



CONFITARMA  
Confederazione Italiana Armatori



Assemblea – Roma, 8 giugno 2022



CONFINDUSTRIA







CONFITARMA  
Confederazione Italiana Armatori

Assemblea  
Roma, 8 giugno 2022

*Annual General Meeting*  
*Rome 8<sup>th</sup> June 2022*

*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 e 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 generale Board of Directors



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



**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, regolamentazio-  
ne, 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**

Consiglio direttivo

**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

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

Marco Quadrani *Segretario*

**PORTI E INFRASTRUTTURE**

*PORTS AND INFRASTRUCTURES*

**Carlo Cameli** Presidente

**Gianpaolo Polichetti** Vice Presidente

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

Francesco Beltrano *Segretario*

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

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

**Federica Barbaro** Presidente

**Valeria Novella** Vice Presidente

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

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

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

**Lorenzo Matacena** Presidente

**Alessandra Grimaldi, Valeria Novella** Vice Presidenti

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

Luca Sisto *Segretario*

**RISORSE UMANE E RELAZIONI INDUSTRIALI**

*HUMAN RESOURCES AND INDUSTRIAL RELATIONS*

**Giacomo Gavarone** Presidente

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

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

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

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

**Guido Grimaldi** Presidente

**Umberto D'Amato, Franco Porcellacchia** Vice Presidenti

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

**EDUCATION E CAPITALE UMANO**

*EDUCATION AND HUMAN CAPITAL*

**Salvatore d'Amico** Presidente

**Marialaura Dell'Abate, Aniello Mazzella** Vice Presidenti

Carlo Bocchini, Stefano Canestri, Gennaro Carlo Cotella, Andrea Guietti, Davide Mattia, Fabrizio Mazzucchi, Alessia Minuto, Giuseppe Patania, Luigi Porzio, Nicola Principe, Antonio Spadaro, Giulio Torre

Mariachiara Sormani *Segretario*

**Gruppo di lavoro  
CYBER / MARITIME SECURITY**

**Cesare d'Amico** Presidente

**Andrea Risso** Vice Presidente

Luca Sisto *Segretario*

## Giovani Armatori

Il Gruppo Giovani Armatori si è costituito nel 1995 con i seguenti scopi:

- promuovere la consapevolezza della funzione etica e sociale della libera iniziativa e delle responsabilità che ne derivano;
- approfondire i temi di maggior respiro strategico riguardanti l'industria armatoriale ed il sistema marittimo nel suo complesso;
- contribuire ad un costante adeguamento di Confitarma al mutare delle condizioni economiche e sociali dell'industria armatoriale, nonché alla formazione di nuove leve per la conduzione delle attività associative. Ne fanno parte imprenditori, figli di imprenditori direttamente coinvolti nell'attività dell'impresa e dirigenti con responsabilità di gestione aziendale.

Il Gruppo conta oggi oltre 50 membri e sono state recentemente intraprese iniziative volte a raccogliere nuove adesioni tra le imprese associate a Confitarma.

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

Il Gruppo è, inoltre, molto attivo all'interno del ricostituito Comitato Regole e Competitività, portando avanti, anche grazie allo studio sulla competitività della flotta nazionale pubblicato nel maggio 2021, le proposte di semplificazione normativa e "sburocrazizzazione" dell'ordinamento marittimo presso le sedi competenti.

Il Covid-19 non ha fermato i Giovani Armatori, che anzi si sono riuniti con elevata frequenza – prevalentemente da remoto, ma anche in presenza in occasione della *Genoa Shipping Week* di ottobre e dell'importante incontro con il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto nel dicembre 2021 – per confrontarsi e analizzare i temi caldi del trasporto marittimo.

Di particolare successo sono stati i numerosi webinar organizzati dai Giovani Armatori con relatori e aziende partner di grande rilievo, che hanno ricevuto un ottimo riscontro di pubblico, sia interno che esterno all'associazione, e stampa di settore. Al centro di tali eventi la transizione ecologica, con approfondimenti su decarbonizzazione, *Emission Trading System (ETS)* e PNRR, ma anche l'andamento dei principali mercati dello *shipping* e, da ultimo, l'impatto sul settore delle sanzioni adottate da USA e EU in risposta alla crisi Ucraina.

Durante le varie riunioni il Gruppo ha inoltre più volte affrontato il tema della vaccinazione del personale marittimo imbarcato e in attesa di imbarco, poi fortunatamente risoltosi, oltre a riprendere l'annosa questione del "voto dei marittimi".

Nel corso dell'anno sono state rinsaldate le relazioni con gli altri gruppi giovani del cluster marittimo, in particolare con il Gruppo Giovani Federagenti e *YoungShip Italia*, nonché la preziosa collaborazione con i Giovani Imprenditori di Confindustria.

*Last but not least*, l'Assemblea dei Giovani Armatori del 2 marzo 2022 ha approvato la proposta di revisione del Regolamento GGA, elaborata da un Gruppo di Lavoro ad hoc per renderlo più aderente alle esigenze attuali. Anche tenuto conto dell'impatto che l'emergenza da Covid-19 ha avuto sull'operatività del Gruppo, è stato poi deciso – in via transitoria – di estendere la durata delle cariche del presente mandato sino al 2025, quando è previsto anche il rinnovo del Consiglio Generale di Confitarma.

### 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



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  
Via S. Vincenzo, 2  
Tel + 39 010 833.82.527  
e-mail: [genova@confitarma.it](mailto:genova@confitarma.it)

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



Fabrizio Monticelli  
Amm. Unico ForMare





Premessa

## Mario Mattioli, Presidente Confitarma



Il trasporto marittimo si è distinto per il suo importante ruolo a supporto dell'economia globale e per la vita quotidiana di tutte le popolazioni. Sin dal novembre 2019, a fronte di un'immediata flessione del commercio mondiale a seguito delle restrizioni imposte per limitare la pandemia, le materie prime essenziali hanno continuato a muoversi anche nei giorni più bui. Oggi è difficile fare previsioni in un contesto ove tutti i fattori sono in continua evoluzione. In particolare, la grave crisi russo-ucraina che ci vede tutti preoccupati soprattutto per la sorte delle popolazioni civili a cui va il nostro pensiero e l'auspicio di una rapida conclusione, è divenuta una variabile cruciale.

In Italia, come nel resto del mondo, il 2021 è stato per lo *shipping* più positivo del 2020 ma, comunque, un anno non facile dato che i problemi da affrontare sono stati molti e alcuni non si sono ancora risolti.

Confitarma 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 hanno continuato la loro attività garantendo i beni essenziali al Paese, nonostante le evidenti difficoltà derivanti, prima dalla pandemia e poi dal conflitto in Ucraina.

Nel corso dell'anno abbiamo registrato l'uscita dalla flotta di unità di bandiera ma anche la consegna di nuove navi altamente tecnologiche ed *ecofriendly*. Altre entreranno in servizio nei prossimi mesi e altrettante sono in costruzione o nell'*order book* mondiale. Gli armatori italiani stanno continuando a fare la loro parte investendo miliardi di euro per mantenere e incrementare le elevate performance ambientali che pongono le loro flotte ai vertici delle *best practice* internazionali. Poche industrie possono vantare risultati simili e le nostre imprese sono sempre più impegnate nella sfida verso la transizione ecologica. Stiamo intravedendo una ripresa anche se ci sono ancora settori in difficoltà. Di sicuro dobbiamo poter contare sulle riforme della PA e della giustizia e soprattutto su una burocrazia efficiente capace di dare riscontro alle decisioni del Governo e su una *governance* del settore in grado di ridisegnare le regole del comparto in una visione più dinamica e moderna del mondo in continua evoluzione.



In quest'ottica, Confitarma guarda ad una rapida attuazione, all'interno del quadro giuridico nazionale, degli impegni assunti dalle autorità italiane in linea con la Decisione della Commissione UE del giugno 2020 per l'estensione dei benefici del Registro Internazionale alle bandiere UE e SEE, tutelando il genuino interesse nazionale. D'altro canto, per quanto riguarda il PNRR e il Fondo Complementare, l'auspicio è che non rimanga un sogno: è quindi molto importante il coinvolgimento di tutti gli operatori, a cominciare proprio dai processi di individuazione delle opere infrastrutturali portuali. Partecipare ai lavori del "Tavolo Mare", costituito dal Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, nonché agli specifici gruppi di lavoro tematici, è per Confitarma molto importante perché, nel dialogo strutturato e proattivo con le Istituzioni, l'industria marittima può contribuire alla radicale semplificazione delle procedure che regolano il settore, al fine di garantire che le sfide della decarbonizzazione, della digitalizzazione e della resilienza siano affrontate in modo adeguato.

In un'ottica di rinnovamento, il 7 luglio 2021, l'Assemblea della Confederazione approva all'unanimità un'importante riforma dello Statuto e Codice Etico di Confitarma ai fini dell'allineamento al Regolamento Unico di Confindustria. A tal fine viene costituito un Gruppo di Lavoro composto da armatori rappresentanti delle diverse tipologie di traffico presenti nella base associativa, coadiuvati dalla struttura confederale e da consulenti legali. Tra le varie modifiche apportate, la riforma statutaria per la prima volta prevede una specifica delega assegnata ad un Vicepresidente in materia di Marketing associativo e Comunicazione. Si tratta di un'assoluta novità per Confitarma che ha permesso, attraverso l'avvio di incontri territoriali periodici con le imprese associate e con nuove realtà non appartenenti alla confederazione, di raggiungere importanti traguardi in termini di ampliamento della compagine associativa. Inoltre, la partecipazione ai Gruppi Tecnici viene estesa anche ad esperti del settore, nella consapevolezza dell'importanza di fare rete, creare relazioni e sinergie, rafforzare i rapporti e crearne di nuovi. Viene anche istituito il Gruppo di Lavoro *cyber/maritime security* che conferma l'attenzione che da tempo la Confederazione riserva alle tematiche della sicurezza marittima nel suo complesso, sia fisica che cibernetica.

In un momento in cui lo *shipping* deve affrontare grandi sfide, soprattutto in campo ambientale è di fondamentale importanza poter essere presente nei consessi internazionali ed europei ove elaborare le strategie marittime. Sono quindi estremamente orgoglioso del fatto che nel 2021 vi sono stati ulteriori espliciti riconoscimenti all'operato di Confitarma e dello shipping italiano che, nonostante la lunga e perdurante crisi economica, sta affrontando le difficoltà dei mercati marittimi con coraggio e determinazione, riuscendo a mantenere posizioni di grande rilievo nel ranking mondiale con una flotta giovane e tecnologicamente avanzata. Il primo proviene dall'ICS - *International Chamber of Shipping* che, per la prima volta dal 1921, affida la sua presidenza ad un armatore italiano nella persona di Emanuele Grimaldi. Tale importante incarico si aggiunge alla presidenza dell'Intertanko, affidata a Paolo d'Amico, e alla presidenza del *Maritime Safety & Security Committee* del Bimco, affidata a Carlo Cameli. Inoltre, in ambito ECSA, accanto alle presidenze dello *Shipping Policy Committee* e del *Ports Working Group*, già guidati da Confitarma, il Consigliere Fabrizio Vettosi è stato nominato presidente dello *Ship Finance Working Group*.

Ricordo anche che, nel 2021, Confitarma ha colto l'occasione della presidenza italiana del G20 per mettere il mare al centro della ripresa di un'economia blu sostenibile, ottenendo che per la prima volta l'industria dello *shipping* mondiale entrasse a far parte del B20, il forum di dialogo ufficiale del G20 con la comunità imprenditoriale globale. La transizione ecologica dello *shipping* e i relativi finanziamenti, l'esigenza di ridurre le forme di protezionismo nel commercio marittimo mondiale, l'affermazione di accordi multilaterali e la riforma del WTO, sono i punti cardine del documento finale del B20 a cui Confitarma ha attivamente contribuito.

Concludo con una riflessione, su tre parole. *Logos*, cioè come si articola un discorso, *Ethos*, cioè il comportamento etico, e *Competenze*: il significato di queste parole si è un po' perso a causa di un naturale cambio di riferimenti nella nostra società con un'accelerazione talmente violenta da cancellare il necessario e naturale periodo di transizione. Quindi, sempre meno *logos*, poco *ethos* e scarse competenze. Questo vale nella famiglia, nella scuola e nell'università, nel lavoro, nella vita sociale e politica, inclusi i corpi intermedi. Ritornare a mettere al centro *logos*, *ethos*, competenze è la vera sfida. Solo così potremo anche utilizzare bene le risorse del PNRR. È una sfida ardua che dobbiamo comunque tentare soprattutto per le prossime generazioni.



