



CONFITARMA  
Confederazione Italiana Armatori  
ASSEMBLEA – ROMA, 7 LUGLIO 2021





CONFITARMA  
Confederazione Italiana Armatori

Assemblea  
Roma, 7 luglio 2021

*Annual General Meeting*  
*Rome 7<sup>th</sup> July 2021*

*aderente a*



CONFINDUSTRIA

Fondata nel 1901



CONFITARMA

Confederazione Italiana Armatori

è la principale espressione associativa dell'industria italiana della navigazione

**R**aggruppa 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.

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

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

**S**tipula accordi in ambito sindacale ed economico, nonché contratti collettivi di lavoro.

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



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



In campo internazionale aderisce a:



ECSA – *European Community Shipowners' Associations*



ICS – *International Chamber of Shipping*

BIMCO – *Baltic and International Maritime Council*



INTERTANKO – *International Association of Independent Tanker Owners*

INTERCARGO – *International Association of Dry Cargo Shipowners*



IMEC – *International Maritime Employers' Committee Ltd*



Collabora con:

IMO – *International Maritime Organization*



ILO – *International Labour Organization*





# Consiglio confederale *Board of Directors*

fino al 7 luglio 2021  
until 7 July 2021



Il Presidente di CONFITARMA è Mario Mattioli



Mariella Amoretti  
Vicepresidente  
e Tesoriere



Lorenzo Maticena  
Vicepresidente e Presidente  
Commissione Tecnica Navale  
Sicurezza e Ambiente

Executive Committee

Comitato Esecutivo



Federica Barbaro



Paolo Cagnoni



Carlo Cameli  
Presidente  
Commissione



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



Cesare d'Amico



Giovanni Delle Piane



Giacomo Gavarone  
Presidente  
Giovani Armatori



Alessandra Grimaldi



Emanuele Grimaldi  
*Past President*



Guido Grimaldi  
Presidente Commissione  
Navigazione a Corto Raggio



Domenico Ievoli



Beniamino Maltese  
Presidente  
Commissione Finanza  
e Diritto d'Impresa



Claudio Baccichetti



Rosalba Barretta



Luca Bertani



Raffaele Brullo



Andrea Clavarino



Paolo Clerici  
*Past President*



Nicola Coccia  
*Past President*



Francesco D'Alesio



Paolo d'Amico  
*Past President*



Gianni Andrea  
de Domenico



Andrea Garolla  
di Bard



Manfredi  
Lefebvre d'Ovidio



Fabio Montanari



Vittorio Morace



Antonio Morfini



Bruno Musso



Corrado Neri



Valeria Novella



Fabrizio Vettosi



Barbara Visentini



Luca Vitiello

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



# Consiglio generale Board of Directors

dal 7 luglio 2021  
as of 7 July 2021



Il Presidente di CONFITARMA è Mario Mattioli



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



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



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



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

Consiglio direttivo



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



**Carlo Cameli**  
Presidente  
Gruppo Tecnico  
Porti e infrastrutture



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



**Giacomo Gavarone**  
Presidente Gruppo  
Tecnico Risorse umane  
e Relazioni Industriali



**Emanuele Grimaldi**  
Ultimo *Past President*



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



**Claudio Baccichetti**



**Luca Bertani**



**Gabriele Brullo**



**Paolo Cagnoni**



**Paolo Clerici**  
*Past President*



**Nicola Coccia**  
*Past President*



**Francesco D'Alesio**



**Angelo D'Amato**



**Paolo d'Amico**  
*Past President*



**Gianni Andrea  
de Domenico**



**Andrea Garolla  
di Bard**



**Alessandra Grimaldi**



**Domenico Ievoli**



**Fabio Montanari**



**Giovanni Montanari**  
*Past President*



**Gianluca Morace**



**Corrado Neri**



**Valeria Novella**



**Alessandro Russo**



**Fabrizio Vettosi**



**Barbara Visentini**



**Luca Vitiello**

**Collegio dei Probiviri**  
*Board of Arbitrators*

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

**Collegio dei Revisori**  
*Board of Auditors*

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

**Gruppi Tecnici** *Technical Groups*

**FINANZA E DIRITTO D'IMPRESA**

*FINANCE AND BUSINESS LAW*

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

**PORTI E INFRASTRUTTURE**

*PORTS AND INFRASTRUCTURES*

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

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

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

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

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

*SHORT-RANGE TRANSPORT AND LOGISTICS AND HIGHWAYS OF THE SEA*

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

**RISORSE UMANE E RELAZIONI INDUSTRIALI**

*HUMAN RESOURCES AND INDUSTRIAL RELATIONS*

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

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

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

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

**EDUCATION E CAPITALE UMANO**

*EDUCATION AND HUMAN CAPITAL*

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

**Gruppo di lavoro  
CYBER / MARITIME SECURITY**

**Cesare d'Amico** Presidente  
Luca Sisto *Segretario*

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



## Giovani Armatori

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

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

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

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

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

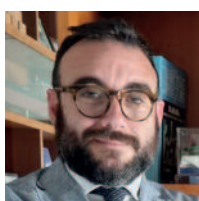
Nel febbraio 2021 i Giovani Armatori si sono riuniti *online* per discutere dell'importanza delle tematiche "*green*" per il futuro dello *shipping* con il *team* di "*EcoClipper*", *start-up* olandese che sta progettando di offrire servizi di trasporto merci e passeggeri a emissioni zero grazie all'impiego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

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

### Consiglio Direttivo Gruppo Giovani Armatori Management Council of Young Shipowners Group



Salvatore d'Amico  
PRESIDENTE



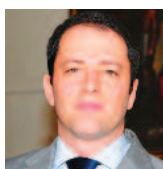
Giovanni Cinque  
Vice Presidente



Marialaura Dell'Abate  
Vice Presidente



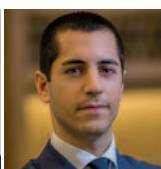
Vittorio Morace  
Vice Presidente



Giacomo Gavarone  
Past President



Andrea Cavo



Lorenzo d'Amico



Giovanni Filippi



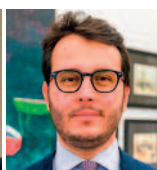
Filippo Gavarone



Nicolò Iguera



Giulia Palazzeschi



Andrea Polisenò

Segreteria: Esther Daniela Marchetti

## La Direzione generale e i Servizi di Confitarma

---



Francesco Beltrano  
Capo servizio  
Porti  
e Infrastrutture



Fabio Faraone  
Capo servizio  
Tecnica Navale  
Sicurezza e Ambiente



Andrea Giuliani  
Capo servizio  
Amministrazione



Laurence Martin  
Capo servizio  
Relazioni  
Internazionali



Noli Mazza  
Capo servizio  
Comunicazione  
e Studi



Leonardo Piliego  
Capo servizio  
Risorse Umane,  
Relazioni Industriali  
e Education



Marco Quadrani  
Capo servizio  
Finanza e Tributi

---

La sede di CONFITARMA è a Roma

Piazza SS. Apostoli, 66  
Tel +39 06 674.81.211  
e-mail: [confitarma@confitarma.it](mailto:confitarma@confitarma.it)

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

[www.confitarma.it](http://www.confitarma.it)





Premessa

## Mario Mattioli, Presidente Confitarma

---



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Peraltro, servono riforme, sburocratizzazione e utilizzo della digitalizzazione.

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

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



## INDICE

### **3 Confitarma – Confederazione Italiana Armatori**

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

### **9 Premessa di Mario Mattioli, Presidente Confitarma**

### **13 La navigazione mercantile italiana nel 2020**

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

### **25 La navigazione internazionale e i traffici marittimi**

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

### **31 La navigazione europea e la politica marittima dell’Unione**

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

### **34 Shipping e finanza sostenibile**

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

### **36 Lo sviluppo dei traffici marittimi e il sistema portuale**

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

### **39 Il lavoro a bordo e la formazione**

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

### **48 La tutela dell’ambiente marino e la sicurezza della navigazione**

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

### **57 APPENDICE STATISTICA**

### **85 English version**







# La navigazione mercantile italiana nel 2020



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

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

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

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

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



**Navi  
per  
il trasporto  
di merci**

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

**Servizi  
ausiliari**

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

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

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

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

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

**TRASPORTO  
DI CARICHI  
ALLA RINFUSA**

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





logie di merce avviene con navi adibite al trasporto di carichi alla rinfusa: navi cisterna, per i carichi liquidi, e navi rinfusiere per i carichi solidi.

Le imprese armatrici di queste navi, *in primis* il comparto cisterniero, hanno subito ingenti cali di fatturato a causa del drastico calo della domanda di trasporto. Inoltre, tali imprese hanno sostenuto costi molto elevati per le difficoltà di movimento dei loro equipaggi imbarcati su navi operanti in porti esteri dovute alle restrizioni imposte dalle autorità straniere per fronteggiare la pandemia.

Confitarma propone, quindi, l'urgente introduzione di un ristoro per le imprese armatrici italiane che utilizzano navi adibite al trasporto di merci alla rinfusa (liquide e solide) per i cali di fatturato registrati nel secondo semestre 2020 rispetto allo stesso periodo del biennio precedente.

#### Traghetti

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

#### Primo Registro

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



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

## Crociere

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

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

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



### Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)

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

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

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

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

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

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





**Governance  
unica  
per il mare**

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

**Semplificazione  
revisione  
ordinamento  
di settore**

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

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

### **Registro Internazionale**

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

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



### Effetti della “Brexit” sul settore marittimo

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

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

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

### Navigazione di cabotaggio e Autostrade del Mare

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

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





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

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

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





### **Safety e Security**

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

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

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



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

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

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

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

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





### **Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART)**

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

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





### Risvegliare la cultura marittima del nostro Paese

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

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

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

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

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

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

# La navigazione internazionale e i traffici marittimi

---



## Impatto del Covid sull'industria marittima mondiale

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

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

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

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





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

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

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

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





## Mercati marittimi

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

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

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

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



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

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

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

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





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

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

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

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

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

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





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

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

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

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

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

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

# La navigazione europea e la politica marittima dell'Unione



## La flotta europea e il commercio estero dell'Ue

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

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

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

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

## Lo shipping europeo di fronte alla pandemia da Covid-19

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





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

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

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

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

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

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





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

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



## Shipping e Finanza sostenibile



### Armatori e Finanza

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

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

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

### EU Taxonomy Climate Delegated Act

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



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

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

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

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

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





# Lo sviluppo dei traffici marittimi e il sistema portuale



## Andamento dei traffici portuali

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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







### Autoproduzione

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

### Tassazione dei porti

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

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

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





## Il lavoro a bordo e la formazione



### **CCNL per il settore privato dell'industria armatoriale**

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

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

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

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

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



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

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

### **Fondo Solimare e ammortizzatori sociali**

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

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

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



## COVID-19: principali problematiche affrontate nel periodo emergenziale

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

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

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

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

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

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

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





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

Ministero  
dello Sviluppo  
Economico

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

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

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



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

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



## Sanità marittima e vaccinazione

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

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

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

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





## Formazione ed Education

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

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



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

### Istituti Tecnici Superiori (ITS)

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

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

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



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

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





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

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

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



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



## Lo shipping mondiale e le strategie per la riduzione delle emissioni

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

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

Molto intensa l'attività per la decarbonizzazione del trasporto marittimo al fine di raggiungere gli obiettivi di riduzione dei gas a effetto serra (GHG) stabiliti dalla strategia dell'IMO che prevede di abbattere entro il 2030 le emissioni di CO<sub>2</sub> nel trasporto marittimo internazionale di almeno il 40% rispetto al 2008, raggiungendo il 70% entro il 2050 e una riduzione delle emissioni annue totali di gas serra derivanti dal trasporto internazionale di almeno il 50% entro il 2050.

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





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

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

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





mercio marittimo: a fronte di un aumento del 40% nel commercio marittimo tra il 2008 e il 2018, le emissioni di CO<sub>2</sub> del trasporto marittimo sono diminuite del 10% nello stesso periodo. Anche questo rapporto rileva che i miglioramenti nelle efficienze tecniche da soli non sono sufficienti per raggiungere l'obiettivo di dimezzare le emissioni entro il 2050.

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

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

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

### **La riconversione della flotta mercantile in chiave ambientale e innovativa**

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



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

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

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

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



## L'IMPEGNO GREEN DELL'ARMAMENTO ITALIANO

Il **Gruppo Caronte**, dopo "Elio", primo traghetto italiano alimentato a LNG operante nello Stretto di Messina dal 2018, ha ordinato un nuovo traghetto *dual fuel* per il collegamento con le isole minori. Il traghetto diesel-LNG-elettrico sarà alimentato da quattro ausiliari a doppia alimentazione: due con una potenza di 2.900 kW ciascuno e due con una potenza di 1.300 kW ciascuno. Due propulsori di prua con una potenza di 800 kW ciascuno miglioreranno la manovrabilità richiesta nei piccoli porti dell'isola, infine un pacco batterie da 1.000 kW insieme a 250 m<sup>2</sup> di pannelli solari saranno l'elemento ibrido della nave.

Il **Gruppo Costa Crociere**, dal 2015 ha avviato un piano di espansione della flotta che comprende un totale di sette nuove navi in consegna entro il 2023, alimentate a gas naturale liquefatto (LNG), uno dei combustibili più sostenibili nel settore marittimo: le prime due unità sono entrate in esercizio nel 2020, la terza sarà varata alla fine del 2021. Oltre alla tecnologia LNG, il Gruppo utilizza anche altre soluzioni come il *cold ironing* e l'alimentazione con batterie durante la sosta in porto, per avvicinarsi all'obiettivo delle emissioni zero. Grazie all'utilizzo dell'LNG sarà possibile eliminare quasi totalmente l'immissione in atmosfera di ossidi di zolfo (zero emissioni) e particolato (riduzione del 95-100%), abbassando significativamente anche le emissioni di ossido di azoto (riduzione diretta dell'85%) e di CO<sub>2</sub> (sino al 20%). L'intero fabbisogno giornaliero di acqua della nave viene soddisfatto trasformando quella del mare tramite l'utilizzo di dissalatori. Il consumo energetico sarà ridotto al minimo grazie a un sistema di efficientamento energetico intelligente. Inoltre, a bordo verrà effettuato il 100% di raccolta differenziata e il riciclo di materiali quali plastica, carta, vetro e alluminio, che saranno parte di un approccio integrato, finalizzato alla concretizzazione di progetti di economia circolare.

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

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

Il **Gruppo Grimaldi** ha installato batterie per alimentare i suoi *cruise ferry* durante le soste in porto. Nel 2020 ha preso in consegna unità “eco” classe GG5G, il cui design incorpora elementi altamente innovativi tra cui l’*air lubrication system*, il sistema di propulsione Rolls-Royce ottimizzato con eliche dal profilo innovativo e quello integrato propulsivo tra timone ed elica, nonché il sistema di *waste heat recovery*, l’applicazione di pitture siliciche sulla carena. La classe GG5G utilizza motori di ultima generazione controllati elettronicamente ed alimentati da carburante fossile in navigazione ed energia elettrica durante le soste garantendo zero emissioni nei porti e soddisfacendo le richieste di energia per le attività di bordo con la sola energia elettrica immagazzinata da batterie a litio che si ricaricano durante la navigazione grazie agli *shaft generator* e a 600 m<sup>2</sup> di pannelli solari. A bordo delle navi GG5G sono inoltre installati impianti di depurazione dei gas di scarico per l’abbattimento delle emissioni di zolfo e particolato. Inoltre, il Gruppo Grimaldi ha recentemente ordinato la costruzione di 6 nuove navi *ro/ro multipurpose* che inaugurano la nuova classe “G5”, caratterizzate per l’adozione di numerose soluzioni tecnologiche all’avanguardia finalizzate all’efficientamento energetico e alla riduzione dell’impatto ambientale. Sia il motore principale che i generatori ausiliari diesel soddisferanno i livelli di NOx imposti dal regolamento Tier III, mentre il sistema di propulsione integrato tra timone ed elica permetterà di minimizzare le perdite vorticose e di ottimizzare l’efficienza propulsiva riducendo i consumi di carburante. Saranno predisposte per la fornitura di energia elettrica da terra durante l’ormeggio (*cold ironing*). Inoltre, il consumo elettrico dei macchinari di bordo (pompe, ventilatori, ecc.) sarà ridotto grazie all’installazione dei dispositivi *variable frequency drive*, mentre l’applicazione di pitture innovative a bassa rugosità permetterà di ridurre la resistenza all’avanzamento, incrementando l’efficienza delle unità. Infine, le navi saranno dotate di sistemi ibridi di depurazione dei gas di scarico per l’abbattimento delle emissioni di zolfo e particolato. Le unità “G5” consentiranno una riduzione del 43% delle emissioni di CO<sub>2</sub> per tonnellata trasportata rispetto alle altre navi *ro/ro multipurpose* della flotta.





### ***Emission Trading System (ETS)***

Nel 2019, la Commissione europea, nel documento programmatico prevedeva l'estensione al settore marittimo dell'*Emission Trading System (ETS)*, il mercato delle emissioni, attivo per tutti gli altri settori da quattordici anni. Tale proposta viene condivisa dal Parlamento europeo che in aggiunta, chiede sia che le navi di stazza lorda pari o superiore a 5.000 gt siano incluse nel sistema ETS, sia di ridurre di almeno il 40% le emissioni annue di CO<sub>2</sub> per attività di trasporto entro il 2030.

