

L'Agenda 4 febbraio 2022

CONFITARMA

I risultati decisamente positivi del progetto di decarbonizzazione della strategia di ciclo di vita sono stati annunciati dal Gruppo d'Amico insieme a ABS, LR FOBAS, MAN Energy Solutions, RINA, Registro Liberiano e Trafigura.

RISULTATI POSITIVI DEL TEST DI DECARBONIZZAZIONE CONDOTTO DAL GRUPPO D'AMICO



Avviato a giugno 2021 per testare la miscela di biocarburante (B30) derivata da materie prime rinnovabili per alimentare la product tanker LR1 M/T Cielo di Rotterdam del Gruppo d'Amico, il Joint Industry Project (JIP) ha evidenziato la riduzione di emissioni di CO2 relative e assolute, ed emissioni di NOx stabili, dimostrando che le miscele di biocarburante B30 costituiscono una soluzione pratica, conforme al regolamento europeo sull'uso di carburanti rinnovabili a basso contenuto di carbonio nel trasporto marittimo (FUEL EU) che entreranno in vigore dal 1° gennaio 2025.

I test hanno anche dimostrato che, a condizione che la produzione di materie prime a livello globale possa soddisfare la domanda, l'aggiunta della miscela di biocarburante come "drop in" ai carburanti marittimi

tradizionali rappresenta una misura valida per ridurre le emissioni sul tonnellaggio esistente.

A seguito di questi risultati e in anticipo rispetto all'entrata in vigore della nuova normativa, il Gruppo d'Amico ha certificato attraverso l'amministrazione di bandiera tutte le sue navi LR1 affinché possano operare permanentemente con la miscela di biocarburante B30.

Il Gruppo intende anche certificare l'intera flotta e, nel corso del 2022, vuole testare i biocarburanti B40 e B50 adottando la stessa metodologia.

Questo importante progetto ha dimostrato come gli operatori del settore stanno collaborando sempre più strettamente per raggiungere obiettivi comuni di decarbonizzazione.

La combinazione di visione strategica e capacità tecniche che accomuna noleggiatori, costruttori originali del motore, armatori, fornitori di carburante e organi di regolamentazione conferma come gli studi di ricerca possano essere condivisi per esplorare tutte le opzioni per la decarbonizzazione nel trasporto marittimo.

PROFESSIONE COMANDANTE. QUALI PROSPETTIVE DI RIFORMA ANCHE ALLA LUCE DEI FATTI DI CRONACA LUCA SISTO: NAVIGARE NECESSE EST!

Il 3 febbraio, si è tenuto il Convegno "Professione Comandante. Quali prospettive di riforma anche alla luce dei fatti di cronaca?", organizzato dal Propeller Club Port of Venice in occasione della presentazione del libro "La criminalizzazione del Comandante della nave: criticità e prospettive", curato dal Prof. Avv. **Mario Carta**, Ordinario di diritto UE, Unitelma Sapienza, Presidente del Comitato Scientifico dell'Istituto Italiano di Navigazione.



Dopo i saluti istituzionali di Umberto Masucci, Presidente The International Propeller Clubs, Anna Carnielli, Presidente Propeller Club Port of Venice e Piero Pellizzari, Direttore Marittimo del Veneto, la giornalista Laura Colognesi ha moderato gli interventi di esponenti del mondo marittimo, tra i quali **Luca Sisto**, Dir. Gen. di Confitarma, che ha sottolineato come la "criminalizzazione" dei marittimi e in particolare modo del Comandante, è una tendenza di portata mondiale, più volte denunciata dalle parti sociali europee e internazionali del settore. Il nostro assetto giuridico attribuisce al Comandante la responsabilità per eventuali "crimini" che avvengono a bordo della sua nave, in contrasto con la complessità e l'ampiezza delle funzioni che il Comandante deve svolgere. Ciò, influisce negativamente sulla capacità di attrazione delle carriere marittime e sul reclutamento di giovani.