## INDICE

### **5 Confitarma – Confederazione Italiana Armatori**

- 6 Consiglio generale
- 7 Collegio dei Probiviri e Collegio dei Revisori
- 7 Gruppi Tecnici
- 8 Giovani Armatori
- 9 La Direzione generale e i Servizi di Confitarma

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

### **15 La navigazione mercantile italiana nel 2021**

- 15 Crisi russo-ucraina e ripercussioni per le navi italiane
- 15 Il perdurare dell'emergenza sanitaria da Covid-19: impatto sull'industria marittima
- 16 I ristori per i danni subiti dal settore a causa della pandemia
- 17 Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR): risorse per il settore marittimo – emanazione del DL 59/2021
- 18 Una nuova stagione di riforme
- 19 Semplificazione
- 19 Digitalizzazione
- 19 *Governance* unica
- 20 Navigazione di cabotaggio e Autostrade del Mare
- 20 *Maritime security*
- 22 Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART)
- 22 Risvegliare la cultura marittima del nostro Paese

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

- 24 L'industria marittima mondiale affronta nuove sfide
- 26 Mercati marittimi

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

- 31 La flotta europea e il commercio estero dell'Ue
- 31 Pirateria - Estensione della presenza marittima coordinata (CMP)
- 32 Politica commerciale Europea
- 32 Misure europee per fronteggiare la guerra in Ucraina
- 33 Piano di emergenza per i trasporti

### **35 Shipping e Finanza sostenibile**

- 35 Armatori e finanza
- 35 Tassonomia - *EU Taxonomy Regulation*

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

- 37 Andamento dei traffici portuali
- 37 Servizi tecnico-nautici e servizi portuali
- 38 Interventi relativi al traffico crocieristico
- 39 *Governance* portuale
- 40 PNRR e fondo complementare

### **41 Il lavoro a bordo e l'Education**

- 41 COVID-19
- 43 Deburocratizzazione
- 45 Abolizione buono d'imbarco
- 45 Fondo Solimare e ammortizzatori sociali
- 46 Emendamenti 2022 alla MLC 2006
- 46 Conflitto in Ucraina e ripercussioni sugli equipaggi ucraini e russi
- Education**
- 46 Carenza Ufficiali e Direttori di Macchina
- 48 Istituti Tecnici Superiori (ITS)

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

- 52 Lo *shipping* mondiale e le strategie per la riduzione delle emissioni

- 53 La riconversione della flotta mercantile in chiave ambientale e innovativa
- 54 Pacchetto climatico "Fit for 55" – *Emission Trading System (ETS)*
- 55 Riciclaggio delle navi

## **57 APPENDICE STATISTICA**

### **85 *English Version***

# La navigazione mercantile italiana nel 2021

---



## **Crisi russo-ucraina e ripercussioni per le navi italiane**

La crisi russo-ucraina e le conseguenti sanzioni internazionali imposte alla Russia aumentano la pressione sul commercio globale.

Oltre agli effetti generali sullo shipping derivanti dalle sanzioni alla Russia, le Autorità italiane sin dai primi giorni del conflitto iniziato il 24 febbraio 2022, innalzano il livello di sicurezza delle navi al massimo previsto – MARSEC 3 – per tutte le unità mercantili nazionali in navigazione nelle acque del Mar Nero (limitatamente alle ZEE russe ed ucraine) e del Mar d’Azov. Ciò pone un problema di competitività della flotta italiana rispetto ad altre flotte europee che invece mantengono un livello di sicurezza MARSEC 2 e continuano a operare in quelle zone.

## **Il perdurare dell’emergenza sanitaria da Covid-19: impatto sull’industria marittima**

Il settore del trasporto marittimo viene duramente colpito dalla pandemia iniziata nel 2020 che ancora perdura. Tra gli effetti principali: riduzione della domanda di prodotti finiti, semilavorati e materie prime; gravi restrizioni alle normali procedure operative; congestione nei porti; crisi degli avvicendamenti dei lavoratori marittimi.

**NAVI PASSEGGERI.** Il settore del trasporto passeggeri ha subito i primi contraccolpi dei provvedimenti governativi per il contrasto alla diffusione del virus Covid-19. In particolare, le crociere – importante segmento del turismo italiano – subiscono gli effetti più pesanti con il blocco totale dei servizi per quasi tutto il periodo pandemico e il conseguente fermo delle navi. Fortunatamente la solidità societaria dell’unico operatore di bandiera italiana – eccellenza mondiale e leader del settore – evita la perdita di posti di lavoro a bordo e a terra. Solo nella primavera 2022 il settore, parzialmente, riprende le attività.

**NAVI DA CARICO.** Anche il settore della catena logistica nazionale viene colpito dall’onda lunga della crisi sanitaria che si ripercuote sui noli e impone necessarie restrizioni che incidono sull’operatività delle navi. Confitarma si attiva per chiedere al Governo di intervenire per assicurare un ristoro anche alle imprese armatoriali impiegate in tali traffici.





### **I ristori per i danni subiti dal settore a causa della pandemia**

Il DL 104/2020 aveva previsto due importanti ristori: il primo (art. 88) dedicato alle unità iscritte nel primo registro attraverso l'estensione degli sgravi previsti dall'art. 6 della legge 30/98, e il secondo (art. 89) dedicato alle navi passeggeri e Ro/Ro Pax attraverso la compensazione dei cali di fatturato del trasporto di passeggeri connessi alla pandemia.

In totale, il Governo stanZIA circa 190 milioni di euro per i due ristori che pur rappresentando risorse ingenti, coprono solo parzialmente il reale danno subito dalle imprese di navigazione a causa della pandemia.

Purtroppo, l'iter di attuazione delle due disposizioni viene rallentato dai rilievi della Commissione Ue in sede di notifica. In particolare, tra gli altri, la Commissione chiede che la platea dei beneficiari venga estesa anche alle imprese armatoriali con sede legale, ovvero aventi stabile organizzazione, nel territorio italiano ai sensi dell'art. 162, commi 1 e 2, del Decreto del Presidente della Repubblica n. 917 del 22 dicembre 1986, che utilizzano dette navi o unità iscritte nei registri UE/SEE che esercitano specifiche tipologie di traffico. Tale modifica delle norme base (artt. 88 e 89) viene disposta con la legge di conversione del DL 121/2021. In particolare:

**PRIMO REGISTRO.** Nel febbraio 2022 viene finalmente pubblicato in Gazzetta Ufficiale il tanto atteso Decreto n. 536/2021 che all'art. 8 stabilisce le modalità attuative delle disposizioni di cui all'art. 88, comma 1, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104. La misura, fortemente voluta da Confitarma, estende il beneficio previsto dalla legge n. 30 del 27 febbraio 1998 al personale marittimo avente i requisiti di cui all'art. 119 del codice della navigazione ed imbarcato sulle unità o navi iscritte nei registri degli Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo che esercitano attività di cabotaggio, di rifornimento dei prodotti petroliferi necessari alla propulsione ed ai consumi di bordo delle navi, nonché adibite a deposito ed assistenza alle piattaforme petrolifere nazionali. L'attuazione del Decreto resta, comunque, subordinata alla positiva decisione della Commissione Ue. Il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili (MIMS) confida di chiudere il processo di assegnazione delle risorse entro il 30 giugno.

**TRAGHETTI.** Nel dicembre 2021 viene pubblicato il Decreto n. 499 attuativo dell'art. 89 che prevede la successiva pubblicazione di un bando per l'accesso al fondo di 70 milioni di euro stanziati a tale titolo. Su richiesta della Commissione europea, il periodo di ristoro, originaria-





mente previsto dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020, viene ridotto al periodo di stretto *lock-down* (10 marzo-3 giugno 2020) ad eccezione di alcuni collegamenti internazionali che collegano l'Italia ad Albania, Marocco e Tunisia, per i quali il termine finale viene spostato al 30 giugno 2020. Il MIMS confida di chiudere il processo di assegnazione delle risorse entro il 30 giugno.

**TRASPORTO PUBBLICO LOCALE MARITTIMO.** Al fine di sostenere il settore del trasporto pubblico locale e regionale di passeggeri oggetto di obbligo di servizio pubblico a seguito degli effetti negativi derivanti dall'emergenza epidemiologica da COVID-19, il Governo istituisce un fondo con una dotazione di 500 milioni di euro per l'anno 2020, destinato a compensare la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri nel periodo 23 febbraio-31 dicembre 2020 rispetto alla media dei ricavi tariffari relativa ai passeggeri registrata nel medesimo periodo del precedente biennio. Le risorse vengono erogate a fine 2021 inizio 2022.

### **Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR): risorse per il settore marittimo – emanazione del DL 59/2021**

Lo *shipping* è notoriamente un settore "*hard to abate*" e gli obiettivi individuati a livello internazionale e comunitario sono molto ambiziosi riguardo alle emissioni. Coerentemente con questi obiettivi, al fine di sostenere il processo di transizione ecologica della flotta italiana il fondo complementare al PNRR previsto dal DL n. 59 del 2021, convertito dalla legge n. 101/2021 stanziava 500 milioni di euro per il rinnovo e l'ammodernamento delle navi; 90 milioni di euro per l'acquisto delle unità navali necessarie a sostenere le attività di bunkeraggio a partire dai terminali di rigassificazione nazionali; 35 milioni di euro per il rinnovo delle flotte navali private adibite all'attraversamento dello Stretto di Messina.

**RINNOVO E AMMODERNAMENTO DELLE NAVI - DECRETO N. 389/2021.** Nel mese di dicembre 2021 viene pubblicato sul sito istituzionale del MIMS il testo del Decreto attuativo del DL 59/2021 per la parte relativa al rinnovo della flotta mercantile italiana. Ai fini dell'efficacia del provvedimento, è necessaria la pubblicazione di un bando che potrà avvenire solo a conclusione della procedura di autorizzazione da parte della Commissione Ue a norma dell'art. 108 del TFUE.

L'accesso alle risorse previste dal Decreto è riservato a specifiche tipologie di naviglio impiegate su specifici traffici. Infatti, le navi devono essere operate sul territorio nazionale tra-





mite collegamenti marittimi che prevedano lo scalo di almeno un porto italiano e con traffico diretto verso porti europei e/o mediterranei, ovvero operanti in ambito portuale italiano. Tale impostazione esclude un'importante parte della flotta operata dagli armatori italiani.

Per tale ragione, Confitarma, nel richiamare l'attenzione sui possibili rilievi che la Commissione europea – nel corso della procedura di autorizzazione – potrebbe sollevare con riferimento a specifici vincoli contenuti nel Decreto, chiede al Governo e al Parlamento un ulteriore intervento dedicato a tutta la flotta operata dagli armatori italiani.

**RINNOVO FLOTTA GNL - DECRETO N. 388/2021.** Nel mese di dicembre 2021 viene pubblicato sul sito istituzionale del MIMS il testo del Decreto attuativo che individua la tipologia e i parametri tecnici degli interventi ammessi al finanziamento per l'acquisto di unità navali necessarie a sostenere le attività di bunkeraggio di GNL e/o Bio-GNL a partire dai terminali di rigassificazione nazionali. Il Decreto, benché già efficace, necessita della positiva decisione della Commissione europea sulla compatibilità con il mercato interno a norma dell'art. 108, par. 3 del TFUE, nonché di un ulteriore decreto ministeriale che definirà nel dettaglio le modalità di presentazione delle domande. Il contributo potrà coprire fino al 30% dei costi sostenuti per la costruzione delle unità navali, per navi costruite nei Paesi membri dell'Unione europea.

### **Una nuova stagione di riforme**

Alla fine del 2021, presso il MIMS, viene istituito il Tavolo del Mare al fine di avviare un confronto sulle principali tematiche afferenti al settore marittimo e portuale, in chiave di sostenibilità e semplificazione del settore. In particolare, vengono individuate le macro-tematiche di interesse del settore e istituiti gruppi di lavoro *ad hoc* (Digitalizzazione dei Procedimenti, Gente di Mare, Lavoro Portuale e Semplificazione Normativa) per i quali Confitarma attraverso i suoi rappresentanti propone le diverse istanze del settore.

Inoltre, a testimonianza dell'importanza e attualità che la semplificazione amministrativa e burocratica dell'ordinamento marittimo rivestono per il Paese, all'inizio del 2022 il Parlamento riprende l'esame di due proposte di legge (C. 2866 Gariglio e C. 3239 Ficara) – fortemente volute da Confitarma – concernenti modifiche al Codice della navigazione e disposizioni per la semplificazione della disciplina riguardante l'ordinamento amministrativo della navigazione e il lavoro marittimo.