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

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

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

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

### **Riciclaggio delle navi**

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

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

### **Materiali pericolosi**

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

### **Ballast Water Management Convention**

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

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

### **Visite tecniche**

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

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





# APPENDICE STATISTICA

Dati al 31 dicembre 2020

*Data as of December 31<sup>st</sup>, 2020*

Si ringrazia Banchemo Costa per il consueto cortese contributo





# La navigazione mercantile italiana nel 2020

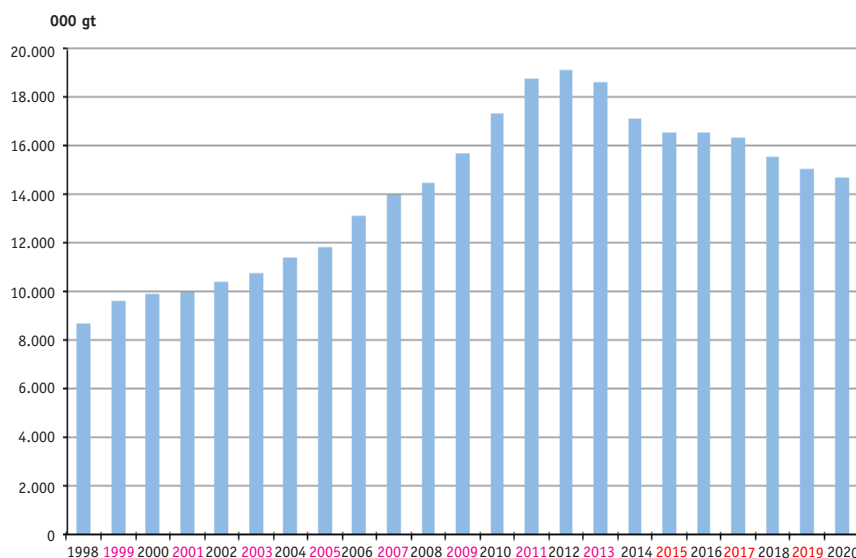
## The Italian merchant marine in 2020

### Flotta mercantile italiana *Italian merchant fleet*

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

Fonte/Source: Confitarma

### Evoluzione della flotta mercantile italiana *Italian merchant fleet evolution*



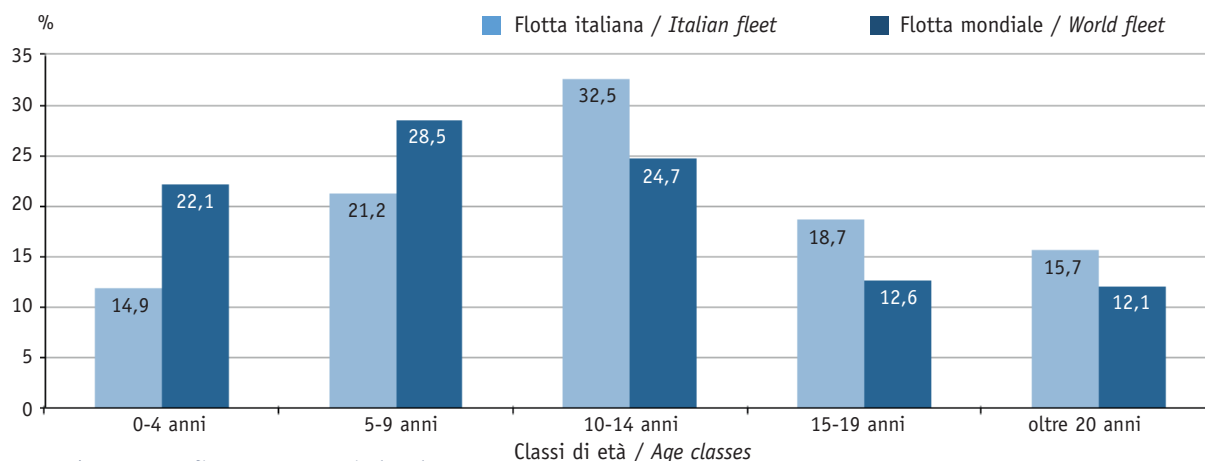
Alla fine del 2020, la flotta mercantile di proprietà italiana si riduce del 2,6% rispetto alla fine del 2019, con 1.334 navi per un totale di 14.723.148 gt (tonnellate di stazza lorda).

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

Fonte/Source: Confitarma



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



Fonte/Source: Confitarma e IHS Fairplay data

## Rinnovamento della flotta italiana *Italian merchant fleet renewal*

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

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

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

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

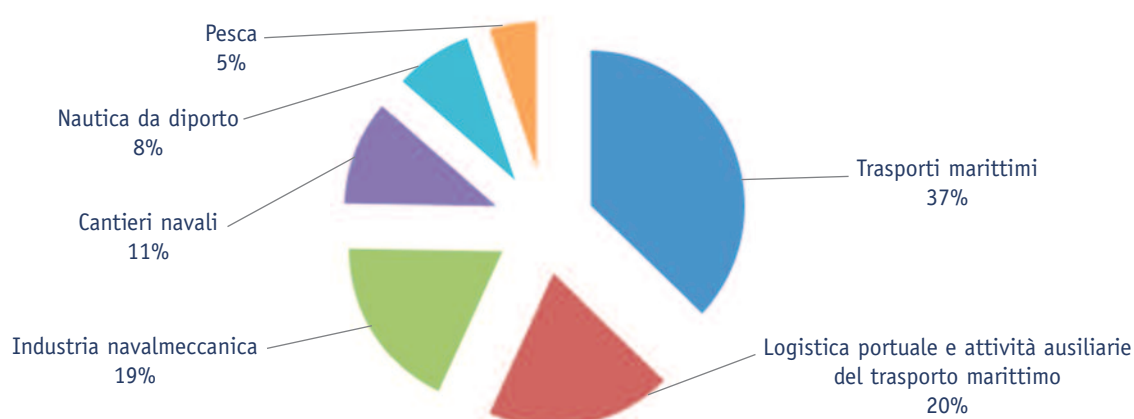
## Principali aggregati economici del cluster marittimo italiano

### Main economic aggregates of the Italian maritime cluster

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

## Valore della produzione delle attività marittime industriali

### GDP Value for the industrial maritime



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

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

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

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

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

## Pirateria Piracy

### Attacchi di pirateria

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

Fonte/Source: IMB – International Maritime Bureau

## Migranti dal mare Migrant at sea

### Interventi SAR delle navi mercantili

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

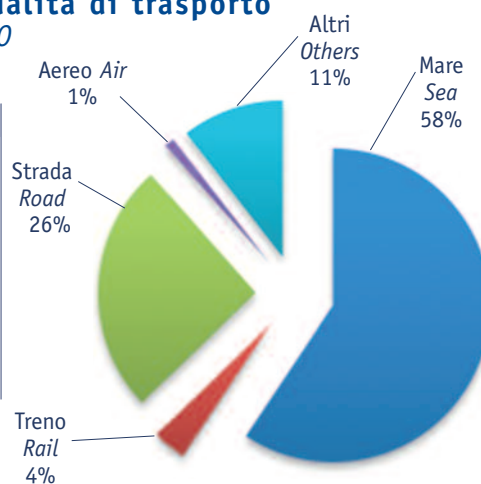
\*Maritime Rescue Co-ordination Centre-Rome

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

## Commercio estero dell'Italia nel 2020 per modalità di trasporto

### Italian foreign trade by mode of transport on 2020

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



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

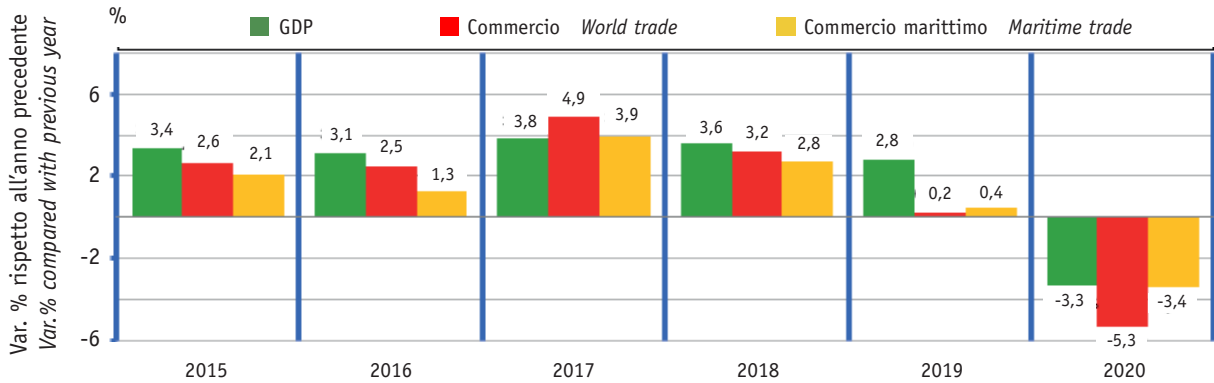


# La navigazione internazionale e i traffici marittimi

## International navigation and maritime traffic

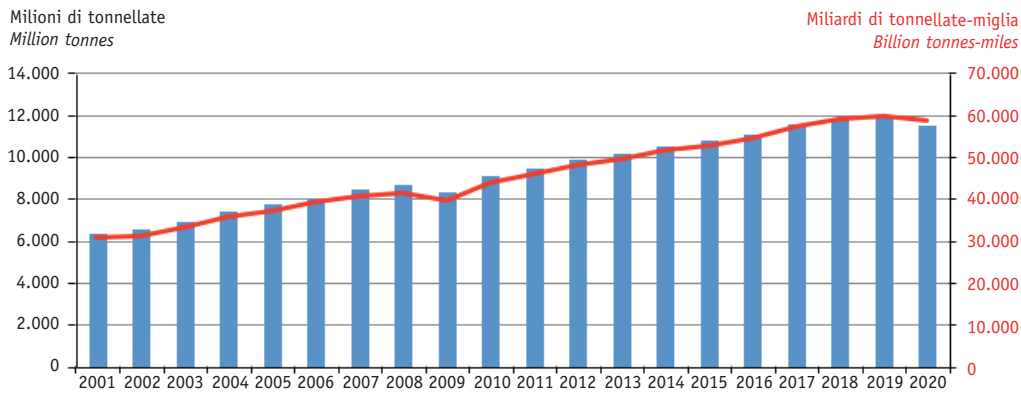
### PIL, commercio mondiale e commercio marittimo

#### GDP, world trade and maritime trade



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

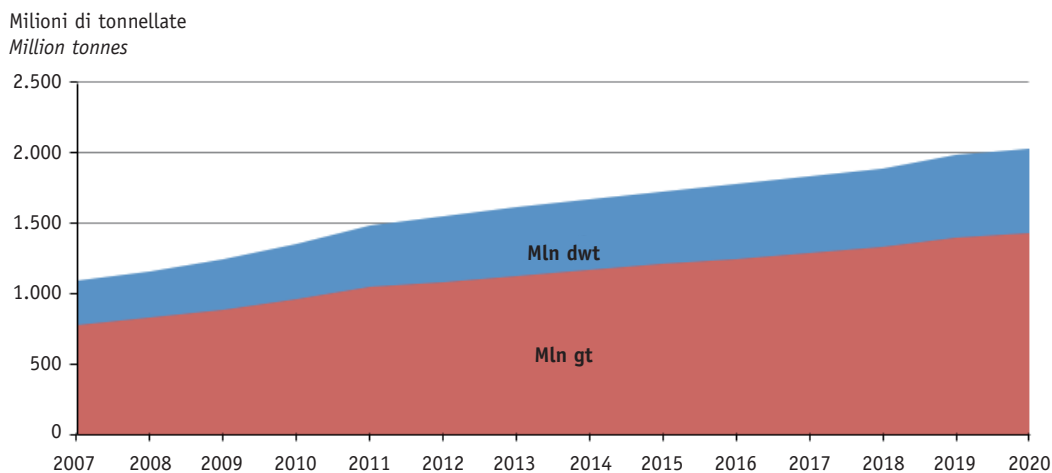
### Traffico marittimo mondiale World seaborne trade



Fonte/Source: Clarkson Research Service Ltd

Nel 2020, il commercio marittimo mondiale si riduce del 3,4% con un totale di volumi trasportati pari a 11.534 milioni di tonnellate. Parimenti, la domanda di servizi di trasporto marittimo, cioè le quantità di merci trasportate per le distanze percorse, nel 2020 si riduce dell'1,7% per un totale di 58.903 miliardi di tonnellate-miglia.

### Evoluzione della flotta mondiale World merchant fleet evolution



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

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

## Flotta mondiale: tonnellaggio da carico controllato dai principali Paesi marittimi

World fleet: cargo tonnage controlled by main maritime countries

31 dicembre 2020 December 31<sup>st</sup>, 2020

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

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

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

## Flotta mondiale: navi iscritte nei principali registri

World fleet: ships on main registers

31 dicembre 2020 December 31<sup>st</sup>, 2020

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

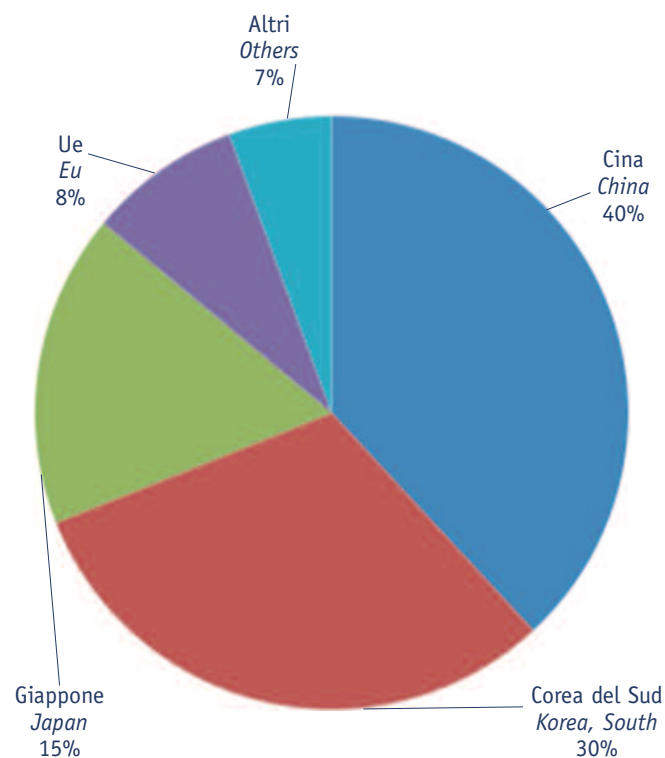
	Bandiera Flag	Totali Totals			Navi da carico Cargo carrying ships			
		N.	GT	% GT	N.	GT	DWT	% DWT
1	Panama	8.187	226.432.953	15,8	6.698	221.400.181	336.579.022	16,6
2	Liberia	3.948	187.533.082	13,1	3.800	184.025.195	298.989.581	14,8
3	Isole Marshall <i>Marshall Islands</i>	3.815	165.733.067	11,6	3.534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

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



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

Dicembre 2020 *December 2020*



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

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

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

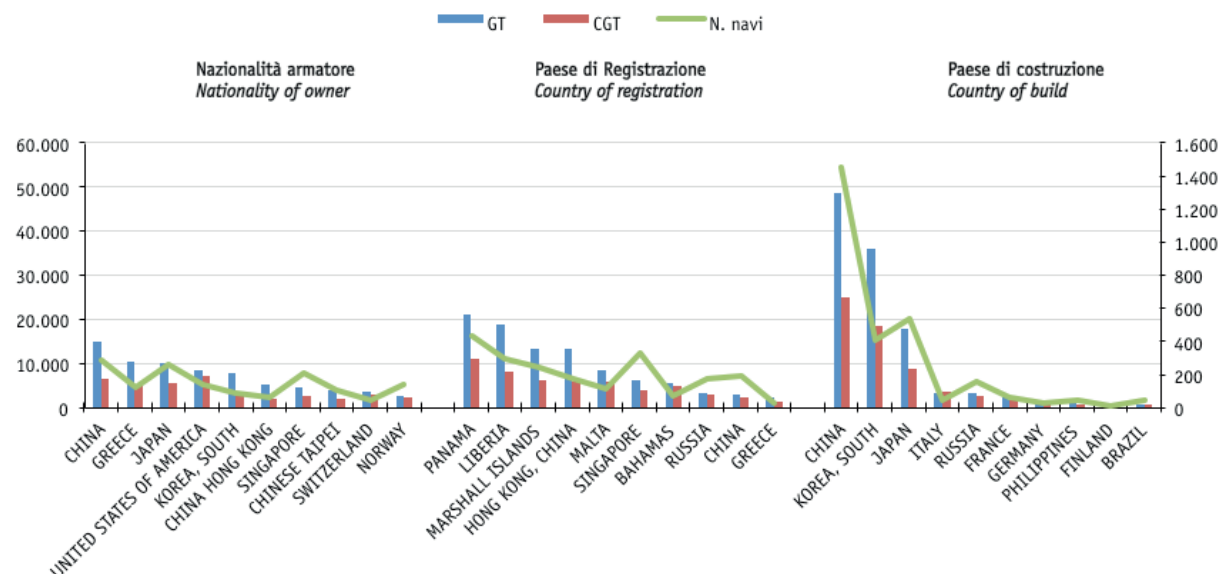
Con 42 navi per 3,4 milioni di gt, l'Italia è quarta nella graduatoria mondiale dei principali paesi costruttori, primo tra i paesi dell'Unione europea, seguita dalla Germania (28 navi per 1,8 milioni di gt).

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

Fonte/Source: IHS Fairplay

## Ordini ai cantieri mondiali *World orderbook*

Dicembre 2020 *December 2020*



Fonte/Source: IHS Fairplay

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

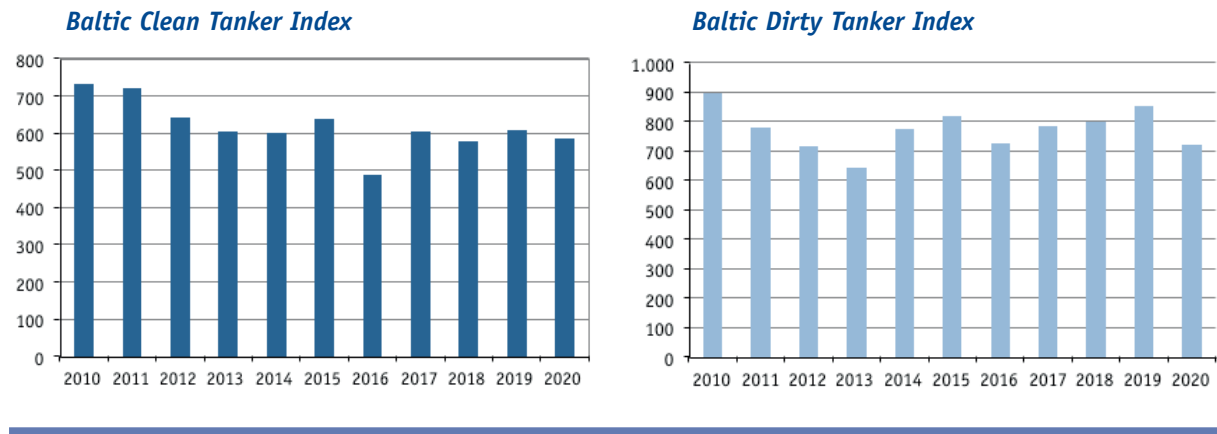
	CRUDE OIL			OIL PRODUCTS			CHEMICAL		
	Paesi <i>Countries</i>	N.	DWT	Paesi <i>Countries</i>	N.	DWT	Paesi <i>Countries</i>	N.	DWT
1	Grecia <i>Greece</i>	736	122.468.707	Grecia <i>Greece</i>	128	5.782.709	Grecia <i>Greece</i>	355	13.241.253
2	Cina <i>China</i>	282	51.458.436	Cina <i>China</i>	297	5.040.012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