La comunità internazionale marittima è profondamente allarmata da questo fenomeno e dal suo impatto sui lavoratori del settore e per questo IMO e ILO hanno emanato linee guida per gli Stati Membri sul trattamento equo dei marittimi in caso di incidente. Purtroppo, in molti casi, esse non vengono adeguatamente applicate a spese del Comandante della nave, come è successo nel caso della petroliera Prestige, naufragata nel 2002, il cui comandante è stato condannato, dopo 14 anni, ue anni di prigione, ritenuto responsa-

bile di un disastro ambientale per imprudenza e comportamento sconsiderato, quando invece le conseguenze dell'incidente possono essere probabilmente imputabili al fatto che alla nave fu interdetto l'accesso al porto.

Casi simili si verificano per la presenza di narcotici illegali a bordo o quando, nei casi di soccorso e salvataggio in mare di migranti nell'ambito delle operazioni SAR nel Mediterraneo, il Comandante viene ritenuto responsabile della violazione della Convenzione di Ginevra sui rifugiati che vieta il respingimento delle persone aventi titolo a protezione, per aver eseguito disposizioni di Autorità preposte.

È quindi necessario un approccio "binario": da una parte, un'analisi giuridica delle norme e dall'altra una riflessione sulle implicazioni psicologiche derivanti dalle difficili condizioni in cui operano i comandanti delle navi a causa del regime di piena ed esclusiva responsabilità su quanto accade a bordo. Senza contare che la mole di attività di tipo amministrativo che oggi i comandanti devono svolgere potrebbero impedirgli di tutelare adeguatamente la sicurezza.

Questo è uno dei tanti aspetti che impone una sburocratizzazione e semplificazione del nostro regime amministrativo, accanto ad una governance del mare più efficace e dedicata al cluster marittimo portuale nazionale, indispensabile per un paese come il nostro che dipende dal mare ma che è immerso nella cosiddetta *sea-blindness*.

L'urgente adozione di un pacchetto di semplificazioni procedurali è poi improcrastinabile in vista dell'estensione dei benefici del Registro Internazionale italiano alle altre bandiere europee, per evitare che a causa dei vincoli burocratici e procedurali le nostre navi si dirigano verso altre bandiere con evidenti ricadute negative sull'occupazione di marittimi italiani.

APPUNTAMENTI


Incontro con le rappresentanze Giovanili delle organizzazioni presenti al CNEL sul Futuro dell'Europa della Commissione Politiche UE e Cooperazione Internazionale del CNEL

• **8 febbraio, Roma presso il CNEL, Incontro con le rappresentanze Giovanili delle organizzazioni presenti al CNEL sul Futuro dell'Europa della Commissione Politiche UE e Cooperazione Internazionale del CNEL.** Una riflessione sul futuro dell'Europa attraverso lo sguardo dei giovani, prendendo spunto dai Documenti e Pareri del CNEL:

- Riforma della nuova governance europea e semplificazione dei processi decisionali
 - Aumento del PIL con il ritorno ai livelli precrisi e rischio disoccupazione per i giovani
 - Riforma del Patto di stabilità e crescita
 - Transizione ecologica e salvaguardia del pianeta
 - Transizione digitale e innovazione tecnologica
 - Applicazione vincolante per i Paesi UE dei principi contenuti nel Pilastro Europeo dei Diritti Sociali
 - Conferenza sul Futuro dell'Europa: stato dell'arte
- Per Confitarma interviene **Salvatore D'Amico**, Presidente Gruppo Giovani Armatori



* **10-11 marzo, Milano, VI edizione di Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry!** organizzato da ClickUtility. La Federazione del Mare è tra i patrocinatori dell'evento



* **19-20 maggio, Ravenna, EMD 2022, European Maritime Day 2022**

DOCUMENTAZIONE

Publicato il numero di Febbraio di

ICS Leadership Insights,

disponibile a questo link:

<https://www.ics-shipping.org/wp-content/uploads/2022/02/ICS-Leadership-Insights-February-2022-FINAL.pdf>





ITALIA

ITS, BRUGNOLI: RUOLO FORMATIVO SVOLTO DA IMPRESE GARANTISCE OCCUPABILITÀ

“La vera sfida è quella di formare i ragazzi a un futuro percorso formativo adeguato non solo alle proprie caratteristiche, ma anche al modello imprenditoriale dell'Italia, che è il secondo Paese manifatturiero in Europa dopo la Germania”. Questo è quanto ha affermato **Giovanni Brugnoli**, Vice Presidente Confindustria per il Capitale Umano, il 1° febbraio, nel suo intervento alla 34^a edizione di Milano Unica. “Per questo -ha aggiunto- l'orientamento è un tema chiave, con il quale non solo dobbiamo supportare i giovani e le loro famiglie per scoprire le opportunità lavorative che le nostre aziende offrono, ma soprattutto cogliere e comunicare il valore del lavoro in fabbrica anche a livello cultu-



rale e sociale”. Per Brugnoli, “le nostre imprese sono all'avanguardia per sostenibilità, digitalizzazione, tecnologia e internazionalizzazione: tutti temi verso i quali le nuove generazioni sono molto sensibili”.

“Abbiamo, dunque tutte le caratteristiche per rendere la nostra industria attrattiva. A questo proposito è essenziale il ruolo degli ITS, dove le imprese svolgono un ruolo formativo strategico che garantisce l'occupabilità dei diplomati. L'industria e la formazione sono il connubio per promuovere non solo il nostro *Made in Italy* ma anche il *Made and Educated in Italy*”, ha concluso il Vice Presidente Brugnoli

le caratteristiche per rendere la nostra industria attrattiva. A questo proposito è essenziale il ruolo degli ITS, dove le imprese svolgono un ruolo formativo strategico che garantisce l'occupabilità dei diplomati. L'industria e la formazione sono il connubio per promuovere non solo il nostro *Made in Italy* ma anche il *Made and Educated in Italy*”, ha concluso il Vice Presidente Brugnoli

TRASPORTI MARITTIMI E LA PORTUALITÀ: L'ANALISI DI ASSOPORTI E SRM

Interamente realizzato con l'uso di infografiche, il 1° febbraio Assoporti ed SRM hanno pubblicato la newsletter “Port Infographics”, che offre agli operatori uno spaccato sul Mediterraneo e sulla valenza del trasporto marittimo e della portualità a livello globale, nonché il posizionamento dell'Italia, alla luce dei cambiamenti strutturali seguiti alla pandemia, con i riflessi sul commercio internazionale.

Ricca di informazioni la pubblicazione si sofferma, oltre che sui principali dati di traffico, anche su fenomeni marittimi come l'impennata dei noli, la ridotta affidabilità dei servizi di trasporto, il container shortage (carenza di container). Tutti elementi che impatteranno sulla competitività delle infrastrutture portuali.

Un altro aspetto innovativo di questa newsletter riguarda i focus specifici dedicati alla sostenibilità ed all'occupazione femminile in ambito marittimo. La figura femminile, non tradizionalmente accostata ai lavori in ambito marittimo, ricopre un ruolo rilevante, destinato a crescere.

Dall'analisi di Assoporti e Srm emerge che:

- Cresce ancora il trasporto marittimo mondiale in termini di tonnellaggio: +3,4% le stime per il 2022. La flotta navale aumenta del +2,9%.
- A livello internazionale avanzano ancora i porti dell'area MENA (Middle East & North Africa) in termini di competitività e attrattività; il LSCI (Liner Shipping Connectivity Index) aumenta di oltre 30 punti dal 2006 ad oggi. Si riduce in modo costante il gap con gli scali del Nord Europa.
- Per il nostro Paese ancora elevata la “dipendenza” dal mare del commercio internazionale: un terzo dell'import-export di tutte le regioni italiane avviene via nave; per il Mezzogiorno questo dato diventa quasi il 60%. Dopo il calo generale del 2020 del -17% i primi 6 mesi del 2021 mostrano chiari segnali di miglioramento, con un +33%.
- Nove regioni italiane superano gli 8 miliardi di Euro di import-export marittimo. In testa Lombardia ed Emilia-Romagna. Sicilia e Campania prime nel Mezzogiorno.
- Il 2021 ha messo sempre più in luce la fragilità delle supply chain globali. L'impennata dei noli caratterizza lo shipping su tutte le principali rotte: al terzo trimestre 2021 lo