### **Semplificazione**

L'imminente conclusione del processo di estensione dei benefici previsti dal Registro Internazionale alle bandiere UE/SEE rappresenterà una rivoluzione del settore del trasporto marittimo nazionale. A fronte di tale profondo mutamento, per salvaguardare la bandiera italiana è necessario attuare urgenti misure di semplificazione normativa dell'ordinamento marittimo nazionale unitamente alla "sburocratizzazione" dei processi e alla dematerializzazione delle procedure. Il Registro Internazionale è, infatti, condizione necessaria ma non più sufficiente per assicurare la competitività delle nostre imprese.

Al riguardo, da tempo Confitarma promuove presso le competenti sedi istituzionali un ampio progetto di semplificazione normativa del Codice della Navigazione e dell'ordinamento correlato per moltissimi aspetti a costo zero per l'erario. Si tratta di un documento vivente riguardante, nella maggior parte dei casi, modifiche ad articoli del Codice della Navigazione divenuti oramai superati, per i quali si richiede l'abrogazione o una modalità applicativa aggiornata.

Se tale progetto venisse perseguito concretamente nella sua interezza, la nostra bandiera verrebbe messa finalmente in grado di competere con quelle comunitarie, al momento molto più al passo con i tempi.

### **Digitalizzazione**

La semplificazione non può in molti casi prescindere dalla digitalizzazione delle procedure. In tale contesto, da tempo Confitarma richiama l'attenzione dell'Amministrazione sulle problematiche relative alla gestione dei documenti di bordo, proponendo l'adozione del formato elettronico e l'eliminazione del rigoroso rendiconto degli stessi. Quest'ultima previsione non è peraltro contemplata dal Codice della Navigazione. Tali proposte consentirebbero, infatti, una notevole semplificazione dell'operatività delle navi di bandiera italiana, migliorandone la competitività.

### **Governance unica**

Confitarma da anni chiede, insieme a tutto il cluster marittimo, la costituzione di un'efficace sede di coordinamento politico-amministrativo dedicata alle attività marittime che, oggi, deve interfacciarsi con ben otto amministrazioni coinvolte a vario titolo nella burocrazia dell'impresa armatoriale. Tale istanza, in questa difficile fase di ripartenza del Paese, è quanto mai urgente.





### **Navigazione di cabotaggio e Autostrade del Mare**

**MAREBONUS.** L'incentivo Marebonus non è più rifinanziabile in quanto autorizzato dalla Commissione Ue per un solo triennio, ormai scaduto. Nella primavera 2022 vengono versate agli aventi diritto le risorse assegnate alla terza annualità. Il risparmio conseguito per il 2020 grazie a tale strumento è stimato dal MISE in circa 137 ktep di energia finale. In ragione dell'efficacia dello strumento ai fini ambientali e di riduzione dell'incidentalità, il Governo stanziava con la legge di bilancio 2021, su impulso del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, circa 100 milioni di euro per il periodo 2022-2026. Tali risorse, benché rappresentino un primo apprezzabile passo, non sono ancora sufficienti e pertanto Confitarma chiede il loro rifinanziamento e che venga assicurata, con la normativa di attuazione, una premialità per le navi più performanti in termini ambientali.

**CONTINUITÀ TERRITORIALE.** Nel 2021 e all'inizio del 2022, attraverso Invitalia – l'Agenzia nazionale per lo sviluppo, di proprietà del Ministero dell'Economia – l'Amministrazione prosegue con la messa a gara di molte linee oggetto della precedente concessione statale, nonostante vi fossero evidenze concrete dell'effettiva sussistenza sulle stesse di servizi offerti in regime di libero mercato. Confitarma ritiene che il migliore esempio atto a garantire il principio costituzionale della continuità territoriale, senza alterare la libera concorrenza e senza creare posizioni dominanti di mercato, è costituito dal "modello spagnolo", in base al quale le sovvenzioni non vengono erogate alle compagnie di navigazione ma sotto forma di contributo direttamente all'utenza, ovvero passeggeri e autotrasportatori. Risulta, infatti, evidente che il *network* di operatori privati è talmente ben strutturato ed organico da offrire già adeguate garanzie di collegamento durante tutto l'anno. Per tale motivo, da tempo Confitarma sostiene che, in linea di principio, soprattutto per le grandi isole, non dovrebbe essere prevista alcuna sovvenzione per garantire la continuità territoriale. Certamente esiste una nicchia di collegamenti ai quali il mercato non può dare risposta per la particolare natura degli stessi e per i quali lo Stato è chiamato ad assicurare la continuità territoriale.

### **Maritime security**

Proseguono le riunioni periodiche del Tavolo Tecnico Stato Maggiore Marina – Confitarma, inquadrata nell'ambito di una collaborazione che, avviata nel 2005, vede il coinvolgimento anche del Comando in Capo della Squadra Navale (CINCPNAV) e del Comando Generale del Corpo CC.PP. – Guardia costiera.

Il 12 ottobre 2021, nell'ambito dell'attività addestrativa della Marina Militare denominata Mare Aperto 2021, Confitarma partecipa ad un'esercitazione che coinvolge attivamente il mercantile "Eurocargo Malta" del Gruppo Grimaldi, CINCPNAV con la sua Centrale Operativa e la fregata FREMM "Carabiniere".





**PIRATERIA.** Secondo l'*International Maritime Bureau*, nel 2021, con 132 episodi rispetto ai 195 registrati nel 2020, la pirateria marittima e gli attacchi di rapina a mano armata registrano il livello più basso dal 1994. Il Golfo di Guinea rimane l'*hotspot* mondiale della pirateria ma la maggiore presenza di navi militari internazionali e la cooperazione con le autorità regionali determinano la riduzione complessiva degli incidenti che passano da 81 nel 2020 a 34 nel 2021. Nonostante la riduzione complessiva degli incidenti segnalati a livello globale, permane il rischio intrinseco della pirateria e delle rapine a mano armata in queste aree per le quali occorre proseguire con l'azione vigorosa intrapresa dalle autorità, il coordinamento e la vigilanza continua per garantire la protezione a lungo termine della gente di mare imbarcata su navi che operano in tali aree a rischio. La situazione rende in particolare molto 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.

Per questo motivo, la Marina Militare, su forte istanza di Confitarma, continua sia nel 2021 che nel 2022, ad essere presente nell'area del Golfo di Guinea a tutela della flotta mercantile italiana, degli interessi nazionali e, più in generale, di tutta la comunità armatoriale che vi opera. In particolare, vengono dispiegate due operazioni di presenza e sorveglianza marittima della Marina Militare, con le unità FREMM Marceglia (settembre–novembre 2021) e Rizzo (marzo–giugno 2022). In tale contesto, continua la proficua collaborazione di Confitarma con la Marina Militare e la Guardia Costiera nell'organizzazione delle esercitazioni antipirateria: il 28 ottobre 2021 con il *supply vessel* "Blue Brother" di Bambini S.p.A. e il 25 marzo 2022 con il Ro/Ro Cargo "Grande Congo" del Gruppo Grimaldi.

Per quanto riguarda l'area dell'Oceano Indiano, nonostante la significativa riduzione degli attacchi di pirateria registrati negli ultimi anni, permane la necessità di assicurare un adeguato livello di sicurezza nel Golfo Persico e nelle acque antistanti la Somalia, area strategicamente rilevante per l'armamento nazionale, attraverso la presenza dell'Operazione Atalanta (il cui mandato dovrebbe terminare il 31 dicembre 2022) e l'impiego di misure di difesa passiva e attiva, anche armata, a bordo delle navi mercantili.

Per l'imbarco dei *team* privati a bordo di navi battenti bandiera italiana – anche grazie all'intensa attività di sensibilizzazione svolta da Confitarma presso le Istituzioni competenti – il regime di deroga relativo all'impiego a bordo delle navi italiane di guardie particolari giurate in funzione antipirateria viene prorogato al 31 dicembre 2022. In particolare, la norma proroga il regime transitorio che consente l'impiego a bordo delle navi italiane di guardie giurate che non abbiano ancora frequentato i corsi teorico-pratici previsti, a condizione che abbiano partecipato come membri delle Forze Armate alle missioni internazionali in incarichi operativi per un periodo di almeno sei mesi. Tale ulteriore proroga si è resa necessaria in quanto il perdurare della pandemia ha impedito lo svolgimento delle prove d'esame dei suddetti corsi.

**CYBER SECURITY.** Nel marzo 2022 viene completata la seconda edizione del "Vademecum per la sicurezza informatica a bordo delle navi mercantili di bandiera italiana e per le società di *shipping* nazionali", curato da Confitarma insieme ad esperti collaboratori. Come per la prima edizione del



2018, lo scopo del nuovo Vademecum rimane la sensibilizzazione delle imprese associate sui pericoli derivanti dagli incidenti e attacchi informatici al fine di garantire la cosiddetta *business continuity*, dando al contempo evidenza, anche con riferimento alla minaccia cibernetica, delle specificità di un settore strategico per il Paese quale è quello del trasporto marittimo. Inoltre, nel corso dell'anno vengono promossi approfondimenti sui profili assicurativi legati alla sicurezza informatica.

Nel corso dell'anno prosegue la collaborazione tra Confitarma e il MIMS in qualità di Autorità NIS (*Network and information security*) competente per le funzioni di *cyber security* nel settore trasporti e vengono avviate interlocuzioni con la nuova Agenzia per la Cybersicurezza Nazionale (ACN).

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

In considerazione del perdurare dei forti effetti negativi della pandemia sulle imprese di navigazione, specialmente – ma non solo – per quanto riguarda il comparto passeggeri, anche per il 2022 Confitarma chiede all'ART di disporre l'esonero del contributo annuale, o quanto meno una significativa riduzione, per tutti gli operatori del trasporto marittimo.

Purtroppo, l'ART non accoglie tale istanza poiché la contribuzione da parte degli operatori dei trasporti rappresenta l'unica fonte di finanziamento prevista dall'ordinamento italiano per fronteggiare la spesa necessaria al suo funzionamento. Inoltre, anche per il 2022 le imprese di trasporto marittimo – sia passeggeri che merci – sono incluse tra i soggetti economici tenuti al pagamento del contributo. A tal proposito, la principale novità per il 2022 riguarda il criterio di determinazione del fatturato rilevante ai fini della quantificazione del contributo per le imprese di trasporto marittimo impegnate in attività internazionale con interessamento di porti italiani, che l'ART individua nel regime di non imponibilità IVA (art. 9, c. 1, numeri 1 e 2, dpr 633/72) relativo alle operazioni connesse a scambi con l'estero, così come previsto per il settore aereo.

Peraltro, si registra un costante allargamento della platea dei soggetti incisi, che per il 2022 include i servizi di agenzia/raccomandazione marittima, i quali sono inoltre tenuti a versare il contributo in nome e per conto dei vettori esteri.

Un'ulteriore novità riguarda, infine, gli operatori economici con un fatturato pari o superiore a euro 10.000.000 le cui voci di esclusione dal fatturato rilevante ai fini del contributo ART superino il 20% del fatturato totale. Per il 2022 l'ART prevede, infatti, che tali esclusioni vengano attestate, alternativamente, dal revisore legale dei conti (ovvero dalla società di revisione legale) oppure dal collegio sindacale.

### **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. 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 vuole cogliere questa sfida nell'ambito di specifici percorsi di formazione, seminari e convegni dedicati a tematiche di interesse per il settore del trasporto marittimo presso prestigiose Università italiane e Istituti di formazione.

Il 6 novembre 2021, prende il via la prima edizione dell'Executive Programme in Shipping & Logistics Management, sviluppato dalla Luiss Business School in collaborazione con Confitarma e ALIS (Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile). Il programma, della durata complessiva di due mesi, 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.