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

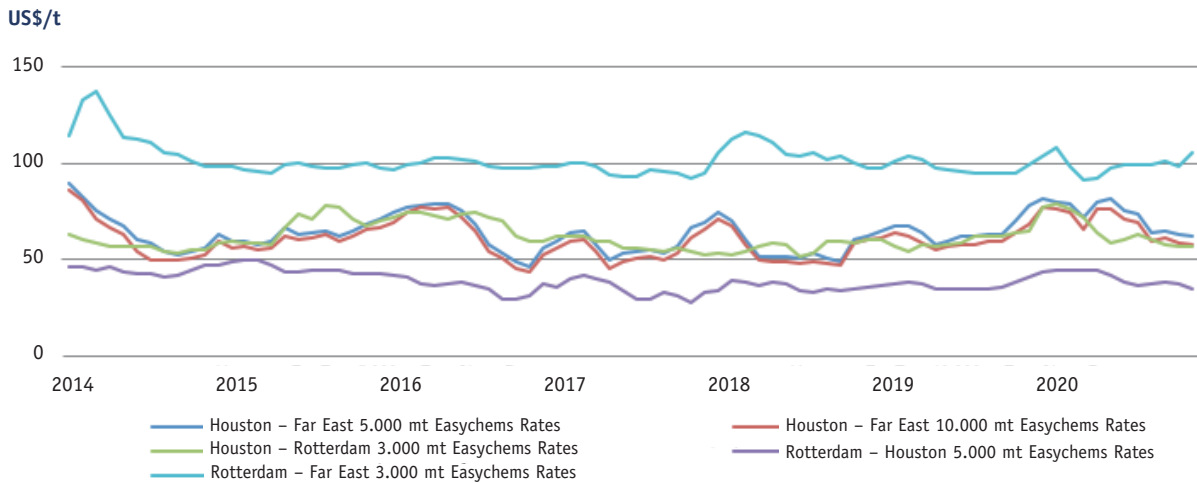
Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati IHS Fairplay *Confitarma processing of IHS Fairplay data*

**Andamento dei noli delle navi cisterna**  
*Tanker ships charter market performance*

Media annuale ultimi 10 anni  
*Annual average last 10 years*

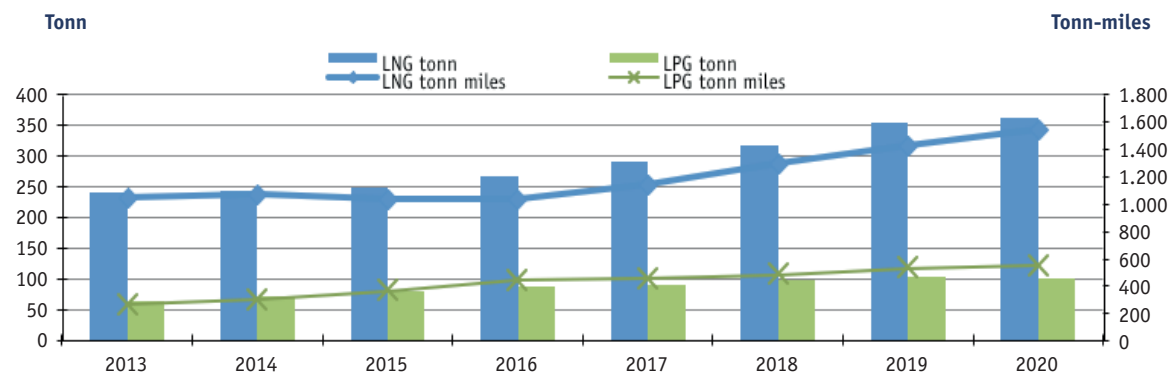


**Andamento dei noli delle navi chimichiere** *Chemical ships charter market performance*



Fonte/Source: Clarkson Research Studies

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



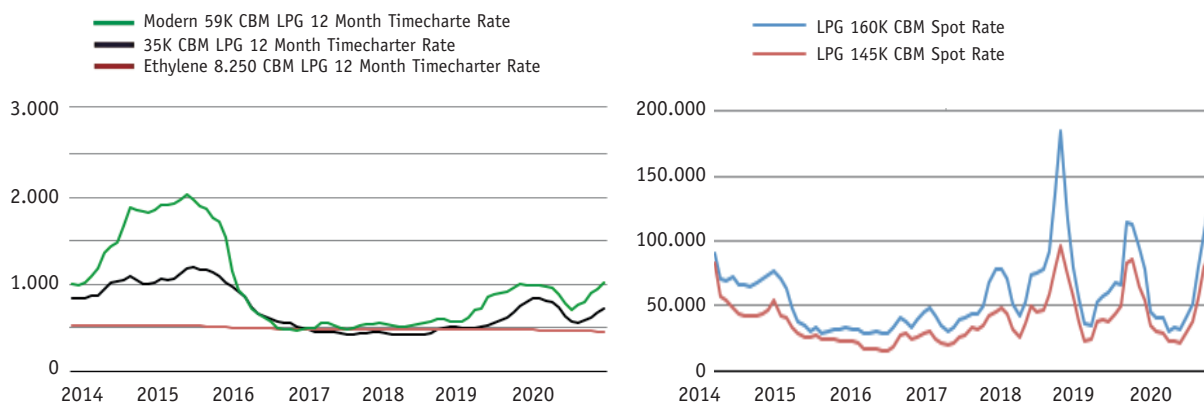
Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati Clarkson Research Studies *Confitarma processing on Clarkson Research Studies*





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

Months Timecharter Rates, \$000/Month



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

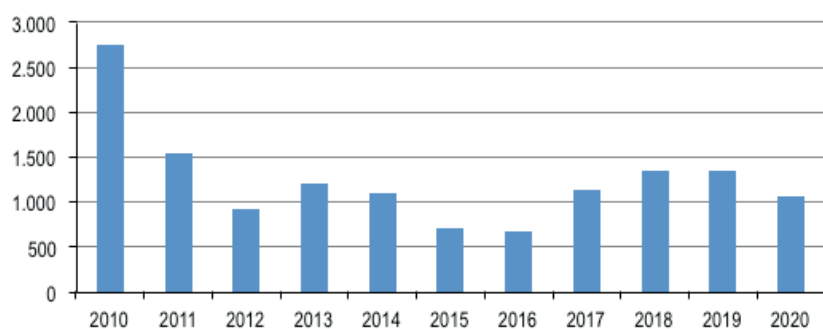
	Paesi Countries	N.	DWT
1	Giappone <i>Japan</i>	1.622	151.898.945
2	Grecia <i>Greece</i>	1.752	151.249.283
3	Cina <i>China</i>	1.766	143.776.511
4	Regno Unito <i>UK</i>	369	40.210.711
5	Corea del Sud <i>Korea South</i>	304	40.209.375
6	Hong Kong	474	34.684.289
7	Singapore	269	27.953.270
8	Taiwan	335	27.394.208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

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

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



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



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

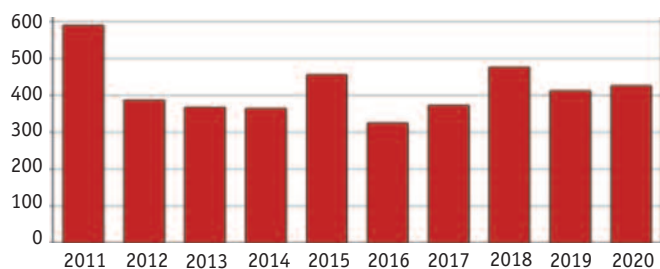
	Paesi <i>Countries</i>	N.	GT	DWT
1	Cina <i>China</i>	672	45.971.282	51.074.594
2	Giappone <i>Japan</i>	373	27.567.764	28.687.495
3	Germania <i>Germany</i>	694	25.870.564	29.852.637
4	Danimarca <i>Denmark</i>	314	25.253.744	28.063.409
5	Grecia <i>Greece</i>	385	17.848.233	20.502.931
6	Hong Kong	241	12.712.624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

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

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

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

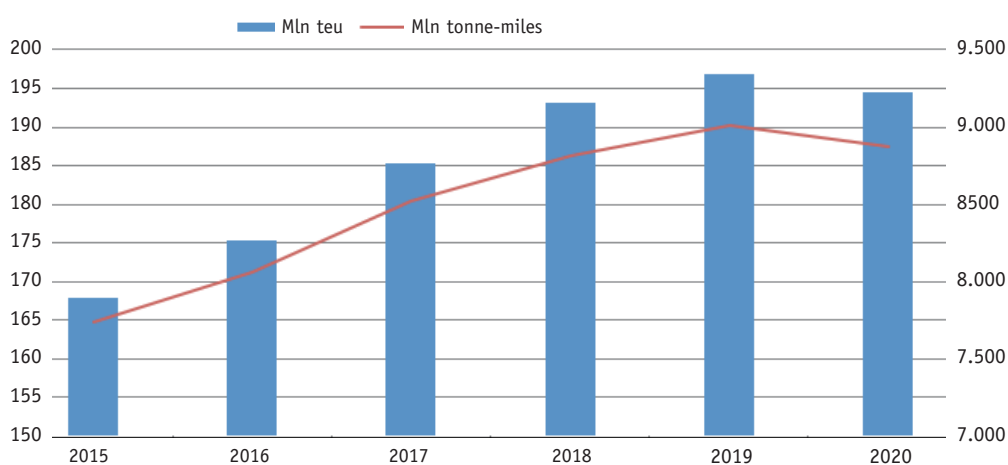
Vhss Container Index (media annuale *annual average*)



Fonte/Source: VHSS/Banchero Costa

## Traffico mondiale di contenitori *World container traffic*

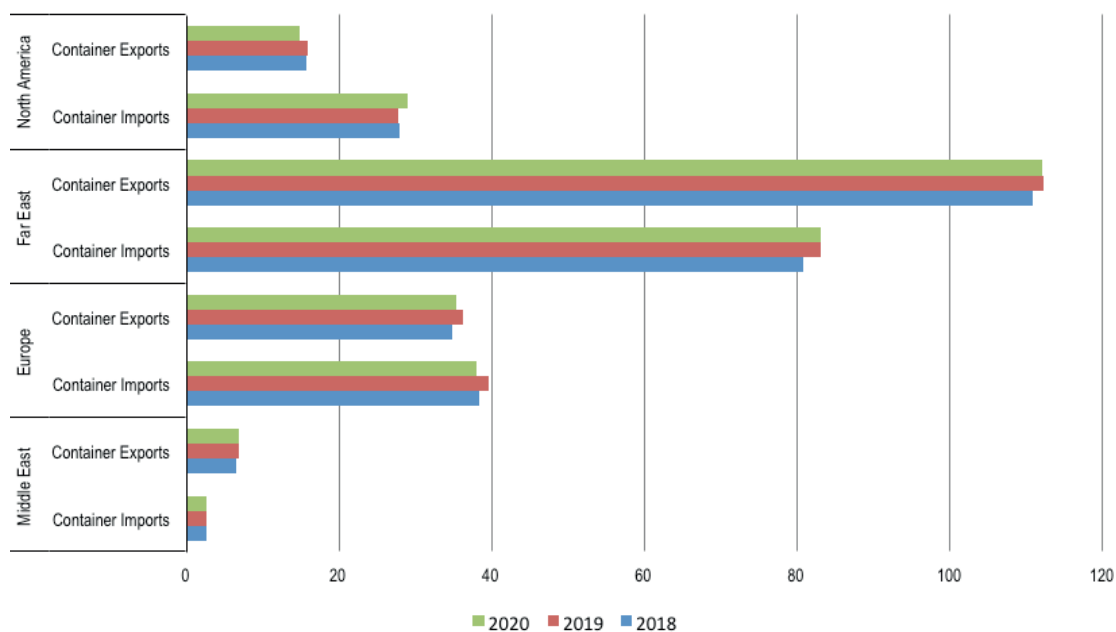
million teu and billion tonnes-mile



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

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

million teu lift



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

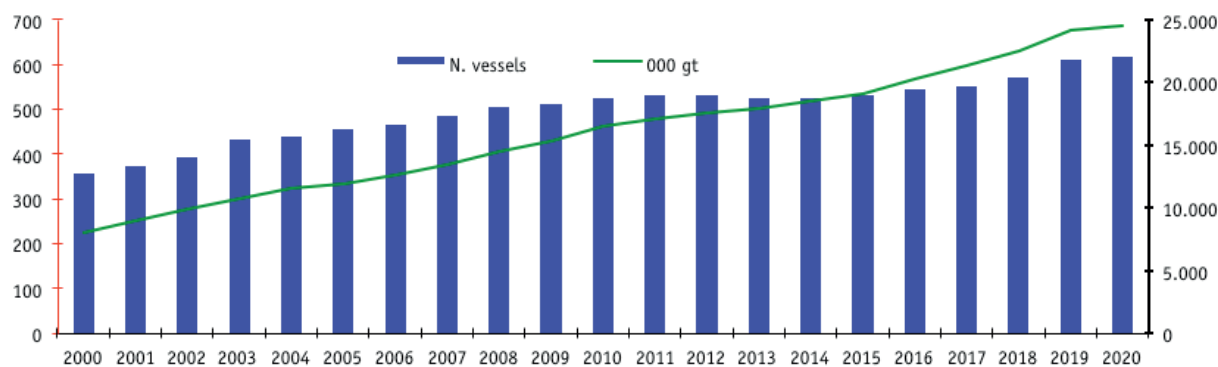


## Principali flotte mondiali di navi traghetto *World leading ro-ro fleets*

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

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

## Evoluzione della flotta crocieristica mondiale *World cruise fleet evolution*



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

# La navigazione europea e la politica marittima dell'Unione

## European shipping and Union maritime policy

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

31 dicembre 2020 December 31<sup>st</sup>, 2020

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

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

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

Gennaio-Dicembre 2020 *January-December 2020*

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

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

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

Fonte/Source: Eurostat 2021

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

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

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

Fonte/Source: Eurostat 2021



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

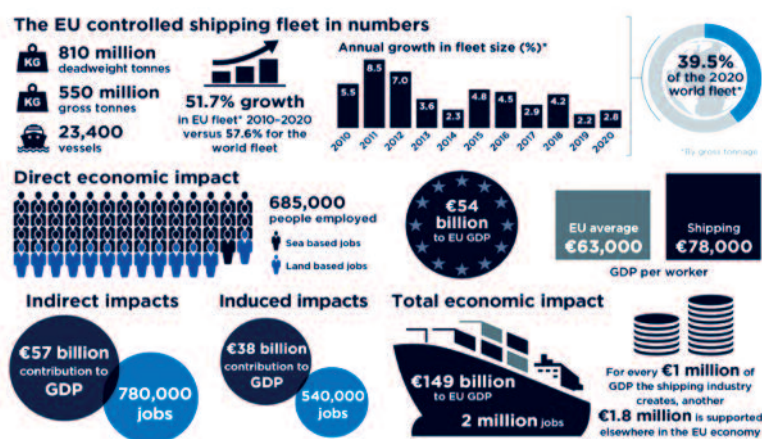
	Totale <i>Total</i>		Mare <i>Sea</i>		Treno <i>Rail</i>		Strada <i>Road</i>		Aereo <i>Air</i>		Idrovie <i>Inland Waterways</i>		Altri <i>Others</i>	
	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%
Austria	10.973.179		4.336.100	40	1.484.564	14	4.426.981	40	79.338	1	229.175	2	417.021	4
Belgio/Belgium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

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

Fonte/Source: Eurostat 2020

## Il valore economico dell'industria marittima europea nel 2020

*The economic value of the Eu shipping industry in 2020*



Fonte/Source: Oxford Economics

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

### Movimento di merci e passeggeri nei principali porti italiani

Goods and passengers movement in the major Italian ports

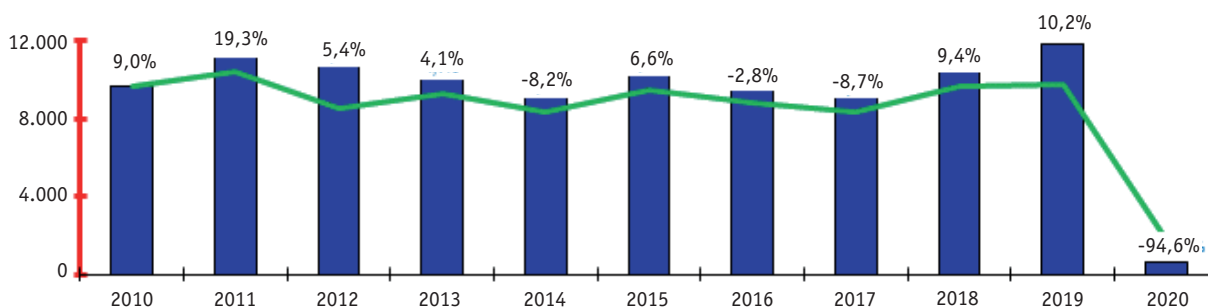
	Merci Goods (000 tonn.)					
	Rinfuse liquide <i>Liquid bulk</i>	Rinfuse secche <i>Dry bulk</i>	Containers	Ro-Ro	Altre merci <i>Other goods</i>	Totale <i>Total</i>
2016	181.711	68.024	117.513	98.682	22.587	488.517
2017	188.025	66.012	115.359	106.330	21.637	497.363
2018	184.007	65.411	111.071	108.952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

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

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

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

### Movimento crocieristi nei porti italiani Passengers movement in Italian ports



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

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

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

Dato al 1999 118.200

Fonte/Source: Confitarma, dati a giugno 2021

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

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

Dato al 1999 117.800

Fonte/Source: Confitarma, dati a giugno 2021



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

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

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

Fonte/Source: Confitarma, dati a giugno 2021

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Il lavoro a bordo e la formazione

### On board labour and training

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

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

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

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

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

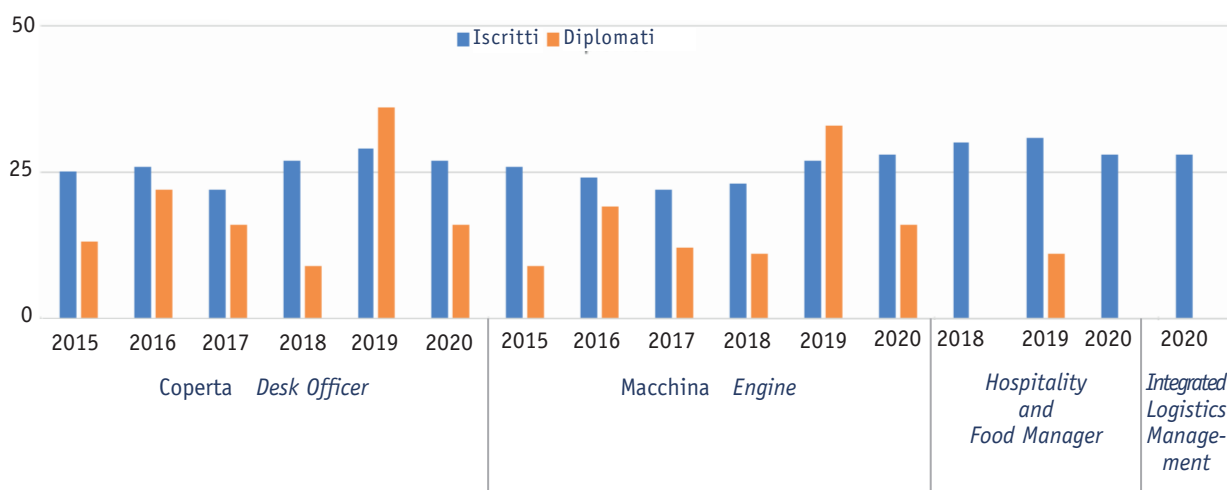
Gli occupati del settore nel periodo gennaio-aprile 2020 risultano pertanto nel complesso pari a oltre 74,5mila.