Crescita della flotta e trend delle merci



Shanghai Containerized Freight Index registra un +255% sul 2020.

- Si rileva una minore qualità del servizio di trasporto containerizzato: a novembre 2021 solo il 34% delle navi è arrivato in orario nel porto di destinazione con una media dei ritardi delle navi di 7,3 giorni.
- Prosegue il fenomeno dei container vuoti “stressati” dai mercati di esportazione del Far East: dopo la forte crisi di fine 2020, il Container Availability Index di Shanghai a

APPUNTAMENTI

- * **7 febbraio**, Webinar, **PNRR e ferrovie al Sud: accorciamo le distanze**, organizzato da The International Propeller Club Port of Naples
- * **8 febbraio**, Webinar, **Le misure di contenimento dell'emergenza Covid e le nuove regole per l'accesso ai luoghi di lavoro**, organizzato da Confindustria
- * **8 febbraio**, On line, **La deriva demografica. Popolazione, economia, società. I 110 anni della Rivista di Politica Economica** organizzato da Confindustria e Luiss
- * **9 febbraio**, Webinar, **Economic Prospects for the MENA Region: the Challenges of the “Long Covid”**, organizzato da ISPI nell'ambito dell'8^a Edizione Rome2022 MED
- * **9 febbraio**, On line, **Giornata di riflessione sull'occupazione femminile e le ricadute occupazionali del PNRR, in occasione della Festa della donna**, organizzato dal CNEL
- * **10 febbraio**, Webinar, **Transizione energetica. Rinnovabili, una scelta imprescindibile per il futuro del pianeta**, organizzato da Diplomazia 
- * **10 febbraio**, Webinar, **Yacht Servant: la nuova frontiera per il trasporto di yacht, Cosa comporterà per Genova?**, organizzato da The International Propeller Club - Port of Genova
- * **18 febbraio**, Trieste, Convegno **“Le concessioni demaniali marittime”**, organizzato da AIDIM

novembre 2021 indica ancora una carenza strutturale di contenitori nelle rotte strategiche.

- In Italia sono presenti oltre 12.600 imprese della filiera dei trasporti marittimi, in crescita dell'8% rispetto a 10 anni fa.
- Veneto, Campania, Toscana, Liguria e Sicilia le regioni, con il maggior numero di imprese, superano quota 1.200.
- Inizia la risalita dei porti italiani: i primi 9 mesi del 2021 indicano un'importante ripresa: +10%, pari a oltre 345 milioni di tonnellate. Il Ro-Ro (Roll on Roll off) è il tipo di merce che registra la crescita più alta, +19%.
- Investimenti in sostenibilità sempre a buoni ritmi: a livello globale il 34% dell'orderbook si riferisce a navi che adottano carburanti e propulsori alternativi.
- Cresce il business del bunker: i porti di bunkeraggio GNL attivi nel mondo sono 141 e ne sono pianificati ulteriori 95.
- Speciale occupazione femminile: importante presenza delle donne negli uffici delle Autorità di Sistema Portuale: il 43% del totale; la percentuale scende al 29% nei ruoli dirigenziali e nei quadri.