All'avvicinarsi della conclusione del settecentenario dantesco e per celebrare i 120 anni dalla sua istituzione, prendendo spunto dal sempre attuale messaggio dantesco che ci invita a non



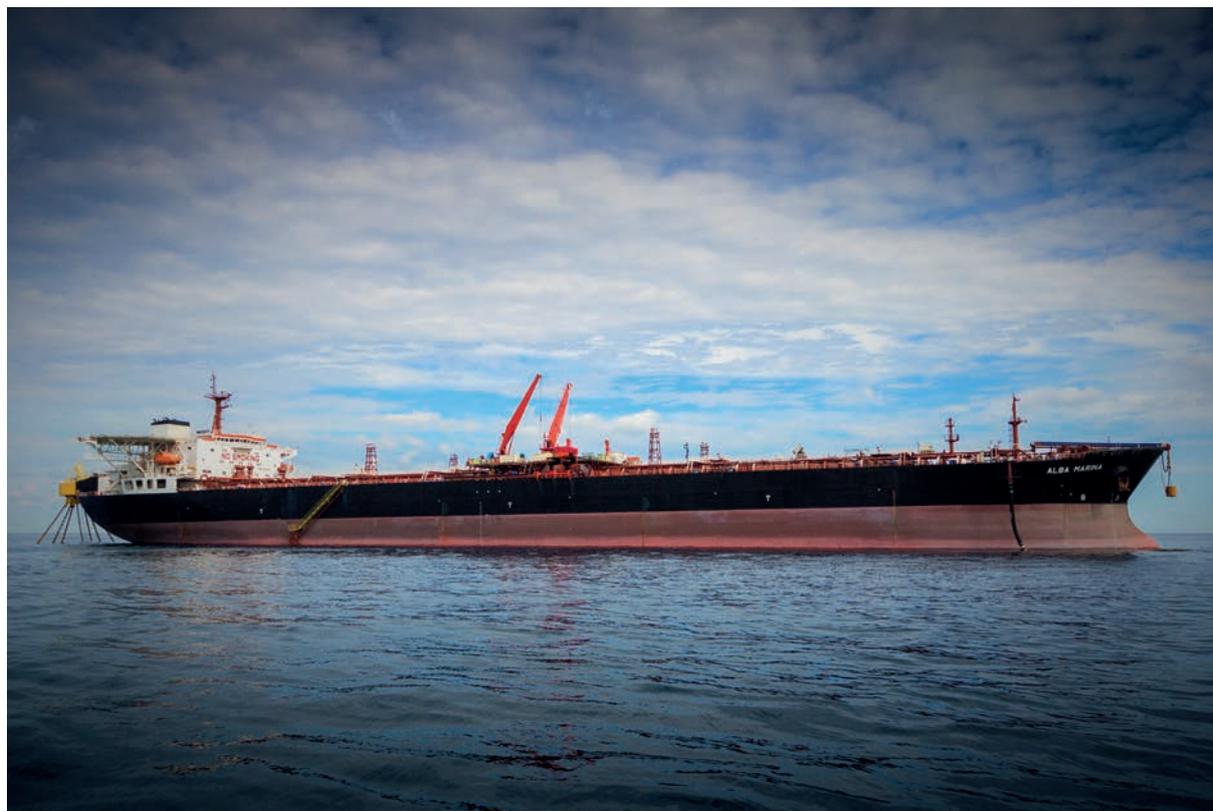


fermarci e ad intraprendere senza timore il viaggio, il 16 dicembre Confitarma organizza nella sede rinnovata di Palazzo Colonna, l'evento "Dante, il mare e le navi: viaggio verso la transizione ecologica di un Paese marittimo", al quale intervengono i Ministri della Difesa e delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili e molti autorevoli esponenti del mondo della politica, delle istituzioni e della cultura. Un momento di riflessione sulla grande e "ineluttabile" sfida della transizione ecologica che tutti siamo chiamati ad affrontare ispirato alla valutazione che Dante fa in vista di un viaggio per mare ponderando tutti i fattori in gioco: dirigersi verso un porto stabilito tramite la rotta più idonea, conveniente e sicura, oltre che breve e quindi economica. Nel nostro caso il "porto stabilito" è il passaggio cruciale della decarbonizzazione che il trasporto marittimo, insieme a tutti gli altri comparti industriali, è chiamato necessariamente ad affrontare.



# La navigazione internazionale e i traffici marittimi

---



## L'industria marittima mondiale affronta nuove sfide

Dopo il “Medioevo” di un 2020 fortemente caratterizzato dalla pandemia di Covid-19 e dai conseguenti lockdown, il 2021 è l’anno del “Rinascimento” dell’economia globale grazie all’arrivo dei vaccini e ad una serie di stimoli economici e fiscali senza precedenti, il PIL mondiale rimbalza da -1,9% nel 2020 a +5.7% nel 2021, un record.

Tuttavia, alla fine dell’anno, dopo due anni da quando è stato identificato il primo focolaio di Covid-19 a Wuhan, in Cina, registriamo uno scenario reso difficile dal perdurare della pandemia, dalle pressioni al rialzo sui prezzi di varie commodity e dai colli di bottiglia in alcune catene di fornitura globali. Inoltre, a fine febbraio 2022 la grave situazione determinata dalla guerra in Ucraina innesca, oltre alle devastanti conseguenze umanitarie, ulteriori forti tensioni ed incertezze con evidenti impatti sull’attività economica mondiale, al momento non del tutto quantificabili perché gli effetti della crisi a livello globale sono molto diversi tra aree geografiche e settori industriali a seconda della vicinanza al conflitto, della dipendenza da petrolio, gas e altre commodity e, in generale, delle connessioni produttive e finanziarie con i paesi direttamente coinvolti nella guerra.

Tra le macroaree, l’Unione europea è senz’altro quella più colpita dal conflitto.

Tra i settori più coinvolti, oltre a quelli energivori, quello del trasporto marittimo internazionale risente fortemente di questa situazione, sia dal punto di vista della sicurezza della navigazione sia per quanto riguarda i mercati a seguito delle sanzioni adottate da Stati Uniti ed Europa nei confronti della Russia.

In ogni caso, gli stimoli e le politiche economiche adottate nel mondo per contrastare gli effetti della pandemia, pur consentendo una consistente ripartenza dell’economia, generano anche una notevole spinta inflattiva e i prezzi delle commodities registrano forti rialzi. Un esempio è dato dal prezzo del petrolio che da \$ 70 al barile a inizio 2020 è crollato a \$ 15 ad aprile e a marzo 2022 sfiora i \$ 140. I prezzi delle altre commodities, non solo energetiche, hanno andamenti simili ed in alcuni casi anche più marcati.





I tassi di inflazione registrati dalle economie occidentali sono tra i più alti degli ultimi 30 anni: +7% negli Stati Uniti, +5,3% in Europa e +4,8% nel Regno Unito. Questa è la ragione per cui le banche centrali si stanno preparando ad abbandonare le politiche monetarie ultra-accomodanti iniziate dopo la crisi finanziaria iniziata nel 2008.

Oltre all'inflazione a cavallo tra la fine del 2021 e il primo trimestre 2022, altre ombre si sono allungate sulle prospettive di crescita dell'economia mondiale, tra le più importanti, in ordine temporale, la crisi del settore immobiliare cinese, uno dei principali strumenti di risparmio nel paese e primario driver della domanda di acciaio e quindi del dry bulk, e lo scoppio della guerra in Ucraina.

Se da un lato l'inflazione non dovrebbe preoccupare il mondo armatoriale e la crisi immobiliare sembra essere stata ben assorbita dal sistema finanziario cinese, le sanzioni contro la Russia e il modo in cui si andranno a ridisegnare gli equilibri geopolitici globali porteranno certamente forti cambiamenti sulle direttrici dei traffici e nelle dinamiche della domanda.

Il WTO prevede una crescita del volume degli scambi di merci del 3% nel 2022, in calo rispetto alla precedente previsione del 4,7%, e del 3,4% nel 2023, ma queste stime sono condizionate dall'evoluzione del conflitto in Ucraina. L'impatto economico più immediato è il forte aumento dei prezzi delle materie prime. Infatti, nonostante le piccole quote di commercio mondiale e produzione, Russia e Ucraina sono fornitori chiave di beni essenziali, tra cui cibo, energia e fertilizzanti. Le spedizioni di grano attraverso i porti del Mar Nero sono interrotte, con conseguenze potenzialmente disastrose per la sicurezza alimentare nei paesi poveri.

La guerra non è l'unico fattore che pesa sul commercio mondiale. I blocchi in Cina per prevenire la diffusione del COVID-19 stanno nuovamente interrompendo il commercio marittimo in un momento in cui le pressioni sulla catena di approvvigionamento sembravano allentarsi. Ciò potrebbe portare a una rinnovata carenza di input manifatturieri e a una maggiore inflazione.

Alla fine del 2021, la flotta mondiale registra un aumento del 3,1%, con 102.454 navi pari a 1.485 milioni di gt. Tale aumento è dovuto alla consegna di oltre 2.100 navi per circa 60,1 milioni di gt a fronte di poche unità demolite (circa 720 unità per 15,2 milioni di gt).

Nel corso dell'anno, il volume degli ordini aumenta del 95% in termini di tonnellaggio per raggiungere 1.858 nuove unità pari a 88,7 milioni di gt, soprattutto legato all'order book di portacontainer (548 unità di 4,2 milioni di TEU). Anche gli ordini di metaniere e LNG e GPL raggiungono livelli record (13,5 milioni/6,1 milioni di metri cubi). Il portafoglio di ordini globale cresce del 19% in termini di gt, per raggiungere 4.150 navi superiori alle 100 gt, per un totale





di 159,4 mln gt, rappresentato per circa un terzo da navi portacontainer. Il portafoglio ordini è equivalente al 10,7% del tonnellaggio della flotta.

### **Mercati marittimi**

**MERCI SECHE ALLA RINFUSA.** La crescita delle rate di nolo iniziata durante la seconda metà del 2020 prosegue e si rafforza durante gran parte del 2021. Alla fine dell'anno le rate medie degli impieghi spot sono ben superiori ai livelli registrati nell'ultimo decennio: Capesize \$ 33.000/giorno (+150% rispetto alla media 2020), Kamsarmax \$ 26.750/g (+170%), Supramax \$ 26.500/g (+225%) e Handysize \$ 25.500/g (+220%).

La domanda di trasporto in dry bulk cresce per ogni merce e in particolare per il carbone le cui direttrici di traffico sono cambiate profondamente a seguito del divieto cinese di importare carbone dall'Australia. Alla buona crescita della domanda di trasporto si aggiungono i forti ritardi nei porti, fattore che limita la capacità di trasporto della flotta, e un numero di consegne di nuove unità dai cantieri in decisa diminuzione (-24%). Le alte rate di nolo e la crescita del prezzo delle unità di seconda mano portano ad un deciso aumento di nuovi ordini ai cantieri (+90%) ma, complessivamente, il numero degli ordini rimane ben lontano dai livelli preoccupanti registrati durante gli anni a ridosso del credit crunch del 2008.

Durante gli ultimi mesi del 2021 il mercato perde un po' dello slancio dei 12 mesi precedenti, probabilmente per fattori temporanei quali la crisi di Evergrande, il tetto imposto da Pechino alla produzione di acciaio e il deciso rallentamento delle esportazioni di minerale ferroso dal Brasile.

Il 2022, come di consueto inizia con un mercato relativamente basso, ma subito dopo il Capodanno Cinese e le olimpiadi invernali a Pechino le rate tornano a crescere con decisione. Per





il 2022 restano le grandi incognite della guerra in Ucraina e gli effetti delle sanzioni occidentali imposte alla Russia. In proposito, al netto degli effetti economici e sociali a livello mondiale per il protrarsi della guerra, l'Europa è fortemente dipendente dalle importazioni di carbone, grani e fertilizzanti da Russia e Ucraina e, con l'interruzione di questi flussi, gli altri grandi paesi esportatori sarebbero ben più lontani geograficamente. Il carbone inoltre sembra essere l'unica vera alternativa percorribile in tempi relativamente brevi per sostituire un'eventuale riduzione dell'import di gas dalla Russia.

**GREGGIO E PRODOTTI PETROLIFERI.** Il comparto cisterne registra nel 2021 uno dei peggiori anni della storia. La domanda di petrolio e prodotti petroliferi stenta a recuperare il crollo registrato nel 2020 a causa della pandemia e, secondo le stime dell'EIA (Energy Information Administration), la domanda globale torna sui livelli precedenti soltanto alla fine del 2021. Nel frattempo, però la flotta delle petroliere cresce del 4% nel 2020 e di un ulteriore 3% nel 2021; per le navi adibite al trasporto di prodotti petroliferi la crescita è del 3% in entrambi gli anni.

Chiaramente l'eccesso di tonnellaggio accumulatosi nel corso degli ultimi due anni mette sotto fortissima pressione le rate di nolo spot che registrano delle medie molto basse: per le VLCC il ritorno medio generato dalla rotta dal Medio Oriente all'Estremo Oriente (su base round trip) risulta addirittura negativa, per le Suezmax il ritorno è inferiore a \$ 2.000/giorno (-90% rispetto al 2020), per le Aframax \$ 4.000/g (-80%), per le MR \$ 7.250/g (-60%).