Fonte/Source: Confitarma



**ITS - GIOVANNI CABOTO**  
SCUOLA SUPERIORE DI TECNOLOGIA PER IL MARE

**Allievi dal 2015 al 2020**  
*Cadets 2015-2020*



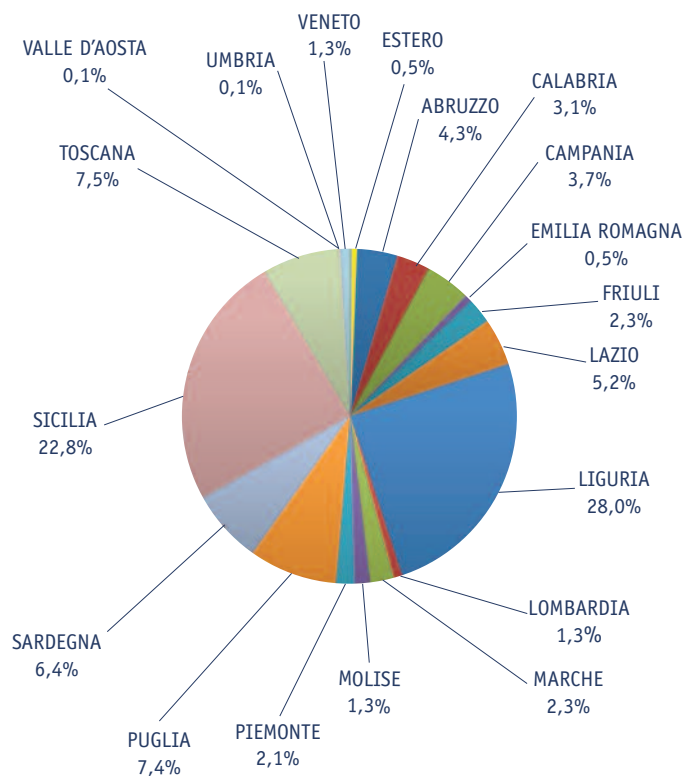
Fonte/Source: Istituto Tecnico Superiore Fondazione G. Caboto di Gaeta





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

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



Fonte/Source: Fondazione Accademia Italiana Marina Mercantile di Genova

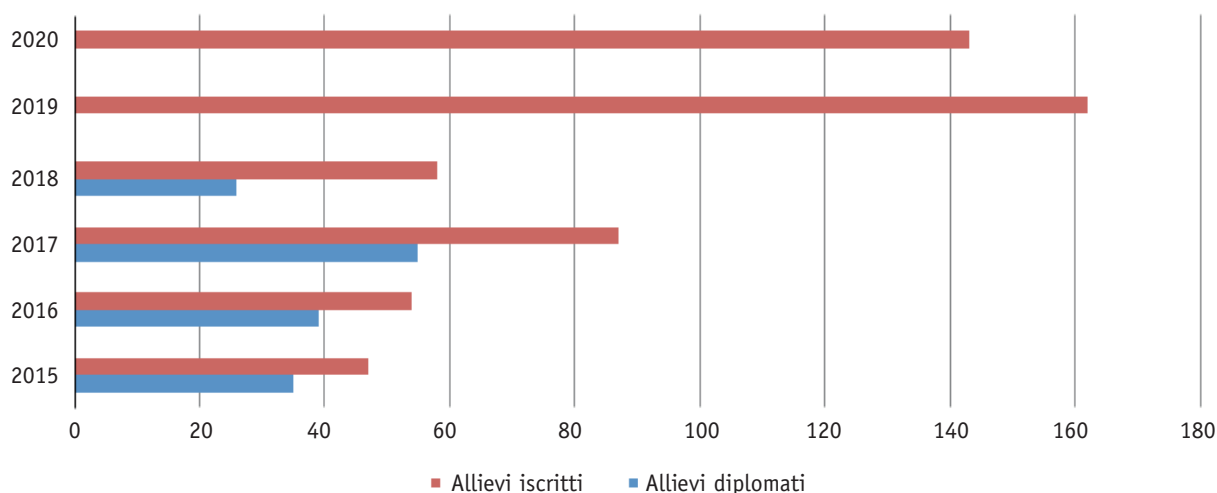


**ITS - CATANIA**

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

**Allievi dal 2015 al 2020**

*Cadets 2015-2020*



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



		Anno: 2015 2016 2017 2018 2019 2020						
			↑ Fondazione		↑ Certificazione ISO 9001:2015		↑ Acquisizione nuova sede	↑ Ampliamento sede
Allievi Ufficiali di Coperta e Macchina	cl. 1a	20	20	20	20	20	20	
	cl. 2a		20	20	20	20	20	
	cl. 3a			20	20	20	20	
T.S per l'infomobilità e infrastrutture Logistiche (Trieste)	cl. 1a		24	24	24	24	24	
	cl. 2a			24	24	24	24	
T.S per l'infomobilità e infrastrutture Logistiche (Pordenone)	cl. 1a					25	25	
	cl. 1a						25	
T.S per la produzione e manutenzione del mezzo navale (Progettazione)	cl. 1a				24	24	24	
	cl. 2a					24	20	
T.S per la produzione e manutenzione del mezzo ferroviario (Gorizia)	cl. 1a						22	
Tot. Allievi:		20	64	108	132	181	224	

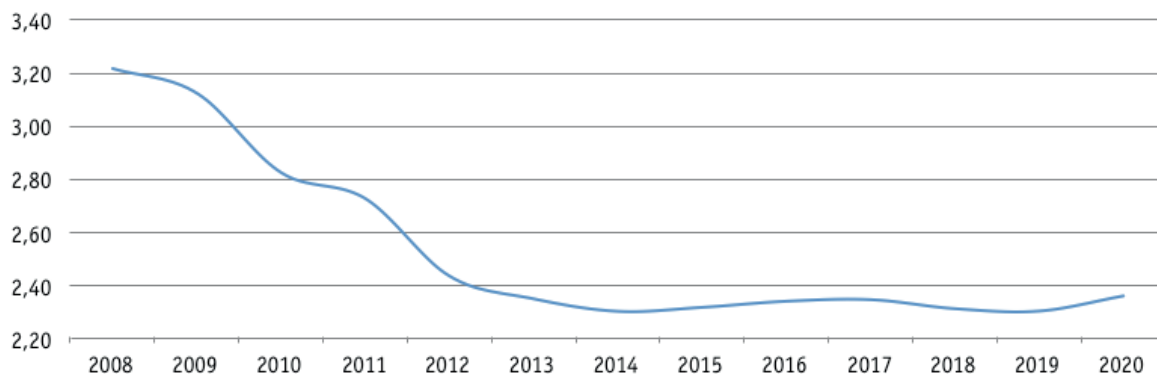
Fonte/Source: Fondazione Accademia Nautica dell'Adriatico di Trieste

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

## Environmental protection and shipping safety

### Percentuale di CO<sub>2</sub> emesse dallo shipping su emissioni totali

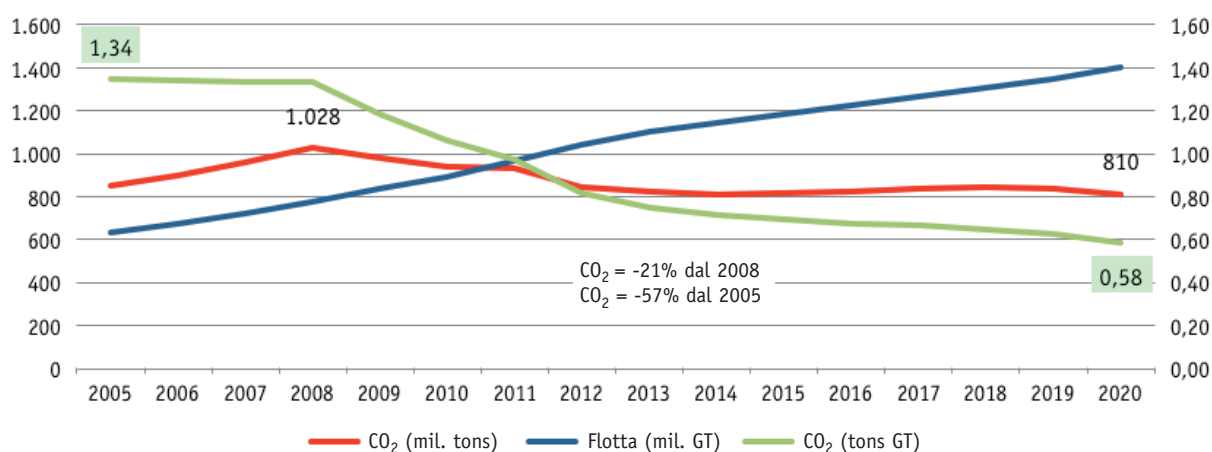
Shipping's share of CO<sub>2</sub> emission out of total emissions



Fonte/Source: Clarkson Research

### Evoluzione della flotta mondiale e delle emissioni di CO<sub>2</sub> dal 2005 al 2020

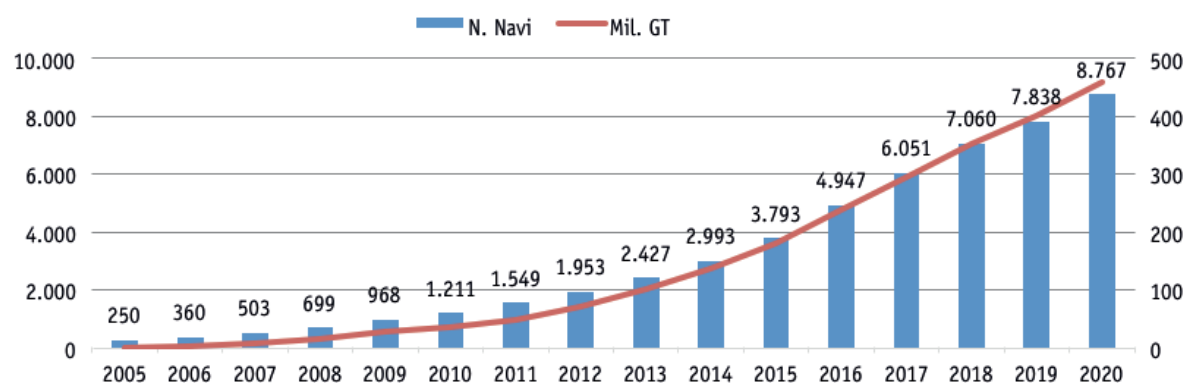
World Fleet and CO<sub>2</sub> emission 2005-2020



Fonte/Source: elaborazione VSLClub su dati Clarkson Research

### Evoluzione flotta con motori ecologici

Evolution of ships with ecological engines

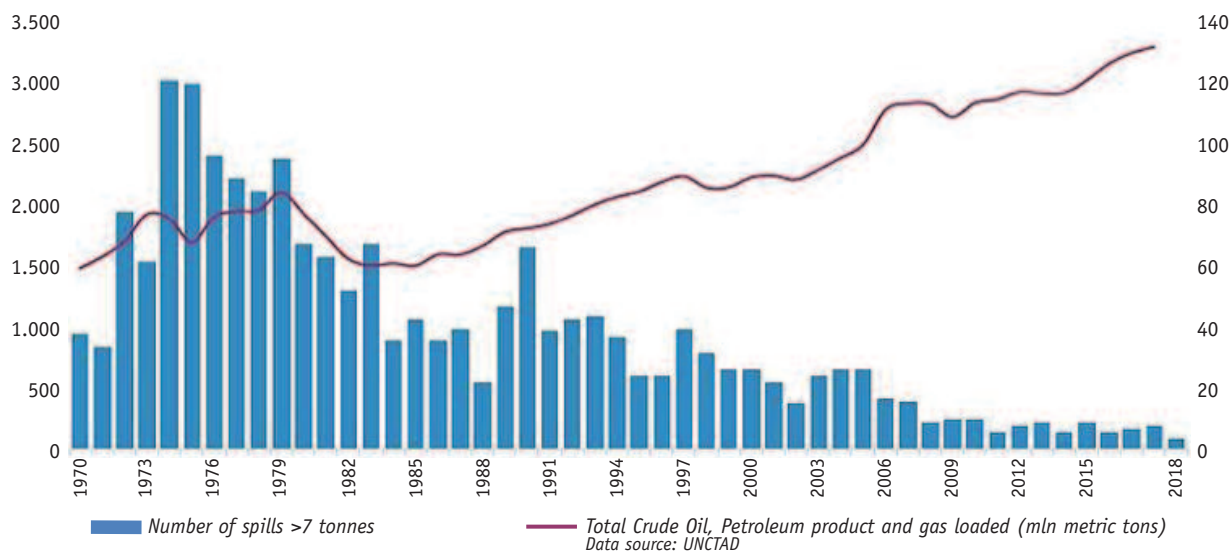


Fonte/Source: elaborazione VSLClub su dati Clarkson Research



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

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



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

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

# The Council Report to the Annual General Meeting

## CONTENTS

### **86 Confitarma – The Organisation**

#### **87 Young Shipowners**

#### **88 Forward by Mario Mattioli, President of Confitarma**

### **89 The Italian Shipping in 2020**

89 The Impact of COVID-19 on the Maritime Industry in Italy Safety and security

89 Confitarma's requests and measures to counteract the effects of the COVID-19 emergency

90 Cruise

90 National Recovery and Resiliency Plan (PNRR)

91 International Registry

91 The Effect of "Brexit" on the shipping sector

91 Cabotage and Motorways of the Sea

92 Safety and Security

93 Transport Regulation Authority (ART)

93 Awakening the maritime culture in our country

### **94 International Shipping and Maritime Traffic**

94 The impact of COVID-19 on the global maritime industry

95 Maritime markets

### **97 European Shipping and the Maritime Policy of the Union**

97 The Fleet and the EU foreign trade

97 The European Shipping facing COVID-19

### **98 Shipping and sustainable finance**

98 Ship Owners and Finance

98 EU Taxonomy Climate Delegated Act

### **99 The development of the maritime traffic and the port system**

99 Port traffic trends

99 State interventions aimed at mitigating the effects of the Covid-19 pandemic for ports

100 Self-handling

100 Port taxation

### **100 Employment on board and training**

100 CCNL for the private sector of the shipping industry

101 The Solimare Fund and social welfare programs

101 COVID-19: main problems faced in the emergency period

103 Marine Health and vaccination

103 Training and Education

### **105 Marine environment protection and safety of navigation**

105 World shipping and emission reduction strategies

106 box – Green commitment of the Italian shipping industry

107 The reconversion of the merchant fleet from an environmental and innovative point of view

107 *Emission Trading System (ETS)*

107 Ship recycling

108 Hazardous materials

108 *Ballast Water Management Convention*

108 Technical surveys

## Confitarma – The Organisation

CONFITARMA, the Italian Confederation of Shipowners, was founded in 1901 and is the main association representing the interests of the Italian shipping industry.

Groups together Italian shipping companies and ship-owning groups operating in all sectors of freight and passenger transport, cruises and in auxiliary traffic services.

Promotes the development of the Italian merchant navy, within the framework of a policy that enhances maritime transport

Protects Italian shipowning companies in relations with institutions and administrations, as well as with economic, political, social and trade union organisations at national, EU and international level.

Stipulates trade union and economic agreements, as well as collective labour contracts.

Assists members on regulatory, economic, fiscal and social matters, particularly in the areas of development, the environment and energy, infrastructure and logistics, tourism, business culture, the labour market and training.

Affiliated to Confindustria; Confitarma is directly represented on the National Council for Economics and Employment (CNEL), is one of the founders and major financial backers of the Federation of the Sea (Italian Maritime System Federation), which represents the Italian maritime cluster, and of the Italian Institute of Navigation (IIN).

Internationally, Confitarma is a member of: ECSA – European Community Shipowners' Associations; ICS/ISF – International Chamber of Shipping/International Shipping Federation; BIMCO – Baltic and International Maritime Council; INTERTANKO – International Association of Independent Tanker Owners; INTERCARGO – International Association of Dry Cargo Shipowners; IMEC – International Maritime Employers' Committee Ltd and collaborates with the IMO – International Maritime Organization and the ILO – International Labour Organization.



## Young Shipowners

The Young Shipowners Group was established in 1995, in compliance with the Confitarma's Statute, with the following purposes:

- promoting awareness of the ethical and social function of free initiative and the resulting entrepreneurial responsibilities;
- exploring broader strategic issues concerning the shipowning industry and the maritime system as a whole;
- contributing to a constant adaptation of Confitarma to the new needs of the shipowning industry, related to the dynamics of the economic and social context;
- encouraging the training of new recruits for the management of shipowning companies and related membership activities.

The Group comprises more than 60 members, including shipowners, shipowners' sons and daughters, managers and employees directly involved in the enterprises represented by Confitarma.

The Young Shipowners are actively involved in the Confederation life: the President is a statutory member of the Board and the Executive Committee of Confitarma as well as President de jure of one of the Advisory Groups, preferably the "Education and Human Capital" Group; the members of the Executive Committee of Young Shipowners Group participate in the Confitarma's Advisory Groups and ECSA Working Groups. They are also very active in the reconstituted "Rules and Competitiveness Committee".

The Young Shipowners have never stopped their activities during the pandemic crisis, holding several remote meeting in order to analyze the issues and consequences for the national and international shipping system related to the current health emergency. They also took the opportunity to discuss the updates concerning International Registries and Tonnage Tax, in the light of the significant measures that will be introduced in the next future, on input of the European Commission.

During 2020 and in the first months of 2021, the Young Shipowners Group, with several new members, continued to work on the revision of the Comparative Study between the Italian Flag and other International Registers. The Study analyses the main aspects that affect the national shipowner performances compared to the international context, aiming at reinforcing the competitiveness of the national shipping industry through a legislative and bureaucratic simplification. Published in May 2021, the study includes several contributions from Human Resources, Industrial Relations and Education Commission, which elaborated new proposals to reform the access requirements for the qualification of non-commissioned officers and ratings, established by the Annex to DPR 231/2006.

In February 2021, the Young Shipowners organized an online meeting to discuss the importance of "green" issues for the future of shipping together with the "EcoClipper" team, a Dutch start-up that is planning to offer zero-emission freight and passenger transport services thanks to the use of modern clippers. Sustainable development and ecological transition will also be at the center of future initiatives promoted by the Group, confirming the attention dedicated by Confitarma to the challenges posed by climate change to the maritime industry.

On 15 June 2021, the Assembly of the Young Shipowners Group appointed Salvatore d'Amico as President for the three-year period 2021-2023 together with the members of the new Executive Committee.

## Forward by Mario Mattioli, President of Confitarma

The Covid-19 pandemic has burst into our lives, breaking into everyday life, completely distorting our habits and forcing us to redefine our priorities.

