegia	195	35.995	3	Cina	784	12.906
4	Giappone	246	27.004	4	Singapore	388	11.593
5	Corea	135	25.773	5	Norvegia	320	7.649
6	Emirati Arabi Uniti	268	23.581	6	Emirati Arabi Uniti	241	6.965
7	Arabia S.	74	16.699	7	ITALIA	198	6.467
8	Iran	66	14.792	8	Corea	347	6.260
9	India	145	13.241	9	Danimarca	157	5.450
10	Singapore	325	13.094	10	Turchia	279	4.754
11	Hong Kong	106	10.638	11	USA	107	4.481
12	Malesia	117	10.152	12	Indonesia	231	3.290
13	USA	67	10.068	13	Regno Unito	110	2.578
14	Indonesia	360	7.437	14	India	80	2.371
15	Altri	1.717	97.870	15	Altri	1.316	28.542
	Unknown	663	59.169		Unknown	381	8.753
	TOTALE	6.824	578.106		TOTALE	6.010	144.936

Fonte: elaborazione SRM su dati SL Bremen

FIG. 21: BALTIC CLEAN TANKER INDEX

Fonte: elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd

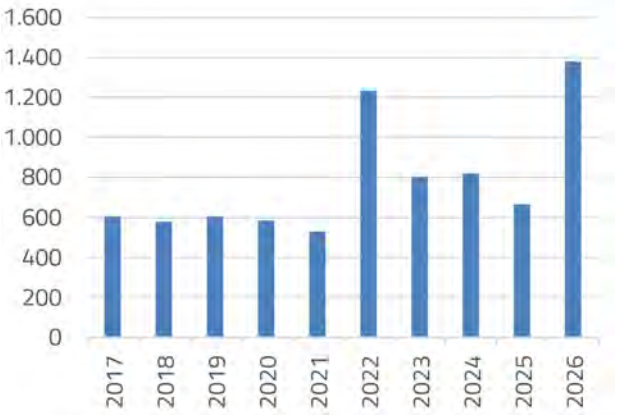
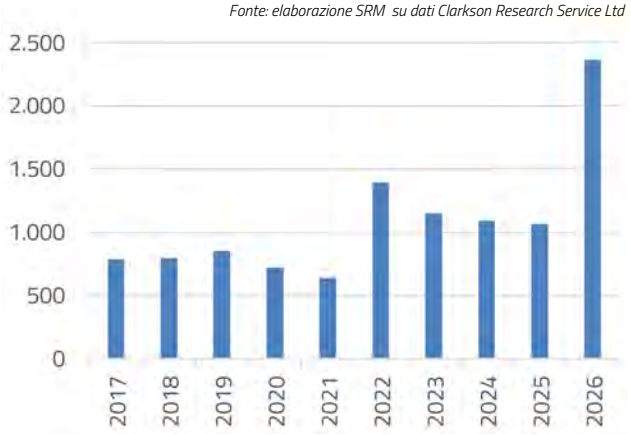


FIG. 22: BALTIC DIRTY TANKER INDEX

Fonte: elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd



riduzione della capacità navale effettivamente disponibile. Aumentano soprattutto le tonnellate-miglio: possono essere trasportati anche meno barili, ma su distanze significativamente maggiori.

Baltic Dirty Tanker Index (BDTI) - Dopo il picco del 2022 e la successiva normalizzazione nel 2023-2025, il Baltic Dirty Tanker Index torna a crescere con grande intensità nel 2026, raggiungendo livelli più che doppi rispetto al 2025. Le tensioni geopolitiche stanno ridisegnando le rotte del greggio e aumentano il costo del trasporto marittimo. Le tensioni geopolitiche nel Golfo e le forti limitazioni al transito attraverso lo Stretto di Hormuz hanno modificato profondamente l'equilibrio del mercato tanker: la crescita del 2026 è soprattutto il risultato di una forte riduzione dell'offerta effettivamente disponibile di capacità di trasporto, più che di un semplice aumento dei volumi di petrolio movimentati.

Il 55% del fabbisogno mondiale di energia primaria è coperto da petrolio greggio e gas naturale, con il primo che rappresenta circa il 32% e il secondo il 23%. La domanda globale di energia primaria, cresciuta di quasi il 50% negli ultimi venticinque anni, si attesta a poco meno di 620 exajoule. La distribuzione disomogenea delle risorse e il fatto che i Paesi maggiormente dotati di risorse non siano necessariamente i prin-

cipali consumatori evidenziano l'importanza del trasporto marittimo internazionale.

Negli ultimi venticinque anni si è assistito a un significativo mutamento delle destinazioni delle importazioni marittime di prodotti energetici. Gli Stati Uniti, ad esempio, nel 2000 importavano via mare 391 milioni di tonnellate di petrolio greggio, contro 137 milioni di tonnellate nell'ultimo anno considerato; una quota rilevante delle importazioni proviene oggi tramite oleodotti da Canada, Messico e Caraibi. Nello stesso periodo, le importazioni marittime di greggio di India e Cina sono aumentate rispettivamente del 224% e del 628%, raggiungendo 240 milioni e 501 milioni di tonnellate.

Sul fronte del trasporto petrolifero, nel 2025 le consegne alla flotta di petroliere sono più che raddoppiate rispetto all'anno precedente, raggiungendo 13,7 milioni di tonnellate di portata lorda. La flotta specializzata nel trasporto di prodotti petroliferi e chimici ha registrato una crescita della capacità del 2,9%, dopo l'ingresso di 6,6 milioni di tonnellate di nuova capacità (+121%), arrivando a contare 6.705 unità per circa 146 milioni di tonnellate di portata lorda. All'inizio del 2026, il portafoglio ordini complessivo delle petroliere ha raggiunto il 18,1% della flotta attiva, mentre quello delle petroliere per greggio è salito al 17,1%. Gli ordini di nuove petroliere per petrolio e prodotti petroliferi risultano inoltre più che raddoppiati rispetto al 2023.

Il mercato petrolifero è stato inoltre caratterizzato da una forte volatilità. Nel corso del 2025 il prezzo spot del WTI è sceso da 75,3 a 58 dollari al barile e quello del Brent da 78 a 61,6 dollari, prima di una brusca inversione di tendenza nei primi mesi del 2026. Il WTI è passato da 59,6 dollari a gennaio a 90,3 dollari a marzo e a 101,6 dollari nei primi giorni di aprile, andamento che il rapporto collega alla guerra in Iran e alla chiusura dello Stretto di Hormuz. Lo Stretto rappresenta un passaggio cruciale per i traffici energetici mondiali, interessando circa il 25% del commercio marittimo globale di petrolio e il 20% delle esportazioni di GNL. Dopo il blocco, circa 600 navi commerciali risultavano presenti nel Golfo Persico, comprese navi corrispondenti al 16% della capacità mondiale della flotta tanker.

FIG. 23: PRINCIPALI FLOTTE MONDIALI DI NAVI GNL

Fonte: elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd

	Paesi	N	000 DWT
1	**GRECIA**	168	15.443
	di cui Rigassificatori LNG	1	86
2	**GIAPPONE**	153	12.299
	di cui Rigassificatori LNG	2	220
	di cui Bunkering Vessel	8	40
3	**STATI UNITI**	83	6.874
	di cui Rigassificatori LNG	18	1.530
4	**COREA DEL SUD**	87	7.227
	di cui Bunkering Vessel	6	48
5	**QATAR**	44	4.788
6	**NORVEGIA**	69	5.560
	di cui Rigassificatori LNG	8	677
	di cui Bunkering Vessel	2	3
7	**SINGAPORE**	43	3.758
	di cui Rigassificatori LNG	3	273
	di cui Bunkering Vessel	1	6
8	**CINA**	68	5.292
	di cui Bunkering Vessel	3	22
9	**MALESIA**	20	1.565
10	**NIGERIA**	11	944
	ALTRI	180	13.003
	di cui Rigassificatori LNG	15	1.141
	di cui Bunkering Vessel	14	63
	TOTALE	**926**	**76.752**
	di cui Rigassificatori LNG	47	3.927
	di cui Bunkering Vessel	34	182

FLOTTA GAS CARRIER

Secondo gli analisti, il commercio marittimo globale di gas dovrebbe raggiungere 644 milioni di tonnellate nel 2026, rispetto a 602 milioni di tonnellate nel 2025. 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.

Flotta GNL

La flotta mondiale di navi GNL (comprensiva di carrier, bunkering vessel e rigassificatori) è composta da 926 unità, per un totale di oltre 76,7 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'83% del totale dei dwt di questa tipologia di navi. Sono 47 (per un totale di 3,9 milioni di dwt) le unità LNG Regas, ossia imbarcazioni dotate di un impianto di rigassificazione a bordo, mentre 34 sono bunkering vessel specializzate nella fornitura di carburante alle navi. Tre unità LNG Regas sono operative in Italia, in particolare: la FSRU Toscana collocata al largo della costa tra Livorno e Pisa, con una produzione massima annuale di 5 miliardi di

metri cubi, la FSRU Italis LNG localizzata nel porto di Piombino con una capacità di rigassificazione annua di 5 miliardi di metri cubi di gas e la FSRU BW Singapore localizzata al largo della costa di Ravenna con una capacità di rigassificazione annua da 5 miliardi di metri cubi di gas. Le prime due unità battono bandiera italiana.

Clarksons prevede che la capacità della flotta di navi metaniere potrebbe aumentare del 10,4% entro il 2026 e dell'8,2% nel 2027, sebbene occorra tenere in considerazione gli impatti dei possibili ritardi nella consegna delle nuove costruzioni.

Il trasporto marittimo di GNL è atteso in crescita stabile nei prossimi anni. La riduzione delle forniture di gas naturale russo all'Unione europea e l'obiettivo di ridurre la dipendenza energetica dalla Russia hanno accresciuto, a partire dal 2022, il ruolo del GNL come fonte alternativa, determinando un aumento delle importazioni europee di oltre 50 milioni di tonnellate. Nei prossimi anni, i volumi di trasporto di GNL sono previsti in crescita di circa il 3% annuo, mentre i valori in tonnellate-miglio dovrebbero aumentare di quasi il 5,5%. Secondo le più recenti stime del settore riportate nel rapporto, i volumi di trasporto di GNL dovrebbero raggiungere circa 666 milioni di tonnellate all'anno entro il 2030, confermando prospettive di crescita stabile per il trasporto marittimo di gas naturale liquefatto. La figura 27 mostra una marcata volatilità delle tariffe spot del GNL a partire dal 2021, con picchi significativi all'inizio del 2023 e del 2026, evidenziando la vulnerabilità delle tariffe di trasporto agli eventi geopolitici. In particolare, a seguito della chiusura dello Stretto di Hormuz, le tariffe di noleggio spot per il GNL per un'unità da 160k CBM, che erano scese da 330.327 $/giorno alla fine del 2022 (a causa della domanda record di GNL in Europa) a meno di 10 mila $/giorno all'inizio del 2025, sono salite a 61.154 $/giorno nel secondo trimestre del 2026.

Il livello dei noli (cfr. fig.27) ha registrato un andamento positivo nella prima metà del 2026, trainato dagli effetti del conflitto in Medio Oriente. Nonostante la perdita di volumi di esportazione attraverso lo

FIG. 25: ANDAMENTO DEI NOLI DELLE NAVI GNL E GPL

Fonte: elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd

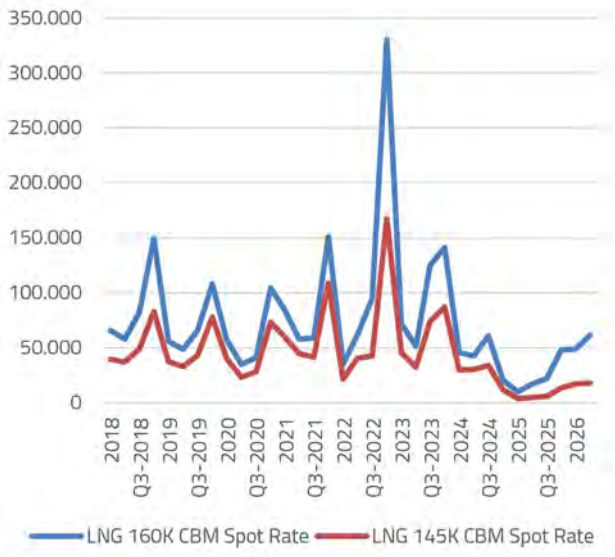


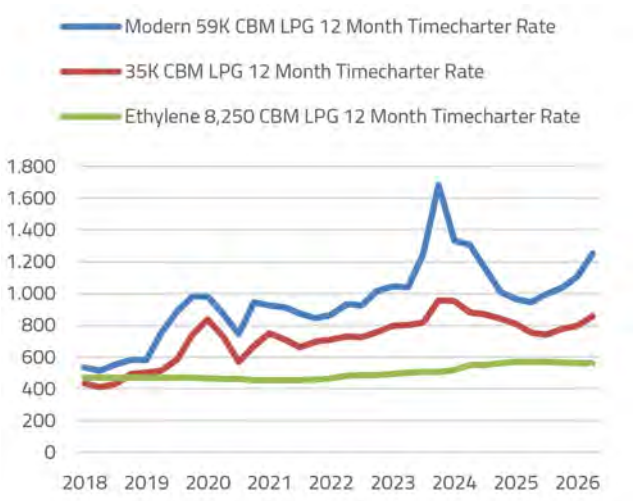
FIG. 24: PRINCIPALI FLOTTE MONDIALI DI NAVI GPL

Fonte: Elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd

	Paesi	N	000 DWT
1	Giappone	317	6.147
2	Cina	205	4.507
3	Grecia	143	4.246
4	Singapore	111	3.545
5	Corea del Sud	89	2.435
6	Emirati A.U.	62	2.220
7	Regno Unito	41	1.683
8	India	43	1.452
9	Norvegia	53	1.444
10	Indonesia	107	1.405
11	Stati Uniti	56	1.170
12	Hong Kong	27	902
13	Turchia	41	846
14	Vietnam	51	735
15	Germania	44	663
	Altri	398	6.401
	TOTALE	**1788**	**39.801**

FIG. 26: GPL TIMECHARTER RATES

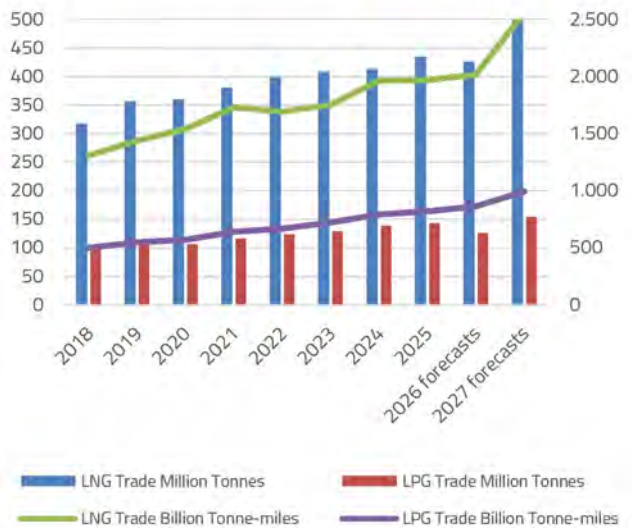
Fonte: elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd



Stretto di Hormuz, fattori quali l'aumento delle esportazioni statunitensi, condizioni di arbitraggio favorevoli, le interruzioni al Canale di Panama e la presenza di numerose navi in attesa al largo dell'India per la riapertura di Hormuz hanno contribuito a sostenere le tariffe di nolo. Il time charter delle 35K mostra un incremento del 14% nel II trimestre 2026 rispetto allo stesso periodo del 2025, una percentuale che sale al +33% nel caso delle 59K.

FIG. 27: TRAFFICO MARITTIMO DI GNL E GPL

Fonte: elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd



Flotta GPL

Sempre nell'ambito delle navi gasiere, sono 1.788 le navi progettate per il trasporto di GPL (gas di petrolio liquefatto: propano e butano) per un totale di poco meno di 40 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 Cina, seguite dal naviglio di Grecia, Singapore e Corea del Sud. I primi 15 paesi concentrano l'84% del totale dei dwt di questa tipologia di navi.

Clarksons prevede che l'espansione della capacità della flotta di questa tipologia di navi subirà un'accelerazione nei prossimi anni, raggiungendo il 12,2% (comprese le navi VLEC, Very Large Ethane Carrier, progettate specificamente per il trasporto massiccio di etano liquefatto) nel 2026 e il 15,8% (sempre comprendendo le VLEC) nel 2027.

Nel 2026, il commercio globale di GPL potrebbe contrarsi del 12%, risentendo delle persistenti tensioni in Medio Oriente e delle interruzioni dei flussi attraverso lo Stretto di Hormuz. Le importazioni asiatiche sono previste in calo del 14%, mentre quelle europee del 12%. Nonostante la riduzione dei volumi medio-



rientali, l 'aumento dei traffici tra Stati Uniti e Asia potrebbe sostenere una crescita del 5% in tonnellate-miglio, anche per il maggiore ricorso alla rotta via Capo di Buona Speranza.

FLOTTA CISTERNE PER IL BUNKERAGGIO

Nonostante le dimensioni contenute, il comparto del bunkeraggio riveste un ruolo strategico per il sistema marittimo e portuale nazionale, assicurando il rifornimento delle navi impiegate nei traffici merci e passeggeri, nel cabotaggio e nei collegamenti internazionali. L'attività contribuisce inoltre al mantenimento di competenze marittime specializzate e sostiene una filiera che comprende personale navigante, operatori portuali e servizi connessi. Il settore opera in un contesto europeo fortemente competitivo. Dopo l'introduzione, nel 2020, del limite globale dello 0,50% al tenore di zolfo dei combustibili marini, dal 1° maggio 2025 il Mediterraneo è diventato Emission Control Area per gli ossidi di zolfo (Med SOx ECA). Per le navi che operano nell'area il limite è quindi sceso allo 0,10%, contro lo 0,50% previsto a livello globale al di fuori delle aree ECA. L'evoluzione della normativa ambientale ha richiesto agli operatori del bunkeraggio un progressivo adeguamento delle modalità operative e della gestione dei differenti prodotti destinati al rifornimento delle navi.
Dal 1° gennaio 2025 è inoltre pienamente applicabile il regolamento FuelEU Maritime, che impone una progressiva riduzione dell'intensità delle emissioni di gas a effetto serra dell'energia utilizzata a bordo delle navi interessate e favorisce la diffusione di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio. Questo processo accresce ulteriormente il ruolo strategico della filiera del bunkeraggio quale infrastruttura indispensabile per accompagnare la transizione energetica del trasporto marittimo. Per tali ragioni necessita di particolare attenzione da parte della nostra Amministrazione, anche alla lue della contrazione sensibile dei volumi movimentati nei porti italiani.Nel 2025 il MIT ha inoltre adottato specifiche linee guida nazionali per disciplinare le operazioni di bunkeraggio ship-to-ship di GNL e Bio-GNL.