Le consegne di petroliere (16 milioni di dwt) oltre a rimanere eccessive rispetto alla domanda, non sono controbilanciate dalle demolizioni che rimangono su livelli bassi (5 milioni di dwt). Anche per le navi porta prodotti sono numerose le unità consegnate (8,3 milioni di dwt, addirittura +40% rispetto al 2020), ma le demolizioni, pari a 3,4 milioni di dwt, sono molto più dinamiche e in linea con l'andamento della domanda.

Gli effetti della guerra in Ucraina potrebbero essere estremamente importanti per il settore delle cisterne per due motivi principali. Il primo è l'accelerazione della crescita dei prezzi del petrolio, di cui la Russia è il secondo produttore ed esportatore mondiale; il prezzo del petrolio Brent, che già si aggirava intorno ai \$ 100/barile prima dell'invasione, raggiunge i \$ 120/barile





nelle settimane immediatamente successive, è molto probabilmente che tale tendenza proseguirà. L'alto costo del greggio e del gas naturale, uniti al costo delle sanzioni per la guerra in Ucraina, potrebbero spingere l'economia europea verso una recessione e la Russia verso una depressione con effetti rilevanti per l'economia mondiale. Il secondo è la forte dipendenza europea dal petrolio e dai prodotti petroliferi russi, i quali rappresentano oltre un quarto dell'import totale.

Con la riduzione dei flussi tra Russia ed Europa, quest'ultima dovrebbe importare petrolio da aree più lontane con effetti positivi per lo *shipping* derivanti dal veloce aumento della domanda di tonnellate-miglia.

**GAS CARRIER.** Nel 2021 il traffico di LPG registra un ulteriore leggera riduzione rispetto al 2020 (-1%) a causa di un piccolo calo delle esportazioni da parte di tutti i maggiori paesi fornitori. Unica eccezione gli Stati Uniti che si confermano sempre più *leader* in questo traffico registrando un aumento dell'8% rispetto al 2020.

La flotta cresce ancora del 6% a seguito della consegna di 57 nuove unità, pari a 2,3 mln di metri cubi di capacità, e alla demolizione di sole 18 unità, per lo più di piccole dimensioni per un totale di 110.000 metri cubi di capacità. Le rate di noleggio spot rimangono sostanzialmente stabili durante la prima parte dell'anno prima della consueta crescita stagionale dell'ultimo trimestre, tuttavia non forte come nel 2020.

I nuovi ordini durante l'anno aumentano del 120% con un chiaro incremento dell'interesse verso le unità di più grande dimensione (70.000+ cbm): 55 ordini di nuove unità nel 2021 rispetto alle 22 nel 2020.

Dopo il rallentamento registrato nel 2020, la domanda di trasporto di LNG torna a correre con un incremento dell'8% nel 2021. I maggiori paesi esportatori mantengono sostanzialmente stabili le loro esportazioni ad eccezione degli Stati Uniti che, con un incremento del 50%, sono ormai prossimi a superare il Qatar e l'Australia.

La crescita della flotta è in linea con la crescita della domanda, ma per il 2022 dovrebbe dimezzarsi, il che pone pesanti interrogativi sulle possibilità europee di liberarsi della fortissima dipendenza dalla Russia, da cui proviene circa il 50% del gas importato in Europa, via condotta o via nave. Gli ordini per nuove costruzioni sono raddoppiati rispetto all'anno precedente ma risultano di poco al di sopra di quanto ordinato nel 2018 e nel 2019. Grazie a questi nuovi ordini, comunque, la crescita della flotta dovrebbe riprendere a partire dal 2023. La crescita della domanda di trasporto, specialmente su rotte lunghe, unita a un forte deficit di scorte registrata in particolare in Europa e Cina all'approssimarsi dell'inverno hanno fatto aumentare le rate di nolo spot medie del 50%.





**MERCI IN CONTAINER.** Il mercato delle portcontainer è senza dubbio quello più favorito dalla ripresa post-pandemica. La domanda di trasporto nel 2021 aumenta di oltre il 6%, con l'export asiatico pari a oltre il 10% e, unitamente ad una catena della logistica globale bloccata, spinge il costo del trasporto dei contenitori sulla rotta dall'Estremo Oriente all'Europa oltre i \$ 14.000, per un costo medio di \$ 11.000 nel 2021 rispetto a \$ 2.000 nel 2020. La rotta dall'Estremo Oriente all'Europa è quella che registra i maggiori incrementi, ma sostanzialmente su tutte le rotte fronthaul intercontinentali si registra almeno un raddoppio dei noli. Tale aumento ha forti ripercussioni sui valori delle rate di nolo, più che triplicate rispetto al 2020.

Ad un simile incremento dei guadagni naturalmente segue un forte aumento di nuove costruzioni presso i cantieri, addirittura quadruplicate, che raggiungono la cifra record di 516 nuove navi ordinate. L'*orderbook* si è quindi riempito abbastanza velocemente, ma la maggior parte delle nuove unità non verrà consegnata prima del 2023, quando si prevede una crescita della flotta del 7%.

**NAVI RO-RO.** All'inizio del 2021, dopo il periodo più duro della pandemia, si registrano evidenti miglioramenti delle condizioni di mercato con aumenti dei volumi trasportati. La maggior parte degli operatori registrano risultati finanziari migliori dello scorso anno, mentre nel mercato *charter* le tariffe si stabilizzano sui livelli più alti dell'ultimo decennio.

La Brexit incide sul settore ro-ro cargo con qualche interruzione all'inizio del 2021 a seguito dell'introduzione di nuove normative: diminuiscono i volumi di trasporto tra il Regno Unito e l'Ue, con una riduzione degli scambi bilaterali totali sulla rotta del 12% rispetto al 2020 e del 19% rispetto al 2019. Peraltro, vengono inaugurate nuove rotte nei collegamenti diretti tra Europa e Irlanda anziché attraverso il Regno Unito. Inoltre, nel 2021 si registra un aumento delle esportazioni turche a seguito del deprezzamento della lira, con un incremento dell'11% degli scali di unità ro-ro nei porti turchi e miglioramenti dell'attività in Italia.

Limitata la crescita della flotta con un aumento della capacità di carico di appena l'1% nel 2021 ed anche gli ordini rallentano con sole 9 unità nel corso dell'anno.

Per i traghetti passeggeri si registrano miglioramenti rispetto ai minimi del 2020, anche se i passeggeri rimangono ben al di sotto dei livelli pre-Covid. Nel 2020 si registrò un calo del 45% nel numero di passeggeri dell'Ue e del 50% degli scali. Tuttavia, l'attività migliora nel 2021, registrando un calo del 13% rispetto al 2019, mentre già nel 2022 a livello globale il *trend* si avvicina a quello del 2019.

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.** La crisi senza precedenti provocata dal Covid-19 nel 2020 aveva reso inattiva quasi l'intera flotta crocieristica mondiale con riduzioni dei volumi di passeggeri in media dell'80% e creando un'estrema pressione finanziaria sul settore.

Tuttavia, nonostante le difficoltà ancora presenti dovute a nuove varianti del Covid-19 nelle regioni chiave, il settore delle crociere vede un graduale riavvio delle operazioni nel corso



del 2021, con un cauto ottimismo all'inizio del 2022. A marzo 2022, la quota di navi da crociera inattive scende da un picco di oltre il 90% del giugno 2020 a circa il 30%, il livello più basso da prima della pandemia, anche se i viaggi di tali navi rimangono ancora a livelli bassi e sono ancora numerose le unità inattive.

La graduale ripartenza delle operazioni ha consentito alcuni miglioramenti dei dati finanziari degli operatori crocieristici, fortemente condizionati dalla pandemia.

Alla fine del 2021, la maggior parte delle crociere sono riuscite a riprendere la loro attività operativa nonostante una serie di battute d'arresto nel corso dell'anno 2021, soprattutto per l'estensione dei divieti da parte degli Stati Uniti e la richiesta delle autorità di alcuni paesi di esibire specifici test per i viaggi.

Sono ripresi più rapidamente i viaggi nella costa Orientale degli Stati Uniti, inclusi i Caraibi, e nel Mediterraneo, mentre in Asia e nel Pacifico l'attività permane di circa l'80% al di sotto dei livelli pre-pandemici.

Anche se in misura limitata, il conflitto in Ucraina sta avendo un impatto in quanto le crociere nel Mar Baltico non fanno più scalo a San Pietroburgo, mentre l'attività nel Mar Nero, che si prevedeva in crescita, è di fatto cessata.

Negli ultimi mesi si registra l'entrata di nuovi operatori nel mercato crocieristico con navi nuove o di seconda mano. Anche l'ampliamento della flotta di unità di piccole dimensioni probabilmente aprirà nuovi mercati per le crociere, specie in Sud Est asiatico, come negli USA e in Europa su itinerari al momento non serviti.

Alla fine del 2021, la flotta mondiale di navi da crociera è pari a 752 unità per 33,7 milioni di gt; nel corso dell'anno vengono consegnate 23 nuove unità e risultano in costruzione 128 unità (di cui il 49% a LNG) che entreranno in servizio nei prossimi anni.

L'Italia è al secondo posto nella graduatoria mondiale dei costruttori di unità da crociera con 26 grandi navi che rappresentano il 39% dell'orderbook globale e che saranno consegnate entro il 2027.

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

Alla fine del 2021, la flotta mercantile battente la bandiera degli Stati membri dell'Unione europea è pari a 236 milioni di gt, mentre la flotta controllata è pari a 451 milioni di gt. Tra i 26 paesi membri, dell'Ue, l'Italia si posiziona al quinto posto nella graduatoria per controllo armatoriale ed al sesto per flotta di bandiera. Tuttavia, la flotta italiana è quarta se si considera il *genuine link* tra bandiera della nave e nazionalità dell'armatore.

Nel 2021 il commercio estero dell'Unione europea registra una ripresa rispetto al 2020, fortemente in calo a causa della pandemia, con un aumento del 23% delle importazioni e del 13% delle esportazioni. Il 73% delle importazioni e il 77% delle esportazioni extra-Ue utilizza la via marittima. Tra gli Stati membri, i Paesi Bassi sono al primo posto nell'interscambio europeo via mare per la notevole quantità di merci che confluiscono nell'Ue attraverso il porto di Rotterdam, seguiti da Spagna e Italia.

## Pirateria - Estensione della presenza marittima coordinata (CMP)

A febbraio 2021 vengono adottate due serie di conclusioni del Consiglio dell'Ue per estendere e rafforzare il concetto di presenza marittima coordinata (CMP) dell'Unione nel Golfo di Guinea e nell'Oceano Indiano nord-occidentale, confermando il costante impegno dell'Unione e dei suoi Stati membri a favore della sicurezza marittima.

L'armamento italiano accoglie con favore l'estensione della CMP nel Golfo di Guinea fino al 2024, poiché questa regione rimane un pericoloso focolaio di pirateria e un'area a rischio per l'operatività delle navi e la sicurezza dei loro equipaggi. Infatti, nonostante la riduzione del numero complessivo di incidenti nell'ultimo anno, i casi registrati di recente sono un valido promemoria della continua minaccia della pirateria. Sebbene gli armatori continuino a svolgere il loro ruolo per mitigare il rischio, l'azione del governo italiano rimane fondamentale attraverso lo spiegamento di risorse navali adeguate, lo sviluppo delle capacità e il supporto all'Architettura Yaoundé.





Infine, l'armamento italiano esprime forte apprezzamento per il riconoscimento da parte degli Stati membri dell'importanza dell'operazione ATALANTA e del ruolo che questa ha svolto e che continua a svolgere per la sicurezza nella regione.

### **Politica commerciale Europea**

Emergenza climatica, trasformazione digitale e pandemia da Covid condizionano la nuova strategia sulla politica commerciale dell'Ue, adottata nel febbraio 2021. Si prevede che l'85% della crescita globale nel prossimo decennio avverrà al di fuori dell'Europa, in un quadro in rapida evoluzione ove la globalizzazione e l'innovazione tecnologica sconvolgono i percorsi di sviluppo e la Cina diviene il principale partner commerciale dell'Unione.

Sono tracciati tre obiettivi a medio termine incentrati su: trasformazione verde e digitale (e alcune azioni sono già in corso, come il *Green Deal* europeo o il Decennio digitale); definizione di regole globali per una globalizzazione più sostenibile ed equa; applicazione più rigorosa dei propri diritti e interessi.