In this extremely delicate context, the maritime industry, for the entire duration of the emergency period – and more recently, during the block of the Suez Canal in March 2021 – has demonstrated its strategic role in ensuring the continuity of global supply chains, which allow the regular flow of goods and energy on which we all depend every day. The strategic nature of the sector and its workers has been recognized both nationally and internationally. Particularly serious are the problems caused by COVID-19 to crews, stranded due to quarantine restrictions and longer working periods at sea. The global maritime industry immediately took strong action to call on Governments to urgently end the crew change crisis and recognize seafarers as key workers. In December 2020, several companies, and international organizations, including Confitarma and many Italian shipowners, signed the “Neptune Declaration on Seafarer Wellbeing and Crew Change”, and in March 2021, the United Nations Agencies reiterated the key role that seafarers play in keeping global trade moving during the pandemic. In Italy, in 2020, Covid heavily affected the turnover of companies, which recorded an average decrease of 20-25%. However, the soundness of the Flag Fleet, despite a significant reduction compared to the end of 2019, was able to maintain its position in the world ranking with about 14.8 million gross tonnage. Since the first months of 2021, new units have been delivered. Although 2020 ended with a 20-30% drop in products transported worldwide, the expectations for 2021 have been optimistic, even if we cannot return to pre-pandemic levels immediately. More goods are being transported and we are able to alternate crews, after the heavy problems of 2020. My wish is that, thanks to the vaccination campaign, we will return to normality, and 2022 will be considered as the year of restart.

Confitarma has never stopped and has been present in all national and international Institutions to protect national shipping and to support companies that, despite the obvious difficulties, have continued their activities ensuring essential goods to the country.

Technological innovation, digitalization of port logistic systems, energy efficiency of ports, integration between ports and railway network by creating “green corridors”, progressive electrification of consumption with renewable source of energy and conversion of the fleet in a lower environmental impact: these are just some of the most significant targets to achieve the ecological transition of the maritime industry.

The success of the ambitious international goal of zero emissions requires the commitment of the shipping industry and it is necessary to plan the resources in order to avoid massive investments and underestimating the time and cost required to adapt the fleet to the new technologies.

For this reason, the transition must be looked to as a whole, as well as all the possible alternative solutions made available by technology. Thus, it is necessary to enable the maritime industry to actively take part in the ecological transition in a well-structured manner by also considering the cost aspect.

At first, the “Recovery Plan” did not consider the maritime sector in the ecological transition effort. Afterwards, in addition to the important interventions reserved to port infrastructures, the Government allocated investments to renew the fleet. The Italian “National Recovery and Resilience Plan”, in recognizing the value of the sea as a resource – with important investments in the maritime industry distributed among port infrastructures, digitalization, renewal and green adaptation of the fleet – represents an important opportunity to boost the industry.

However, the legislative and bureaucratic simplification remains a priority. In order for the maritime economy to restart, it is first necessary to reunify and coordinate the competences, currently shared between several Ministries by strengthening the General Directorate of the Ministry of Sustainable Infrastructures and Mobility and also establishing an inter-ministerial connection. It is also necessary to implement the decrees that have been stopped for years to promote financial intervention for the shipping companies, in order to enhance their development and the transition towards the decarbonisation.

This year, Confitarma has celebrated its first 120 years of activity and I am proud to be able to say that the competences and the expertise of our Confederation are unanimously recognized. In addition to the significant institution of a vice-presidency exclusively dedicated to the Blue Economy in the new governance of Confindustria – to which Confitarma adheres – this year, on the occasion of the Italian presidency of G20 and the B20 initiatives led by Confindustria task force, for the first time, the maritime industry is at the center of the recovery plan for a blue sustainable economy. It is a very important success that Confitarma shared with the International Chamber of Shipping (ICS), the international association that represents the 80% of the global fleet, which testifies the role of the Italian shipowning industry in the world.

## The Italian Shipping in 2020

### The Impact of COVID-19 on the Maritime Industry in Italy

With the Dpcm of 22 March 2020, the Italian Government officially declared the maritime transport as a national strategic asset to guarantee the flow of goods and raw materials, essential to the manufacturing and commercial activities. In fact, the shipping companies, among the most affected by the emergency, have never stopped their activities. Despite this, there are several critical issues that have emerged due to the health crisis and, given the international nature of shipping, it is likely that the effects of the emergency will continue until the pandemic is completely eradicated all over the world. This will adversely affect also other fields relevant for the economy and work of the country, primarily tourism.

To deal with the emergency situation, the national and international authorities adopted measures to contain the pandemic with the following effects in the various sectors of maritime navigation in Italy:

Passenger vessels (cruises and ferries):

- Stop of all cruise ships;
- Interruption of several services, involving both local transport to and from the smaller islands, and connections with Sicily and Sardinia islands (since 5 June the connections with the islands have been restored);
- Drastic reduction of filling rates for the vessels of the “Motorways of the Sea” network, which remained active to guarantee the flow of essential goods;
- Cancellation of trips already booked;
- Drastic reduction of reservations for the summer period.

Cargo Vessels:

- General decrease of the raw materials and finished products demand, as a result of the measures aimed at reducing the import/export;
- Strong reduction of freight rates, especially in the dry bulk and liquefied gas sectors;
- Italian units not accepted by charterers due to the presence on board of Italian seafarers, considered as potential infection vectors.

Auxiliary services

- The drop in traffic caused by the Covid-19 emergency has put in crisis sectors that are vital to ensure the smooth and safe running of maritime traffic, in particular:
- Italian bunkering companies have been facing huge difficulties since they can no longer rely on the traffic volume usually recorded;
- The reduction of traffic involves a lower demand for technical and nautical services in ports.

### Confitarma’s requests and measures to counteract the effects of the COVID-19 emergency

Confitarma proposed a set of urgent measures aimed at countering the contraction in demand for maritime transport of goods and passengers and safeguarding the shipping companies. Furthermore, Confitarma has been actively collaborating with the competent public Institutions to define the various protocols and guidelines to contain the spread of the virus on board.

**BULK CARGO CARRIAGE.** Because of the health emergency, the raw materials trade for energy and industry has radically decreased due to the consequent reduction in the activities of production, processing and trade. The carriage of these goods involves specific types of vessels: tankers for the liquids, and bulk carriers for solids.

The owners of these ships, primarily the tanker sector, have suffered massive reductions in turnover due to the drastic drop in transport demand. In addition, these companies incurred very high costs due to the crew change crisis on ships operating in foreign ports because of the restrictions imposed by foreign authorities to deal with the pandemic. Confitarma proposed, therefore, the urgent introduction of a *refreshment* for Italian shipping companies of liquid and dry bulk carriers for the drops in turnover recorded in the second half of 2020 compared to the same period of the previous two years.

**FERRIES.** The Italian fleet of Ferries – first in the world – even during the health emergency has never stopped, except for a short initial period, ensuring territorial continuity with the major islands of both people and goods. In consideration of the manifest strategic nature of the sector, with Decree-Law no. 104/2020, then converted into Law no. 126/2020, the Government provided

a first *refreshment* measure with the establishment of a fund of 50 million euros intended to compensate for the reduction in tariff revenues relating to passengers transported in the period 23 February-31 December 2020 compared to the average revenue recorded in the same period of the previous two years. In the 2021 Budget Law, the Government allocated an additional 20 million euros. The implementing decree is still expected to be issued.

**FIRST REGISTRY.** For the units registered in the first registry and in the registry of minor and floating units (units used for cabotage, bunkering, as well as supply and assistance to national oil platforms), following Confitarma's request – with Legislative Decree no. 104/2020 – the Government adopted a support measure, limited to the period August-December 2020, which recognized the exemption from the payment of social security contributions through the extension of art. 6 of Law 30/98, with an allocation of 35 million euros. The 2021 Budget Law implemented Confitarma's request to extend this measure by extending the exemption until 30 April 2021 with an additional allocation of 28 million euros for 2021 to cover the planned measure. Subsequently, with Legislative Decree no. 73/2021, this measure was extended to 31 December 2021. The related burden was determined at 49 million euros for 2021 and 7 million euros for 2022. At the moment, the implementing decree is still awaited. It is important to underline that, for over a decade, these units have never received any type of financial support.

## Cruise

The cruise sector has been affected more than others by the measures to combat and contain the spread of Covid-19 virus. It is possible to state that this sector is among the most disadvantaged sectors of the maritime industry, facing the complete stop of all the vessels. In September 2020, the cruise industry was able to resume its activities with the support of the Government. This was made possible also thanks to both the definition of safety protocols aimed at guaranteeing the safety on board of crew members and passengers, and Confitarma's initiative to allow the Italian Flag Cruise Ships – registered under the International Registry – to navigate along Italian Coasts, until 31 December 2020, later extended to 30 April 2021. Following the further stop of cruise services, implemented by the Government during the Christmas holidays, despite the excellent work to define the sanitary protocols approved by the Scientific Committee, the only Italian tour operator with ships of national flag, responsibly decided to postpone the restart of its activities. The Government, following the request of Confitarma, decided to further extend the last term to cruise coastal traffic to 31 December 2021. Finally, on 2 May the Italian cruise sector restarted: this significant event marked a new beginning for this relevant sector, essential to the national tourism system.

## National Recovery and Resiliency Plan (PNRR)

To help repair the financial and social damage caused by the coronavirus outbreak, the European Commission, the European Parliament and EU leaders agreed on a Recovery Plan. The plan – also thanks to the funds from the Recovery Fund within the Next Generation EU initiative – constitutes the largest stimulus package ever financed by the EU: a total of 1.8 trillion euros with the aim of promoting a greener, digital and resilient Europe. To this purpose, the EU Commission issued guidelines for the preparation of the plans that will be proposed by the different Governments. The National Recovery and Resiliency Plan represents an ambitious challenge for Italy: an opportunity for growth and development, also in consideration of the huge resources allocated (over 220 billion euros in the last version published by the Government at the end of April 2021).

**MARITIME TRANSPORT REQUESTS.** Digitalization, innovation and competitiveness of the productive system, ecological transition, infrastructure and mobility, education and training, research and culture: to achieve these ambitious goals of the PNRR, it is necessary to implement specific actions towards the whole maritime sector. During 2020 and in the first months of 2021, Confitarma illustrated the requests of the maritime transport sector to the Ministers in charge of the implementation of the various parts of the PNRR as well as to the Parliament Members of the Chamber of Deputies and Senate, during the hearings set for the examination in the consultative sessions for the PNRR proposal. Confitarma took part to the thematic working groups established by the Sustainable Infrastructures and Mobility Ministry for the definition of projects to be presented at the European Commission during the approval procedure of the PNRR. The plan establishes measures to the ecological transition of the maritime transport, for a total amount of € 1,770 million:



- Local Public Transport Fleet Increase (€ 100 million);
- Long-Distance Fleet Increase with Innovative Shippers (€ 500 million);
- Realization of LNG Shore Supply Systems (€ 200 million);
- Cold Ironing (€ 700 million);
- Green Ports (€ 270 million).

Furthermore, Confitarma asked to the Minister of Sustainable Infrastructures and Mobility to take the opportunity to finally implement two significant reforms related to the shipping sector and to the recovery of the Country:

Unified Governance for the shipping sector

- Confitarma shares the hope with the maritime cluster that an efficient political-administrative coordination office dedicated to the maritime activities will be established: a “Ministry of the Sea” or a dedicated department of the Presidency of the Council of Ministers, an institution able to understand the specific features of the entire maritime cluster that today refers to eight different Administrations.

Simplification, revision and organization of the sector

- New digital technologies will make many maritime transport operations easier and faster. Unfortunately, the bureaucratic process of authorizing the implementation of new technologies is often longer than the natural time of obsolescence of the technology itself.
- For this reason, Confitarma supports the need to simplify and update rules and procedures that date back to the nineteenth Century. In this context, Confitarma proposes to the Institutions a project, mainly without costs to the Treasury, to review the Navigation Code and update some rules and procedures that are no longer in line with the evolution of maritime markets. In particular, the simplification proposals concern: the ship’s administrative regime; inspections; safety certificates; embarkation and disembarkation procedures, including the reform of seafarer’s unemployment institutions.

## International Registry

The national maritime policy will soon experience a radical change. In fact, the process of extension of the benefits of the Italian International Registry to the European Union, and the European Economic Space vessels’ flags will change the asset of the national shipping. However, it is necessary to defend the national interest starting with the Italian Flag in order to avoid what unfortunately has already happened to the Italian Logistics sector, which is experiencing the hegemony of large international operators, which decide whether, how, what and when to operate. In the last edition 2020 of the “Catalogue of The Environmentally Harmful Allowances and Environmentally Favorable Allowances”, the Ministry of the Environment excluded the fiscal and contributory benefits for the vessels registered under the International Registry from the “Environmentally Harmful Allowances”. In the light of the in-depth analysis carried out with respect to the previous editions, and the observations received during meetings with stakeholders, they considered that the subsidies provided by the International Registry have a dual purpose: attracting maritime personnel and improving the competitiveness of Italian flag ships compared to the more favorable tax conditions offered by other flags.

## The Effect of “Brexit” on the shipping sector

In the aftermath of the “Brexit”, several issues have emerged, particularly concerning the possibility of UK vessels to be engaged in coastal navigation in Italy and the presence of UK owned vessels in the Italian Naval Registers.

Confitarma has assisted the associated companies in the dialogues with the competent Institutions aimed at identifying the best solutions to guarantee business continuity.

Regarding cabotage services, from the combined reading of Regulation 3577/92 and the 2014 Communication of the European Commission on the interpretation of the said Regulation, it would seem that there are no obstacles under EU law to the granting, by Member States, of specific exemptions from the requirement of registration in the EU shipping registers.

## Cabotage and Motorways of the Sea

**MAREBONUS.** Following Confitarma’s request, the Italian Government contemplated – in the Legislative Decree “Rilancio” – the refinancing of the *Marebonus* for the 2020, allocating €30 million. Subsequently, the 2021 Budget Law refinanced the modal shift incentive of goods until

2026, authorizing the expenditure of an additional 25 million euros for 2021, 19.5 million euros for 2022 and 21.5 million euros for each year or from 2023 to 2026. Given the particular mechanism defined by the implementing decrees of the *Marebonus*, Confitarma expressed its perplexities regarding the choice to extend the refinancing period of the measure without providing clarifications on the operating methods of the extension of the incentive.

**TERRITORIAL CONTINUITY.** The health emergency determined a further postponement of the long-standing issue linked to state concessions for maritime territorial continuity. The DL 34/2020, converted into Law n. 77 of 2020, in fact, provided for the extension of the effectiveness of the convention for maritime connections with the major and minor islands until 28 February 2021. Subsequently, following the consultation carried out on the subject for the definition of public service needs, with a notice of 13 June 2020, the Ministry of Infrastructure and Transport started the investigation to ascertain the conditions necessary to ensure the territorial continuity service relating to the passenger and freight transport service with the major and minor islands and to define any measures to be taken, in accordance with the provisions of the Resolution of the Transport Regulatory Authority no. 22 of 13 March 2019.

Confitarma reiterates that, in order to guarantee the constitutional principle of territorial continuity without altering free competition and without creating dominant market positions, the best solution is that of the "Spanish model", according to which subsidies are not paid to shipping companies but directly to users, i.e. passengers and haulers. In fact, the network of private operators is so well structured and organic that it already offers adequate guarantees of connection throughout the year. For this reason, according to Confitarma, theoretically, especially for large islands, no subsidy should be provided for to ensure territorial continuity, because, without public funding, the services offered in competition for both freight and passengers have long since exceeded those provided by the subsidized operator. For those minor connections to which the market cannot respond due to their nature, the State is called upon to ensure territorial continuity. Unfortunately, the Administration is once again tendering many of the lines covered by the previous state concession, even though there are services offered on these connections under the free-market regime and, due to the persistence of the health emergency, further extended the agreements.

The Legislative Decree 45/2021, introduced a further extension – no later than 31 May 2021 – to the provisions of the agreement stipulated by the State on 18 July 2012 to carry out maritime connection services with the major and minor islands under a public service regime, justifying it with the need to ensure the time necessary for the conclusion of the afore mentioned tender procedures.

## Safety and Security

**MARITIME SAFETY: MIGRANT AT SEA.** Since 1 April 2020, the maritime security operation EUNAVFOR MED IRINI, operating in the central Mediterranean Sea, has been ensuring compliance with the weapon embargo imposed by the UN to Libya, supervising the illegal export of oil, contributing to the training of the Libyan Coast Guard and Navy and to the elimination of human traffic. Confitarma is actively cooperating with Operation Irini, because in the area, the Italian merchant units are the most numerous – especially those supporting oil platforms off the coast of Libya – and, consequently, the most involved in migrant rescue operations.

**PIRACY AT SEA.** In 2020, the International Maritime Bureau recorded an increase of the maritime piracy phenomenon at global level, especially in the Gulf of Guinea. The situation makes the Italian fleet – which gravitates in this area of strategic importance for the country's energy policy – extremely vulnerable: about 25 Italian shipping companies operated in the Gulf of Guinea in 2020 with over 100 ships of national flag (dry and liquid cargo units, offshore units and Ro/Ro ferries). Confitarma requested to the Italian Authorities (Ministries of Defense and International Affairs, and Presidency of the Council of Ministers) to urgently undertake concrete actions aimed at allowing the constant presence of the Navy in the area, to support and protect the Italian merchant fleet and the national interests. During 2020, two military operations of maritime presence and surveillance of the Italian Navy were established, with two FREMMs: Pietro Rizzo, in March-April, and Federico Martinengo, in October-December.

Furthermore, Confitarma actively collaborated with the Italian Navy and Coast Guard in the organization of two anti-piracy drills: the first on 3 April with the Ro/Ro cargo "Grande Dakar" of Grimaldi Group, the second on 12 November, with the LPG Tanker "Enrico Fermi" of Carbofin S.p.A. Despite the logistical constraints due to the Covid-19 pandemic and the limited Defense's budget,

in 2021 the Navy was present in the Gulf of Guinea and on 10 May, a further joint drill was held with the Ro/Ro cargo "Grande Cotonou" of the Grimaldi Group. On 18 May 2021 Confitarma signed *The Gulf of Guinea Declaration on Suppression of Piracy*, attended by 160 international shipping companies and organizations, including important Italian shipping companies.

Regarding the Indian Ocean, despite the strong reduction of piracy attacks recorded in the last years, the urgency persists to ensure an adequate security level in the area. For this reason, the mandate of the EU Operation Atalanta has been extended to the end of 2022 alongside passive and active defense measures (best management practices) on board merchant ships.

Since the restrictive measures implemented to face the pandemic spread challenged the implementation of PCSAP, in April 2020 Confitarma obtained from the Ministry of Internal Affairs confirmation of the possibility of activating the authorization procedure for the occasional exercise of temporary security services by companies based in other European Member States. However, since this procedure presents several criticisms which result in significant additional costs for the Italian vessels, Confitarma is continuing acting in order to overcome the critical application of this procedure that involves difficulties and burdens for ships of the Italian flag.