Il settore del bunkeraggio è composto da:

- 13 società armatoriali
- 38 mezzi (motocisterne, chiatte-cisterna e rimorchiatori) esclusivamente dedicati al servizio di bunkeraggio
- Capacità complessiva: 68.000 tonnellate di portata lorda con una media di circa 1.800 tonnellate per ogni mezzo
- Occupazione: più di 200 marittimi, tutti di nazionalità comunitaria (quasi totalmente italiani) altamente specializzati, in prevalenza ufficiali, oltre al personale di terra e all'indotto, per un totale di circa 600 unità

FLOTTA CAR CARRIER

Le navi car carrier e Ro-Ro rivestono un ruolo strategico per l'economia globale, assicurando il trasporto di veicoli, mezzi industriali e carichi rotabili lungo catene logistiche strettamente integrate con i principali poli produttivi. La loro rilevanza è particolarmente significativa per l 'industria automobilistica, che rappresenta una componente importante della produzione manifatturiera e delle esportazioni, soprattutto nelle economie maggiormente industrializzate. Nel 2025 il commercio internazionale di automobili via mare è cresciuto dell'8,4%, raggiungendo circa 32,3 milioni di unità, con un aumento di circa il 17,8% rispetto al 2019. All'inizio del 2026 le PCC (incluse le Pure Car & Truck Carriers di stazza superiore a 1.000 GT) a livello mondiale erano 890, per una capacità complessiva di circa 5 milioni di CEU (Car Equivalent Unit), con un aumento rispetto all'anno precedente del 9,7% in termini di unità e del 13,8% in capacità di trasporto. La flotta PCC è sempre più orientata verso le unità di maggiore capacità: le navi da 4.000 CEU e oltre rappresentano circa il 90% della capacità complessiva, mentre il segmento da 7.000 CEU e oltre costituisce la classe dominante, con 482 navi e il 75% della capacità di trasporto. All'inizio del 2026 la capacità media della flotta superiore a 1.000 GT è pari a circa 5.612 CEU per nave. I cinque maggiori operatori rappresentano circa il 41% (con una contrazione di 4 punti percentuali della quota rispetto al 45% dello scorso anno) della capacità di trasporto globale delle car carrier. Il maggiore operatore si conferma Wallenius Wilhelmsen, con 83 navi e una capacità complessiva di circa 581.000 CEU. Se si considera la na-

zionalità del proprietario, all'inizio del 2026 gli armatori giapponesi si confermano leader del settore con il 33,4% della capacità di trasporto globale, seguiti dalla Norvegia (20,0%), dalla Corea del Sud (11,1%), dalla Cina (8,2%) e da Israele (8,1%). Complessivamente, le prime quattro nazioni controllano circa il 72,7% della capacità di trasporto.

Nel 2025 sono state consegnate circa 75 nuove PCC, il livello annuale più elevato registrato, mentre i nuovi ordini sono scesi ai minimi degli ultimi anni.

Nel corso del 2026 gli ordinativi hanno tuttavia ripreso a crescere: entro giugno risultavano ordinati 16 nuovi PCC, di cui 14 presso cantieri cinesi, con una particolare attenzione a soluzioni LNG dual-fuel, ibride o ammonia-ready. Il portafoglio ordini rimane consistente e, all'inizio del 2026, rappresenta circa il 23% della capacità della flotta PCC esistente. I cantieri cinesi continuano a dominare il settore, consolidando il proprio ruolo di principale base di costruzione per le nuove generazioni di car carrier. A livello globale, all'inizio del 2026, l'Italia si colloca al 6° posto per nazionalità del proprietario, dopo Giappone, Norvegia, Corea del Sud, Cina e Israele, con il 4,6% della capacità mondiale. Il Gruppo Grimaldi figura tra i principali operatori mondiali del settore, con 31 navi e una capacità complessiva di circa 223.000 CEU.

Flotta portacontenitori

All'inizio del 2026 erano in servizio 7.015 navi portacontainer con una portata lorda di 388,2 milioni di tonnellate, pari ad oltre 33 milioni di TEU. In termini di TEU, i numeri riportano un incremento del 7,1%. Un aumento che riflette il continuo ingresso di nuovo tonnellaggio in tutti i principali segmenti dimensionali, con un portafoglio ordini in costante crescita.

Nel corso del 2026 è previsto un aumento della flotta del 5%. Si stima che le consegne passeranno da 1,5 milioni di TEU nel 2026 a circa 2,9 milioni di TEU nel 2027. Inoltre, oltre 4,5 milioni di TEU sono programmati per il periodo successivo al 2028, estendendo il trend positivo relativo all'aumento dell'offerta anche agli anni a venire. Il portafoglio ordini globale ha raggiunto quota 1.371 navi all'inizio del 2026 – un livello che non si registrava dai tempi precedenti la crisi finanziaria del 2008 – con le navi portacontainer di dimensioni ultra-grandi che rappresentano una quota crescente della capacità totale.

FIG. 28: 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	13.531	4.388	15,8	100
	TOTAL 2024	762	12.589	4.070	15,9	100
	2025/2024	6,4%	7,5%	7,8%		

Fonte: Fonte: elaborazione Centro Studi Confitarma Blu Horizons su dati ISL Bremen

Dopo il picco nel mese di luglio 2024 i noli sono calati con oscillazioni limitate che hanno mantenuto il valore sempre al di sotto dei 4 mila dollari. Le tariffe per i container si sono poi di nuovo rafforzate e nel corso del mese di marzo 2026 l'indice SCFI (Shanghai Containerized Freight Index, che è l'indice più utilizzato per le tariffe di trasporto marittimo di importazione dalla Cina) è salito del 40% rispetto alla fine di febbraio, raggiungendo poi il valore di circa 1.900 all'inizio di aprile, e oltre i 2.400 a metà settembre. Tale incremento è stato determinato quasi interamente da una contrazione dell'offerta — dovuta alla deviazione delle rotte per evitare il Mar Rosso e a una gestione attiva della capacità da parte degli armatori — piuttosto che da un significativo miglioramento della domanda da parte dei consumatori. L'aumento dei costi del carburante ha fornito un sostegno marginale, ma il fattore trainante principale è stato il costante ritiro di capacità effettiva dai servizi sulle rotte principali. In particolare, sulla rotta Estremo Oriente-Europa, gli aumenti tariffari non sono stati sostenuti dai flussi di carico; ciò conferma che la solidità dei prezzi è diventata sempre più fragile e maggiormente dipendente dalle perturbazioni operative.

Le tariffe sulla rotta Shanghai-Costa occidentale degli Stati Uniti erano calate drasticamente, passando

da 4.987,2 nel 2024 a 2.550,6 nel 2025, per poi recuperare parzialmente attestandosi a 2.911,8 nella primavera del 2026. Da quel momento è iniziato un rialzo che ha portato il valore del nolo medio ad agosto 2026 a circa 6.726 $/FEU, +10,9% rispetto a luglio. A settembre la pressione è proseguita: l'11 settembre lo SCFI indicava 7.339 $/FEU sulla direttrice Far East–USWC, +1,3% nella sola settimana, arrivando a sfiorare i 7.400 a metà settembre 2026, considerando il perdurare delle interruzioni. Il rialzo attuale non sembra necessariamente indicare un nuovo ciclo strutturale dei noli, in quanto dovuto a fattori temporanei. La crescita della flotta mondiale potrà invece rappresentare un potenziale fattore ribassista nel medio periodo. Alcune analisi indicano infatti che l'eccesso di capacità oggi "nascosto" dalle disruption potrebbe diventare più visibile nel 2027.

Il traffico container globale (al netto delle attività di trasbordo e feeder) del 2025 ha sfiorato i 224 milioni di TEU, con una crescita del 4,6% rispetto al 2024. Anche le distanze percorse dalle containership sono aumentate del 4,8% rispetto all'anno precedente 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, l'area del Medio Oriente è stata la più dinamica nelle esportazioni (+10% per il 2025 rispetto all'anno precedente), anche se i maggiori flussi restano nell'area del Far East. L'Africa ed a seguire il subcontinente indiano sono le aree con la maggiore dinamicità in import (rispettivamente +17% e +13% per il 2025 rispetto all'anno precedente).

L'Asia si conferma il baricentro mondiale della movimentazione container, concentrando nel 2025 oltre la metà dei traffici globali (55,1%) e raggiungendo circa 547,7 milioni di TEU. Entro il 2030 i volumi sono previsti salire a circa 644,5 milioni di TEU, con una crescita media annua di circa il 3,3% e una quota mondiale che raggiungerebbe il 56%. L'Europa mantiene la seconda posizione, con circa 151,6 milioni di TEU nel 2025, destinati a salire a 168,6 milioni nel

FIG. 29: ANDAMENTO NOLI DELLE NAVI PORTACONTENITORI



Fonte: elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd

FIG. 30: PRINCIPALI FLOTTE MONDIALI DI NAVI PORTACONTENITORI

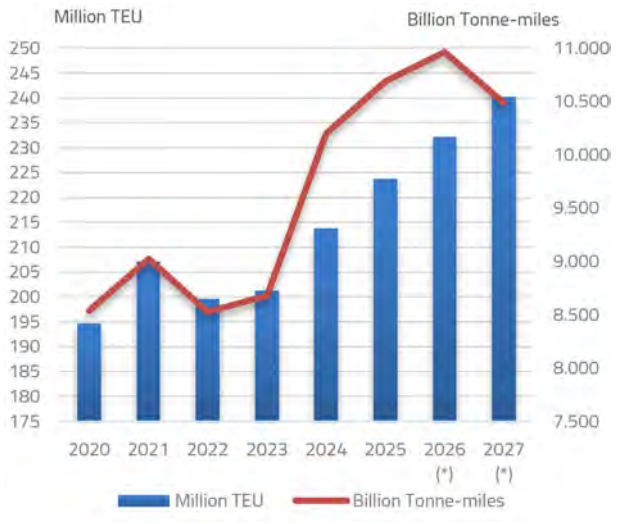
	Paesi	N.	000 dwt	000 TEU
1	Cina	1.484	66.187	5.555
2	Svizzera	646	47.327	3.913
3	Germania	660	34.766	2.954
4	Giappone	417	30.698	2.730
5	Danimarca	347	30.828	2.673
6	Francia	339	28.357	2.483
7	Taiwan	417	27.148	2.376
8	Grecia	442	23.917	1.979
9	Canada	190	21.552	1.931
10	Rep. di Corea	265	15.409	1.374
11	Regno Unito	175	15.146	1.284
12	Singapore	277	14.646	1.263
13	Norvegia	62	4.544	383
14	Emirati arabi Uniti	131	3.512	267
15	Indonesia	242	2.843	196
16	Israele	38	2.189	176
17	Turchia	134	2.218	165
18	Stati Uniti	81	2.240	161
19	Cipro	58	2.029	157
20	Tailandia	56	1.786	146
21	Iran	27	1.616	136
22	Vietnam	56	781	57
23	Hong Kong	22	662	57
24	Malesia	48	623	44
25	Paesi Bassi	44	547	42
26	Bermuda	3	352	30
27	Russia	28	329	26
28	India	10	275	21
29	Filippine	39	248	19
30	Belgio	5	236	19
	Altri	161	2.017	153
	Ignoto controllo armatoriale	111	3.199	249
	TOTALE	7.015	388.227	33.019

Fonte: elaborazione SRM su dati SL Bremen



2030: un incremento medio annuo di circa il 2,1%. Nonostante la crescita dei volumi, il peso europeo sul totale mondiale è previsto ridursi dal 15,3% al 14,6%, a conferma di una dinamica meno intensa rispetto alle aree asiatiche. Il Nord America resta al terzo posto, passando da circa 78,9 a 88,2 milioni di TEU tra il 2025 e il 2030, con una crescita media annua del 2,3%; anche in questo caso la quota sul traffico mondiale registra una lieve contrazione, dal 7,9% al 7,7%.
Estremo Oriente e Sud-est asiatico rafforzano il ruolo di poli di movimentazione delle merci marittime. Sono 9 i porti cinesi nella tabella e concentrano circa il 60% del throughput di container dei primi 20 porti al mondo. Nella Top 20 figurano gli europei Rotterdam (12° posto) e Antwerp-Bruges (14° posto).
Accelera l'avvicinamento dei porti Med al sistema del Northern Range. Tanger Med si conferma leader del Mediterraneo con una crescita dell'8,4% nel 2025 rispetto all'anno precedente. Gioia Tauro sfiora i 4,5 milioni di TEU, crescendo del 14% e stabilendo un nuovo massimo storico.

FIG. 31: TRAFFICO MONDIALE DI CONTENITORI



Fonte: elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd

FIG. 32: PRINCIPALI ROTTE CONTAINER D'INTERESSE EUROPEO

.000 TEUs (2025)		Net capacity	Cargo demand	Net slot utilisation
ASIA - EUROPE	Eastbound North Europe - Asia	11.261	3.875	34,4%
	Westbound Asia-North Europe	14.576	12.009	82,4%
	Eastbound Med -Asia	6.718	1.887	28,1%
	Westbound Asia-Med	9.616	7.324	76,2%
TRANSATLANTIC	Eastbound North America - Europe/Med	4.073	1.880	46,2%
	Westbound Europe/Med - North America	4.665	3.221	69,1%

Fonte: elaborazione SRM su dati Drewry

Il dato 2025 restituisce un quadro molto positivo per la portualità container italiana. I porti nazionali raggiungono 12,8 milioni di TEU, circa 1,07 milioni in più rispetto al 2024 (+9,1%). La crescita del traffico container testimonia la più generale buona capacità di adattamento del sistema portuale italiano in uno

FIG. 33: MOVIMENTO CONTAINER NELLE PRINCIPALI AREE DEL MONDO

	IMPORT			EXPORT		
Milioni di TEU	2024	2025	2026 (*)	2024	2025	2026 (*)
Nord America	34,2	33,3	33,6	13,9	13,9	14,1
Europa	40,8	43,4	44,9	33,1	33,5	33,7
Far East	87,1	90,3	94,3	130,4	138,0	145,9
Middle East	7,8	8,3	7,7	2,9	3,2	2,7
Sub-continente indiano	8,6	9,7	10,7	7,2	7,8	8
America Latina	10,7	11,8	12,7	7,7	8,0	8,4
Africa	8,5	10,0	11,2	4,1	4,1	4,3
Oceania	4,0	4,1	4,4	2,4	2,5	2,6
Non specificato	12,1	12,8	12,6	12,1	12,8	12,6
World	213,8	223,7	232,1	213,9	223,7	232,3

(*) stime

Fonte: elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd

scenario caratterizzato da tensioni geopolitiche e riconfigurazione delle rotte. Il transhipment è uno dei motori di questa crescita e Gioia Tauro si conferma un'infrastruttura particolarmente rilevante anche per la capacità di accogliere le grandi portacontainer e redistribuire i carichi verso gli scali regionali. Il suo traffico container sale da 3,94 a 4,49 milioni di TEU (+14%), consolidando il proprio ruolo di grande hub di trasbordo del Mediterraneo. Da solo lo scalo calabrese movimenta circa il 35% dei container italiani e genera oltre la metà dell'incremento nazionale in valore assoluto. Significativa anche la performance di Savona-Vado (+58,4%), che raggiunge 590 mila TEU: la crescita segnala il progressivo consolidamento del nuovo assetto container della portualità ligure occidentale. Positivo anche l'asse tirrenico, con Livorno +9,5% e soprattutto Salerno +16,4%, mentre Napoli registra una sostanziale stabilità (-1,2%).