Nel condividere tali obiettivi, l'armamento italiano, attraverso l'ECSA, nell'auspicare che si tenga conto del ruolo fondamentale del settore del trasporto marittimo che rappresenta il 76% del commercio estero dell'Ue, ha espresso il suo pieno supporto alle sei misure politiche generali, in particolare: 1. Riformare l'Organizzazione mondiale del commercio (OMC); 2. Promuovere catene del valore responsabili e sostenibili (il cambiamento climatico dovrà far parte dei futuri accordi commerciali); 3. Sostenere la transizione digitale e il commercio dei servizi (ad esempio, concordando standard globali); 4. Rafforzare l'impatto normativo dell'UE; 5. Rafforzare il partenariato dell'UE con i Paesi limitrofi e l'Africa; 6. Concentrarsi sull'attuazione e sull'applicazione degli accordi commerciali dell'UE.

### **Misure europee per fronteggiare la guerra in Ucraina**

Dall'inizio della guerra in Ucraina, il 24 febbraio 2022, l'Unione europea adotta sei pacchetti di sanzioni economiche e finanziarie (esclusione da SWIFT di ulteriori banche) nei confronti di Russia e Bielorussia, che hanno un impatto significativo nei traffici marittimi in generale e sulla flotta cisterniera in particolare nonché sulla logistica dell'approvvigionamento di merci e prodotti ener-

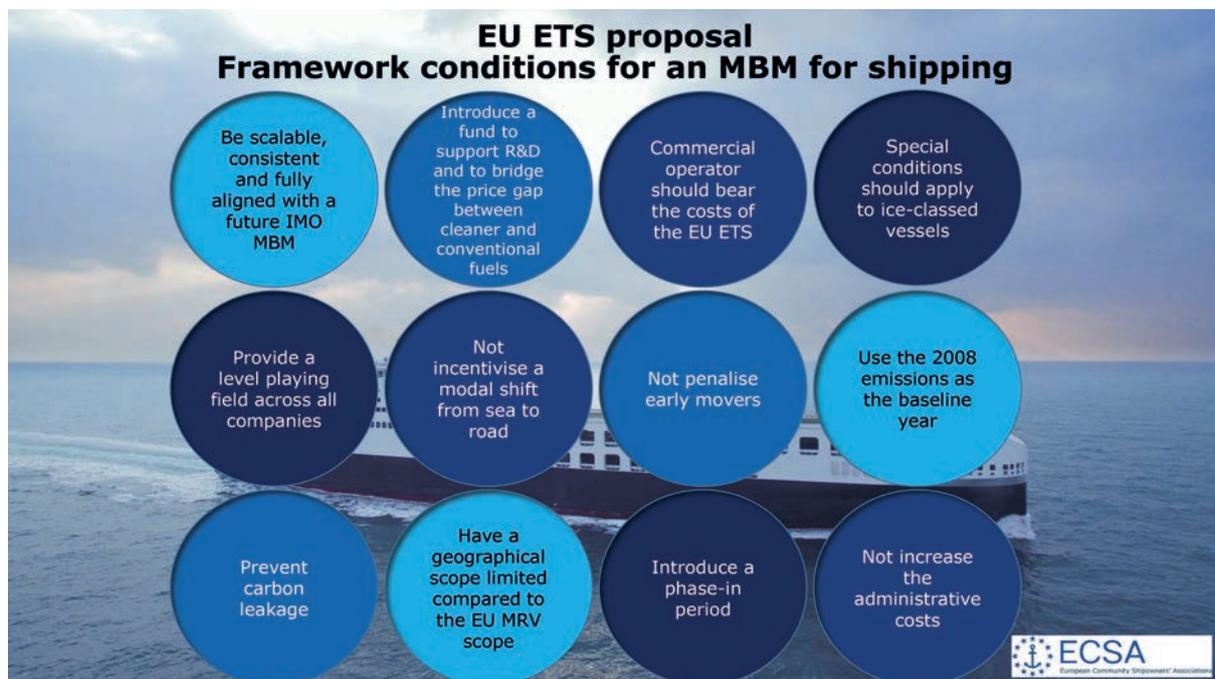


getici. Con l'ultimo pacchetto di sanzioni, gli Stati membri decidono di affrancarsi gradualmente dalla dipendenza energetica dalla Russia e di vietare l'acquisto, l'importazione o il trasferimento dalla Russia nell'Ue di petrolio greggio (dal 5 dicembre 2022) e di determinati prodotti petroliferi (dal 5 febbraio 2023) mentre viene decisa un'eccezione temporanea per le importazioni di petrolio greggio fornito mediante oleodotto negli Stati membri dell'Ue che, data la loro situazione geografica, soffrono di una dipendenza specifica dagli approvvigionamenti russi e non dispongono di opzioni praticabili.

Con l'adozione di un piano d'azione per la realizzazione di "corridoi di solidarietà", la Commissione intende facilitare l'Ucraina nell'esportazione dei propri cereali e nell'importazione dei beni necessari, sottolineando a tal fine l'importanza dello *short sea shipping*.

Parallelamente, la Commissione europea, con la presentazione a maggio 2022 del "Piano REPowerEU" si propone, per fronteggiare le difficoltà e le perturbazioni del mercato delle energetico globale causate dall'invasione russa dell'Ucraina, di porre fine alla dipendenza dell'UE dai combustibili fossili russi, affrontando anche la crisi climatica attraverso una serie di misure, quali: il risparmio energetico, la diversificazione dell'approvvigionamento energetico e una più rapida diffusione delle energie rinnovabili per sostituire i combustibili fossili nelle case, nell'industria e nella generazione di energia elettrica.

L'idrogeno viene identificato come una delle possibili soluzioni per i settori difficili da *decarbonizzare*, come il trasporto aereo e marittimo e alcuni settori industriali, e la Commissione introduce il concetto di "acceleratore di idrogeno" per diffondere questa nuova tecnologia ancora più rapidamente. Si rammenta che le 6 proposte legislative presentate dalla Commissione europea nel pacchetto "Fit for 55%" nel luglio 2021 sono tuttora in fase di negoziato tra il Parlamento e il Consiglio in vista di un'adozione finale entro fine anno, il cui impatto sull'operatività nel settore del trasporto marittimo viene considerato come epocale.



### Piano di emergenza per i trasporti

Nell'agosto 2021, la Commissione europea ha proposto un Piano di emergenza per i trasporti volto a promuovere la resilienza dei collegamenti di trasporto in Europa e a garantire la continuità operativa in caso di crisi. Il piano è stato adottato nel maggio 2022.

Il documento trae spunto dall'esperienza della pandemia da COVID-19 per proporre una serie di misure in dieci aree chiave volte a migliorare il coordinamento della risposta politica e preparare meglio il settore dei trasporti dell'Ue in caso di eventi analoghi. Viene pertanto elaborato un "manuale di gestione delle crisi" al fine di garantire la continuità operativa dei trasporti, salva-





guardare la libera circolazione delle merci e delle persone, rafforzare il coordinamento della politica dei trasporti e proteggere meglio i lavoratori dei trasporti.

Il Piano riconosce in particolare le sfide significative affrontate dai marittimi, soprattutto nei periodi di lockdown a causa della pandemia, e propone di istituire un meccanismo specifico per garantire cambi di equipaggio più agevoli e la possibilità di rimpatriare i marittimi in caso di crisi, anche attraverso la creazione di un forum dedicato alle parti interessate del settore marittimo da attivare in caso di emergenza.

# Shipping e Finanza sostenibile



## Armatori e finanza

Nel corso dell'anno, Confitarma prosegue l'attività di monitoraggio e interlocuzione con i maggiori *stakeholders* e con le Autorità preposte, in merito alle discussioni preliminari e alle consultazioni relative alla riforma della CRR (Capital Requirement Regulation) e alla "Basel III Plus".

In particolare, Confitarma auspica che il trattamento riservato allo shipping, sia attraverso l'applicazione dello Standard Method che nell'ambito dello Specialised Lending, possa finalmente beneficiare del riconoscimento, anche parziale, dell'ipoteca navale quale risk mitigant.

Permane anche l'impegno affinché lo shipping possa beneficiare, a certe condizioni, dell'Infrastructure Supporting Factor con evidente beneficio per l'erogazione del credito da parte del sistema bancario. A tal fine Confitarma prosegue l'attività in coordinamento e cooperazione con ABI e Confindustria, anche attraverso la partecipazione al Gruppo Tecnico Credito e Finanza di quest'ultima.

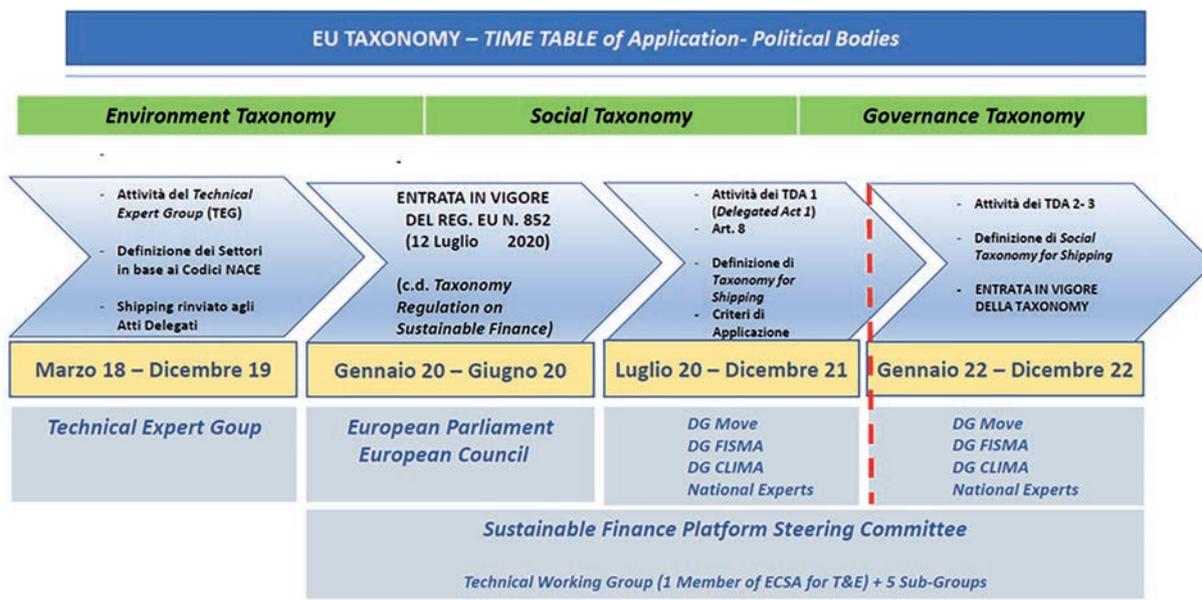
Inoltre, con l'attribuzione del coordinamento dell'ECSA *Ship Finance Working Group*, a fine anno Confitarma può dare impulso e maggiore efficacia alle suddette iniziative che, comunque, sono di natura comunitaria.

## Tassonomia - EU Taxonomy Regulation

Confitarma continua a seguire l'applicazione del Regolamento n. 852/2020 (c.d. "*Taxonomy Regulation*") e i primi Atti Delegati (DA1), entrati in vigore nel 2021, con cui vengono definiti e disciplinati i primi due obiettivi ambientali (*mitigation, adaptation*) ed applicate le norme sulla *disclosure* (art. 8 del Regolamento).

Si prevede che nel corso del 2022 il "Trilogo" approverà i secondi atti delegati (DA2) con cui saranno disciplinati gli ulteriori quattro obiettivi ambientali. Al riguardo, viene pubblicato il Report dell'organo consultivo (*Sustainable Finance Platform*) ed avviata la relativa consultazione alla quale Confitarma partecipa attraverso il coordinamento dello specifico Gruppo di Lavoro costituito in ECSA. In particolare, una rappresentante della Confederazione è stata inserita in una commissione di tre membri che partecipa ad un *workshop* consultivo con la *Sustainable Finance Platform*.