L'Agenda 4 febbraio 2022

MONDO

SHIP FINANCE WORKING GROUP DELL'ECOSA



Il 1° febbraio, presieduta da **Fabrizio Vettosi**, Consigliere Confitarma, si è tenuta l'ottava riunione dello *Ship Finance Working Group* dell'ECOSA nel corso della quale sono stati trattati temi molto rilevanti e sono state pianificate le prossime attività previste dalle linee guida strategiche fissate ad inizio mandato.

In particolare, nel corso della riunione si è discusso del concetto di "territorialità" relativamente alla proposta di *innovation fund* avanzata a livello comunitario e strettamente connessa ai temi ETS e FIT 55.

Si è poi dibattuto sul tema della disomogeneità tra le diverse metriche che caratterizzano i criteri

di sostenibilità finanziaria (*Taxonomy, Poseidon, CII*).

Infine è stato dato un aggiornamento molto importante sulla proposta comunitaria di CRR3 (*Capital Requirement Regulation*) con cui sarà regolato l'accordo di Basilea IV: tale proposta, che si auspica non venga emendata, prefigura scenari importanti e positivi per lo shipping con il parziale riconoscimento dell'effetto mitigante dell'ipoteca navale.

Per quanto riguarda le prossime iniziative, a breve sarà organizzato un secondo *dialogue* a margine della prossima riunione del Working Group che tratterà del ruolo della ECA (*Export Credit Agency*) nell'ambito dello shipping.

Inoltre, nel corso dell'anno, saranno organizzati due eventi di natura tecnico-politica con il coinvolgimento di stakeholders istituzionali.

TASSONOMIA DELL'UE: ATTO DELEGATO COMPLEMENTARE DELLA COMMISSIONE SUL CLIMA PER ACCELERARE LA DECARBONIZZAZIONE

Il 2 febbraio, la Commissione europea ha presentato un atto delegato complementare "Clima" della tassonomia, che riguarda determinate attività del settore del gas e del nucleare alla luce degli obiettivi di mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici. Il collegio dei commissari ha raggiunto un accordo politico sul testo che, una volta tradotto in tutte le lingue ufficiali dell'Ue, l'atto sarà formalmente trasmesso ai legislatori per essere sottoposto a controllo.

Per raggiungere la neutralità climatica entro il 2050 servono ingenti investimenti privati e con la tassonomia - che ha lo scopo di presentare tutte le soluzioni possibili per accelerare la transizione e aiutarci a realizzare gli obiettivi

climatici - l'Ue intende guidare tali investimenti verso le attività necessarie.

Come per gli altri atti delegati emanati sulla scorta del regolamento Tassonomia, il PE e il Consiglio disporranno di 4 mesi per esaminare il documento e, se lo ritengono necessario, sollevare obiezioni. Entrambe le istituzioni possono chiedere di prolungare di 2 mesi il periodo di controllo. Una volta terminato il periodo di controllo e se nessuno dei legislatori solleva obiezioni, l'atto delegato complementare entrerà in vigore e si applicherà a partire dal 1° gennaio 2023.

L'Atto delegato complementare "Clima" presentato il 2 febbraio introduce nella tassonomia Ue, come attività transitorie, alcune

attività nucleari e del gas e obblighi di informativa specifici per le imprese che esercitano attività in questi settori.

La Commissione ha stilato il testo dell'atto delegato complementare dopo aver condotto consultazioni con il gruppo di esperti degli Stati membri sulla finanza sostenibile e la piattaforma sulla finanza sostenibile e sentito anche le osservazioni del PE. La Commissione ha esaminato con attenzione i contributi di questi gruppi e ne ha tenuto conto nel testo presentato: in seguito ai riscontri ricevuti, ad esempio, sono stati introdotti adeguamenti mirati dei criteri di vaglio tecnico e degli obblighi di comunicazione e verifica per renderli più chiari e più facili da applicare.