Nell'Adriatico emerge invece una situazione più articolata: Venezia cresce dell'11,3% e Ravenna del

FIG. 34: MOVIMENTO CONTAINER NEI PRINCIPALI PORTI MONDIALI

Rank	Port	Country	2025	2024	Var.% 25/24
1	Shanghai	China	55.062.000	51.508.000	6,9%
2	Singapore	Singapore	44.661.699	41.124.045	8,6%
3	Ningbo-Zhoushan	China	43.870.000	39.300.800	11,6%
4	Shenzhen	China	35.410.000	33.398.600	6,0%
5	Qingdao	China	32.890.000	30.870.000	6,5%
6	Guangzhou	China	27.680.000	26.070.000	6,2%
7	Busan	South Korea	24.881.704	24.402.022	2,0%
8	Tianjin	China	24.032.800	23.292.500	3,2%
9	LA/LB	USA	20.120.917	19.947.077	0,9%
10	Jebel Ali	UAE	15.552.000	15.536.000	0,1%
11	Port Klang	Malaysia	15.138.772	14.644.527	3,4%
12	Rotterdam	Netherlands	14.250.000	13.822.000	3,1%
13	Port Tanjung Pelepas	Malaysia	14.028.376	12.253.309	14,5%
14	Antwerp+ Zeebrugge	Belgium	13.610.000	13.517.000	0,7%
15	Hong Kong	China	12.944.000	13.691.000	-5,5%
16	Xiamen	China	12.507.700	12.255.700	2,1%
17	Tanger Med	Morocco	11.106.164	10.241.392	8,4%
18	Laem Chabang	Thailandia	10.452.400	9.554.675	9,4%
19	Beibu Gulf	China	10.060.000	9.020.000	11,5%
20	Ho Chi Minh City	Vietnam	-	9.158.200	-
	Top 20		438.258.532	414.448.647	5,7%
	Totale mondiale		994.120.493	934.211.072	6,4%

Fonte: SRM su Alphaliner e Drewry

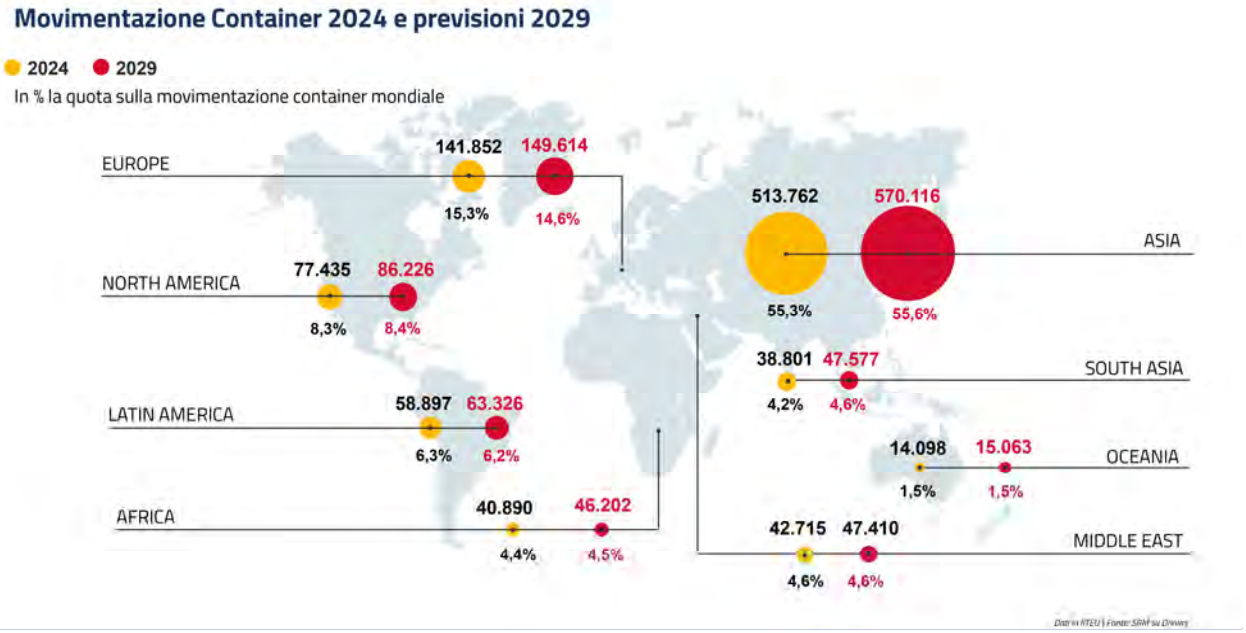


FIG. 35: MOVIMENTO CONTAINER NEI PRINCIPALI PORTI EUROPEI

Fonte: SRM su Alphaliner e Drewry

	Major European and Mediterranean ports	2025	2024	Var. 2025/24
1	Rotterdam	14.245.000	13.820.000	3,1%
2	Antwerp-Bruges	13.630.000	13.532.436	0,7%
3	Tanger Med	11.106.164	10.241.392	8,4%
4	Hamburg	8.300.000	7.800.000	6,4%
5	Valencia	5.662.661	5.475.773	3,4%
6	Port Said (SCCT)	5.570.000	3.940.000	41,4%
7	Bremen/Bremerhaven	4.860.000	4.445.000	9,3%
8	Algeciras	4.738.146	4.706.145	0,7%
9	Piraeus	4.536.200	4.788.000	-5,3%
10	Gioia Tauro	4.490.566	3.940.452	14,0%
11	Barcelona	3.726.624	3.885.736	-4,1%
12	Felixstowe	3.600.000	3.610.000	-0,3%
13	Le Havre / HAROPA	3.200.000	3.122.000	2,5%
14	Ambarli	3.428.048	3.009.724	13,9%
15	Marsaxlokk	2.868.000	2.857.000	0,4%
16	Gdansk	2.800.000	2.248.764	24,5%
17	Kokaeli	2.505.678	2.322.150	7,9%
18	Genova	2.409.136	2.447.815	-1,6%
19	Alexandria	2.471.663	2.195.000	12,6%
20	Tekirdağ	2.138.327	2.032.676	5,2%
	Top 20	106.286.213	100.420.063	5,8%
	Totale mondiale	994.120.493	934.211.072	6,4%

FIG. 36: MOVIMENTO CONTAINER NEI PRINCIPALI PORTI ITALIANI

Fonte: SRM su Alphaliner e Drewry

	Major Italian ports	2025	2024	var 2025/2024
1	Gioia Tauro	4.490.566	3.940.452	14,0%
2	Genova	2.409.136	2.447.817	-1,6%
3	La Spezia	1.217.461	1.238.258	-1,7%
4	Livorno	726.668	663.622	9,5%
5	Trieste	681.717	842.200	-19,1%
6	Napoli	638.585	646.409	-1,2%
7	Savona-Vado	590.350	372.686	58,4%
8	Venezia	532.762	478.837	11,3%
9	Salerno	416.941	358.316	16,4%
10	Cagliari-Sarroch	274.382	205.082	33,8%
11	Ravenna	212.421	201.776	5,3%
12	Ancona-Falconara	154.868	151.660	2,1%
13	Civitavecchia	114.662	106.952	7,2%
14	Marina di Carrara	106.054	103.297	2,7%
15	Bari	94.442	73.554	28,4%
16	Augusta	75.689	39.443	91,9%
17	Trapani	16.881	10.242	64,8%
18	Olbia	11.636	10.121	15,0%
19	Pozzallo	11.119	9.186	21,0%
20	Taranto	9.374	16.114	-41,8%
	Totale Italia	12.800.710	11.733.609	9,1%

5,3%, mentre Trieste arretra del 19,1%. Quest'ultimo dato interrompe la forte dinamica espansiva che lo scalo aveva mostrato nelle rilevazioni precedenti e conferma come, soprattutto per i gateway, i risultati annuali possano risentire della riorganizzazione dei servizi delle compagnie, delle rotte e dei network logistici internazionali.

Flotta rimorchiatori e supply vessel

A gennaio 2026, la componente della flotta italiana costituita da rimorchiatori e supply vessel conta 392 unità. Si tratta di mezzi altamente specializzati che svolgono funzioni essenziali sia per la sicurezza e l'efficienza dei traffici marittimi e portuali, sia per il supporto logistico e operativo alle attività energetiche offshore. I rimorchiatori portuali rientrano tra i servizi tecnico-nautici di interesse generale e concorrono direttamente a garantire la sicurezza della navigazione e dell'approdo nei porti. Grazie all'elevata capacità propulsiva e di tiro, queste unità sono inoltre impiegate nel rimorchio d'altura, nella movimentazione di grandi strutture e carichi, nonché in operazioni di assistenza, salvataggio e recupero navale. I supply vessel e gli offshore support vessel assicurano invece il collegamento e il supporto alle installazioni offshore, trasportando personale, attrezzature, materiali e rifornimenti e fornendo assistenza alle attività subacquee e alle operazioni specialistiche in mare. La funzione di queste unità assume particolare rilievo anche per il sistema energetico nazionale. Al 31 dicembre 2025 il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica censiva nell'offshore italiano 139 piattaforme e teste pozzo sottomarine, cui si aggiungono due unità galleggianti di stoccaggio temporaneo, per un totale di 141 strutture marine e assimilabili. La flotta italiana opera anche sui mercati internazionali. Gruppi armatoriali nazionali impiegano rimorchiatori e unità offshore nel Mediterraneo e in altre aree oceaniche, mentre alcune flotte specializzate comprendono MPSV, AHTS, unità per il rimorchio e il recupero di idrocarburi, mezzi di supporto alle operazioni subacquee e navi predisposte per attività di salvage.

Flotta navi posacavi e posatubi

Nel 2026 la flotta mondiale di navi posacavi (cable layer e cable repair) conta 119 unità per circa 1 milione di GT (stazza lorda), oltre a 24 unità in costruzione nei prossimi tre anni, per un totale di circa 461 mila GT complessivi. L'Italia, con più di 82.400 GT, si posiziona al secondo posto a livello globale, preceduta solo dalla Francia.

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 2 unità, per oltre 21.600 GT si posiziona al 28° posto nel ranking mondiale di settore.

Si tratta di una flotta di navi altamente specializzate e strategiche per il Paese, impiegate nella posa, manutenzione e riparazione delle infrastrutture sottomarine, dalle dorsali in fibra ottica per le telecomunicazioni alle condotte energetiche. La rilevanza strategica di cavi e condotte è oggi espressamente riconosciuta anche dalla normativa nazionale, che ricomprende tra le infrastrutture subacquee di interesse nazionale quelle rilevanti per le comunicazioni, i servizi digitali e il rifornimento del territorio nazionale.

Con la Legge 26 gennaio 2026, n. 9, recante disposizioni in materia di sicurezza delle attività subacquee, è stata istituita l'Agenzia per la sicurezza delle attività subacquee (ASAS), con sede a Roma e dotata di autonomia regolamentare, amministrativa, patrimoniale, organizzativa, contabile e finanziaria. Tra le sue funzioni rientrano il monitoraggio dei rischi per cavi e condotte, la definizione di misure di sorveglianza e dei piani di emergenza per il ripristino delle infrastrutture danneggiate, nonché il coordinamento degli interventi di manutenzione e riparazione.

La rete mondiale dei cavi sottomarini per le telecomunicazioni ha ormai raggiunto dimensioni imponenti: nel 2026 circa 500 cavi si estendono complessivamente per oltre 1,7 milioni di chilometri sui fondali marini, costituendo una delle infrastrutture essenziali della connettività globale.

Attraverso queste infrastrutture transita oltre il 99% del traffico dati internazionale, sul quale si basano comunicazioni, servizi cloud, transazioni finanziarie e servizi pubblici e privati essenziali. La loro protezione, resilienza e capacità di rapido ripristino assumono quindi un'importanza crescente per la sicurezza economica e strategica dei Paesi e rafforzano il ruolo delle unità navali specializzate nella posa, manutenzione e riparazione delle infrastrutture sottomari-

FIG. 37: PRINCIPALI FLOTTE MONDIALI POSACAVI

	N	GT
France (Fis)	13	136.723
Italy	5	82.401
Indonesia	11	75.186
China, People's Republic Of	7	53.769
United States Of America	5	53.645
United Kingdom	5	53.297
Netherlands	6	50.255
Marshall Islands	4	48.736
Norway (Nis)	3	48.581
Panama	5	39.443
Altre	55	324.441
Totale complessivo	119	966.477

Fonte: elaborazione Centro Studi Confitarma Blu Horizons su dati Lloyd's Register — Sea-web



ne.che le condotte energetiche oleodotti e gasdotti) sottomarine.

Flotta navi da ricerca

La flotta italiana comprende anche unità altamente specializzate dedicate alla ricerca oceanografica, geofisica e ambientale, impiegate dal Mediterraneo fino alle regioni polari e a supporto della comunità scientifica nazionale e internazionale. Tra le unità riconducibili alla flotta associata a Confitarma si segnalano:

- Laura Bassi, nave rompighiaccio di proprietà dell'Istituto Nazionale di Oceanografia e di Geofisica Sperimentale – OGS, è un'unità di categoria A, classe polare PC5, destinata al supporto scientifico e logistico delle missioni italiane nelle regioni polari.
- Gaia Blu, principale nave da ricerca del Consiglio Nazionale delle Ricerche, opera a servizio della comunità scientifica italiana e internazionale per studi geologici, oceanografici, biologici e atmosferici nel Mediterraneo e negli oceani, comprese le aree polari.
- Vega Uno, varata nel 1991, è stata completamente rinnovata nel 2024 e attrezzata per campagne di ricerca e monitoraggio ambientale, rilievi batimetrici e geofisici, campionamenti della colonna d'acqua e dei sedimenti e ispezioni mediante ROV (Remotely Operated Vehicle).

Inoltre, la nuova nave oceanografica maggiore dell'ISPRA, Arcadia, è destinata a entrare prossimamente in servizio al termine delle fasi di allestimento e collaudo. L'unità, lunga circa 70 metri, è concepita come un vero e proprio laboratorio galleggiante per lo studio e la tutela del Mediterraneo. Arcadia sarà dotata di propulsione ibrida diesel-elettrica, laboratori scientifici, sistemi acustici avanzati e veicoli subacquei per l'esplorazione e la mappatura dei fondali profondi, con capacità operative fino a 4.000 metri di profondità. La nave costituisce una delle principali infrastrutture del progetto PNRR MER – Marine Ecosystem Restoration.



FIG. 38: PRINCIPALI FLOTTE MONDIALI DI NAVI TRAGHETTO (per bandiera)

		PASSENGER RO RO CARGO		RO RO CARGO		TOTALI	
		N.	Total GT	N.	Total GT	N.	Total GT
1	ITALIA	179	2.632.757	61	3.220.811	240	5.853.568
2	MALTA	6	50.351	49	2.101.237	55	2.151.588
3	CIPRO	75	1.814.972	8	155.413	83	1.970.385
4	CINA	217	1.702.267	23	123.316	240	1.825.583
5	GIAPPONE	272	1.075.098	77	695.735	349	1.770.833
6	INDONESIA	527	1.333.573	36	217.945	563	1.551.518
7	DANIMARCA	67	706.714	20	703.592	87	1.410.306
8	FINLANDIA	58	745.056	21	499.970	79	1.245.026
9	GRECIA	205	995.197	9	68.773	214	1.063.970
10	FRANCIA	57	922.317	10	125216	67	1.047.533
11	STATI UNITI	124	306.342	16	724.079	140	1.030.421
12	SVEZIA	60	693.180	11	266.287	71	959.467
13	PANAMA	53	640.947	36	256.848	89	897.795
14	NORVEGIA	310	811.794	9	52.286	319	864.080
15	TURCHIA	76	99.571	27	660.312	103	759.883
16	CANADA	122	615.858	10	87.784	132	703.642
17	PAESI BASSI	14	234.141	26	437.795	40	671.936
18	REGNO UNITO	80	440.920	9	164.932	89	605.852
19	SPAGNA	29	399.375	6	88.099	35	487.474
20	FILIPPINE	245	386.303	13	65.385	258	451.688
	ALTRO	1.054	3.854.240	262	2.580.046	1.316	6.434.286
	TOTALE	3.830	20.460.973	739	13.295.861	4.569	33.756.834

** 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: Fonte: elaborazione Centro Studi Confitarma Blu Horizons su dati ISL Bremen

SETTORE PASSEGGERI

Flotta traghetti Ro-Ro e Ro-Pax

A luglio 2026, la flotta cargo ro-ro mondiale ammontava a 739 unità per un totale di circa 13,3 milioni di tonnellate di stazza lorda. L'Italia è prima per GT con 240 navi e poco meno di 5,9 milioni di GT. Segue a distanza Malta con 2,1 milioni di GT e poi 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 navi grazie soprattutto al Gruppo Grimaldi.

Autostrade del Mare: *best practice* italiana

Nel primo semestre 2026, le Autostrade del Mare registrano un trend in aumento rispetto al 2025.

Infatti, i servizi verso i porti esteri evidenziano valori positivi sia in termini di partenze settimanali (+1,2%) che di metri lineari offerti (+13%). Anche per la Sardegna si registra un aumento in termini di numero di partenze settimanali (+4,7%) che dei metri lineari (+4,5%). Per quanto riguarda la Sicilia si registra una sostanziale conferma delle frequenze e un leggero calo dei metri lineari offerti (-0,8%).

In totale gli operatori nazionali garantiscono 594 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 lorda di stiva su base settimanale ha superato 1,6 milioni di metri lineari (corrispondenti a circa 4,5 milioni di tir oppure 5,4 milioni di semirimorchi trasportabili annualmente). Anche nel comparto Ro-Pax l'Italia si conferma lea-

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

Origine - destinazione	Round trip settimanali *Weekly round trip*	M.l. settimanali Weekly linear meters
Cagliari-Palermo	1	4.512
Civitavecchia-Palermo	1	4.500
Civitavecchia-Termini Imerese	5	25.000
Genova-Livorno-Catania	2	31.200*
Genova-Palermo	7	42.000
Genova-Livorno-Palermo	2	15.400
Livorno-Palermo	3	12.000
Livorno-Catania	2	15.400
Napoli-Milazzo	2	1.600
Napoli-Palermo	25	99.384
Napoli-Termini Imerese	3	18.000
Ravenna-Brindisi-Catania	3	34.950
Ravenna-Catania	3	40.800
Salerno-Catania	6	46.200
Salerno-Messina	7	40.600
Totale	72	431.546
	Dato al 1999	118.200

**Il valore del 2025 conteneva un errore materiale*

Fonte: elaborazione Centro Studi Confitarma Blu Horizons

FIG. 40: SERVIZI DI TRASPORTO RO-RO INTERNAZIONALI 2025

Fonte: elaborazione Centro Studi Confitarma Blu Horizons

Origine - destinazione	Round trip settimanali *Weekly round trip*	M.l. settimanali *Weekly linear meters*
Ancona-Durazzo	4	13.016
Ancona-Igoumenitsa	6	27.000
Barcellona-Ibiza	3,5	11.011
Barcellona-Mahon (Minorca)	3,5	10.500
Barcellona-Nador	1	3.740
Barcellona-Palma di Maiorca	6	26.604
Barcellona-Tangeri	2,5	13.900
Bari-Durazzo	8	26.032
Brindisi-Igoumenitsa	7	37.800
Civitavecchia-Palermo-Tunisi	1	3.800
Civitavecchia-Porto Torres-Barcellona	6	44.400
Civitavecchia-Tunisi	1	4.500
Genova-Barcellona-Tangeri	2,5	13.900
Genova-Livorno-Catania-Malta	3	46.800
Genova-Tunisi	2,5	11.250
Livorno-Bastia	8	32.144
Livorno-Savona-Barcellona-Valencia	5	78.000
Palermo-Tunisi	4	15.800
Porto Torres-Tolone	3	12.054
Salerno-Catania-Malta	3	23.100
Salerno-Palermo-Tunisi	2	9.000
Salerno-Sagunto	2	15.400
Savona-Bastia	5	20.090
Sete-Barcellona-Nador	1	3.800
Sete-Barcellona-Tangeri	2	8.000
Tolone-Bastia	7	28.126
Tolone-Ajaccio	7	28.126
Trieste-Ambarli-Gemlik	2	31.200
Trieste-Gemlik	1	7.766
Trieste-Patras-Ambarli-Gemlik	1	15.600
Valencia-Ibiza	5	13.620
Valencia-Palma Di Maiorca	6	30.000
Venezia-Bari-Patrasso	3	46.800
Totale	124,5	712.879
Dato al 1999		*30.000*

FIG. 41: SERVIZI DI TRASPORTO RO-RO PER LA SARDEGNA 2025

Fonte: elaborazione Centro Studi Confitarma Blu Horizons

Origine - destinazione	Round trip settimanali *Weekly round trip*	M.l. settimanali / *Weekly linear meters*
Civitavecchia-Arbatax-Cagliari	2	9.000
Civitavecchia-Cagliari	3	13.500
Civitavecchia-Olbia	15	60.000
Genova-Palermo-Cagliari	2	15.400
Genova-Porto Torres	15	60.000
Genova-Olbia*	12,5	50.000
Livorno-Cagliari	3	23.300
Livorno-Golfo Aranci	7	28.126
Livorno-Olbia	22	147.000
Marina di Carrara-Cagliari	5	25.000
Marina di Carrara-Olbia	3	15.000
Napoli-Cagliari	3	11.556
Palermo-Cagliari	1	3.852
Piombino-Olbia*	5	16.000
Salerno-Cagliari	2	15.400
Totale	101	493.134
*in alta stagione	Dato al 1999	117.800

der mondiale per bandiera in termini di stazza, con 179 unità per 2,6 milioni di GT, pari al 12,9% della stazza complessiva mondiale del segmento passenger/Ro-Ro cargo.