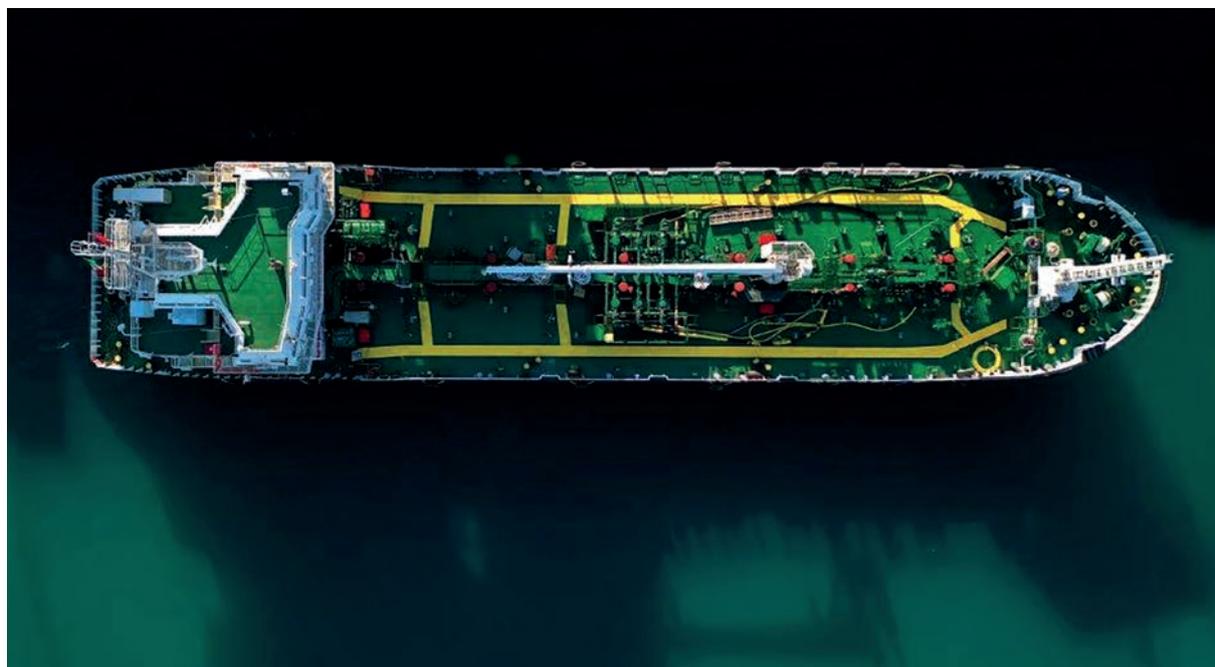




Al fine di monitorare gli sviluppi degli Atti Delegati, Confitarma dà vita a un Tavolo Tecnico composto da esponenti operativi apicali di ABI, SACE, CDP, Banche Sistemiche, RINA nonché rappresentanti di alcune imprese associate e avvia contatti con la Direzione V – Regolamentazione e Vigilanza del Sistema Finanziario del MEF per un proficuo confronto istituzionale in materia di *Draft* di Regolamento sulla riforma della CRR II e Basel III Plus nonché di aggiornamento sugli Atti Delegati, per meglio definire la posizione delle imprese armatoriali associate in materia.



# Lo sviluppo dei traffici marittimi e il sistema portuale



## Andamento dei traffici portuali

Nel 2021, anche se alcuni settori non hanno ancora recuperato i livelli di traffico pre-crisi, nel complesso nei porti italiani si registrano segnali positivi in tutti i segmenti di traffico.

Il movimento complessivo di merci nel 2021 registra un aumento dell'8,4% (481,5 milioni di tonnellate del 2021 rispetto ai 444 milioni di tonnellate del 2020), anche se ancora inferiore ai 490 milioni di tonnellate del 2019. Le rinfuse liquide aumentano del 4,4%, quelle solide del 15,2%. Le merci in tragheto aumentano del 15,3% e i contenitori del 2,4%.

Il settore dei passeggeri nel 2021 pur registrando una crescita in tutte le sue componenti rispetto al 2020, risente ancora degli effetti negativi derivanti dall'emergenza sanitaria da COVID-19. In particolare, l'incremento del 296% del traffico crociere è dovuto al quasi azzeramento del 2020 causato dalla pandemia.

Purtroppo, sin dalla fine di febbraio 2022, il conflitto tra Russia e Ucraina influisce sia sui flussi delle merci (si stima un totale di circa 38 milioni di tonnellate di merci trasportate via mare provenienti e destinate a Russia e l'Ucraina) che sul traffico passeggeri, con prevedibili effetti negativi sul totale dei traffici.

## Servizi tecnico-nautici e servizi portuali

**RIMORCHIO.** Nei primi mesi del 2022 entra finalmente nel vivo il processo di rinnovo delle concessioni del servizio di rimorchio. Vengono infatti conclusi i procedimenti relativi alle gare per i porti di Savona, La Spezia, Civitavecchia e avviati quelli relativi ai porti di Genova, Livorno, Bari e di parte della Sicilia occidentale, inclusa Palermo. Esclusa la gara del porto di Bari, di più recente pubblicazione, nei primi cinque porti sopra citati sono stati confermati i concessionari uscenti. Le tempistiche di gara si stanno tuttavia rivelando particolarmente lunghe se si considera che per il primo porto, quello di Savona, il decreto tariffario e l'immissione in servizio sono del mese di maggio 2022, nonostante il bando sia stato pubblicato all'inizio del mese di febbraio 2021. Inoltre, sono diverse le concessioni in regime di prorogatio che attendono ancora la pubblicazione del bando di gara.

**PILOTAGGIO.** Nel mese di febbraio, si conclude finalmente l'iter di revisione delle tariffe del servizio di pilotaggio nei porti nazionali, dopo un ritardo di oltre un anno a causa della difficoltà





di procedere all'aggiornamento dei criteri e meccanismi tariffari da parte del MIMS. L'adeguamento tariffario dà luogo a un incremento medio ponderato nazionale di poco superiore al 4%, valore soddisfacente per l'utenza se si considera che, senza le misure di contenimento adottate, l'incremento sarebbe stato sensibilmente più elevato a fronte del forte calo di fatturato registrato dalle corporazioni a causa dei cali di traffico dovuto al Covid-19.

**ORMEGGIO.** Per quanto riguarda il servizio di ormeggio, il 2022 rappresenta un anno di transizione in virtù della proroga di un anno delle tariffe del triennio 2019-2021 disposto per evitare gli impatti negativi della pandemia sulle stesse. L'iter di rinnovo prenderà avvio nel secondo semestre 2022.

**SERVIZIO DI RITIRO RIFIUTI DELLE NAVI.** A novembre 2021, viene pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale il decreto legislativo n. 197 dell'8 novembre 2021, in materia di recepimento della direttiva (UE) 2019/883 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi. Tale decreto ha abrogato e sostituito il decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 182. La norma prevede che entro dodici mesi dovranno essere aggiornati i piani portuali di gestione dei rifiuti e, conseguentemente, gli impianti tariffari. Confitarma si sta impegnando affinché le criticità connesse all'applicazione della precedente normativa possano essere superate. In tal senso, un testo normativo più preciso ed alcuni recenti pronunciamenti favorevoli da parte della giustizia amministrativa costituiscono dei segnali positivi nonostante la complessità della materia. In sintesi, i principali obiettivi perseguiti da Confitarma, improntati all'ottenimento di una uniformità interpretativa e applicativa sul territorio riguardano l'individuazione di criteri omogenei e trasparenti nella costruzione della tariffa diretta e indiretta; la procedura di affidamento del servizio; l'obbligo del conferimento dei rifiuti di norma una volta per approdo; il regime delle esenzioni per le navi di linea distinto da quello delle deroghe.

### **Interventi relativi al traffico crocieristico**

Il Decreto-Legge 25 maggio 2021, n. 73 convertito in Legge 23 luglio 2021, n. 106 recante *"misure urgenti connesse all'emergenza da COVID-19, per le imprese, il lavoro, i giovani, la salute e i servizi territoriali"*, al fine di fronteggiare la riduzione del traffico crocieristico nei porti italiani e di promuovere la ripresa delle attività turistiche, dispone la sospensione del pagamento della tassa di ancoraggio per le navi da crociera fino al 31 dicembre 2021. L'applicazione di tale misura, come accaduto per altre forme di ristoro, è tuttavia notevolmente in ritardo.





**GRANDI NAVI A VENEZIA.** Il decreto legge 20 luglio 2021, n. 103 recante “Misure urgenti per la tutela delle vie d’acqua di interesse culturale e per la salvaguardia di Venezia, nonché disposizioni urgenti per la tutela del lavoro” convertito in legge 16 settembre 2021, n. 125 dispone, a decorrere dal 1° agosto 2021, il divieto di transito nelle vie urbane d’acqua Bacino di San Marco, Canale di San Marco e Canale della Giudecca di Venezia di navi aventi almeno una delle seguenti caratteristiche: stazza lorda superiore a 25.000 GT; lunghezza dello scafo al galleggiamento superiore a 180 metri; *air draft* superiore a 35 metri, con esclusione delle navi a propulsione mista vela-motore; impiego di combustibile in manovra con contenuto di zolfo uguale o superiore allo 0,1%. Contestualmente all’introduzione di tali divieti vengono previste alcune misure a parziale ristoro dei soggetti interessati (compagnie di navigazione, terminal e imprese collegate, lavoratori impiegati da imprese delle attività connesse al transito delle navi).

Infine, sono previsti interventi per la realizzazione di cinque punti di attracco temporanei nell’area di Marghera destinati anche alle navi adibite al trasporto di passeggeri di stazza lorda pari o superiore a 25.000 gt e un ormeggio a Chioggia.

### **Governance portuale**

Il 2021 porta alcune modifiche alla legge portuale 84/94. In particolare, è stato oggetto di riformulazione l’articolo 5, riguardante la programmazione e la realizzazione delle opere portuali e il piano regolatore di sistema portuale.

Il porto di Arbatax viene inserito nell’Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, i porti di Gela e di Licata entrano a far parte dell’Autorità di Sistema Portuale della Sicilia Occidentale mentre il porto di Saline Joniche entra a far parte dell’Autorità di Sistema Portuale dello Stretto. Inoltre, nell’ambito del disegno di legge annuale sulla concorrenza tuttora all’esame del Parlamento, la modifica più importante per il nostro comparto riguarda l’articolo 18 in materia di concessioni delle aree demaniali portuali in relazione alle quali, la mancata adozione del regolamento ministeriale originariamente previsto, è stata da più parti invocata come causa dell’assenza di criteri uniformi nella gestione delle aree demaniali a livello territoriale. Tale provvedimento è parte integrante delle riforme previste dal PNRR.

Un ulteriore impulso riformatore della normativa portuale potrebbe scaturire dal pronunciamento dell’attesa sentenza della Corte di Giustizia dell’Unione europea previsto entro il primo semestre del 2022 e che vede Assoport e le Autorità di Sistema Portuali opposte alla Commissione Ue in merito all’obbligo di assoggettamento alle imposte sul reddito d’impresa.



## **PNRR e fondo complementare**

L'adozione del PNRR rappresenta un importante volano sia per la realizzazione delle opere infrastrutturali che delle riforme.

Nel corso del secondo semestre del 2021, vengono emanati molti dei provvedimenti attuativi previsti. In particolare, con il DM 330 vengono individuati nel dettaglio i singoli interventi previsti per l'incremento dell'accessibilità marittima (1,47 mld di euro), aumento della capacità portuale (390 mln di euro), ultimo miglio ferroviario stradale (250 mln di euro), *cold ironing* (700 mln di euro). Con un bando pubblicato dal Mite sono aggiudicate le risorse previste nell'ambito dell'iniziativa "*Green Ports*" sulla base dei progetti presentati dalle AdSP. Infine, il DM 492/2021 individua gli interventi infrastrutturali da realizzarsi per lo sviluppo delle ZES (630 mln di euro).

Urgenti, in particolare per il comparto crocieristico, sono gli interventi infrastrutturali in materia di elettrificazione delle banchine che però necessitano di risorse complementari finalizzate a semplificare le procedure autorizzative e a ridurre il costo dell'energia ancora troppo elevato rispetto a quello dei combustibili tradizionali.



## Il lavoro a bordo e l'Education

---



### COVID-19

Le difficoltà legate all'emergenza Covid-19 si protraggono anche nel corso del 2021 e nei primi mesi del 2022: per quanto riguarda i lavoratori marittimi, le principali problematiche riscontrate sono quelle relative alla vaccinazione e all'introduzione dell'obbligo di *green pass* nei luoghi di lavoro.

**PROTOCOLLO MARITTIMI** – Con l'emanazione del Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 2 marzo 2021 viene introdotto il "Protocollo per raggiungere una nave per l'imbarco, per la libera uscita e per lasciare una nave per il rimpatrio" (Allegato 28 del DPCM 2 marzo 2021), il cui campo di applicazione riguarda il lavoratore marittimo nazionale, comunitario e non comunitario, che arriva dall'estero nei porti e negli aeroporti italiani, per l'imbarco o per il rimpatrio, oppure che deve imbarcare/sbarcare all'estero a/da bordo di nave di bandiera italiana, ferme restando misure più restrittive previste dall'Autorità competente del Paese ospitante.

In particolare, in relazione all'effettuazione di test COVID-19, il suddetto Protocollo prevede quanto segue:

**PRIMA DELLA PARTENZA:** la Società chiede al lavoratore marittimo di eseguire un test RT-PCR entro le 72 ore precedenti la partenza che potrà avvenire solo all'esito negativo del test. Nel caso in cui il lavoratore marittimo è programmato raggiungere la nave oltre il termine delle 72 ore dall'esecuzione del test RT-PCR, un test diagnostico dovrà essere eseguito prima dell'imbarco.