In December 2019, the Ministry of Internal Affairs released a new decree, accepting all the requests from Confitarma for the embarkation of private teams on Italian vessels.

Furthermore, due to the restriction measures implemented to reduce the spread of the virus, it was impossible to organize the courses and the consequent exam sessions for the security guards which are already employed in the anti-piracy function. For this reason, Confitarma requested and obtained the extension – first to 30 June 2020 and then to 30 June 2021 – of the exemption regime that allows the use, on board Italian ships, of former members of the armed forces who have participated in international missions with operational duties for at least six months.

**CYBER SECURITY.** In March 2021, the second edition of the "Cyber Security Handbook for Seafarers – Cybernetic Security: Practical Advice for Seafarers" was completed by Confitarma, together with the Italian Institute of Navigation. The Handbook provides a set of guidelines aimed at developing the appropriate awareness, concerning the risks that could occur for the employment of online information systems, as accidents or accidental/intentional intrusions.

In this regard, in 2020 and during the first months of 2021, several training activities on cyber security were launched.

### **Transport Regulation Authority (ART)**

In consideration of the COVID-19 emergency and the negative repercussion on the shipping companies, with specific reference to the passenger movements, and considering the temporary suspension of the tax payment for the shipping operators until the 2020 contributory deliberation, Confitarma requested to the ART to suspend the first tax payment for maritime freight transport operators until the definition of the pending judgments before the administrative court provided for in the 2020 tax resolution. Furthermore, Confitarma also requested the exemption from the annual tax payment of all the shipping operators, due to the persisting economic crisis consequent to the pandemic.

Unfortunately, the ART did not accept the requests, firstly, due to the absence of a provision that allows the suspension of these payments by the legislator, and secondly, due to the absence of a regulation that permits to cover the expenses through further financing mechanisms. Furthermore, notwithstanding the commitment of the Authority to reduce the effects of the contribution taxation, a constant increase in the negatively affected subjects was recorded.

In addition, according to the case law based on the judgements of the Council of State published in January 2021, the Authority gave order to terminate the temporary clauses for the suspension of contribution taxation for the years 2020 and 2021, also involving the freight transport by sea and inland waterways.

### **Awakening the maritime culture in our country**

Confitarma is promoting several initiatives to foster and consolidate the "Sea Culture" in the national debate, also aiming at relaunching the Country.

The seafaring awareness is at the basis of Confitarma numerous initiatives promoted together with the Italian Navy and others, such as the "Days of the Sea", organized with Limes – Italian geopolitical magazine – whose first event, called "Italy is the Sea" was hosted by Confitarma on 14 and 15 November 2020. Confitarma is also partner of the "School of Geopolitics", founded by Limes, which began its activities in April 2021.



In this context, the training of future generations is the starting point to restore visibility and bring back the maritime industry to its “extraordinary normality”. Investing in young people means investing in the future of the Country. For this reason, Confitarma decided to take up this challenge in the context of specific training courses, seminars, and conferences dedicated to subjects of interest for the sector – International Registry, Ecological Transition, Safety and Security, Search and Rescue (SAR), Italian and International Law – at prestigious Italian Universities and Training Institutes.

Since the end of 2019, Confitarma headquarters have hosted the Italian Institute of Navigation with which it has historically collaborated. Established in 1959, the Institute promotes the development of Science, Techniques, Law, Management and Economy of Navigation (Land, Sea, Air and Space).

In 2019, Confitarma signed a Memorandum of Understanding with SIOI, the Italian Society for International Organization, aimed at teaching the importance of the maritime system, especially the impact of the maritime transport for the Country wellbeing.

More recently, on 14 April 2021 the Executive Course in "Shipping & Logistics Management" – organized with the Luiss Business School in collaboration with Confitarma and ALIS – was presented live, remotely, from the Confitarma headquarters. The Executive Course, started in October 2021, was aimed at providing an extensive knowledge of the dynamics that regulate the logistics and maritime sector, acting as a link between universities and the business world.

## The International Shipping and Maritime Traffic

### The impact of COVID-19 on the global maritime industry

2020 will be surely remembered as the year of the outbreak of the global Covid-19 pandemic with dramatic effects on the international economic activity. Even though the global perspectives remain clearly uncertain after more than a year from the beginning of the emergency, the launching of the intense vaccination campaign fostered hopes for the economic recovery. The gaps experienced by different countries and economic sectors is the result of both the pandemic trend and the extent and effectiveness of the economic policies adopted by governments that, at least partially, have managed to limit the damage caused by this unprecedented crisis.

The International Monetary Fund estimated a contraction of the global economy of 3.3% in 2020, with an improvement in October due to the measures taken in some large countries, as well as the removal of most lockdowns, vaccines and the continuous adaptation of economic activity to reduced mobility.

The prospects of the global trading recovery are also improving thanks to an unexpected rapid growth in the trade of goods in the second half of 2020. According to WTO estimates, the volume of global trade should increase by 8% in 2021, after having experienced a decrease of 5.3% in 2020.

The maritime industry has experienced several consequences of the pandemic, such as: significant changes in demand, global lockdowns, severe restrictions, port congestion, reduction of demand of raw materials, supply chain problems. At the end of the year, the sea trade recorded a reduction of 3.6% both in tonnage and in ton-mile transported.

The economic impact of the crisis was worsened due to the effects of the global increase of commercial protectionism, whose value was estimated at \$ 14,000 billion at the end of 2019. In the “Protectionism in Maritime Economies” Study, published in February 2021, the International Chamber of Shipping (ICS) demonstrated that, besides the restrictions imposed to face the spread of the virus, several further commercial restrictions were implemented after years of liberal market. The trade conflict between China and Australia in 2020 entailed severe disadvantages for shipowners and operators. The expectations in terms of exchange between the two States are still uncertain. The study analyzed 46 maritime Nations, representing most of the global economy, and showed that trade limitations are challenging the global economic recovery post COVID-19, whereas the national GDP could increase up to 3.4% by reducing restrictive trade policies.

At the end of 2020, the world fleet recorded an increase of 2.2%, with 123,488 units for a total of 1,429 million GT, exceeding 2,204 million tons DWT. During the year, 2,326 units were completed for 58.3 million GT. However, several units of all types were laid up due to the pandemic.



With an increase of 5%, Panama maintained the first position among the world's leading fleets by flag with 226.4 million GT, followed by Liberia (187.5 million GT), Marshall Islands (165.7 million GT) and Hong Kong (128.9 million GT). In the ranking of fleets for shipowning control, Greece is always in first position with 189.8 million GT, while China, with 186.3 million, surpassed Japan which ranked third with 179.1 million GT.

At the end of 2020, the world order book for shipbuilding was equal to 8.5% of the world fleet capacity with 4.233 units (121 million GT, 71.9 million CGT and 151.8 million DWT), of which the 56% should be completed during 2021. China and Korea were the principal shipbuilding countries, with 36.9% and 30% of the total tonnage of cargo vessels completed respectively, mostly represented by oil tankers, bulk carriers and container ship. Ninety percent of cruise ships was built in European shipyards.

## Maritime markets

**THE DRY BULK SECTOR.** In order to better understand the trend of the dry bulk market, it is necessary to keep in mind the interdependency between the demand of this sector and the trend of the Chinese economy. When China imposed the lockdown, the demand rapidly collapsed, and the consequent restrictions imposed in other nations made the situation even worse. However, China, followed by Japan and South Korea, rapidly overcame the most severe phase of the emergency and the economic stimulus adopted by Beijing to help the economic recovery, together with a strong foreign demand, allowed the Chinese economy to keep growing, even after this difficult year.

The collapse of the demand in the first part of the year, was followed by an unprecedented increase in prices of raw materials, in particular steel. The dramatic trend of the freight rate – recorded in the first part of the year 2020 – was followed by a moderate increase during the summer period. The growth trend continued for the rest of the year and, in the first quarter of 2021, the highest rates of the last decade were recorded in many segments. In 2020, the annual average was clearly influenced by the pandemic emergency in the first half of the year, as demonstrated by the severe reduction compared to 2019: the Capesize recorded an average rate of \$13,000 a day (-27% compared to 2019), the Panamax \$8,500 a day (-22%), the Supramax \$8,000 a day (-20%) and the Handysize \$6,000 a day (-15%).

During 2020, 450 dry bulkers were delivered with an increase of 13% compared to 2019, corresponding to 47.5 million DWT (+19%). However, the fleet growth remained at the pace of the previous year thanks to a decisive increase in demolition (+75%) for a total of 104 units.

The pandemic crisis and the compelling environmental measures implemented caused a sharp decrease of orders for new vessels, -24% compared to 2019. The ratio between the order book and the fleet continued to decline to 5.5% at the end of 2020, one of the lowest levels ever reached in the last two decades.

**CRUDE OIL AND PETROLEUM PRODUCTS.** The oil tanker market registered a diametrical opposed trend: the severe slowdown of consumption and the consequent collapse in prices resulted in a consistent growth of the demand of tankers, boosting the freight rate to the highest levels ever recorded. Besides the collapse in oil and refined products prices, the risk of lack of sufficient shore storage spaces was also revealed, given the vertical collapse of consumption due to lockdowns and travel restrictions. In the months of peak demand, more than 200 million barrels of crude were stored on board ships.

The freight rates recorded a significant increase, especially for larger ships (less expensive for storage); a tenfold increase in one week was recorded in the spot rates of VLCC, exceeding \$ 250,000 a day: the Suezmax over \$ 100,000 a day, the LR2 over \$ 150,000 a day and the MR over \$ 80,000 a day. However, due to the pandemic crisis and the severe reduction in the production of both oil wells and refineries, the rate market experienced a radical collapse. However, thanks to the initial rapid growth, the annual average of the VLCC reported an increase of 52% compared to 2019 at \$ 38,000 a day; the Suemax, instead, reported a decrease of 11% at \$ 25,000/d and the Aframax a decrease of 16% at \$ 18,000/d. The product carriers annual rates improved, in particular for the MR in the Atlantic triangulation, recording a +30% with a medium rate of \$ 19,000/d.

This situation generally continued throughout the sector for the rest of the year, notwithstanding a significant slowdown in the delivery of new ship: -40% for oil tankers and -34% for product carriers. During 2020, the orders for new oil tankers decreased of 30%, with 67 new units commissioned, while the product carriers increased by 9% with 74 new orders. The ratio between the order book and the fleet was 9% for tankers and 6% for product carrier, one of the lowest levels ever reached in the last two decades.

**GAS CARRIERS.** In 2020, the LPG traffic decreased slightly as a consequence of the pandemic crisis. The increase of new unit deliveries encouraged a significant growth of the fleet, causing a fall in freight rates in the second quarter of the year. Since July, the market started to rise again thanks to the increase in demand and gas prices. The reference average rate was \$ 59.5/mt, slightly increasing compared to 2019 (+3%) from the Persian Gulf to Japan. The number of vessels commissioned decreased by 16% during the year, with 50 new orders, in line with the deliveries. 2020 was a particularly complex year for the LNG carrier market due to the collapse in the demand and the inability to stock the gas at cryogenic temperatures on board ships. The market remained at low levels for the rest of the year. However, at the end of 2020, a sudden growth of demand and gas price, especially in the Far East, led to a very strong rise in rates that generated an increasing number of trips from the Atlantic Basin with a significant increase in demand in terms of ton-miles and a reduction of units in the West of Suez. The freight spot rates of the large LNG carriers increased from \$ 14,000/d to \$ 180,000/d in the period from July to December.

**THE CONTAINER SHIP SECTOR.** 2020 was a two-sided year even for the container market. The first part of the year, the already low freight rates suffered a further collapse. Instead, from July, the shipping costs of containers, together with the freight rates, recorded a significant growing trend reaching record levels.

In 2020, the container ship fleet grew by only 3%, following the slowdown of deliveries (134 units equal to 860,000 teu) and the shipbreaking of 70 units of 180,000 teu. Furthermore, the significant growth in freight rates was the result of two different factors: the rationalization of the cargo hold capacity consequent to the formation of three great alliances that dominate the intercontinental traffic, and the demand, which was particularly resilient during the year. The annual average, equal to +7%, was slightly better than 2019, although, between the beginning and the end of the year, the increasing level for the largest vessels nearly achieved 200%, while, for the feeders, 40%.

**RO-RO VESSELS.** 2020 started under the best auspices, especially for operators in the Mediterranean and Northern Europe, but from March, the ro-ro sector registered a significant collapse of cargo volumes (30-40%), compared to 2019: several units were laid up, especially cruise-ferry and Ro-pax, whose cargo was transferred to the Ro/Ro cargo units, although it did not compensate for the loss of revenues. During 2020, only two units were ordered, compared to the 14 recorded in 2019.

A slow recovery of the sector began in July. In September, there was an increase of 20% in cargo traded. In the second part of the year, the pandemic, together with the concerns for a “Hard Brexit” and the growth of administrative costs, pushed the shipowners to start new routes and intensify the existing ones, cutting off the United Kingdom.

Italy had a leading position in terms of number of ships and tonnage in the world fleet of Ro/Ro cargo and Ro/Ro passenger and cargo.

**CRUISE SHIPS.** In 2019, the world cruise industry transported almost 30 million passengers, creating 1.8 million jobs, and contributing to the global economy by more than 154 billion dollars. On the other hand, 2020 saw the cruise sector as the most affected by the COVID-19 emergency. Industry expectations in 2020 were completely distorted by the pandemic and culminated in the voluntary suspension of cruise operations all over the world in March. During the following months, the sanitary measures on board were strengthened to allow a partial restart of cruises in Europe and in other parts of the world. From July to December 2020, some units began sailing again in Europe, Asia and Southern Pacific, with over 200 departures. These first cruises demonstrated the validity of the new adopted protocols to mitigate the risk of COVID-19 among passengers, crew members and destinations visited by ships.

At the end of the year, the world fleet of cruise ships was composed of 616 units for 24.5 million GT; in 2020, twenty new units were completed and 128 units were under construction (the 49% of which will be LNG-fueled) and will be put in service in the upcoming years.

*Special thanks to Banchemo Costa for contributing to the drafting of this chapter.*

## European Shipping and the Maritime Policy of the Union

### The Fleet and the EU foreign trade

At the end of 2020, the European Union Merchant Fleet was the largest in the world, with 455 million GT and 657 million DWT. Among the 27 Member States (including the United Kingdom, member of the EU until the end of 2020) Italy ranked fifth in the European fleet by owner's nationality, and sixth in the ranking by main flag fleet. However, taking into account the genuine link between the ship's flag and shipowner's nationality, the Italian fleet ranked fourth.

In 2020, the EU trade was largely affected as a consequence of the COVID-19 pandemic, with a significant collapse in terms of export (-9.4%) and import (-11.6%). Among the Member States (in terms of value) Germany ranked first in the extra-EU exchange, with 30% of export to third countries and 22% of imports, followed by Italy (11%), the Netherlands and France (10%) in exports; whereas in imports, the Netherlands (18%), France (10%) and Italy (9%). It is necessary to take into consideration that a huge amount of goods arrived from the port of Rotterdam.

With reference to the EU trade policy reform, based on the new strategy introduced by the EU Commission in February 2021, ECSA hopes that the key role played by the European maritime transport – which accounts for 76% of the EU's external trade – will be taken into account. ECSA also supports the strategy aimed at reforming the World Trade Organization in order to maintain the central role of this institution in the negotiation process in view of a further liberalization of the commerce and to solve disputes.

### The European Shipping facing COVID-19

Since the beginning of the pandemic, ECSA, together with ETF (the European Transport Workers' Federation) have been working with the European Commission to protect almost 600,000 seafarers on board European vessels. In fact, due to restrictions, they could not be replaced and had to face several issues concerning tiredness, stress and health issues.

On 8 April, the European Commission released the guidelines on the protection of health, repatriation and travel arrangements for seafarers, passengers and other persons on board ships" providing the Member States with orientation in terms of health protection, repatriation and travel regulations for seafarers, passengers, and other persons on board. Therefore, both ECSA and the ETF addressed the four European Commissioners (Transport, Adina Vălean; Crisis-Management, Janez Lenarčič; Health and Food Safety, Stella Kyriakides; Justice, Didier Reynders) and the High Representative of the EU, Josep Borrell to call for help in setting forth a concrete proposal to the Council for political agreement regarding designated ports for crew disembarkation and crew changes, in line with the conditions set (inter alia geographical spread, capacity, proximity to health facilities and international airports).

ECSA also demanded the European institutions unprecedented reactions, stating that the EU needs more concrete and coordinated action to support its maritime industry. It also invited all the EU institutions to rapidly adopt a specific rescue plan to the maritime sector.

On 9 February 2021, the European Parliament approved a regulation establishing a Recovery and Resilience Facility (RRF) which, with a budget of € 672.5 billion, is the EU's main instrument for recovering from the COVID-19 crisis. While being hit hard by the pandemic and the various restrictive measures, the transport sector has demonstrated its crucial role in the supply of goods and movement of people and has thus proven its indispensability for a well-functioning European Union.

The European associations representing transport, infrastructure managers, operators, workers in all transport modes and logistics, contractors, local and regional authorities, logistics service providers, shippers, users, shipyards and equipment suppliers in the maritime sector, ports, inland waterways, railways, road, cycling, aviation, airports and intermodal sectors, as well as supporting industries and companies, jointly called on Member States and the European Commission to ensure that the transport sector receives adequate consideration in the National Recovery and Resilience Plans. In a joint letter, these associations underlined that transport and logistics sectors are fundamental to provide the essential goods and mobility for the EU citizens' health and wellness and they always will be the main factors for a sustainable and resilient economy. Furthermore, they reiterated that the European Green Deal requires a 90% reduction of CO2 global emission, underlining how importance of investments in infrastructures and transports. In fact, it is necessary to increase the sustainability of the transport sector to become a climate neutral economy by 2050.

They therefore called on the Member States to present, in their recovery and resilience plans, measures that facilitate economically and socially sustainable transport and digitalization in the transport and logistics sectors; measures that will encourage cohesion and connection, promoting more liveable towns and regions, supporting a fair transition and diversification of strategies for different sectors in order to strengthen the European resiliency; and measures that will prepare the transport labor force to the digital transition. On the other hand, they invited the European Commission to value the importance of economically and socially sustainable measures for the sector.

## Shipping and sustainable finance

### Ship Owners and Finance

Despite the pandemic, Confitarma continued dialogue with banking stakeholders and ABI to discuss and identify practical and concrete solutions aimed at achieving common objectives. This synergy will allow the shipping industry to deal with the new challenges and opportunities, maintaining a sustainable commitment. Confitarma reaffirms the need to face the surrounding situation with a gradual approach in order to better identify the different aspects of the sector to assess its sustainability with a more scientific methodology, considering that the diversity between the individual segments of shipping involves a multiplicity of consequences also in terms of business models.