FLOTTA NAVI DA CROCIERA

Secondo l'ultimo report di CLIA, l'associazione che riunisce le principali compagnie, nel 2025 i crocieristi hanno raggiunto la quota di 37,3 milioni a livello globale, superando del 7,7% il dato del 2024.

L'impatto economico globale dell'industria crocieristica ha raggiunto nel 2024 il valore record di 198,8 miliardi di dollari, sostenendo circa 1,8 milioni di posti di lavoro e generando 60,1 miliardi di dollari di salari a livello mondiale.

I Caraibi si confermano la principale destinazione crocieristica mondiale, con il 44% dei passeggeri globali e oltre 16 milioni di ospiti, mentre l'Europa, e in particolare il Mediterraneo, rappresenta la seconda maggiore area di destinazione, con oltre 9 milioni di crocieristi.

L'Italia continua a ricoprire un ruolo centrale nell'industria crocieristica internazionale, grazie alla propria vocazione turistica, alla posizione strategica nel Mediterraneo e alla rilevanza della propria filiera industriale e portuale.

Nel 2024 le attività legate alle crociere hanno generato nel Paese un impatto economico complessivo pari a 18,1 miliardi di euro, contribuendo per 7,3

FIG. 42: PRINCIPALI FLOTTE DI NAVI DA CROCIERA (per bandiera)

navi di oltre 1.000 GT - dati 2025

	Flag Country/Region	N.	Total GT
1	BAHAMAS	146	12.159.721
2	MALTA	64	5.682.028
3	BERMUDA	33	3.812.487
4	PANAMA	36	3.491.890
5	ITALIA	20	2.265.336
6	PAESI BASSI	14	938.717
7	NORVEGIA	32	925.488
8	IS MARSHALL	18	698.389
9	LIBERIA	10	333.538
10	CIPRO	3	310.702
	ALTRI	106	1.101.661
	TOTALE	482	31.719.957

Fonte: elaborazione SRM su dati "Risposte Turismo"

FIG. 43: MOVIMENTO CROCIERISTI NEI PORTI ITALIANI



miliardi di euro al PIL e sostenendo circa 113 mila posti di lavoro.

Nel 2025 l'Italia si è inoltre confermata il terzo mercato europeo di origine dei crocieristi, con circa 1,12 milioni di passeggeri italiani.

Per il 2026 CLIA indica oltre 15 milioni di movimenti di passeggeri attesi tra imbarchi, sbarchi e transiti nei porti italiani, confermando il Paese tra le principali destinazioni crocieristiche europee.



FLOTTA NAVI TPL

La flotta italiana dedicata al trasporto pubblico locale marittimo comprende circa 220 unità, tra traghetti, aliscafi, catamarani e mezzi veloci, fondamentali per assicurare la continuità territoriale e i collegamenti con le isole minori. Il rinnovo di questa componente della flotta è oggi interessato da diversi programmi di investimento finalizzati all'introduzione di unità più moderne, efficienti e a ridotto impatto ambientale. Nel febbraio 2025 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha approvato le Convenzioni con Lazio, Campania e Toscana per il rinnovo delle flotte destinate al TPL marittimo, lacuale, lagunare e fluviale. Le Convenzioni prevedono complessivamente oltre 203 milioni di euro, comprendendo il cofinanziamento regionale della Campania: 23,2 milioni per il Lazio, 141,5 milioni per la Campania e 38,4 milioni per la Toscana. A queste iniziative si è successivamente aggiunta, nel 2025, la Convenzione tra MIT e Regione Emilia-Romagna per l 'acquisto di ulteriori unità navali. Gli interventi programmati comprendono, in particolare, l'acquisto da parte della Campania di due navi passeggeri Ro-Ro di classe B da 71 metri, da parte della Toscana di tre unità navali veloci HSC di classe B e da parte del Lazio di due HSC di classe B, oltre a interventi di refitting su unità esistenti. Nel Lazio, la procedura per le due nuove unità veloci risulta ancora in corso. Parallelamente prosegue il programma "Navigazione green", finanziato dal Piano Nazionale Complementare al PNRR, che destina 500 milioni di euro al rinnovo della flotta navale mediterranea attraverso nuove unità a minore impatto ambientale e interventi di retrofit.
La programmazione del MIT per il 2026 prevede il completamento delle consegne delle nuove unità ammesse al programma.

CANTIERISTICA NAZIONALE

L'Italia conserva una posizione di primo piano anche nella costruzione di naviglio passeggeri. Delle navi passenger e passenger/Ro-Ro cargo oggi in esercizio nel mondo, 329 unità per 14 milioni di GT sono state costruite in Italia: il 26,3% della stazza mondiale del comparto.
All'inizio del 2026 i cantieri italiani avevano inoltre in costruzione 46 unità per 4,586 milioni di GT nell'intero comparto passenger/Ro-Ro, pari al 40,3% dell'orderbook mondiale espresso in CGT; questo dato è però fortemente influenzato dalla componente crocieristica.



05.

LA TUTELA DELL'AMBIENTE MARINO E LA SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE



LO SHIPPING E LA SALVAGUARDIA DELL'AMBIENTE

L'83ª sessione del Comitato per la Protezione dell'Ambiente Marino (MEPC) dell'IMO, nell'aprile 2025, con l 'approvazione dell'*IMO Net Zero Framework*, mirava a introdurre un sistema globale di carbon pricing, il primo - globale - di questo tipo nel settore marittimo, con un'applicazione graduale a partire dal 2027.

La sessione straordinaria del Comitato nell'ottobre 2025 ha avuto un esito diverso da quello che molti, tra cui i Paesi dell'Unione europea, si aspettavano. Dopo una settimana intensa di negoziati, la Sessione si è conclusa con la decisione di rinviare di un anno il voto sul pacchetto di misure, a causa dell'assenza di un consenso condiviso tra gli Stati membri dell'IMO.

Il rinvio ha prolungato una fase di incertezza in un momento cruciale per la decarbonizzazione del comparto. Armatori e produttori di energia necessitano, come ripetutamente dichiarato, di un quadro normativo funzionale, trasparente e semplice da gestire, che generi gli incentivi necessari per accelerare la transizione energetica al ritmo richiesto; è infatti ben noto che, allo stato attuale delle tecnologie, sono necessari significativi investimenti in carburanti a zero emissioni; ciononostante il settore marittimo sta già investendo miliardi in nuove navi e tecnologie verdi per essere pronto per i nuovi carburanti quando arriveranno.

Alla fine di aprile 2026 si è svolta l'84ª sessione del Comitato per la Protezione dell'Ambiente Marino (MEPC). Relativamente al NZF (*Net Zero Framework)* ci sono state ulteriori discussioni e in questa fase è emersa ancora una volta, e chiaramente, l'impossibilità di trovare un compromesso tra coloro che auspicavano ancora l'adozione del NZF con modifiche minime e coloro che erano favorevoli a un approccio di preparazione del mercato.

Si è pertanto deciso di convocare due gruppi di lavoro intersessionali sui gas serra (ISWG-GHG) in vista della MEPC 85, programmata provvisoriamente dal 30 novembre al 3 dicembre, dedicando un solo giorno alla sessione straordinaria (MEPC ES.2) - venerdì 4 dicembre - salvo ulteriori discussioni in occasione della MEPC 85.

Buona parte degli Stati Membri ha sostanzialmente mantenuto le posizioni assunte nel corso della Sessione straordinaria di ottobre, con delle aperture verso soluzioni come quella proposta dalla Liberia. Il maggiore ostacolo resta la non accettazione dell'imposizione di una misura finanziaria da parte dell'IMO.

L'ATTIVITÀ IN AMBITO ICS ED ECSA

Confitarma ha partecipato attivamente ai Comitati e Gruppi di lavoro sia di ICS sia di ECSA.

L'impegno di ICS si è focalizzato – a livello tecnico – dall'analisi delle misure IMO per il contenimento delle emissioni GHG, in vista della Sessione Straordinaria del MEPC, senza che ciò abbia compromesso lo svolgimento delle altre usuali attività. Particolarmente impegnativo è stato il "riposizionamento" dopo la sessione straordinaria del MEPC, visto che ICS si era espresso a favore del NZF e delle misure ad esso associate.

In ambito ECSA si è invece lavorato ancora su ETS e FuelEU. Relativamente all'ETS si deve ricordare che la Direttiva 2023/959 ha previsto un riesame dell'ETS entro luglio 2026, incluso il trasporto marittimo. Nell'anno in corso la Commissione ha avviato una consultazione pubblica (DG CLIMA) per valutare l'attuazione dell'ETS e possibili modifiche. Tra i temi oggetto di possibile revisione legati al marittimo: valutazione della coerenza con eventuali misure IMO (per evitare doppio onere per gli armatori), possibile estensione a navi da 400 a 5000 GT (oggi escluse dall'ETS, ma soggette all'MRV dal 2025), monitoraggio dell'impatto sui servizi essenziali di continuità territoriale (isole, regioni ultraperiferiche) e revisione e semplificazione delle regole MRV/ETS, incluso l'uso di biomassa e combustibili rinnovabili.

La proposta legislativa è attesa per il terzo trimestre 2026. In parallelo si è lavorato e si lavora all'impiego degli introiti sia dell'ETS sia della FuelEU: si vuole infatti che quanto versato ritorni in modo adeguato all'armamento senza che le singole Amministrazioni finiscano per destinarlo ad altri soggetti.

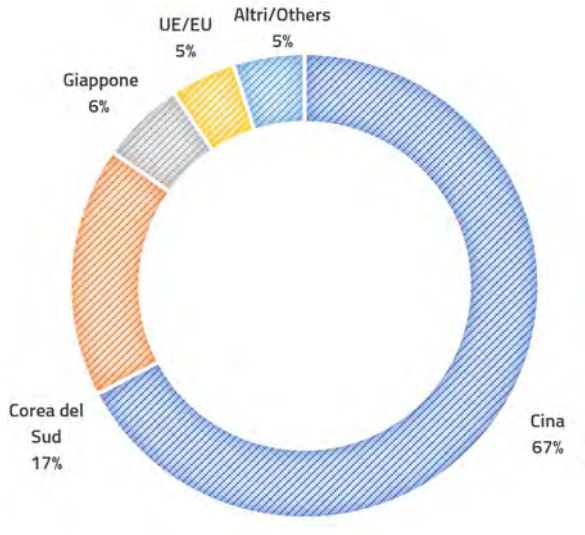
IL RINNOVAMENTO DELLA FLOTTA MONDIALE

A settembre 2026 il portafoglio ordini a livello mondiale ammonta a un totale di 8.037 navi per circa 218 milioni di CGT (Compensated Gross Tonnage/ 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'85% del mercato delle costruzioni navali, e, 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 porta-

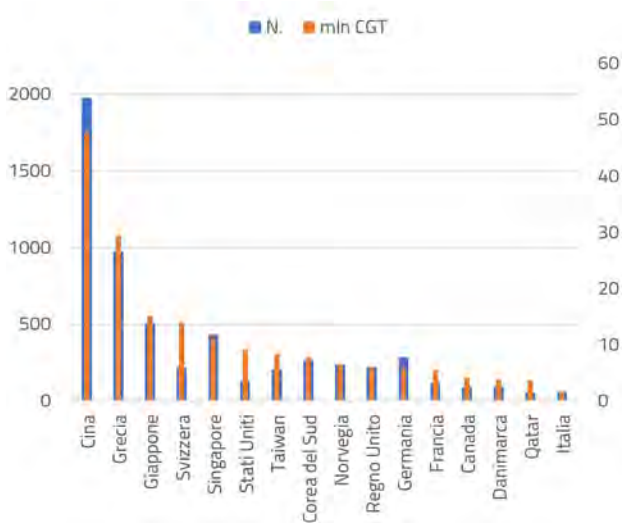


FIG. 44 RIPARTIZIONE DELLE COMMESSE AI CANTIERI PER PAESE DI COSTRUZIONE



Fonte: elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd

FIG. 45: RIPARTIZIONE DELLE COMMESSE AI CANTIERI PER NAZIONALITÀ DELL'ARMATORE – TOP 15



Fonte: elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd

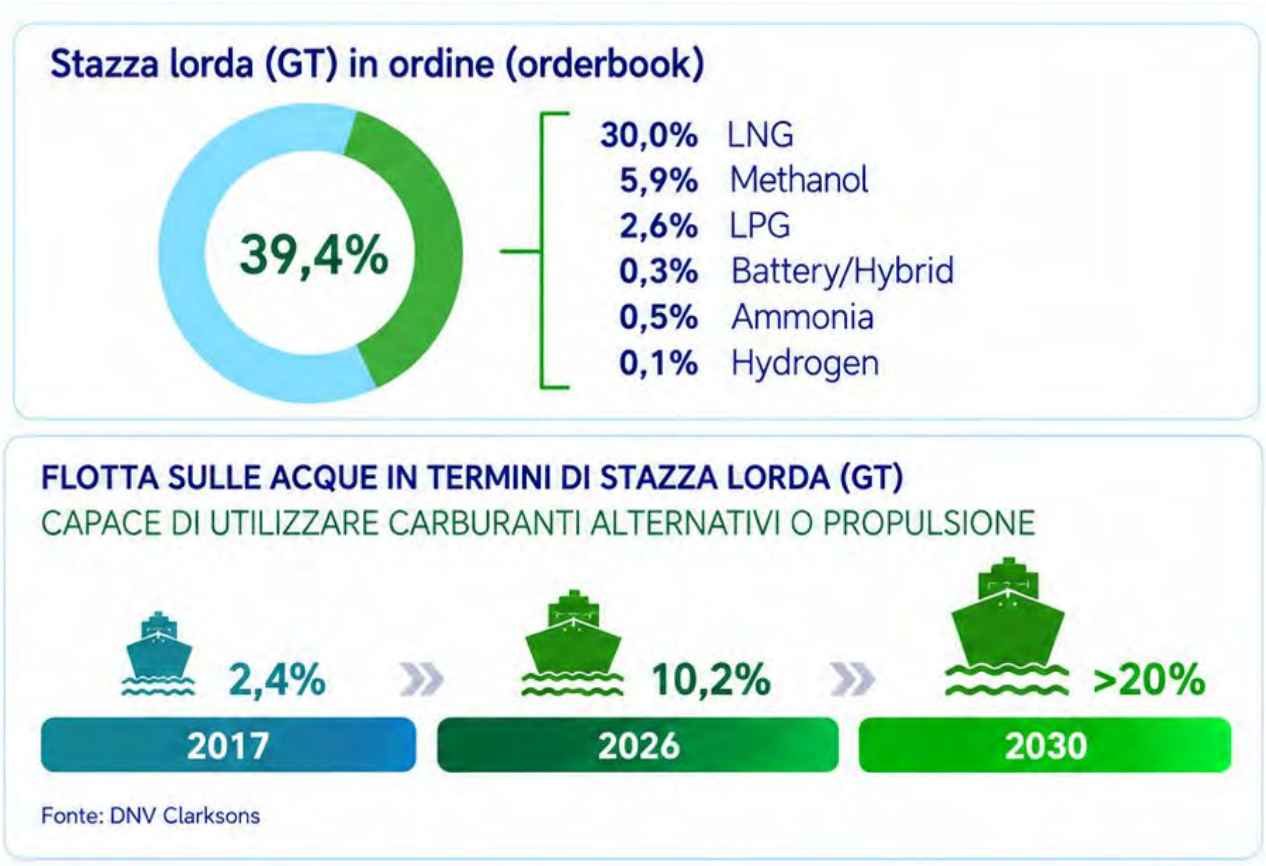
foglio ordini dei cantieri cinesi è salito di recente a livelli record in termini di CGT, attestandosi a 5.561 navi per 146,6 milioni di CGT a fine settembre.

Segue l'UE che vale il 5% del mercato mondiale con circa 10 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 53 navi per 5,4 milioni di CGT, seguita da Francia e Germania.

Tanker, bulkcarrier e containership rappresentano una parte importante del portafoglio ordini mondiale. Le tre categorie rappresentano il 79% del totale dei CGT in uscita dai cantieri cinesi e addirittura l'86% in





uscita da quelli giapponesi; solo tanker e containership rappresentano il 44% del totale del CGT in uscita da quelli sud-coreani.