WHO, WIPO, WTO TRACCIANO LA FUTURA COOPERAZIONE SULLA RISPOSTA ALLA PANDEMIA

Il 1° febbraio a Ginevra, **Tedros Adhanom Ghebreyesus**, Dir. Gen. dell'Organizzazione mondiale della sanità, **Daren Tang**, Dir. Gen. dell'Organizzazione mondiale della proprietà intellettuale e **Ngozi Okonjo-Iweala**, Dir. Gen. dell'Organizzazione del commercio mondiale, hanno riaffermato il loro impegno, assunto il 15 giugno 2021 a lavorare a stretto contatto per aiutare a superare la pandemia di COVID-19 e i suoi devastanti impatti sociali ed economici ed hanno accolto con favore l'imminente lancio di una piattaforma trilaterale di assistenza tecnica, che con uno sportello unico metterà a disposizione dei governi le competenze delle tre organizzazioni in modo personalizzato e coordinato per rispondere al meglio alle esigenze nazionali individuali e il pieno utilizzo delle opzioni



legali e politiche per l'accesso alle tecnologie sanitarie, anche attraverso l'attuazione di qualsiasi soluzione alle proposte sulla proprietà intellettuale relative al COVID-19 attualmente all'esame del Consiglio TRIPS dell'OMC.

I tre direttori generali hanno anche discusso dei prossimi seminari per il rafforzamento delle capacità tecniche, il primo dei quali si è tenuto nel settembre 2021 incentrato sulle licenze di proprietà intellettuale e sul trasferimento tecnologico insieme alla condivisione di know-how e informazioni

sulla sperimentazione clinica. A fine febbraio sono previsti due eventi: uno per supportare i responsabili politici nell'utilizzo più efficace di dati per le loro scelte politiche sulla pandemia e uno sull'accesso alle tecnologie diagnostiche.

Infine, i tre direttori generali hanno confermato che all'inizio dell'estate convocheranno un simposio politico ad alto livello sulla pandemia facendo il punto sulle sfide del COVID-19 e concentrandosi su ciò che è necessario per la ripresa da questa crisi sanitaria prepararsi al meglio ad eventuali crisi future, impegnandosi in uno sforzo congiunto a non lesinare sforzi per affrontare il flagello della pandemia e a mobilitare le risorse di conoscenza necessarie affinché nessun Paese venga lasciato indietro.

 **UNIONE EUROPEA**
PRESIDENZA DI TURNO
FRANCIA: gennaio-giugno 2022
Next: Cechia: luglio-dicembre 2022

APPUNTAMENTI

* **1-4 febbraio**, Webinar, **Global forum 2022 for national trade facilitation committees**, organizzato da UNCTAD



* **9-10 febbraio**, Brest, **One Ocean Summit**, organizzato dal governo francese. Programma disponibile sul link <https://oneoceansummit.fr/>

Il 9 febbraio, nell'ambito del "One Ocean Summit", su iniziativa del Cluster Marittimo francese, si terrà la **riunione dei Cluster marittimi dell'UE**, coordinata dall'ENMC-European Network of Maritime Clusters. Parteciperanno in presenza i membri del Presidium ENMC (Francia, Italia, Lussemburgo, Spagna e Olanda) e di Forum Oceano. In rappresentanza dell'Italia interverrà **Laurence Martin**, Segretario generale della Federazione del Mare

* **9-10 febbraio**, Marsiglia, **Euromaritime 2022**, organizzato da *Le Marin, West France* e *Le Gigan* in collaborazione con il Cluster Marittimo Francese (CMF)

 * **15 febbraio**, ICS Event, **The Role of Maritime Trade in the Post COVID Recovery - Europe Focus**, organizzato con ECSA

 * **2-3 marzo**, Atene, **Slide2Open Shipping Finance**

Conference How to Think and Act Out-of-the-Box in an ESG Centric World

* **3 marzo**, Lisbona, **World Ocean Summit**

* **8 marzo**, il tema dell'IWD 2022 è **#BreakTheBias**

* **10 marzo**, Lione, **9th Annual Gasification Summit** organizzato da ACI

* **16-17 marzo**, Rotterdam, **24th Ballast Water Management Conference** organizzato da ACI