Confitarma, through a constant coordination with Confindustria and ABI, keeps monitoring government intervention in financial matters to mitigate the negative effects of Covid-19 pandemic.

At ECSA level, through video conference meetings, the work of the "Group of Experts" promoted by Confitarma, has continued for the monitoring of the implementation of the Capital Requirements Regulation (CRR or "Basel III Plus") and its impact on shipping. On this issue, Confitarma also actively participates in the Technical Finance Group of Confindustria highlighting the impact that could derive from the establishment of a regulatory standard, the so-called Green Asset Ratio (GAR).

### EU Taxonomy Climate Delegated Act

On 21 April 2021, the European Commission adopted a package of measures intended to facilitate the investment on sustainable activities at European level. These measures will orientate the attention of the investors on new technologies and sustainable business to make Europe climatically neutral by 2050 and a leader in sustainable finance. Among these measures, there are the Reg. EU/852/2020 and its *EU Taxonomy Climate Delegated Act*, that aim to promote sustainable investments, clarifying which economic activities contribute more to achieve the environmental goals of the EU. In this field, the *Delegated Act Annex 1* acknowledges the shipping sector as a "Transitional activity" in accordance with art. 10 (2) of the Reg. n. 852/2020 on the Taxonomy (please note that taxonomy is a classification system created to clarify the economic activities that can be defined as fully eco-sustainable).

ECSA, which has long been working on this complex subject with the strong contribution of Confitarma, appreciated the fact that the European maritime industry was recognized in the taxonomy as a transitional sector but pointed out that, in order to drive an effective transition, it is crucial that the Technical Screening Criteria are realistic and technologically neutral. Indeed, while confirming its commitment to achieving environmental and decarbonisation objectives, European shipping believes that, as a capital-intensive industry in which many ships are unique, it is crucial to ensure access to innovative and sustainable solutions, which can guide the entire maritime industry towards a greener and more sustainable future. To this end, it is essential to finance the transition.

Regarding the Climate Delegated Act, which provides the first set of technical criteria to define which maritime transport activities contribute substantially to climate change mitigation and adaptation, ECSA noted that the technical screening criteria for maritime transport are too restrictive, which carries the risk of jeopardizing the transition. ECSA, in welcoming the European Commission's clarification that the EU Taxonomy Climate Delegated Act is an existing document, which will be subject to regular necessary updates, reiterated that, in addition to the technical



details, there are principles that should be crucial to the development and updating of technical screening criteria. In practice, European shipping appreciated the Commission's commitment to ensuring that the taxonomy remains science-based and technology-neutral, but according to this principle, it deems important that the technical control criteria remain consistent throughout the supply chain, which requires further improvements. An example is the consistency between the applicable rules for the manufacture of a ship and the operability of the ship. In addition, when trying to reduce emissions and improve other environmental objectives, the maritime industry also depends on other stakeholders (e.g. shipbuilders, engine manufacturers, fuel supply chain, port infrastructure).

It is therefore also necessary to carefully assess whether the maritime industry has the power to influence the transition because of its economic activities. Given that the economic activity of the maritime transport is based on the ship-asset and given that the cargo carried depends on the demand and supply of the market of stakeholders from other industrial sectors, the European shipping companies believe that considering cargo as part of maritime activity according to the maritime taxonomy could lead to unforeseen and negative consequences. For this reason, it would be highly counterproductive and unfair to penalize funding for the maritime industry based on the cargo carried: in addition to diverting funding for innovative solutions, this would entail the risk of accelerating an inefficient modal shift. The subject will continue to be under observation, both at European and national level. ECSA will continue to work with regulators on technical details to ensure a smoother transition.

## The development of the maritime traffic and the port system

### Port traffic trends

In 2020, all ports worldwide recorded significant negative effects and the numbers on movements in Italian ports also confirmed a substantial reduction in both freight and passenger traffic. For goods, there was a total reduction of 10%, with a total of 442 million products handled compared to 495 millions in 2019. The reduction in liquid bulk (-14%) and dry bulk (-17%) sectors was more marked. The reduction in ferries was around -7% in contrast with the container traffic increase of 3%.

As for the movement of passengers, the total stop of cruise ships led to a 95% reduction in cruise passengers handled in our ports, for a total of about 640 thousand units compared to 11.8 million in 2019. Also for passenger ferries and for units operating on local traffic there was a reduction of 40%.

### State interventions aimed at mitigating the effects of the Covid-19 pandemic for ports

The Decree-Law "Cura Italia" launched in March 2020 established an exemption from paying the anchorage dues until April 30, and a suspension from paying concession fees until July 31 in favor of companies that provide port services and terminal operators. In the conversion law, while the exemption of anchorage dues was not confirmed, the suspension from paying concession fees was extended to the companies authorized under art. 36 of the Code of Navigation.

The interventions in favor of ports took greater shape through ad hoc allocations in the "Decreto Rilancio" which provided for the extension of the suspension of the fees until 31 December 2020 also to the companies of the cruise terminals and passengers, but delegating the implementation of the measures to the individual system authorities and subordinating the benefit to the reduction of revenue of at least 20% compared to the previous year. Port companies were granted a contribution (60 euros then raised to 90) for each working day lost compared to 2019. This measure was also extended to companies pursuant to art. 16. Finally, all concessions were extended by 12 months.

The mooring service is the only technical nautical service that benefited of an ad hoc allocation for a total of 24 million euros as a compensation for losses between February and December 2020. The measure received the green light from Brussels only in April 2021.

Confitarma, with other associations representing port users and Angopi, association of mooring men, asked the Ministry to extend the tariffs in force in the three-year period 2019-2021 to the end of 2022. The combined effect of these two measures should allow reversing the impact of the pandemic crisis on mooring service charges.

For towing and pilotage services, there are no direct contributions to contain the pandemic effects.

Regarding the pilotage service, Confitarma continued the dialogue with the social players to update the criteria and mechanisms of the tariff to make them clearer and more convenient. In the early 2021 Confitarma, Federagenti, Fedepiloti and Assarmatori (that shares most of the proposal) submitted a document to the Ministry with suggestions to mitigate Covid-19 effects. Evaluation is expected by the Ministry that will enable to update the two-year tariff.

Regarding the towing service, before the pandemic outbreak, the procedure had been started to renew the European calls for tender for the awarding of expired concessions. The “Decreto Rilancio” suspended all tenders for 12 months and extended the current concessions. Currently, only Savona published a tender notice. The MIMS provided indications to the port authorities to correctly apply the guidelines already adopted on the subject.

### **Self-handling**

By modifying the art. 16 of L. 84/1994, the conversion law of “Decreto Rilancio”, states that it is possible to get the clearance to self-handling harbor operations just in case the demand of these operations cannot be met by the port workers. This rule actually prevents the shipowner the possibility to exercise the right to self-handling, in breach of the competition rules. As claimed by Confitarma, the Italian Competition Authority criticized the rule, inviting the Parliament to change it. As a proof of the many perplexities concerning the provision, the envisaged ministerial decree that should give concrete application to the same has not yet been adopted despite many months have passed.

### **Port taxation**

In addition to the management of the pandemic crisis, in 2020 other important issues affected Italian ports, such as the long-standing issue of dredging or the too long times for the completion of infrastructure works, as well as the attempts and parliamentary initiatives to reform the port law.

Relevant is the infringement procedure opened by the European Commission against Italy, requiring to abolish the corporate tax exemptions granted to its ports, to align its tax regime with EU State aid rules. Profits earned by port authorities from economic activities must be taxed under normal national corporate tax laws to avoid distortions of competition.

Assoporti, with the unanimous support of the 16 port system authorities, presented in April 2020 an appeal to the European Court of Justice to challenge the decision taken by the Commission and support the choice of the Italian legislator.

Another important issue is that concerning the application of paragraph 7 of Article 18 of Law 84/94 according to which a concessionaire company cannot be the holder of another concession in the same port unless the activities carried out in the individual state-owned areas are different from each other. On the one hand, some consider this rule outdated and an obstacle to the growth of Italian ports. Others, instead, believe that it is functional to stem the growing vertical integration implemented by the big players in container transport to the detriment of terminal operators.

## **Employment on board and training**

### **CCNL for the private sector of the shipping industry**

On 16 December 2020 in Rome, Confitarma, Assarmatori, Assorimorchiatori and Federimorchiatori signed with Filt-CGIL, Fit-CISL, Uiltrasporti and USCLAC-UNDIM, the agreement for the renewal of the national collective labor agreement of the maritime sector (CCNL) starting from 1 January 2021 and valid until 31 December 2023.

The contract – composed of 15 sections – involved approximately 68,000 seafarers and 8,000 land-based staff for a total of 76,000 workers.

The main objective achieved with the renewal agreement, of great political value, is the establishment of a single CCNL within the shipping industry, through the definitive overcoming of the former Fedarlinea collective bargaining, a necessary tool to avoid any possible social dumping and unequal treatment between companies operating in competition with each other.

Following a long negotiation that lasted for almost three years – which saw Confitarma lead the employers' delegation with the usual authority – the parties continued the process of thinning and simplifying an articulation that, over time, had become weighed down by the sedimentation of subsequent bargaining, also providing to update the contractual clauses to the most recent national and international legislative innovations (such as the Amendments 2016 and 2018 to MLC, 2006).

The main elements of the renewal are the simplification and updating of the sections concerning marine workers, in particular the insurance against illness or accidents; the extension of the protection measures in relation to expenditure for the joining and repatriation; the updating of the section applied to the cruise ships; the updating of the section applied to the shore staff in reference to regulation of vacation, as well as sick and paid leave.

Concerning the salary level, the renewal agreement combines the workers' expectations and the state of difficulties of shipping companies seriously affected by the pandemic but confident about a medium-term recovery.

Together with the renewal of CCNL, the parties also signed a Joint Notice in favor of Italian maritime employment. Taking into account that the parties shared – as an essential requirement for the protection of Italian maritime employment – the strategic nature of the measures to support maritime transport and, in particular, the International Registry, the measures proposed with the Joint Notice include: implementation of the reform of the placement of seafarers through the planned establishment of the National Registry of Seafarers; the simplification of the access requirements and updating of the training courses; the simplification for the access requirements to become Crew Chef; the creation of the itinerary to become Electro Technical Officer, the consolidation of the synergies between school and shipping companies.

### **The Solimare Fund and social welfare programs**

Until 2019, The Solimare Fund had provided very few income support benefits for workers in the sector by setting aside unused reserves for over 15 million euros. Following the pandemic crisis, the Fund had to face the need to allocate significant additional resources.

The "Cura Italia" Decree Law n. 18/2020, provided for a simplified procedure for access to the benefits of bilateral solidarity funds with the reason "Covid-19", allocating important economic resources that manage to satisfy all the requests received by these Funds, including the Solimare, that approved 953 benefits amounting to 63.3 million euros for a about 8,000 seafarers in 2020, and 291 benefits amounting to 33.6 million euros for over 4,000 seafarers, in the first months of 2021. The Decree Law 104/2020 (converted into law with amendments as Law n.126/2020) provided for an allowance of 600 euros for the months of June and July 2020 in favor of maritime workers who had not found a new job during the emergency period and had not been able to have other income support. Unfortunately, this provision was not renewed for the subsequent periods of the pandemic emergency.

### **COVID-19: main problems faced in the emergency period**

**ISSUES RELATED TO CREW CHANGES ABROAD.** The restrictive measures on the mobility of people adopted by many foreign countries and the interruption of air connections in most of the world have progressively made the turnover of seafarers around the world extremely difficult and complex, resulting in a real humanitarian emergency. The global maritime industry immediately took action to find solutions at operational level by strongly requesting to all the competent national, EU and international institutions to recognize maritime workers as "key workers" for the global logistics chain allowing, even in periods of total lockdown, the supply of energy and essential goods. This recognition – formalized by IMO, ILO, EU Commission, and other national authorities worldwide – was necessary to allow embarkation and disembarkation of the seafarers from ports and airports in compliance with the measures to protect their health.

**IMO CERTIFICATION EXTENSION.** The closure of national training centers prevented the renewal of the mandatory certification expired or expiring, not only for seafarers serving on board but also for those waiting for joining. For these reasons, Confitarma asked the competent authorities for specific extension of certificates of competence and training of maritime personnel, serving on board or about to join, who were unable to renew them. The recent provisions are listed below:

**Ministry of Infrastructure and Transport** – Certificates of Competency (CoC) and endorsements of CoC: the deadline of these certificates was extended automatically until 31 December 2020 without any administrative procedures and subsequently, only for seafarers serving on board with

certificates expiring on 31 December 2020, it was automatically extended until the end of contract.

**Coast Guard** – Certificates of training (CoP): the validity of these certificates was automatically extended until 31 December 2020, without any administrative procedures and subsequently, only for seafarers serving on board with certificates expiring on 31 December 2020, it was automatically extended until the end of contract.

**Ministry of Health** – Biennial visits: following several extensions of the validity of the two-year visit certificate, with a note of 20 January 2021, the competent Directorate General of the Ministry of Health, finally, ordered the extension of the validity of the two-year visit of the seafaring personnel for the ninety days following the declaration of cessation of the COVID-19 state of emergency

**First Aid and Medical Care** – The First Aid certificates and Medical Care certificate were extended until the next end of contract, or until 90 days from the declaration of the end of the state of emergency, for the seafarers serving on board who joined until 23 March 2021. The First Aid Certificate and Medical Care on board merchant ships were extended until the next end of contract and, in any case, up to 90 days after the declaration of cessation of the COVID-19 state of emergency.

**Ministry of Economic Development** – GMDSS certificates: the validity of these certificates was extended automatically until the end of contract for the seafarers serving on board until 31 December 2020.

**MAXIMUM SERVICE TIME ON BOARD FOR SEAFARERS IN ACCORDANCE WITH MLC 2006.** The Coast Guard, following the publication of the ILO information note dated 7 April, allowed the extension of the maximum duration of the service performed on board by the seafaring personnel up to a maximum of 14 months, beyond the maximum period of 11 months, fixed by the MLC 2006. This option was granted, exceptionally, upon issuing of a special statement only in cases strictly necessary, adequately justified and evaluated from time to time. In August, after the ILO Information Note of 10 July and taking into account the persistence of the crew change crisis, the Coast Guard recognized the possibility of extending the stay on board even beyond 14 months, provided that precise conditions set to protect the seafarer were complied with. Following the publication of the Information Note of 3 February 2021, with which the ILO called on States to reintroduce, as soon as possible, all the measures necessary to guarantee the protection of seafarers' rights, the Coast Guard introduced further and greater protections, including the extensions of recruitment contracts beyond 11 months.

**EXTENSION OF RECRUITMENT AGREEMENTS BEYOND THE LIMITS SET BY CCNL.** During the pandemic, it was necessary to provide for the possibility to extend the recruitment agreements beyond the limits set by CCNL. Therefore, since 31 March 2020 Confitarma, Assarmatori, Filt-CGIL, Fit-CISL, Ultrasporti and also USCLAC-UNCDIM-SMACD subscribed a series of agreement reports concerning the exceptional extension of the maximum period on board, laid down by the national collective bargaining agreement. The last agreement was signed on 21 January 2021 and it was valid until 26 February 2021. Thanks to the progressive improvement of the seafarer's turn over, the agreements signed up to that date were considered to have expired as of 27 February 2021.

**CREW CHANGES AND NATIONAL PROVISIONS.** Since the pandemic outbreak, the national measures to deal with the epidemiological emergency have appropriately included the crews of all means of transport among those categories of workers to whom the restrictions on travel to and from abroad were not applied, except in the case of origin from countries considered at risk, from time to time identified by the Prime Ministerial Decree or by specific Ordinances of the Ministry of Health. In this way, in fact, the continuity of global supply chains and the operation of commercial traffic was ensured. More recently, with the Prime Ministerial Decree of 2 March 2021, the movements of maritime personnel was regulated by the "Protocol for joining the ship, shore leave and repatriation".

In this context, the international community encouraged the recognition of seafarers as "key workers providing an essential service". This recognition came, as suggested by Confitarma, on 25 January 2021 through a letter from Minister of Infrastructures and Transport to IMO. The Minister, in this occasion, reminded that Italy, since the DPCM of 22 March 2020, has always considered seafarers as key workers in order to facilitate crew change and repatriation.



## Marine Health and vaccination

**MARINE HEALTH.** In 2020, Confitarma supported the need for reactivating the working group for updating and revising the system of marine health on board, whose regulatory framework still included rules of the late nineteenth century. The working group was called upon to identify solutions to update several aspects of the maritime health regulation: onboard hospital, health monitoring, recognition of the two-year visit issued by foreign states, linguistic knowledge necessary to carry out the health professions on board.

Due to the need of health workers for the vaccination, the working group was focused on finding temporary solutions that ensure the presence of onboard doctors to prevent the stop of ships, especially during the summer season.

**PRIORITY ACCESS TO VACCINATION FOR SEAFARERS.** Confitarma pointed out that, despite the seafarers are considered as key workers, there are still problems for crew changing abroad due to restriction to people's movement imposed in many third countries. In this new phase of the pandemic, it is likely that many countries will require seafarers to certify that they have been vaccinated as a necessary condition for entering the territory and joining ships moored in their ports.

To ensure the crew changing, it is necessary to guarantee the priority vaccination to seafarers, similarly to the priorities set for vulnerable groups. Furthermore, the vaccination is to be carried out through single dose, except in cases where it is preferable the utilization of other vaccines at SMAF/SASN (Offices of Marine Health/ Seafarer's Health Care Services). In order to ensure the regular rotation of crews according to the normal contract periods and to continue to guarantee territorial continuity with the islands and the safety of navigation and in ports, it is necessary to have immediate access to the vaccine for this category of workers to whom, given the peculiarity of the maritime profession, it should be also reserved a priority path of access, in absolute compliance with the priorities established for the most fragile categories, compatible with the methods of execution of the work performance. Vaccination should be carried out with a single administration, except in cases where it is preferable to use other vaccines at the USMAF/SASN (Maritime, Air and Border Health Offices/Seafarer's Health Care Services).

## Training and Education

**STCW CERTIFICATIONS.** During the pandemic, it was not possible to renew the mandatory STCW certification. The DPCM of 9 March 2020 suspended *professional courses and training activities carried out by other public bodies, including territorial and local ones, and by private entities*. A note from the Coast Guard suspended educational and training activities from training centers for seafarers. This restrictive measure remained in force until mid-June, when the DPCM 11 June 2020 and the note of the Coast Guard of 12 June 2020, authorized the resumption of activities carried out by training centers, because the conditions for their suspension did no longer exist.