FLOTTA E ORDERBOOK DI NAVI CON MOTORI ECOLOGICI ED ALTERNATIVE FUEL

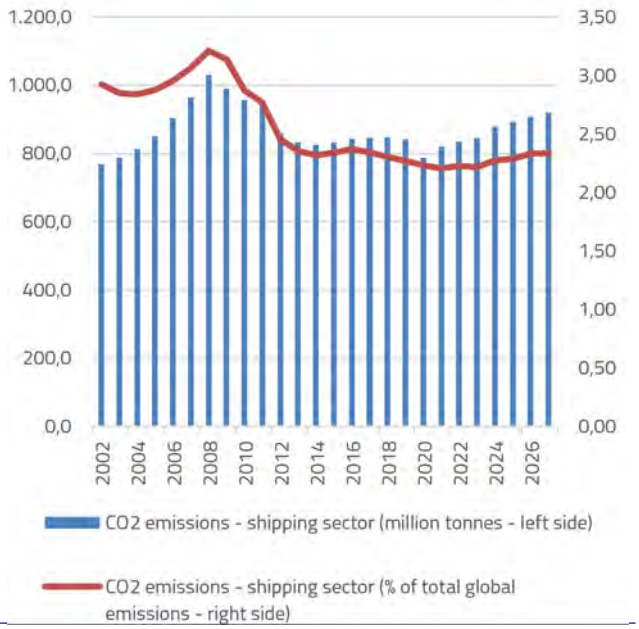
Gli armatori stanno continuando a investire nella futura flotta, nei carburanti e nelle tecnologie verdi che svolgono un ruolo importante nel definire il profilo di emissioni della flotta marittima globale. Un futuro sempre più "green" per le navi lo si riscontra nei dati sulla flotta e sull'orderbook mondiale di nuove unità. La quota di stazza lorda già in grado di utilizzare carburanti alternativi è passata dal 2,4% del 2017 al 10,2% nel 2026 e, secondo le previsioni riportate, dovrebbe superare il 20% nel 2030.

Il cambiamento è ancora più evidente nell'orderbook: il 39,4% della stazza ordinata è associato a tecnologie o combustibili alternativi, con una netta prevalenza del GNL (30%), seguito dal metanolo (5,9%).

C'è una forte eterogeneità tra i segmenti: la penetrazione dei carburanti alternativi è particolarmente elevata nelle navi LNG, ma assume dimensioni significative anche nei car carrier, nelle navi gasiere e nel container, mentre risulta ancora contenuta nelle flotte bulk e tanker.

FIG. 46: EMISSIONI DI CO2 DEI COMBUSTIBILI ALTERNATIVI

Fonte: elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd



La transizione della flotta implica però anche una trasformazione dei porti, che sono destinati a evolvere da semplici nodi logistici verso hub energetici multifunzionali, nei quali dovranno convivere bunkeraggio dei nuovi fuel, elettrificazione delle banchine, produzione e distribuzione di energia rinnovabile, digitalizzazione e nuove infrastrutture energetiche. In questa prospettiva, gli investimenti portuali diventano parte integrante della competitività dello shipping: non basta disporre di navi dual-fuel se lungo le rotte non esiste una rete adeguata e affidabile di approvvigionamento.

EMISSIONI DI CO2 DEI COMBUSTIBILI ALTERNATIVI

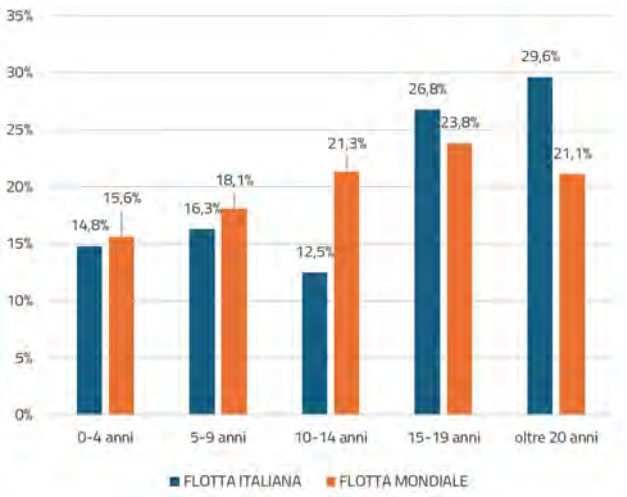
Tra il 2002 e il 2025 si è passati da 770 a oltre 890 milioni di tonnellate, con un incremento del 16% circa che può considerarsi limitato considerando la crescita sostenuta che ha caratterizzato il commercio internazionale via mare nello stesso periodo (+94%, da 6.722 milioni di tonnellate del 2002 a 13.025 milioni di tonnellate del 2025).

Se guardiamo al contributo percentuale del settore alle emissioni globali di CO2, addirittura si è assistito a una riduzione del valore, passato da 2,92% al 2,29%.

Per il nostro Paese, l '85% delle CGT (Compensated Gross Tonnage) in orderbook prevede alternative fuels.

FIG. 47: ETÀ DELLA FLOTTA ITALIANA E MONDIALE

Fonte: elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd







IL RINNOVAMENTO DELLA FLOTTA CONTROLLATA DAGLI ARMATORI ITALIANI

Oltre il 31% della flotta italiana ha un'età inferiore ai 10 anni, mentre poco meno del 40% ha un'età compresa tra i 10 e i 20 anni. Pure car carrier e traghetti continuano a rivestire un ruolo di primo piano nel portafoglio ordini nazionale, rappresentando complessivamente circa il 30% delle unità in costruzione e quasi la metà della relativa stazza lorda, con una quota prossima al 48% in termini di GT.

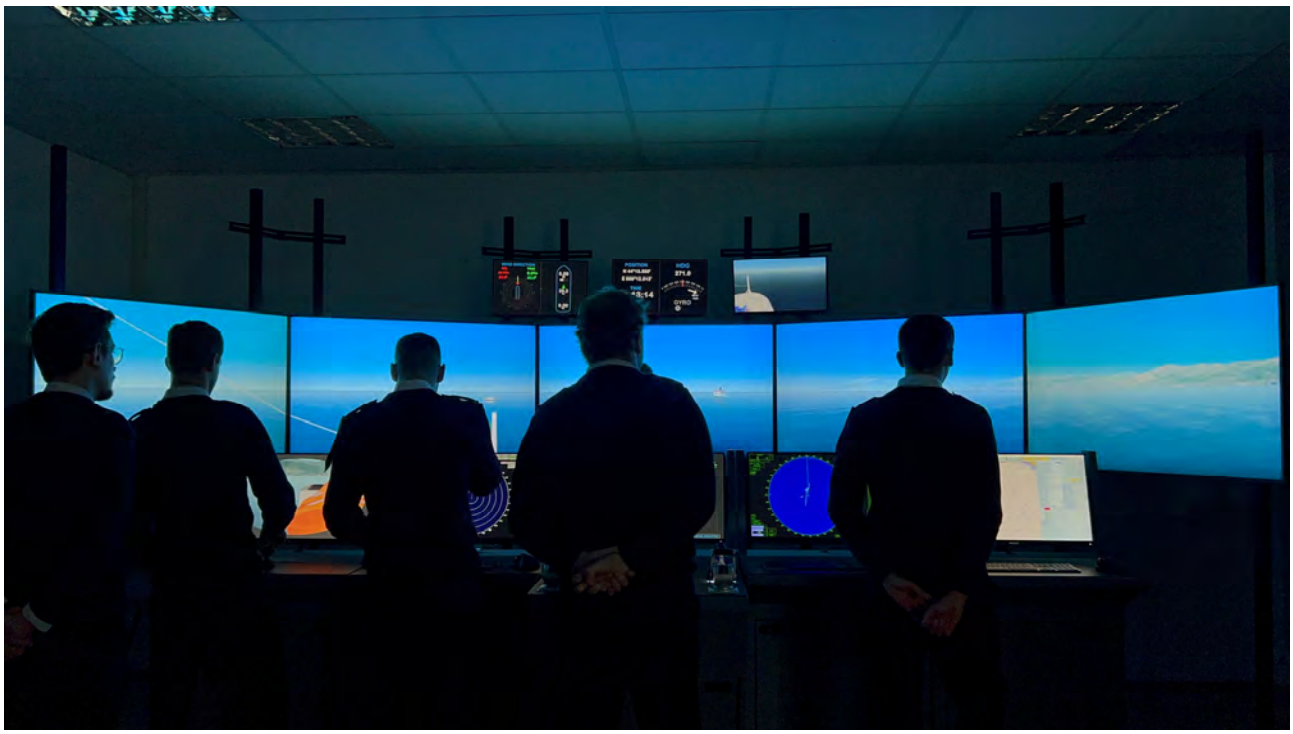
Vale la pena evidenziare che per il nostro Paese l'85% delle CGT in orderbook prevede alternative fuels, a conferma dell'incremento degli investimenti in combustibili alternativi, in considerazione degli obiettivi della green transition nel settore dello shipping.



06.

IL LAVORO A BORDO

E L'EDUCATION



LAVORO E RELAZIONI SINDACALI

Nel 2025 i posti di lavoro a bordo della flotta italiana sono stimati in circa 41mila cinquecento, di cui oltre 22mila coperti da marittimi italiani o comunitari e circa 19mila duecento da personale non europeo. Su tali posti ruotano quasi 60mila 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 circa 67mila.

FIG. 48: STIMA DEI POSTI DI LAVORO A BORDO DELLE NAVI ITALIANE

Fonte: elaborazione Centro Studi Confitarma Blu Horizons

	2023	2024	2025
NAVI DA CARICO LIQUIDO	3.348	3.255	2.815
Petroliere *Oil tankers*	1.576	2490	2.200
Chimichiere (OIL-CHEM) *Chemical tankers*	946		
Gassiere *Gas tankers*	233	320	170
Altre cisterne/*Other tankers*	592,8	445	445
NAVI DA CARICO SECCO *DRY CARGO SHIPS*	3.250	3.150	3.255
Carico generale *General Cargo*	534	600	520
Portacontenitori *Container ships*	310,8	360	445
Portarinfuse Bulk carriers	155	115	115
Traghetti *Ro-Ro cargo*	2.250	2.075	2.175
NAVI MISTE E DA PASSEGGERI PASSENGER SHIPS	33.264	33.335	32.055
Crociera *Cruise*	19.015	18.560	18.560
Aliscafi, Catamarani e unità veloci	1.744	1.860	1.825
Traghetti *Ferries*	11.650	12.080	11.140
Altre navi trasporto passeggeri	855	825	520
NAVI PER SERVIZI AUSILIARI AUXILIARY SERVICES SHIP	3.663	3.420	3.385
Rimorchiatori e navi appoggio *Tugboats and supply vessels*	3.057	2720	2.655
Altri tipi di navi *Others*	606	700	730
TOTALE TOTAL	43.526	43.160	41.510
di cui Personale alberghiero of which Hotel staff	19.271	20.794	20.441

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 corso del 2025 è stato intrapreso un percorso tecnico per realizzare e rendere operativo un innovativo sistema di assistenza sanitaria integrativa di settore, quale strumento di welfare volto a rafforzare la cultura della prevenzione in ambito sanitario, favorire l 'accesso a prestazioni sanitarie di qualità, nonché quale elemento concreto di attenzione alle risorse umane del settore. Confitarma ha avuto un ruolo proattivo nella costruzione del sistema sanitario per il settore marittimo, anche attraverso un articolato approfondimento tecnico e giuridico, con l'obiettivo di dar vita a un modello di assistenza sanitaria integrativa coerente con le peculiarità del lavoro per il personale navigante, caratterizzato da mobilità internazionale, alternanza tra periodi di navigazione e periodi a terra nonché pluralità di rapporti contrattuali.

In questo percorso è stata di fondamentale importanza l 'interlocuzione con l 'Agenzia delle Entrate in merito alla corretta gestione del sistema sviluppato dalle parti sociali, il cui obiettivo era garantire una forma innovativa di assistenza sanitaria sostenibile e capace di coniugare specificità dell'industria armatoriale, sostenibilità economica e potenziamento del livello di benessere dei lavoratori.

Il lavoro tecnico ha consentito di creare un sistema quanto più possibile snello sotto il profilo gestionale, con l 'obiettivo di scongiurare l 'introduzione di particolari adempimenti burocratici per le imprese armatoriali nella gestione dell'assistenza, nonché di costruire un welfare sanitario nell'ambito della cornice di agevolazioni fiscali ai sensi dell'art. 51 del TUIR.

La scelta dei provider ONHC e UniSalute è stata effettuata sulla base di un confronto tecnico, svolto congiuntamente alle organizzazioni sindacali stipulanti il CCNL unico dell'industria armatoriale, fra le varie offerte pervenute da diversi operatori del settore assicurativo.

Nel mese di marzo 2026, presso la sede dell'Associazione, è stato ufficialmente presentato il nuovo sistema di assistenza sanitaria integrativa di settore, in occasione di un workshop dedicato, anche alla presenza dei rappresentanti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti".

Dopo l 'iniziale fase di attuazione, durante la quale Confitarma ha fornito assistenza a tutte le associate per favorire l 'attivazione delle coperture sanitarie secondo i criteri previsti, è entrata nel vivo la fase di



monitoraggio, per favorire l'accessibilità e la rispondenza del sistema sanitario alle esigenze settoriali.

Disdetta del CCNL unico dell'industria armatoriale sottoscritto l'11 luglio 2024

Nelle more dell'avvio delle trattative per il rinnovo del CCNL, è stata svolta una riflessione interna a Confitarma dalla quale è emersa la prioritaria necessità di una sistematizzazione della disciplina normativa – e dei relativi effetti economici – connessa alla determinazione della retribuzione corrisposta ai lavoratori marittimi in corrispondenza delle ferie annualmente riconosciute dalla legge (v. supra, cap.2).

SEMPLIFICAZIONI IN MATERIA DI LAVORO MARITTIMO

Con la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale della legge c.d. "Semplificazioni" e della legge c.d. "Valorizzazione della Risorsa Mare" si è data concreta attuazione ad alcune delle più importanti modifiche proposte da Confitarma in materia di lavoro marittimo, avviando l'atteso progetto di semplificazione delle procedure per l 'arruolamento del personale marittimo.

Il riferimento va, *in primis*, alla modifica dell'art. 328 cod. nav. e all'abrogazione dell'art. 329 cod. nav., per effetto delle quali i contratti di arruolamento dei membri dell'equipaggio, diversi dal Comandante, nonché del personale tecnico e addetto ai servizi complementari, sono ora stipulati per iscritto dal Comandante della nave, dall'armatore o da un suo procuratore, alla presenza di due testimoni – non necessariamente marittimi – che, in tale veste, vi appongono la propria sottoscrizione. Viene meno, quindi, la pubblicità dell'atto e la regolarizzazione da parte dell'Autorità marittima o Consolare.

Tale modifica, nonché i correlati interventi di adeguamento del regolamento di attuazione, rappresentano l'esito di una consolidata esperienza maturata sin dal periodo pandemico, quando le convenzioni di arruolamento stipulate in Italia erano, sostanzialmente, state equiparate a quelle stipulate all'estero, consentendone la sottoscrizione nelle forme sopra descritte, per ridurre le attività svolte presso i locali uffici delle Capitanerie di Porto e delle Autorità consolari, all'estero.

L'arruolamento conserva, dunque, la pubblicità della forma esclusivamente per quanto riguarda il Comandante della nave seppur aprendo a una possibilità di accettazione al comando, in modalità digitale, ai sen-



si della modifica introdotta all'art. 331 comma 3, cod. nav.

Si ricorda, poi, l 'introduzione dell'art. 122-bis cod. nav. in materia di annotazioni sul libretto di navigazione, ai sensi del quale le annotazioni dei movimenti di imbarco e sbarco sono eseguite dal Comandante dell'unità e comunicate, entro il termine di 15 giorni, all'Ufficio marittimo di iscrizione del marittimo. Solo per il Comandante, le annotazioni sono effettuate dall'ufficiale o da altro funzionario dell'ufficio marittimo o consolare, a ciò delegato. A tale riguardo, su richiesta di Confitarma, è stato fornito un importante chiarimento dal Comando Generale rispetto ai soggetti legittimati alla trasmissione della comunicazione che oltre al Comandante, può essere fatta dalla società armatoriale o da soggetti che curano stabilmente gli adempimenti connessi all'armamento delle unità sociali nonché rispetto alle modalità della trasmissione della comunicazione che potrà avvenire tramite posta elettronica ordinaria (PEO) o certificata (PEC), oltre che tramite presentazione cartacea o invio tramite servizio postale. In ogni caso, la comunicazione dovrà essere sottoscritta dal Comandante dell'unità, indicando la qualifica posseduta.

Tra i risultati da tempo attesi e sostenuti da Confitarma, in termini di semplificazione, vi è, inoltre, la modifica dell'art. 172-bis cod. nav. ai sensi del quale, per i marittimi arruolati su più unità della stessa impresa armatoriale, l 'Autorità Marittima può autorizzare l 'esenzione dall'annotazione di imbarco/sbarco sul ruolo di equipaggio o sulla licenza in caso di trasbordo tra navi della stessa flotta. Tale autorizzazione esplica efficacia su tutti i porti e le rade nazionali interessati dal servizio



Le principali modifiche descritte, unitamente alle altre modifiche apportate al cod. nav. e agli importanti chiarimenti apprezzabilmente forniti dal Comando Generale per rispondere alle difficoltà applicative di volta in volta riscontrate dalle imprese associate, rappresentano un importante e significativo passo avanti verso la semplificazione del nostro ordinamento.

Restano alcune criticità rispetto alle annotazioni sul libretto di navigazione che devono essere effettuate dal Comandante in merito alle quali sarebbe auspicabile un ulteriore intervento da parte del Comando Generale al fine di uniformare le procedure.

Significativa, infine, l 'introduzione dell'art. 169-bis cod. nav., ai sensi del quale è ora consentito che il ruolo di equipaggio, i registri dell'orario di lavoro a bordo delle navi mercantili e altre carte, libri e documenti di bordo siano conservati anche in formato digitale e su supporti informatici, demandando la



specifica disciplina all'adozione di decreti del MIT, di concerto con il MAECI, ai sensi del successivo art. 169 -ter cod. nav.

Istituzione dell'Anagrafe nazionale digitale della gente di mare (ANGEMAR)

Il decreto-legge 19 febbraio 2026, n. 19 ha introdotto l'art. 62-sexies al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82 (Codice dell'Amministrazione digitale), istituendo l'ANGEMAR (Anagrafe nazionale digitale della gente di mare) finalizzata alla gestione digitale e interoperabile dei dati relativi alla carriera professionale, ai titoli, agli imbarchi e alle abilitazioni e certificazioni della gente di mare, anche ai fini del collocamento e del monitoraggio del mercato del lavoro marittimo.

L'istituzione dell'anagrafe nazionale della gente di mare, accogliendo una proposta da tempo sostenuta da Confitarma, in sinergia con il Fondo Nazionale Marittimi e in condivisione con le Organizzazioni sindacali, dà attuazione a quanto previsto dal DPR 231/2006, aprendo la strada alla digitalizzazione del libretto di navigazione che, entro 180 giorni dalla piena operatività della stessa, verrà rilasciato sulla base delle informazioni contenute nell'ANGEMAR e sarà reso disponibile anche tramite il sistema di "portafoglio digitale italiano".

Riforma della disciplina in materia di salute e sicurezza applicabile a bordo delle navi (D.lgs. n. 271/1999)
L'articolo 21, legge n. 167/2025 ha conferito delega al Governo per il coordinamento della disciplina relativa alla sicurezza a bordo delle navi, di cui al decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271, con le disposizioni in materia di salute e sicurezza di cui al decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81.

In particolare, i principi e I criteri direttivi che dovrebbero essere seguiti sono fra gli altri:

- il riordino e coordinamento delle disposizioni vigenti nel rispetto delle normative nazionali e dell'Unione europea e delle convenzioni internazionali in materia di sicurezza del lavoro nei porti e a bordo delle navi, nei limiti previsti dal diritto internazionale vigente (articolo 21 legge n. 167/2025);

- il coordinamento formale e sostanziale delle disposizioni vigenti, apportando le modifiche opportune per garantire o migliorare la coerenza giuridica, logica e sistematica della normativa e per adeguare, aggiornare e semplificare il linguaggio normativo, per settori omogenei, mediante la redazione o l'aggiornamento di codici di settore o testi unici, assicurando l'unicità, la contestualità, la completezza, la chiarezza e la semplicità della disciplina (articolo 2, legge n. 167/2025).

Confitarma ha costituito, in seno al Gruppo Tecnico Risorse Umane e Relazioni Industriali, un gruppo di lavoro dedicato alla tematica, composto da diversi rappresentanti delle imprese associate, volto a elaborare e proporre revisioni alla disciplina di cui al decreto legislativo n. 271/1999 in linea con i suddetti principi.



Grazie al lavoro sinergico e proficuo con le imprese associate, Confitarma ha elaborato una proposta organica di revisione del decreto legislativo n. 271/1999, rappresentando al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti gli elementi che, secondo l'Associazione, dovranno auspicabilmente caratterizzare la revisione normativa della disciplina vigente. In particolare, è stata evidenziata la necessità, da un lato, di elaborare un testo normativo unico e organico per le imprese di navigazione e i lavoratori marittimi e, dall'altro, di eliminare ogni ambiguità circa la normativa da applicare a bordo delle navi.

La proposta di elaborare un testo unico in materia di salute e sicurezza a bordo delle navi è stata affiancata da proposte riguardanti, tra le diverse tematiche, anche l'aggiornamento di normative ormai superate; il necessario coordinamento con la legislazione internazionale applicabile (STCW; MLC, 2006) e l'auspicabile semplificazione e razionalizzazione delle visite ispettive e del sistema di sorveglianza sanitaria.

DECRETO-LEGISLATIVO N. 96/2026 IN ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA EUROPEA SULLA TRASPARENZA SALARIALE

A seguito dell'approvazione del decreto-legislativo 7 maggio 2026, n. 76. attuativo della Direttiva (UE) 2023/970 volta a rafforzare l'applicazione del principio della parità di retribuzione tra uomini e donne per uno stesso lavoro o per un lavoro di pari valore, attraverso la trasparenza retributiva e i relativi meccanismi di applicazione, Confitarma ha organizzato un momento di approfondimento sul tema specificamente dedicato alle imprese associate. Attraverso un seminario, tenutosi il 29 maggio 2026 in modalità ibrida e con il contributo di autorevoli relatori, sono stati messi in luce gli aspetti più complessi che le imprese potrebbero affrontare nei prossimi mesi in ragione delle nuove previsioni legislative.

Invero, dal 7 giugno 2026 sono ufficialmente entrati in vigore obblighi, divieti e procedure finalizzati a garantire la trasparenza salariale sia nella fase di selezione del personale che nell'ambito del rapporto di lavoro. Si tratta di previsioni che presentano profili di



particolare complessità, sia sul piano giuridico sia su quello operativo, soprattutto nei casi in cui si rende necessario adeguare processi e procedure aziendali ai nuovi obblighi.

Confitarma crede fortemente nell'importanza di affermare il principio della parità di genere e sostiene, insieme a tutte le imprese associate, la sua piena realizzazione, anche sotto il profilo economico. Affinché il principio della parità retributiva possa essere reso operativo, si ritiene necessario un sistema di governance chiaro ed efficace, in grado di sostenere le imprese nell'adempimento dei nuovi obblighi, evitando, ove possibile, l'introduzione di ulteriori oneri.

Salario giusto e trattamento economico complessivo: le novità introdotte dal legislatore e l 'impatto sulla contrattazione collettiva nel settore marittimo

Nel primo semestre del 2026, il legislatore italiano è intervenuto in materia di lavoro, in particolare con il decreto-legge n. 62/2026, successivamente convertito dalla legge n. 112/2026.

La novella legislativa ha introdotto importanti novità nel panorama nazionale, destinate a produrre effetti rilevanti anche sui sistemi di relazioni industriali.

È stato anzitutto rafforzato il ruolo della contrattazione collettiva comparativamente più rappresentativa sul piano nazionale, stabilendo che è l'autonomia collettiva qualificata a determinare il salario giusto ai sensi dell'art. 36 Cost.

Il salario giusto, in tal senso, coincide con il trattamento economico complessivo (c.d. TEC) riconosciuto dal CCNL qualificato, comprensivo di tutte le componenti retributive fisse e continuative, dirette e indirette, incluse le indennità aventi carattere stabile e il welfare contrattuale, con esclusione delle componenti discrezionali o variabili riconosciute individualmente.

La legge ha altresì chiarito che ai fini dell'individuazione del contratto collettivo di riferimento per l 'individuazione del salario giusto, assumono rilievo il settore produttivo, l'attività esercitata dall'impresa, nonché la dimensione e la natura giuridica del datore di lavoro.

Di particolare interesse, poi, è il meccanismo introdotto al fine di incentivare il rinnovo tempestivo dei contratti collettivi nazionali e tutelare il potere di acquisto dei lavoratori (articolo 10).



La legge, invero, demanda alle parti sociali la definizione di procedure idonee ad assicurare il tempestivo rinnovo dei contratti collettivi e ad evitare periodi di vacanza contrattuale.

Tuttavia, in assenza di specifici meccanismi pattizi, la normativa introduce un sistema residuale di adeguamento automatico delle retribuzioni una volta decorso il termine di nove mesi dalla scadenza del CCNL. Tale adeguamento è parametrato al 50% della variazione dell'indice IPCA al netto dei prodotti energetici importati e costituisce un'anticipazione degli incrementi economici da definire in sede di rinnovo.

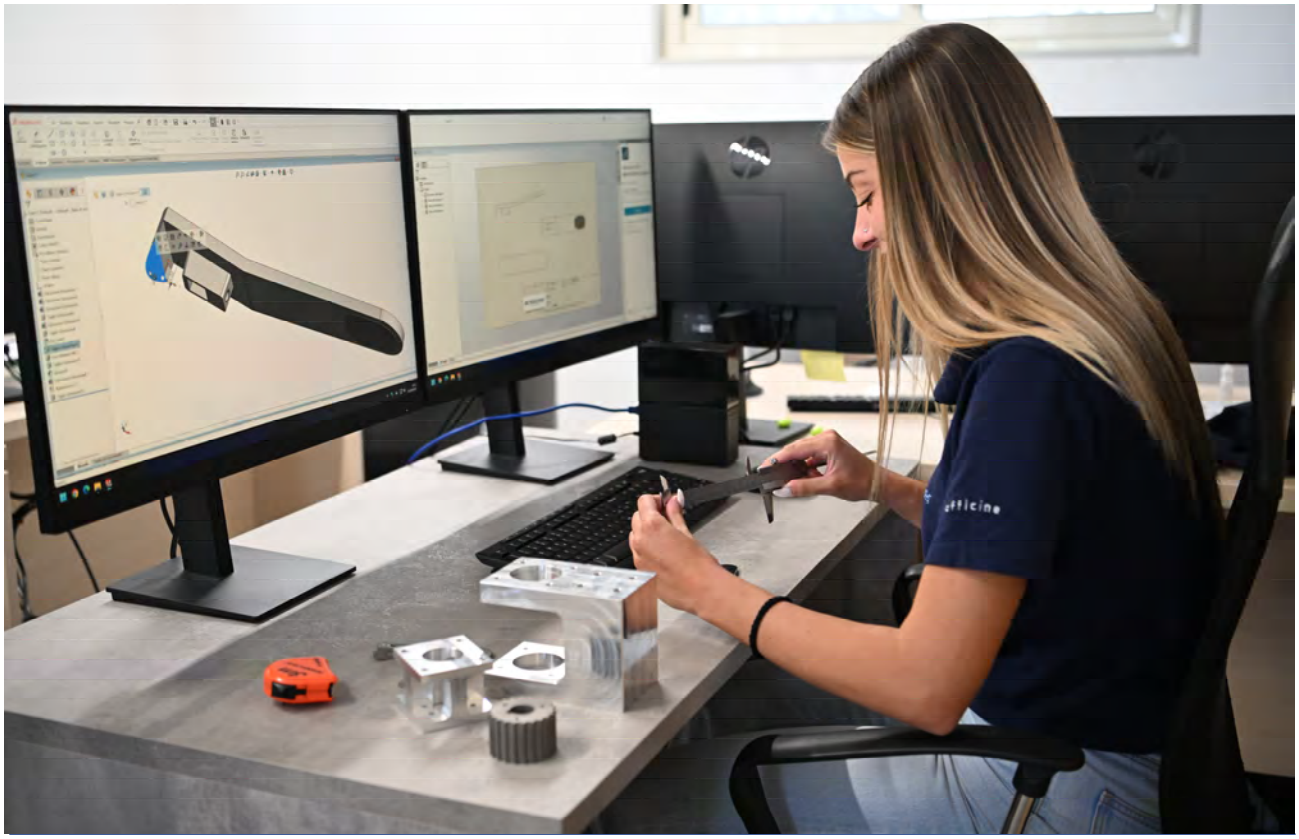
Con riguardo al settore marittimo, il CCNL unico dell'industria armatoriale presenta i requisiti richiesti dalla nuova disciplina in quanto sottoscritto dalle organizzazioni comparativamente più rappresentative. Pertanto, il trattamento economico complessivo previsto dal CCNL unico dell'industria armatoriale risulta coerente con i criteri individuati dalla nuova disciplina.

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

L'Entry Exit System, a seguito di una graduale fase implementativa, è diventato pienamente operativo alla data del 10 aprile 2026. Sul tema, sono proseguite le interlocuzioni di Confitarma con il Ministero dell'Interno e con la Commissione europea, tramite la nostra associazione europea ECSA, al fine di sottolineare le criticità applicative per i marittimi e chiarire le modalità di attuazione con l 'obiettivo di individuare quelle criticità che potrebbero derivare da un'applicazione *sic et simpliciter* del sistema EES ai lavoratori marittimi.

Nelle more di auspicati sviluppi a livello unionale, che tengano conto delle peculiarità del settore marittimo, il Ministero ha apprezzabilmente chiarito che, per un periodo temporaneo, gli Uffici di Polizia di frontiera procederanno alla registrazione dell'uscita in EES in occasione della partenza effettiva della nave, indipendentemente dalla destinazione della stessa (anche se diretta verso porti situati nell'area Schengen), a condizione che la partenza sia adeguatamente documentata.

Ciò premesso, Confitarma continuerà a evidenziare sia a livello europeo, tramite ECSA, sia a livello nazionale, le proprie notevoli preoccupazioni 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, con l'obiettivo di far valere un'esenzione dei lavoratori marittimi o almeno di ottenere un chiarimento circa la necessità di registrare in ogni caso l'imbarco e lo sbarco del marittimo, a prescindere dal successivo porto di scalo, sia esso intra o extra Schengen.

EDUCATION E CERTIFICAZIONE DEI MARITTIMI

ADOZIONE EMENDAMENTI AL CODICE STCW: DISPOSIZIONI INTEGRATIVE AL CORSO DI SICUREZZA PERSONALE E RESPONSABILITÀ SOCIALI (PERSONAL SAFETY AND SOCIAL RESPONSIBILITIES – PSSR)

Il 1° gennaio 2026 sono entrati in vigore gli emendamenti al Codice STCW, Tabella A-VI/1-4 che modificano gli standard minimi di competenza per il conseguimento del corso PSSR (personal safety and social responsibilities), introducendo la formazione obbligatoria sui temi del "*bullying and harassment*". Il Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto ha emanato il decreto direttoriale 3 dicembre 2025 che ha introdotto nel programma del corso una formazione integrativa di ulteriori 5 ore. Con decreto direttoriale del 28 luglio 2026, in accoglimento degli approfondimenti svolti da Confitarma in sede ICS (*International Chamber of Shipping*) e ECSA (*European Shipowners*), è stata confermata l'interpretazione in base alla quale non è previsto un obbligo di adeguamento agli standard aggiornati della Tabella A-VI/1-4 della STCW per i lavoratori marittimi che sono già in possesso della relativa certificazione. Pertanto, è stato chiarito che l 'obbligatorietà dell'integrazione riguarda esclusivamente i marittimi che devono effettuare il corso ma non anche coloro che hanno già conseguito il relativo certificato in data antecedente al 1° gennaio 2026.

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 l'ormai ben nota carenza di lavoratori marittimi, è stata fortemente apprezzata dalle compagnie di navigazione, tanto che anche i fondi stanziati per l'anno 2026 risultano essere esauriti.



Al fine di rendere efficace tale misura, Confitarma continua a sostenere con forza l'opportunità di affiancare a tale importante misura interventi di semplificazione dei requisiti di accesso alle professioni del mare. In considerazione dell'elevata richiesta, da parte delle imprese di navigazione, delle risorse stanziate nel periodo 2024-2026, sono attualmente in corso interlocuzioni con la competente Amministrazione per confermare la misura per l'anno 2027 e renderla strutturale per gli anni a venire. A tal fine, è stato predisposto un emendamento *ad hoc* che, intervenendo sulla citata disposizione, si pone l'obiettivo di garantire continuità e certezza alle politiche di formazione del personale marittimo, consolidando una misura che ha già dimostrato la sua utilità, rendendola uno strumento strutturale di politica industriale e del lavoro a sostegno del settore marittimo nazionale.

ATTIVITÀ DI PROMOZIONE DELLE PROFESSIONI DEL MARE

Proseguono le attività, sostenute dal Gruppo Tecnico "Education e capitale umano", in collaborazione con il Gruppo Giovani Armatori, volte a diffondere tra le nuove generazioni la conoscenza delle carriere del mare, a partire dalla scelta dell'istituto nautico oppure dalla scelta dei percorsi ITS. Prosegue, con successo, l'iniziativa "Sulle onde con Lupa Marina", promossa da Giunti Scuola e Marina Militare, in collaborazione con Confitarma e alcune aziende associate, giungendo alla sua terza edizione. Complessivamente, le prime due annualità hanno raggiunto 7.000 classi, 7.000 insegnanti e circa 175.000 bambini e famiglie sono stati raggiunti dall'iniziativa. A questi numeri si aggiungono poi i visitatori del sito web dedicato, dal quale è sempre possibile scaricare gratuitamente i kit didattici e i materiali del progetto.

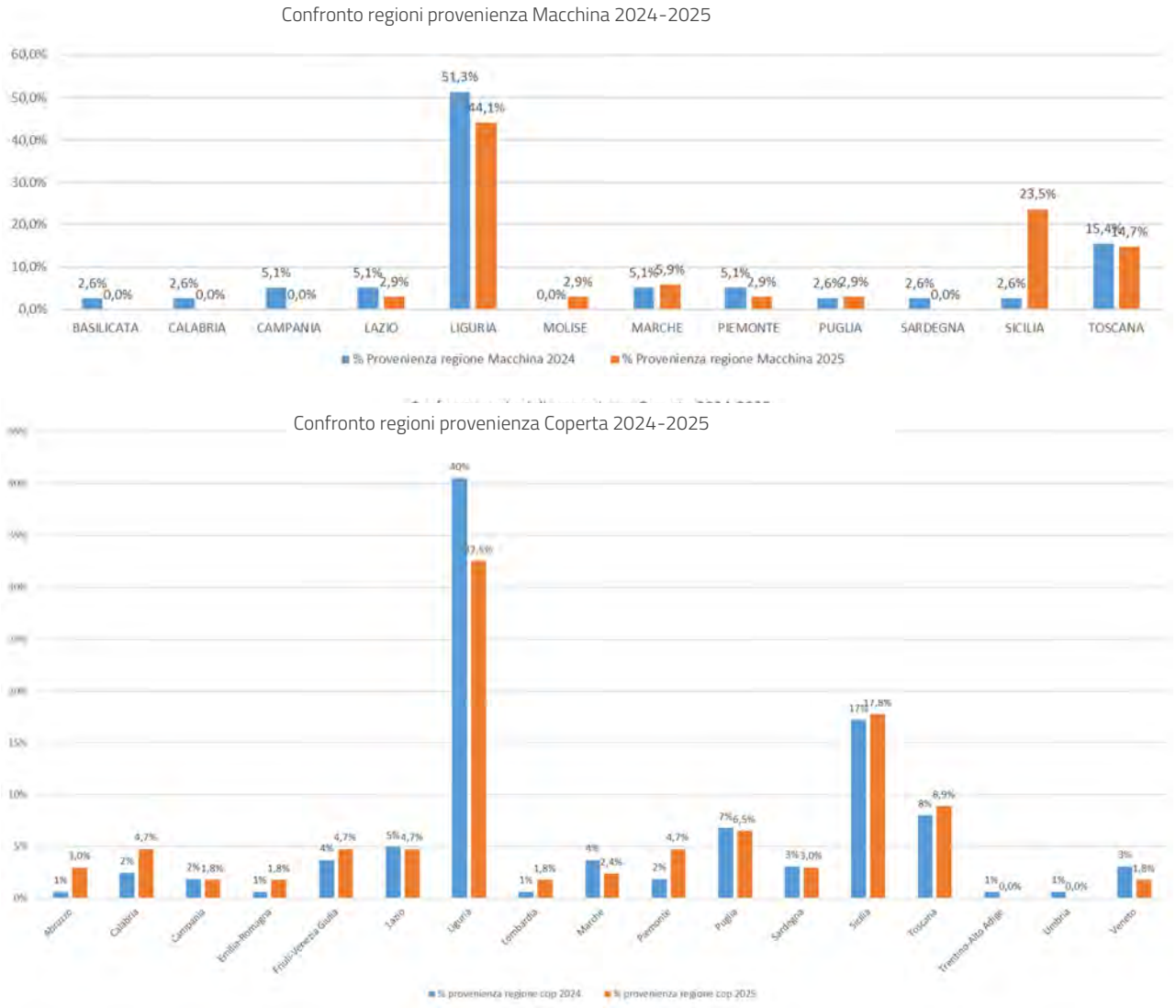
SEAAHEAD (SAILING ACCELERATION THROUGH VOCATIONAL EXCELLENCE AND INNOVATION)

Confitarma, insieme a ForMare - Polo Nazionale per lo Shipping srl, è partner del progetto Erasmus+ SeaAhead, della durata di quattro anni (2025-2029), che si pone l'obiettivo di adeguare la formazione marittima alle nuove esigenze del settore, principalmente legate alla digitalizzazione, alla sostenibilità e ai cambiamenti della forza lavoro globale, rispondendo ai fabbisogni di competenze emergenti. A tal fine, il progetto si propone di mettere in sinergia il settore dell'istruzione e formazione professionale, dell'industria e della ricerca, costruendo una rete europea di Centri di Eccellenza Professionale Marittima (CoVE).