**FORMARE S.C.A.R.L. – NATIONAL SHIPPING CENTRE, THE CONFITARMA BODY FOR RESEARCH AND DEVELOPMENT.** The activity carried out by ForMare continued in 2020 and in the first months of 2021. In particular, in the Erasmus+ European project "SkillSea: Future-proof skills for the maritime transport sector", among the 27 partners from 16 European countries, ForMare was the leader of the project activities of "Roadmap for a sustainable skills strategy". The project, funded under the Erasmus+ program, aimed at promoting strategic cooperation at EU level between the maritime industry, training centers and competent authorities in order to develop a strategy that allows the training of seafarers to adapt to the constant technological development of the sector, attractive for future generations and responding to the skills needs felt on the labor market. In 2020, ForMare was admitted, for the third year, to funding for training activities of Higher Technical Education and Training (IFTS) – Techniques for the management of technical ship plants under the European Social Fund – ESF POR Campania 2014-2020. ForMare, in partnership with Grimaldi Euromed s.p.a., Augusta Offshore s.p.a., Synergas s.r.l., IMAT s.r.l., I.S.I.S.S. "Cristoforo Colombo", I.I.S.S. "F. Caracciolo – G. da Procida", and the Engineering Department – Università degli Studi di Napoli "Parthenope", launched a free training course lasting 800 hours for 24 young graduates from Campania to acquire the specialized skills relating to the Installation, Maintenance and Commissioning of Propulsion Systems and Auxiliary Machinery, present in the Engine Rooms of ships. In the first two editions, a placement of 100% of the participants who completed the training activities was achieved. The I.S.A.B.E.L.L.A project was also recently approved under the European Social Fund – FSE POR Campania 2014-2020, carried out in collaboration with the Department of Science and Technology of the Parthenope University. The project was aimed at developing a business acceleration program and experimenting with paths in order to identify new

professional figures in the green economy, to increase the territorial naval competitive ecosystem.

**HIGHER TECHNICAL INSTITUTES (ITS).** In the year 2020/2021, despite the complex epidemiological situation due to the Covid19 pandemic, the courses did not suffer significant setbacks and for all training courses, Distance Learning (FAD) was activated to allow students to complete their path and be able to better face the exam for the qualification. Particularly remarkable was the determination and commitment of the cadets who were forced to stay longer on board, protracting their contracts for a duration exceeding expectations.

**ITALIAN MERCHANT MARINE ACADEMY FOUNDATION.** In 2020, the Academy announced two cadet selection sessions, in September and December, at the end of which 66 new students out of the 338 candidates were admitted for the Deck section, and 46 out of 79 candidates for the Engine section. The main region of origin was Liguria. The great result achieved was also due to the fact that most of the cadets of the Academy joined the ships of the Companies associated with CONFITARMA.

In the academic year 2020/2021, the new ITS courses continued, different from those for cadet officers and, in particular for Technical Institutes, for: Transport and Logistics; Supervision and Installation of on-board systems, Responsible for Agricultural, Agri-Food and Agro-Industrial Production And Processing in the Field of On-Board Pastry and Bakery; Rail and Intermodal Transport with the qualification of Multifunctional Agent.

The activities of Academy continued in partnership with Cetena for the installation of a new high-tech bridge simulator that will allow an increasing interactive teaching while the purchase of a new simulator provided with LNG equipment was planned, as well as participation in CyberMar, a new European project on cybersecurity. IMSSEA, the international section of the Academy, continued the EU and international projects already started with Albania and West Africa.

**HIGHER TECHNICAL INSTITUTE FOR SUSTAINABLE MOBILITY FOUNDATION "GIOVANNI CABOTO".** During 2020, the training activities of the students took place remotely and in April 2021, in compliance with the health provisions, the institute resumed in-person activities for the students of the new courses. The classroom activities were ensured also to those students who would soon join on board for the first experience because otherwise it would not be possible to teach those principles and rules of conduct which are essential to make first a first contract experience a useful moment for overall training.

In 2020, over 32 cadets graduated in the Deck and Engine sections, there were new enrolments in the courses (27 for Deck, 28 for Engine, 26 for Hospitality & Food Manager and 28 for Integrated Logistics Management and Shipping Processes). A new course was also launched at the branch office in Civitavecchia, in partnership with the Port Authority System of the central-northern Tyrrhenian Sea and with the European School of Intermodal Transport in Barcelona.

**FOUNDATION OF THE HIGHER TECHNICAL INSTITUTE FOR SUSTAINABLE TRANSPORT MOBILITY SECTOR – MEDITERRANEAN LOGISTICS AND THE MERCHANT MARINE ACADEMY.** The training activities of the 23 courses activated since October 2015 continued during the year, in particular: Superior Technician for Maritime Transport, Deck Section and Engine Section at the Catania office and at the Pozzallo office; Integrated Logistic Higher Technician, Higher Technician for Info Mobility and Logistic Structures; Higher Technician for The Mobility of People And Goods (Ship Management And Management of On-Board Equipment and Systems); Higher Technician for the Production and Maintenance of Means of Transport and/or Related Infrastructures (course articulated with a Higher Technician in the Management of Logistics and Distribution Infrastructures).

**NAUTICAL ACADEMY OF THE ADRIATIC FOUNDATION.** Established in September 2015, this Academy launched, despite the restrictions, the sixth edition of the Higher Technician diploma course dedicated to 21 between deck and engineering cadets, as well as other courses on Maritime Port Logistics, Ship Design and Train Construction. The Foundation is also active in permanent and continuous training with a course on *Cyber Security* in Ports dedicated to the employees of shipping companies and those of the entire regional cluster. During 2020, the classroom training continued regularly, although dealing with inevitable delays for on-board training, as a result of travel restrictions for crew, evaluated in about 6 months. All diploma examinations for Higher Technicians were held regularly in person.

## Marine environment protection and safety of navigation

### World shipping and emission reduction strategies

Despite the numerous problems created by Covid-19, environmental issues continued to have significant relevance both for the global maritime industry and for international organizations. Even the activity of IMO, although slowed down and hindered by the pandemic, did not stop. The *Sulphur Cap*, entered into force from 1 January 2020 in order to keep the overall limit of 0.5% for the Sulphur content in fuels for marine use, with exceptions for EU ports and for ECA areas where the limit of 0.1% is already in force. The ships equipped with *scrubber*, i.e. systems for the treatment of exhaust gases, can still use fuels with a higher content. In fact, at the beginning of 2020, the transition to low-sulphur fuels created several issues: ships had to wait for days, and in some cases even weeks, to be able to obtain the new fuel whose price, moreover, recorded increases such as to exceed that of marine diesel oil. Subsequently, the initial critical issues for the availability and quality of the new fuel seemed to be mostly overcome.

The activity for the decarbonisation of maritime transport is very intense to achieve the greenhouse gas (GHG) reduction targets set by the IMO strategy which envisages reducing CO2 emissions in international maritime transport by at least 40% by 2030 compared to 2008, reaching 70% by 2050 and a reduction in total annual greenhouse gas emissions from international transport of at least 50% by 2050. The Maritime Environmental Protection Committee MEPC 75, which met from 16 to 20 November, decided to proceed with the introduction of short-term measures to reduce GHG emissions, in particular by introducing two new indexes for existing ships: Energy Efficiency Existing Ship Index (EEXI) and Carbon Intensity Indicator (CII).

Confitarma followed the work of the MEPC and the various "rounds" of the inter-sessional working group that preceded it, dialoguing with the representatives of Ministry of Ecological Transition and providing its contribution through ICS. Several options are being studied to facilitate the decarbonisation of maritime transport and achieve the GHG reduction targets set by the IMO by using LNG as a "transitional solution" and then move on to ammonia and hydrogen, increasingly capable batteries, and the development of the related technologies for the propulsion of the world fleet. The problem is that zero-carbon fuels are not available in adequate quantities and a strong commitment to research and development is needed before such alternatives can become viable. Every year the international maritime transport carries around 90% of global trade, and, to do so, it uses about 4 million barrels of oil per day (equal to 4% of global oil production). In addition, the current size of the ships and the daily volume of goods transported require a colossal supply of energy: for example, the energy used by a typical transoceanic container ship could provide energy to 50,000 homes.

Nevertheless, shipping remains the most sustainable mode of transport and represents a powerful tool to combat climate change, in fact it allows to move a huge amount of goods, producing CO2 emissions equal to less than 2% of the total emissions of the global economy. In addition, the IMO's fourth greenhouse gas study, published in August 2020, highlighted that the growth in emissions is no longer matched by the global growth of maritime trade: compared to a 40% increase in maritime trade between 2008 and 2018, CO2 emissions from maritime transport decreased by 10% over the same period. This report also noted that improvements in technical efficiencies alone are not enough to achieve the goal of halving emissions by 2050.

Since private financial resources alone are not sufficient to support research and innovation for shipping, at the end of 2019, the shipping industry proposed the establishment of an International Maritime Research and Development Board (IMRB), a non-governmental R&D organization overseen by IMO Member States. The IMRB is financed by shipping companies worldwide via a mandatory R&D contribution of USD 2 per ton of marine fuel purchased for consumption by shipping companies worldwide, which will generate about USD 5 billion in core funding over a 10-year period.

In November 2020, IMO decided to analyze the details of this proposal in order to accelerate the introduction of zero-emission technologies for maritime transport.

The Italian Administration, urged by Confitarma, has informally assured that it will support this important initiative during the MEPC 76.

## GREEN COMMITMENT OF THE ITALIAN SHIPPING INDUSTRY

**Caronte Group**, after "Elio", the first Italian LNG-powered ferry operating in the Strait of Messina since 2018, ordered a new dual fuel ferry for connection with the smaller islands. The ferry will be powered by four dual-fuel auxiliaries: two with a power of 2,900 kW each and two with a power of 1,300 kW each. Two bow thrusters with an output of 800 kW each will improve the maneuverability required in the small ports of the island, finally a 1,000 kW battery pack together with 250 m<sup>2</sup> of solar panels will be the hybrid element of the ship.

The **Costa Crociere Group**, in 2015, launched a fleet expansion plan that includes a total of seven new ships to be delivered by 2023, powered by LNG: the first two put into service in 2020, the third at the end of 2021. In addition to LNG technology, the Group also uses other solutions such as cold ironing and battery power supply during the stay in port, to get closer to the zero emissions goal. Thanks to the use of LNG, it will be possible to almost eliminate the emission of Sulphur oxides and particulates into the atmosphere, also significantly lowering nitrogen oxide emissions. The ship's entire daily water requirement is met by transforming that of the sea using desalinators. Energy consumption will be minimized thanks to an intelligent energy efficiency system. Furthermore, 100% separate collection and recycling of materials such as plastic, paper, glass and aluminum will be carried out on board, which will be part of an integrated approach, aimed at the realization of circular economy projects.

The **d'Amico Group** has launched a joint industry project with Trafigura, ABS, RINA, Lloyd's Register, the Liberian Register and Man Energy Solutions to test new biofuel blends on board its ships. The objective is to assess the impact in terms of emissions to fulfil the new standards set by IMO. The project aims to calculate the possible reduction of CO<sub>2</sub> emissions using the so-called well-to-wheel analysis. The test will be used to evaluate the stability and degradation of the biofuel in relation to storage time and NO<sub>x</sub> emissions to demonstrate that the use of B30 fuel does not affect the Tier II certification of the engines. The test will be carried out on the 2 "Eco" LR1 ships of the Group, already in compliance with phase 2 of Energy Efficiency Design Index. In order to identify the best solutions, this project demonstrates the joint effort of the various players involved: charterers, engine manufacturers (OEMs), shipowners, fuel suppliers and regulatory bodies.

The **Grendi Group** has changed its legal form into a benefit company. Now it is required, every year, to communicate results, progresses, and future commitments to achieve a positive social and environmental impact. Three areas of impact have been defined. For the environment, the Grendi Group focuses on sustainable innovation models through a continuous technological development of equipment and processes and a search for collaborations with various stakeholders to reduce energy consumption in warehouse management and transport. The objective is to eliminate the carbon footprint and other climate-altering gases deriving from its activities. In addition, the Group is committed to raising the awareness of all collaborators and partners on the issues of environmental, economic and social sustainability in order to contribute to the acceleration of a transition to the new sustainable and responsible model.

The **Grimaldi Group** has installed batteries to power its cruise ferries during port stays. In 2020, the Group was delivered eco class GG5G units, whose design incorporates highly innovative elements including the air lubrication system, the optimized Rolls-Royce propulsion system with innovative propellers, as well as the waste heat recovery system. The GG5G class uses the latest generation electronically controlled engines powered by fossil fuel during navigation and electricity during stays, ensuring zero emissions in ports. This system allows to meet the energy requirements for on-board activities with only the electricity stored by lithium batteries that are recharged during navigation thanks to the shaft generators and 600 m<sup>2</sup> of solar panels. On board GG5G ships, there are exhaust gas cleaning systems for the abatement of Sulphur and particulate emissions. Furthermore, the Grimaldi Group has recently ordered the construction of 6 new ro-ro/ multipurpose ships that inaugurate the new "G5" class. This class is characterized by the adoption of numerous cutting-edge technological solutions aimed at energy efficiency and the reduction of environmental impact. Both the main engine and the auxiliary diesel generators will meet the NO<sub>x</sub> levels imposed by the Tier III regulation, while the integrated propulsion system between rudder and propeller will minimize swirl losses and optimize propulsive efficiency. In addition, the electrical consumption of on-board machinery (pumps, fans, etc.) will be reduced thanks to the installation of variable frequency drive devices and the application of innovative low-roughness paints will increase the efficiency of the units. Lastly, the ships will be equipped with hybrid exhaust gas cleaning systems for the abatement of Sulphur and particulate emissions. The "G5" units will allow a 43% reduction in CO<sub>2</sub> emissions per ton transported compared to the other ro-ro multipurpose ships in the fleet.



## **The reconversion of the merchant fleet from an environmental and innovative point of view**

Since the 1990s, when the entire fleet of oil tankers was renewed, the Italian shipping companies have been engaged in the so-called "green revolution" which allows Italian-flagged units, particularly in some sectors (ro/ro, cruises, specialized ships) to remain at the top of the world by ensuring the highest environmental and quality standards. Confitarma considers it important to define an intervention plan that facilitates and accelerates the renewal process of the flag fleet, also involving the Italian shipbuilding industry, world leader in some sectors. The Italian shipping has already made huge investments in innovative technologies, as the power supply through batteries during the ship stays in port, or the use of LNG as an alternative fuel. Unfortunately, advanced units that already use LNG, cannot yet refuel in Italian ports for lack of an efficient distribution chain, although a first big step forward was recently made in La Spezia, with the refueling of the Costa Smeralda. It is therefore necessary to implement a strategy that ensures the identification of solid supply chains that allow the use of advanced fuels and the development of the infrastructure necessary for the distribution and bunkering of LNG, and this is true, also for the fuels of the future. With regard to cold ironing, Confitarma collaborates with EnelX for the electrification of docks, a topic for the attention of many Port System Authorities. Moreover, the Italian shipping industry expressed some critical issues as both the type of ships and the type of cargo transported involve operational complexities concerning the connection with the shore supply network, starting from the amount of megawatts required by the different types of ships, a need that can vary from a minimum of 1.5-3.5 mg for a Ro-ro unit up to 10 mg for cruise ships, in addition to the fact that several units could be moored at once.

## **Emission Trading System (ETS)**

In 2019, the European Commission, in the policy document, envisaged the extension of the *Emission Trading System (ETS)* to the maritime sector. This proposal was supported by the European Parliament which, in addition, called for ships of 5,000 gross tonnage or more to be included in the ETS, and for a reduction by at least 40% of annual CO<sub>2</sub> emissions for transport activity by 2030.

The study, commissioned by ECSA to analyze the advantages and disadvantages of an ETS system applied to shipping, highlights the complexity of maritime transport characterized by a wide range of ship types, contracts and relationships between operators, involving a series of technical criticalities, in addition to the issue of the final destination of revenues.

Confirming its support for the objectives of the European Green Deal, regarding the European Commission's proposal to extend the Emissions Trading System (ETS) to maritime transport, European shipping, in reiterating the essential role of maritime transport for the EU economy and trade, stressed that peculiarities of the sector require special attention and a tailor-made regulatory design.

In this context, Confitarma, on 12 April 2021 together with the Greek and Swedish shipowners' associations and representatives of important companies in the sector, signed a letter sent to Frans Timmermans, Vice-President of the Commission, and to Adina-Ioana Vălean, European Commissioner for Transport, highlighting the need to draw up a weighted Community legislation on sea transport that can contribute to achieving the decarbonisation of the European maritime sector without jeopardizing its efficiency and competitiveness. It was requested to establish a carbon price stabilization mechanism and reduce the administrative burden for the future Maritime ETS; to ensure that the envisaged measure is not limited only to intra-EU maritime navigation; to guarantee the absence of free quotas.

## **Ship recycling**

At the end of 2019, India joined the Hong Kong International Convention for the safe and environmentally sound recycling of ships, but the Convention could not enter into force because the adhering states represented only 30% of the world tonnage compared to the necessary 40% and a maximum annual volume of ship recycling in the previous ten years of not less than 3% of the tonnage of the fleet of the ratifying States. Bear in mind that Bangladesh, China, India, Pakistan and Turkey are the five largest "ship breaking" countries in the world, with more than 98% of gross tonnage recycled.

Italy has not yet ratified the Hong Kong Convention despite Confitarma's numerous reminders.

### **Hazardous materials**

The EU Reg. n. 1257/2013 on the recycling of ships, since January 2021, has imposed on all ships flying the flag of an EU member state and those of third countries that call at European ports, the obligation to keep an inventory of potentially dangerous materials. Due to the pandemic, there are delays in the investigations, but since it is a European Regulation, the necessary postponements are not granted. Thanks to ECSA, ICS and Confitarma (in the national field) an extension of four months can be obtained if a shipowner can provide evidence of having taken every possible initiative to comply with the fulfilment.

### **Ballast Water Management Convention**

The ratification process of the *Ballast Water Management Convention* by Italy is still at a standstill despite Confitarma has repeatedly urged the Administration. The ratification is linked to two issues: the exemptions that will be granted by the Administration and the checks carried out by the Maritime Authority.

### **Technical surveys**

Since the beginning of the pandemic, there have been problems with carrying out technical surveys on board ships. As in some areas it is still impossible to carry out surveys on board by inspectors of the Coast Guard, the MISE or the Registers, Confitarma is active with the VI Department of the Coast Guard and the Ministries of the Environment and Economic Development, for the carrying out of the so-called "remote surveys".



**CONFITARMA**  
Confederazione Italiana Armatori

Sede  
*Head Office*

Piazza SS. Apostoli, 66  
00187 Roma  
Tel. 0039 06 674811  
e-mail: [confitarma@confitarma.it](mailto:confitarma@confitarma.it)  
[www.confitarma.it](http://www.confitarma.it)

---

Progetto grafico e stampa

**Teseo Editore**

Via Amerigo Vespucci, 41  
00153 Roma  
Tel. 0039 06 5744679  
Mob. 0039 335 5467264  
[www.teseoeditore.it](http://www.teseoeditore.it)  
[teseo@teseoeditore.it](mailto:teseo@teseoeditore.it)

**#Heroesatsea**

**#SeafarersAreKeyWorkers**

**#EveryShipmentCounts**



**CONFITARMA**  
Confederazione Italiana Armatori