LA FORMAZIONE

FORMARE - POLO NAZIONALE PER LO SHIPPING SRL - ForMare - Polo Nazionale per lo Shipping srl - ForMare – Polo Nazionale per lo Shipping è la società di scopo ed ente di formazione di Confitarma. ForMare forni-

FIG. 49: ALLIEVI UFFICIALI DAL 2015 AL 2025



FONTE: Fondazione Accademia Italiana della Marina Mercantile

sce 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 membro del CTS del Corso di laurea professionalizzante in Conduzione del mezzo navale, negli indirizzi Coperta e Macchina, dell'Università degli Studi di Napoli Parthenope, nell'ambito del quale supporta le attività di job placement presso le aziende associate a Confitarma, in particolare il Gruppo Grimaldi e Costa Crociere. Sempre con l'Università Parthenope ha attivato quattro dottorati di ricerca industriali a partire dal 2022. ForMare è Socio Partecipante dell'ITS Academy Fondazione "Giovanni Caboto" - nonché parte del Consiglio Direttivo e del Comitato Scientifico - ed è Socio Partner della Fondazione ITS Mobilità Sostenibile Catania "Accademia Mediterranea della Logistica e della Marina Mercantile". ForMare è socio-fondatore di Fabbrica Italiana per l 'Innovazione, incubatore certificato e acceleratore di startup per la Blue e Green Economy, inaugurato a novembre 2023. ForMare è anche socio fondatore di Marelab, Centro Sperimentale di Sviluppo delle Competenze nell'area dell'Economia del Mare e dei Trasporti Marittimi.

Inoltre, dal 2023 ForMare è membro della European Association of Institutes for Vocational Training (EVBB), associazione di riferimento che riunisce i maggiori enti e istituzioni attivi nel campo della formazione professionale a livello europeo e internazionale. Nel 2025 e 2026 ForMare, su impulso di Confitarma, ha continuato a supportare 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 2025 si è tenuta la terza 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 quarta edizione è prevista a novembre 2026.

A gennaio 2026, si è avviata la terza edizione del Master Executive in Shipping Management, percorso di alta formazione organizzato da ForMare e Confitarma per fornire a professionisti del settore competenze avanzate per gestire le nuove sfide dello shipping. Questa edizione si è conclusa ad aprile 2026 con la partecipazione di 27 discenti, tra professionisti provenienti da imprese armatoriali, enti di formazione e società operanti nel comparto dello shipping. La quarta edizione è in programma da gennaio ad aprile 2027 e le preiscrizioni apriranno a ottobre 2026. Nel 2026 ForMare, insieme all'ITS Academy di Catania, al Gruppo Grimaldi e a Caronte & Tourist, promuove e coordina ProMar, un progetto volto a migliorare l'accompagnamento, l'inserimento a bordo e la fidelizzazione degli Allievi Ufficiali di coperta e macchina. Attraverso lo sviluppo e la sperimentazione di strumenti formativi e di tutoraggio, il progetto punta a definire un modello condiviso e replicabile. ForMare ha co-realizzato lo studio preliminare per la creazione dell'Anagrafe Nazionale Digitale della Gente di Mare, sulla cui base il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha successivamente ammesso a finanziamento il relativo progetto esecutivo (ANGEMAR).

Nel 2026 si è conclusa la sperimentazione della nuova qualifica EQF 5 di "Tecnico del rilievo geofisico in ambiente marino", sviluppata da ForMare con Next Geosolutions e l'Università Parthenope e inserita nel Repertorio della Regione Campania. Il percorso di 400 ore ha formato professionisti specializzati nei rilievi offshore, favorendo l'inserimento lavorativo dei partecipanti più meritevoli. 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, in collaborazione con Grimaldi**.**

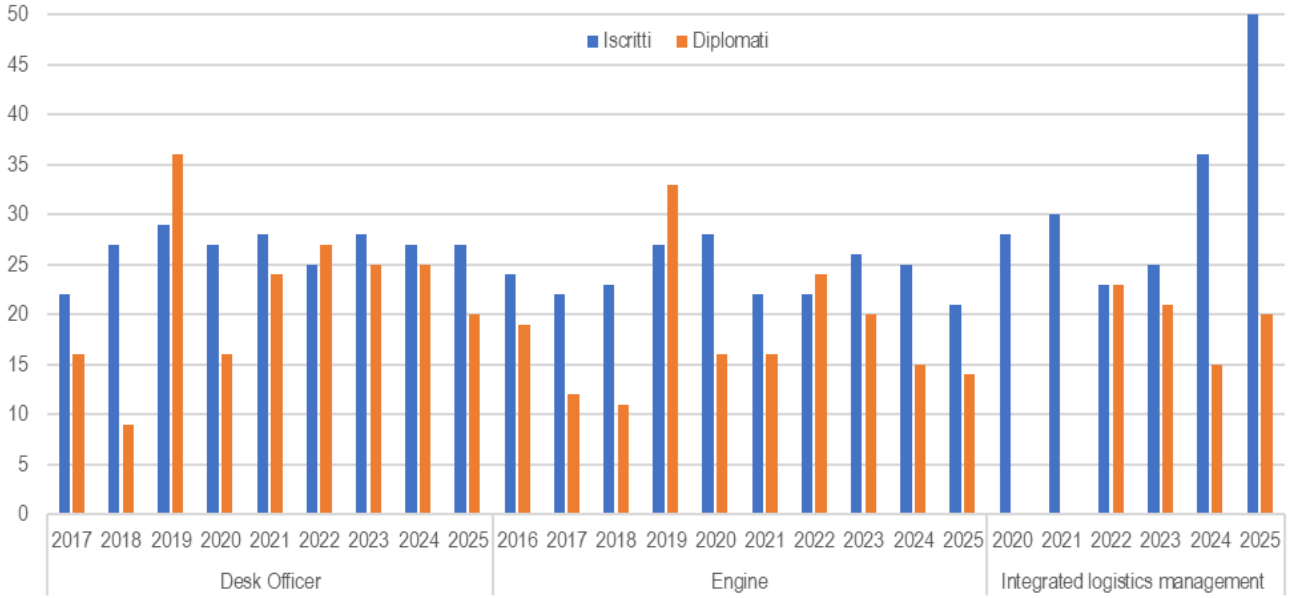
Continua il lavoro in stretta sinergia avviato con i cluster marittimi del Mediterraneo, anche grazie al supporto della WestMED Maritime Clusters Alliance. ForMare è presente nel consiglio direttivo del Cluster Tecnologico Nazionale - BIG e referente della Traiettoria 9 "Skills & Jobs". Nel 2026 si conclude il progetto EMFAF CALLMEBLUE, coordinato da ForMare e vincitore del WestMED Initiative Project Award 2025, che ha favorito la creazione di un'alleanza tra cluster regionali del Mediterraneo.
Nel 2025 continuano anche le attività del progetto Horizon Europe TRUSTEE, che mira a fornire a decisori politici e stakeholder conoscenze e raccomandazioni evidence-based per accelerare la transizione verso il trasporto marittimo a zero emissioni, e del progetto Erasmus+ SHOREWINNER, orientato alla riqualificazione della forza lavoro nell'industria dell'energia eolica offshore. ForMare è partner del progetto Erasmus+ SeaAhead, insieme a Confitarma e ITS Academy Fondazione "Giovanni Caboto", 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.

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

FONDAZIONE ITS 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 2025 e del 2026.
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 dal 2005, continua ad essere la realtà più grande e 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 2025. 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 158 candidati. In totale sono stati ammessi in Accademia 100 nuovi allievi di coperta. Per quanto riguarda la sezione di macchina hanno partecipato alla selezione 30 candidati. In totale sono stati selezionati 25 nuovi allievi.
Pertanto, complessivamente sono entrati in Accademia 125 nuovi allievi, di cui 100 di coperta e 25 di macchina. La regione principale di provenienza è la Liguria, seguita

FIG. 50: ALLIEVI DAL 2016 AL 2025



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



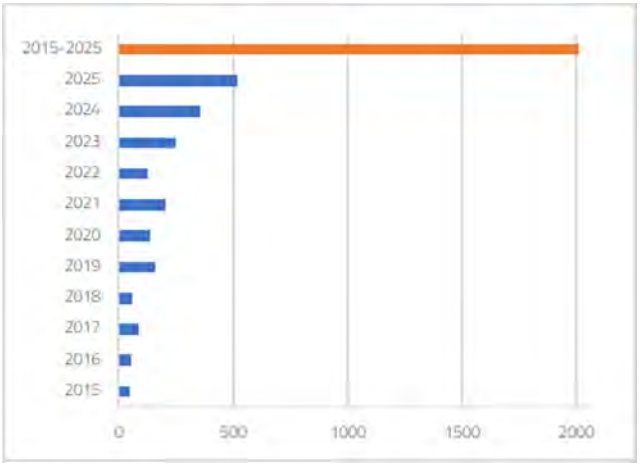
dalla Sicilia. Questi ultimi ingressi hanno portato ad avere dal 2005 al 2026 (primo semestre) un dato complessivo di 1722 allievi di coperta (69 edizioni del corso) e 1006 allievi di macchina (45 edizioni del corso) formati e in parte ancora in formazione. Dai dati esposti si può notare, ancora una 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 d.lgs. 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 2025/2026, 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 italiano. Questo obiettivo è stato pienamente raggiunto da Accademia, che ha superato il target fissato di n. 866 allievi contando ben 892 allievi a fine novembre 2025. Tale numero è destinato ad aumentare, con un dato previsionale aggregato di n.1.055 allievi ITS, conteggiando anche i 10 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 effettua periodi di im-

FIG. 51: ALLIEVI ISCRITTI DAL 2015 AL 2025





barco su navi delle Compagnie di Navigazione associate a Confitarma. Nell'annualità 2025/2026 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 2026, sono stati banditi 10 nuovi percorsi ITS, tra cui:

- un percorso ITS Ferroviario dedicato all'azienda ITALO – Nuovo Trasporto Viaggiatori;
- un percorso ITS Logistica in partenariato misto con forte presenza di aziende facenti parte di UIR – Unione Interporti Riuniti;
- un percorso ITS Ship Manager e Superintendent in partenariato misto con forte presenza di Fincantieri.

Nell'annualità 2025/2026 sono proseguiti anche i corsi brevi finanziati dalla Regione Liguria tramite agenzia ALFA-FSE, rivolti principalmente a disoccupati che ambiscano a lavorare a bordo delle navi da crociera e dei traghetti, nel settore servizio supporto ai passeggeri come figure di staff. Nel corso del primo semestre 2026, l'ambizioso progetto della nuova sede di Accade-

FIG. 52: ALLIEVI DAL 2022 AL 2025

Accademia Nautica dell'Adriatico
Allievi dal 2015 al 2023/ Cadets 2015-2023

Anno:	2022	2023	2024	2025
Allievi Ufficiali di Coperta e Macchina				
1° anno	24	26	21	21
2° anno	20	24	26	26
3° anno	20	20	24	24
T.S. per l'infomobilità e infrastrutture Logistiche (Trieste)				
1° anno	25	25	24	25
2° anno	24	25	25	25
T.S. per l'infomobilità e infrastrutture Logistiche B (Trieste)				
1° anno	25		24	25
2° anno		25		24
T.S. per la produzione e manutenzione del mezzo navale (Progettazione)				
1° anno		24	16	24
2° anno	24		24	24
T.S. per la Conduzione del mezzo ferroviario (Gorizia)				
1° anno				
2° anno	22			
T.S. per la Conduzione del mezzo ferroviario (Trieste)				
1° anno		20	18	20
2° anno			20	18
T.S. per la Cybersecurity in ambito Marittimo Portuale (Trieste)				
1° anno	25	24		
2° anno		25	24	
T.S. per la Strategia Commerciale (Assistant Manager) (Trieste)				
1° anno			25	25
2° anno				25
Tot Allievi	209	238	271	306

Fonte: Accademia Nautica dell'Adriatico

mia (Palazzo Tabarca, Darsena del Porto di Genova), messa a disposizione dal Comune di Genova, è in fase di ultimazione. Inoltre, è stato assegnato sempre dal Comune di Genova ad Accademia l'ultimo piano del Palazzo Metelino (adiacente al Palazzo Tabarca), che completerà il nuovo quartiere generale di Accademia, con un ampio spazio espositivo/convegnistico e di ricerca gestito insieme a UNIGE-Centro del Mare, Autorità Portuale di Genova, ITTL Nautico S. Giorgio, MUMA e MEI.
Grazie ai fondi PNRR destinati alle Fondazioni ITS Academy, l'Accademia inaugurerà il prossimo 18 settembre 2026 la nuova sede e l'istallazione al suo interno 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 2025/2026 l'Accademia ha proseguito l'opera di internazionalizzazione delle proprie attività e ha ottenuto il riconoscimento ECHE Chart per le borse di studio Erasmus+ a favore dei propri studenti e del proprio staff/docenti. Accademia ha inoltre partecipato attivamente a molte iniziative internazionali, attraverso



la propria sezione internazionale IMSSEA e sfruttando la rete delle associazioni IMAU e IAPH, 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

ITS ACADEMY GIOVANNI CABOTO

Nuove sedi e nuovi corsi: in arrivo il Campus del Mare

A Gaeta è quasi ultimato il Campus del Mare (il primo del Centro-Sud Italia) che ha visto un investimento di circa 16 milioni di euro, tra PNRR e l'importante partecipazione finanziaria della d'Amico Società di Navigazione; sorge negli spazi suggestivi di un ex convento nel cuore antico della città: qui sono stati allestiti laboratori con strumentazioni sofisticatissime e di ultima generazione (simulatori integrati di navigazione con due plance, sala macchine e cargo handling) e anche un osservatorio astronomico ed uno meteorologico, fondamentali per la formazione dei futuri Ufficiali di Marina Mercantile, del Diporto ma anche di altre professioni del Mare.

Novità anche per la sede di Civitavecchia dove un nuovo laboratorio è stato inaugurato sempre nello spazio portuale per accogliere gli allievi che si specializzano nel settore della logistica e dei trasporti.

Proseguono, con successo, anche gli altri Corsi, in particolare quello per Marine Surveyor (unico in Italia) attivato con il RINA e quello per Yacht Design Operator che forma figure professionali con l'utilizzo di software dedicati per la realizzazione di progetti attraverso macchinari a tecnologia avanzata e anche con l'utilizzo dell'Intelligenza Artificiale. Insieme alla formazione dei futuri Ufficiali della Marina Mercantile, che rappresentano una presenza costante a bordo delle navi delle nostre Compagnie di Navigazione partner, l'Academy Caboto continua a promuovere i Corsi in ambito Diporto Nautico, in particolare quelli per la formazione dei futuri Ufficiali di Navigazione per il Diporto e Hostess & Steward di bordo che hanno riscosso molto successo da parte dei giovani ricevendo sempre maggiori adesioni da parte degli armatori e delle società di charter, per poter offrire tirocini di qualità e successiva occupazione.

Ad oggi gli allievi diplomati sono circa 800 e di questi oltre il 90 per cento ha trovato un'occupazione stabile. Cifre in positivo che scrivono la qualità e l 'impegno dell'ITS Caboto e del suo staff di docenti e personale.

Importante e significativa anche l'attività internazionale con la sottoscrizione di numerosi protocolli di collaborazione con l'Egitto, la Tunisia, la Liberia e il Marocco che prevedono scambi e attività a tutto campo. Importante



l'attività promossa dall'Academy nelle scuole, collaborando anche nell'organizzazione dei progetti di alternanza scuola-lavoro, con lo scopo di far crescere la conoscenza delle professioni del mare e le tante opportunità che offre la blue economy. Tanti giovani studenti hanno potuto vivere un'esperienza a bordo delle nostre imbarcazioni scuola, confrontandosi con gli allievi ufficiali e con i formatori, con l'obiettivo di far crescere la "vocazione marittima". Per l'ITS Academy Caboto formazione, qualità e passione sono le parole chiave della propria azione e dei tanti progetti che raccontano il presente ma soprattutto aprono al futuro.

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

La formazione terziaria professionalizzante è realizzata dagli ITS - Istituti Tecnici Superiori – ora ridenominati *Istituti Tecnologici Superiori* (ITS Academy) ai sensi della legge n. 99 del 15 luglio 2022. La Fondazione opera stabilmente secondo il modello di "Fondazione di partecipazione", standard nazionale a gestione pubblico-privata e senza fini di lucro.

L'offerta formativa si inserisce nel canale dell'istruzione post-diploma parallelo ai percorsi accademici, integrando le politiche educative e del lavoro con le reali necessità industriali del Paese.

Le attività si concentrano prevalentemente nelle aree tecnologiche dell'Efficienza Energetica e della Mobilità Sostenibile, sviluppandosi su due differenti livelli formativi:

- Corsi biennali di V livello EQF: durata di quattro semestri (almeno 1.800 ore di formazione) con rilascio del "Diploma di specializzazione per le tecnologie applicate";
- Corsi triennali di VI livello EQF: durata di sei semestri (almeno 3.000 ore di formazione) con rilascio del "Diploma di specializzazione superiore per le tecnologie applicate".

La Fondazione Istituto Tecnologico Superiore per il settore Mobilità Sostenibile e Logistica – ITS Academy Catania si conferma Polo di eccellenza per la formazione delle figure dell'Ufficiale di Navigazione e dell'Ufficiale di Macchina. Il consolidato sistema duale garantisce un tasso di inserimento lavorativo tra i più alti del settore.

Parallelamente, l'ampia offerta legata alla logistica, alle smart mobility e all'energia assicura il rilascio di competenze tecnologiche d'avanguardia fortemente richieste dal mercato del lavoro attuale.



Come ogni anno, l'Istituto Nazionale Documentazione Innovazione Ricerca Educativa (INDIRE), su mandato del Ministero dell'Istruzione e del Merito, ha elaborato il monitoraggio dei percorsi formativi a dodici mesi dal conseguimento del titolo. A livello nazionale, la Fondazione ITS Mobilità Sostenibile Trasporti consolida il proprio posizionamento di vertice (stabilmente al terzo posto della classifica nazionale INDIRE per il profilo di "Tecnico Superiore per l'infomobilità e le infrastrutture Logistiche"). Lo sbocco occupazionale dei diplomati in ambito regionale registra performance d'eccellenza, con picchi che raggiungono il 90% circa.
I riconoscimenti e i premi di performance ottenuti nel corso del tempo hanno permesso di cofinanziare e ampliare ulteriormente i servizi agli studenti e l'offerta formativa della Fondazione.
A seguito del piano di espansione previsto, con l'avvio definitivo dei percorsi pianificati nel mese di ottobre 2025, la Fondazione ha raggiunto un totale di 81 percorsi formativi attivati a partire dalla ristrutturazione gestionale dell'ottobre 2015.
Le classi attive coprono capillarmente tutti gli ambiti tecnologici e logistici di pertinenza della Fondazione, estendendosi oltre la sede storica di Catania anche ai poli di Messina e Avola.

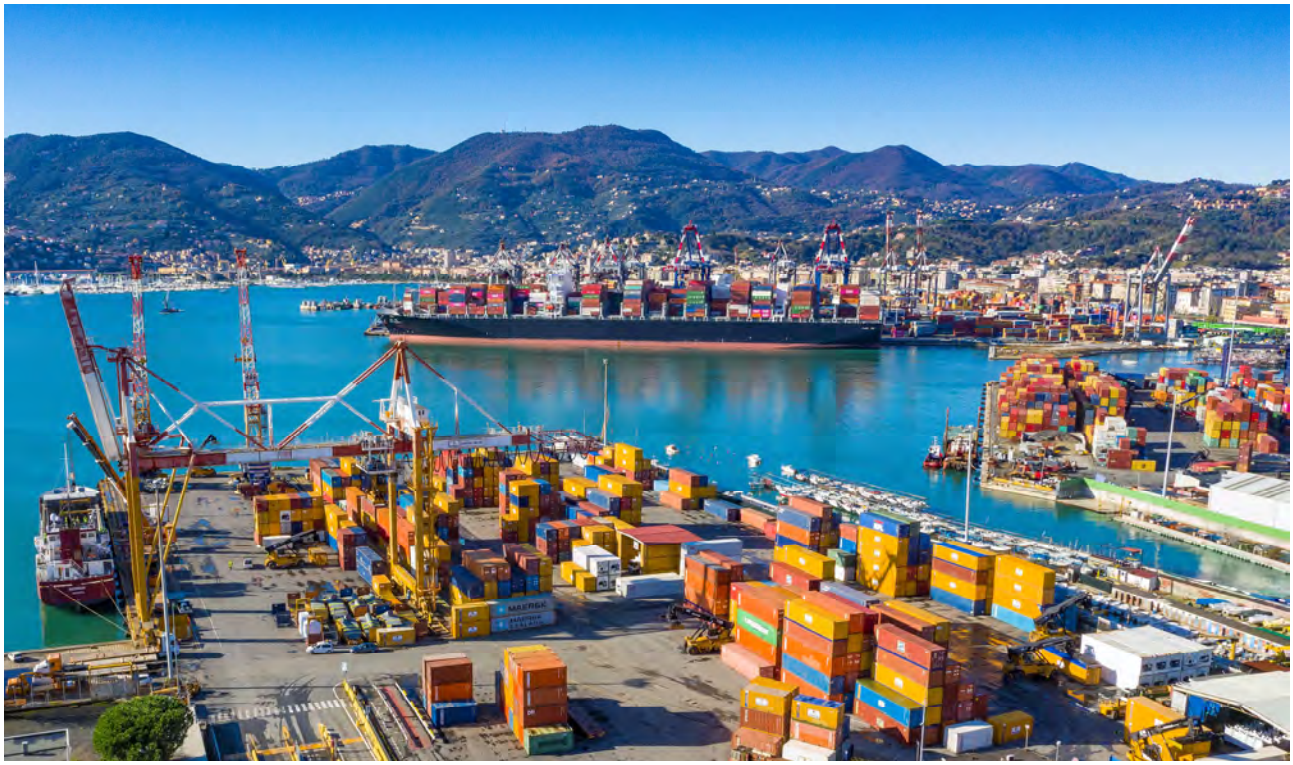
FONDAZIONE ACCADEMIA NAUTICA DELL'ADRIATICO

Costituita nel settembre 2015 a supporto del cluster marittimo/portuale del Friuli-Venezia Giulia, la Fondazione Accademia Nautica dell'Adriatico di Trieste prosegue l'attività nell'area tecnologica di riferimento, la mobilità sostenibile, e nei servizi alle imprese.
Nel 2026 il corso di logistica verrà "esportato" anche a Gorizia. Sono confermati nella sede di Trieste i corsi per Ufficiale di Coperta e Macchina, di logistica marittimo/portuale, macchinista ferroviario, progettista navale e cybersecurity dei sistemi e delle reti. I corsi beneficeranno del supporto delle nuove attrezzature tecnologiche installate nei laboratori della Fondazione con il finanziamento del PNRR.



07.

LA PORTUALITÀ NAZIONALE



MOVIMENTO DI MERCI E PASSEGGERI NEI PRINCIPALI PORTI ITALIANI

L'Italia vanta un sistema portuale competitivo, con Gioia Tauro, salito nell'ultimo anno al sesto posto tra i porti container europei, e il sistema portuale di Genova stabilmente collocato tra i primi quindici scali del continente. In base ai dati di Assoporti, nel 2025 i porti italiani hanno movimentato 510,8 milioni di tonnellate di merci, con un incremento del 3,5% rispetto al 2024. Le rinfuse liquide rappresentano il 36% del traffico complessivo, le merci containerizzate il 26%, il Ro-Ro il 24%, le rinfuse solide il 10% e le altre merci varie il restante 3%. La crescita è stata trainata soprattutto dal traffico containerizzato, aumentato dell'8,1%, fino a sfiorare i 13 milioni di TEU, e dalle rinfuse solide, cresciute del 7,1%; più contenuto l'incremento delle rinfuse liquide, pari all'1,8%. Nel 2025 è proseguita anche la crescita del traffico passeggeri, che ha raggiunto complessivamente circa 75 milioni di persone, con un aumento del 2,1% rispetto all'anno precedente.

FIG. 58: MERCI MOVIMENTATE NEI PORTI ITALIANI NEL 2025

Merci Goods (000 tonn.)	Rinfuse liquide	Rinfuse solide	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	170.861	49.489	121.934	121.699	17.438	481.421
2025	186.274	53.021	131.868	122.185	17.455	510.803
% sul totale	36%	10%	26%	24%	3%	
Var. % 2025/2024	1,8%	7,1%	8,1%	0,4%	0,1%	3,5%
I TRIM 2026	55.691	11.689	34.445	24.165	3.379	129.369
Var. % I trim 2026/I trim 2025	35,1%	-20,8%	18,8%	3,5%	-19,4%	15,0%

Fonte: elaborazione SRM su dati Assoporti

FIG. 59: PASSEGGERI NEI PORTI ITALIANI NEL 2025

Passeggeri (N.)	Traghetti	Crociere	Locali	Totale
2018	17.425.404	10.775.028	24.956.882	53.157.314
2019	17.976.530	11.872.711	37.604.888	67.454.129
2020	9.643.156	640.936	22.167.565	32.451.657
2021	13.446.171	2.480.055	27.428.618	43.354.844
2022	17.000.899	9.004.831	35.018.278	61.024.008
2023	19.094.087	13.326.682	38.822.296	71.243.065
2024	19.304.357	13.877.096	40.192.483	73.373.936
2025	18.937.108	14.412.706	41.615.771	74.965.585
% sul totale	25%	19%	56%	
Var. % 2025/2024	-1,9%	3,4%	3,5%	2,1%
I TRIM 2026	1.368.305	1.164.948	5.263.259	7.796.512
Var. % I trim 2026/I trim 2025	-2,2%	27,3%	-3,4%	0,4%

Fonte: elaborazione SRM su dati Assoporti

In particolare, i passeggeri dei servizi locali sono stati 41,6 milioni, quelli dei traghetti 18,9 milioni e i crocieristi 14,4 milioni.

L'andamento positivo è stato sostenuto soprattutto dal trasporto locale, cresciuto del 3,5%, e dal comparto crocieristico, aumentato del 3,4%. Rimandando al paragrafo "Riforma della governance portuale", per quanto concerne la riforma della governance portuale, di seguito si riportano le altre principali tematiche riguardanti la portualità nazionale.



ELETTRIFICAZIONE DELLE BANCHINE *(COLD IRONING)*

Linee guida

Nel corso del 2026 il processo di elettrificazione delle banchine (cold ironing) ha registrato qualche progresso sia nella definizione del quadro regolatorio destinato a disciplinare l'erogazione del servizio nei porti italiani sia sotto il profilo degli investimenti.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti ha avviato un intenso confronto con le rappresentanze del settore per definire il modello di gestione del servizio. In tale contesto, lo stesso Ministero ha emanato il decreto n. 10/2026 recante la disciplina per l'affidamento, la gestione e il monitoraggio dei servizi di cold ironing (fornitura di energia elettrica da terra alle navi ormeggiate in porto). Il provvedimento dà attuazione all'art. 34-bis del D.L. n. 162/2019 e recepisce le prescrizioni della Commissione europea in materia di compatibilità delle agevolazioni tariffarie con la disciplina sugli aiuti di Stato.

Elemento di particolare rilievo è la qualificazione del *cold ironing* quale servizio di interesse economico generale (SIEG), circostanza che consente l'intervento pubblico nel settore e l'affidamento della relativa gestione tramite gara pubblica. Gli impianti saranno, infatti, affidati mediante procedure a evidenza pubblica, previa individuazione da parte del MIT degli ambiti ottimali di gestione ("cluster"), anche comprendenti più porti, con contestuale rilascio della relativa concessione demaniale marittima.

Per il settore armatoriale assume inoltre particolare rilevanza la disciplina delle agevolazioni tariffarie, che prevede il trasferimento integrale dei benefici economici agli armatori/utilizzatori, senza possibilità per il gestore di trattenerne quote.

Confitarma ha evidenziato alcune criticità applicative e, in particolare, il fatto che il parametro relativo al "tasso di rendimento medio dei motori" utilizzato ai fini del confronto con l'autoproduzione è determinato sulla base di un valore medio nazionale e non tiene conto delle specifiche performance delle singole unità navali. Ciò potrebbe determinare una situazione in cui le navi dotate di generatori più efficienti si trovino a sostenere un costo del cold ironing superiore rispetto a quello dell'autoproduzione energetica a bordo.

Lo stesso Ministero ha successivamente adottato le Linee guida sulle procedure di affidamento del cold ironing, con l'obiettivo di uniformare le modalità di affidamento da parte delle Autorità di sistema por-



tuale e di garantire trasparenza, concorrenza e sostenibilità economico-finanziaria.

Le Linee guida qualificano il *cold ironing* come servizio di interesse economico generale (SIEG), prevedendone l'affidamento mediante concessione e attribuendo alle Autorità di sistema portuale un ruolo centrale nella pianificazione tecnica e nella regolazione del servizio.

Particolare rilievo è riconosciuto alla fase istruttoria preliminare, che prevede il coinvolgimento degli operatori energetici, dei terminalisti, delle imprese armatoriali e delle autorità competenti, al fine di dimensionare correttamente gli impianti sulla base delle effettive esigenze operative dei porti e delle flotte.

Il documento affronta inoltre gli aspetti relativi ai rapporti con i terminalisti, alla sostenibilità economico-finanziaria delle concessioni, alla definizione dei criteri tariffari e all'impiego di strumenti quali i Power Purchase Agreement (PPA) e i sistemi di accumulo dell'energia (BESS) per contenere il costo della fornitura elettrica. Confitarma ha partecipato attivamente al confronto con il Ministero, formulando osservazioni e proposte finalizzate a garantire un modello di sviluppo del servizio coerente con le esigenze dell'industria armatoriale.

In particolare, l'Associazione ha evidenziato la necessità di assicurare il preventivo coinvolgimento degli stakeholder locali nella fase di programmazione degli impianti, affinché il dimensionamento delle infrastrutture risponda alle effettive esigenze operative delle diverse realtà portuali, garantendo al contempo qualità, continuità e affidabilità del servizio ed evitando duplicazioni di investimenti già finanziati con risorse pubbliche.

Nonostante i significativi progressi registrati nel corso dell'anno, il processo di diffusione del cold ironing presenta ancora alcune criticità che ne condizionano la piena operatività. In primo luogo, permane il tema della disponibilità della potenza elettrica necessaria ad alimentare contemporaneamente più navi in banchina, che richiede importanti interventi di potenziamento delle reti e delle infrastrutture energetiche. In tale contesto, Confitarma ha ribadito che il successo del cold ironing dipenderà non solo dalla realizzazione delle infrastrutture, ma anche dalla disponibilità di energia a costi competitivi, dalla definizione di un quadro regolatorio stabile e dal coinvolgimento degli



operatori nelle scelte di pianificazione e gestione del servizio.

L'Associazione ha inoltre evidenziato come, nel contesto mediterraneo, caratterizzato da servizi ad alta frequenza e soste portuali spesso di breve durata, il cold ironing debba inserirsi in una strategia più ampia di decarbonizzazione, integrandosi con altre soluzioni tecnologiche ed energetiche in funzione delle specifiche caratteristiche operative dei porti e delle flotte.

SERVIZI TECNICO-NAUTICI

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 n.11/2019).

L'ultima gara prevista dovrebbe essere bandita entro il 2027 e ciò andrebbe a esaurire i rinnovi tariffari basati sulla circolare. Sono in corso le procedure relative ai porti di Barletta-Manfredonia-Molfetta, Napoli, Messina-Milazzo-Area dello Stretto e ai porti della Sardegna meridionale. Per il porto di Fiumicino sono in corso tavoli tecnici in vista della scadenza dell'attuale concessione prevista per il 20 dicembre 2026.

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. Inoltre, Confitarma sta seguendo con attenzione le specifiche situazioni di criticità riscontrate nel porto di Brindisi e in alcune realtà portuali della Sardegna per le quali è stata rappresentata l'opportunità di valutare un accorpamento delle concessioni al fine di razionalizzare l 'organizzazione del servizio in un'ottica di contenimento dei costi.

Pilotaggio

A seguito del rinnovo tariffario, le nuove tariffe di pilotaggio con decorrenza 1° luglio 2025 saranno valide fino al 30 giugno 2027. Al termine di una lunga istruttoria ministeriale, l'incremento medio ponderato si è attestato al 7,06%, ridotto al 6,30% per le linee Autostrade del Mare. Confitarma ha seguito con attenzione l'istruttoria, ponendo particolare enfasi sulla verifica di eventuali distorsioni nelle ordinanze tariffarie vigenti: nonostante alcuni interventi correttivi, permangono criticità in talune realtà portuali.

Tali criticità e anche altre emerse nel corso del 2026 sono state affrontate al fine di rendere più coerenti le



ordinanze tariffarie ed evitare impatti economici significativi per l'utenza portuale.

Sono state altresì adeguate le tariffe di pilotaggio per i servizi resi dai marittimi abilitati prendendo a riferimento la variazione percentuale dell'indice dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati (FOI), pubblicato dall'ISTAT, relativa al biennio precedente l'anno di riferimento, con l'impegno di disciplinare, in seguito all'apertura di un tavolo ministeriale, dei criteri e meccanismi tariffari per i servizi resi dai pratici locali a partire dal prossimo rinnovo tariffario.

Ormeggio

A conclusione dell'istruttoria ministeriale ai sensi dell'art. 14, comma 1, della legge n.84/94, sono state aggiornate le tariffe dei servizi di ormeggio e battellaggio nei porti nazionali per il triennio 2026-2028, con decorrenza 1° gennaio 2026. Al fine di contenere l'impatto inflattivo — che avrebbe richiesto un incremento del 14,91% sulla base dei dati ISTAT — l'incremento applicato all'Elemento Base è stato contenuto al 5,75%, producendo un incremento medio nazionale del 4,42%, ridotto al 3,76% per le linee Autostrade del Mare. Tra le modifiche ai criteri e meccanismi si segnala l'adeguamento dell'aliquota del Fondo per l'accompagnamento all'esodo dal 3,75% al 4%. È inoltre prevista la costituzione di un tavolo tecnico per l'aggiornamento dei criteri e la razionalizzazione di alcuni elementi della spesa ammessa.



Confitarma
Piazza SS. Apostoli, 66, Roma
Tel + 39 06 67481211
E-mail: confitarma@confitarma.it

www.confitarma.it


CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori
dal 1901



CONFITARMA

Confederazione Italiana Armatori

1901 125 2026