**PRIMA DELLO SBARCO:** la Società provvede a far eseguire al lavoratore marittimo un test diagnostico per la ricerca di Sars-CoV-2. Nel caso di effettuazione di test diagnostico antigenico, in caso di positività questo dovrà essere confermato da test molecolare RT-PCR al primo porto di scalo. Il predetto test può non essere eseguito qualora lo Stato del porto di approdo già preveda un test allo sbarco.





Inoltre, il Protocollo detta specifiche disposizioni in materia di libera uscita nei porti e cure mediche e, riprendendo una proposta formulata da Confitarma, riconosce la possibilità di prorogare la validità della visita preventiva di imbarco, ricorrendone i presupposti (es. periodo di quarantena richiesto dal Paese di imbarco), non oltre i 21 (ventuno) giorni.

Con la legge 18 febbraio 2022, n. 11 di conversione del DL 24 dicembre 2021, n. 221 viene abrogato il DPCM 2 marzo 2021 e, conseguentemente, anche il suddetto Protocollo. Il Ministero della Salute dovrebbe emanare un nuovo Protocollo sulla medesima materia.

#### VACCINAZIONE DEI LAVORATORI MARITTIMI.

Facendo seguito alle numerose richieste di Confitarma – anche d’intesa con le OO.SS. – volte a garantire l’accesso dei nostri equipaggi nel sistema vaccinale, la Struttura di supporto commissariale per l’emergenza COVID-19 predispone l’inserimento prioritario nel processo vaccinale del personale marittimo, a prescindere dalla nazionalità.

Al fine di agevolare la vaccinazione del personale marittimo, in base alle indicazioni della Struttura di supporto commissariale per l’emergenza Covid-19, vengono predisposti hub vaccinali presso le principali città portuali nazionali.

**INTRODUZIONE DELL’OBBLIGO DI GREEN PASS PER L’ACCESSO AI LUOGHI DI LAVORO.** Non appena ventilata la possibilità che il Governo potesse introdurre l’obbligo di possesso del *green pass* per l’accesso ai luoghi di lavoro – introdotto con DL 21 settembre 2021, n. 127 convertito con modificazioni dalla legge 19 novembre 2021, n. 165 – Confitarma attiva immediatamente un’interlocuzione con le competenti Amministrazioni al fine di rappresentare le notevoli criticità che un’applicazione *tout court* delle disposizioni di legge avrebbe determinato sul trasporto marittimo, in ragione delle sue oggettive peculiarità.

Infatti, la lunga permanenza a bordo della nave rende difficoltoso per tale categoria di lavoratori l’accesso alla vaccinazione e sostanzialmente impossibile l’effettuazione dei test per la rilevazione del Covid-19 a bordo. Inoltre, a bordo delle navi battenti bandiera italiana – particolarmente, ma non esclusivamente, su quelle impiegate nella navigazione internazionale – gli equipaggi sono sovente formati da persone di diversa nazionalità: italiani, comunitari ed extra comunitari, in possesso di certificati vaccinali non sempre riconosciuti equivalenti dal Ministero della Salute.

Pertanto, alla luce delle criticità rappresentate da Confitarma e della specificità del lavoro marittimo, e al fine di fornire chiarimenti in merito all’applicazione dell’obbligo vaccinale al personale marittimo, MIMS e Ministero della Salute emanano una Circolare che dispone che coloro che si trovavano già a bordo alla data del 15 ottobre 2021, non in possesso di *green pass* (o di altre certificazioni per vaccinazioni riconosciute dall’EMA o di vaccinazioni riconosciute equivalenti con circolare del Ministero della Salute), potevano proseguire il proprio imbarco e, soltanto in caso di sbarco nel territorio italiano e successivo rientro a bordo, dovevano essere sottoposti a tampone. Invece, coloro che si imbarcavano nel territorio italiano dal 15 ottobre 2021, sia al momento dell’ingresso a bordo sia in caso di sbarco nel territorio italiano e di successivo rientro a bordo, dovevano essere muniti di una delle certificazioni verdi COVID-19 (vaccino, guarigione o tampone negativo).

Successivamente, con DL 7 gennaio 2022, n. 1 convertito con modificazioni dalla legge 4 marzo 2022, n. 18 viene introdotto l’obbligo, a partire dal 15 febbraio 2022, per tutti i lavoratori del settore pubblico e privato over 50, di possedere il *green pass* “rafforzato” (certificato di vac-





cinazione o avvenuta guarigione in corso di validità) ai fini dell'accesso ai luoghi di lavoro. Tale obbligo, inizialmente previsto fino al 15 giugno, viene eliminato con DL 24 marzo 2022, n. 24 che prevede dal 1° aprile 2022 la possibilità, anche per gli over 50, di accedere ai luoghi di lavoro con il Green Pass Base.

Dal 1° maggio 2022 viene eliminato anche l'obbligo di *green pass* base per tutti i lavoratori, fermo restando quanto previsto dagli specifici Protocolli sanitari che saranno emanati dal Ministero della Salute.

### Deburocratizzazione

Obiettivo da tempo perseguito da Confitarma, condiviso con il Gruppo Giovani Armatori e i Gruppi Tecnici "Risorse Umane e Relazioni Industriali" e "Education e capitale Umano", è quello di rendere più attuale un ordinamento in alcuni casi "superato". A tal fine, sono state elaborate alcune proposte di riforma a costo zero per l'Erario, presentate agli specifici gruppi di lavoro tematici creati nell'ambito del "Tavolo del Mare", costituito nel dicembre 2021 dal MIMS per facilitare il confronto con gli stakeholder sulle principali tematiche riguardanti il settore marittimo e portuale, in chiave di sostenibilità e semplificazione. Per quanto riguarda il lavoro marittimo:

**RIFORMA DEL COLLOCAMENTO DELLA GENTE DI MARE.** Come è noto, tale riforma, disciplinata dal DPR 231/2006, non è mai stata concretamente realizzata a causa della mancata emanazione di alcuni decreti ministeriali previsti nel citato DPR. Pertanto, ad oggi, continua a trovare, di fatto, applicazione il Decreto del Ministero della Marina Mercantile n. 584/1992 nonostante esso sia stato formalmente abrogato.

Fra gli elementi qualificanti di tale riforma vi è l'istituzione dell'Anagrafe Nazionale della Gente di Mare, prevista nel citato DPR ma mai realizzata e l'eliminazione della chiamata numerica a favore dell'assunzione diretta del lavoratore marittimo. La realizzazione dell'Anagrafe consentirebbe finalmente di avere un quadro certo del numero, delle qualifiche e delle certificazioni possedute dai marittimi (occupati e disoccupati) e, più in generale, della situazione del mercato del lavoro marittimo, garantendo finalmente al settore uno strumento efficace di incontro fra la domanda e l'offerta di lavoratori marittimi italiani.





**SEMPLIFICAZIONE REQUISITI DI ACCESSO ALLE FIGURE PROFESSIONALI DEI SOTTUFFICIALI E COMUNI.** L'Allegato al DPR 231/2006 riporta la disciplina, risalente al 1992, dei requisiti di accesso a figure professionali che, pur non facendo parte dello Stato Maggiore, sono altamente specializzate e sulle quali si registra una domanda da parte dell'armamento che l'attuale offerta di lavoratori marittimi italiani non è in grado di soddisfare. Per tale ragione, Confitarma ha elaborato una proposta di modifica di tale Allegato, condivisa anche con le altre associazioni armatoriali e con le organizzazioni sindacali, già veicolata alle competenti Amministrazioni, volta a semplificare e adeguare i requisiti di accesso ad alcune figure professionali, modificare alcuni corsi e titoli di studio ormai superati al fine di renderli aggiornati a quelli attualmente erogati, eliminare alcune figure in quanto non corrispondenti al fabbisogno di competenze avvertito dalle imprese armatoriali o perché le loro funzioni non sono strettamente legate alla navigazione o ad esigenze di sicurezza della stessa.

Un caso particolarmente eclatante è rappresentato dal percorso previsto dall'attuale normativa nazionale per il conseguimento della qualifica di cuoco equipaggio (*ship's cook*), per la quale le imprese armatoriali sono sempre più spesso costrette a cercare personale non italiano in quanto i requisiti di accesso a tale qualifica sono disciplinati da una normativa degli anni '50 (legge 4 agosto 1955, n. 727 e il DPR 14 luglio 1957, n. 1065) ormai, per molti aspetti, superata e che necessita di un intervento legislativo che adegui e semplifichi tali requisiti, nel pieno rispetto della MLC, 2006.

**SEMPLIFICAZIONE DELLE PROCEDURE DI STIPULAZIONE DELLE CONVENZIONI DI ARRUOLAMENTO DEL PERSONALE MARITTIMO, PREVISTE DAL CODICE DELLA NAVIGAZIONE.** Al fine di uniformare le convenzioni di arruolamento stipulate in Italia a quelle stipulate all'estero sulla base dell'esperienza consolidatasi nel periodo pandemico.

**SEMPLIFICAZIONE ANNOTAZIONI DI IMBARCO E SBARCO E ADEMPIMENTI EFFETTUATI PRESSO LE AUTORITÀ CONSOLARI.** È stato attivato il tavolo per la revisione del Prontuario amministrativo per le Autorità consolari.

**ACCORPAMENTO DELLE VISITE ISPETTIVE RIGUARDANTI LA SALUTE E SICUREZZA DEL LAVORO NELLE VISITE MLC, 2006.** Su tale argomento, è in corso un approfondimento da parte di MIMS e Comando Generale per verificare la possibilità di adottare tale auspicata semplificazione.

**REGISTRAZIONE ELETTRONICA DELL'ORARIO DI LAVORO A BORDO DELLE NAVI.** Anche su tale tema sono in corso approfondimenti tecnici da parte del MIMS per definire i requisiti che i supporti informatici dovranno possedere per poter essere utilizzati in sostituzione dei registri cartacei.



### **Abolizione buono d'imbarco**

Con circolare del 19 novembre 2021 il MIMS formalizza l'interruzione del pagamento del buono di imbarco, accogliendo una richiesta da tempo avanzata da Confitarma. Questa semplificazione sgrava le aziende di un onere economico ormai superato dalla normativa nazionale e internazionale di riferimento ed è il frutto del lavoro svolto negli anni da Confitarma al fine di sensibilizzare le competenti Amministrazioni circa l'esigenza di attuare la riforma del collocamento della gente di mare.

La Direzione Generale ha, inoltre, opportunamente chiarito che a seguito dell'interruzione della riscossione del buono di imbarco "non si può procedere alla sospensione di un Servizio Pubblico quale quello relativo al collocamento della gente di mare".

Per quanto riguarda la necessità di adottare nuove linee guida per il collocamento della gente di mare al fine di uniformare le attività svolte dai competenti Uffici delle Capitanerie di Porto, la Direzione Generale ha opportunamente sottolineato che la tematica della revisione delle procedure vigenti per la gestione del collocamento della gente di mare sarà portata all'attenzione del Comitato Tripartito Nazionale per l'applicazione della *Maritime Labour Convention*, 2006 in Italia e vedrà quindi il preventivo coinvolgimento di Confitarma, oltre che delle altre Associazioni datoriali e delle OO.SS.

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

La pandemia da Covid-19 determina una diffusissima necessità di adeguati ammortizzatori sociali per i lavoratori del settore marittimo mai riscontrata fino ad oggi. Fino al 2019, infatti, il Fondo Solimare aveva erogato pochissime prestazioni di sostegno al reddito per i lavoratori del settore e aveva, quindi, accantonato riserve non utilizzate per oltre 15 milioni di euro.

Con l'insorgere della pandemia la necessità di ricorrere a strumenti di integrazione del reddito è emersa drammaticamente e, pertanto, si è evidenziata la necessità di stanziare risorse statali in aggiunta a quelle già presenti nel Fondo. Con il DL n. 18/2020 ("Cura Italia") e successivi interventi di proroga sono state stanziate importanti risorse economiche che, fino ad oggi, sono riuscite a soddisfare tutte le richieste pervenute al Fondo Solimare. Nel 2021 vengono autorizzate dal Comitato Amministratore del suddetto Fondo 612 prestazioni per un ammontare complessivo di oltre 93 milioni di euro con un numero complessivo di lavoratori dell'industria armatoriale coperti stimabile in circa 8.000 unità. I primi 3 mesi del 2022 registrano una progressiva riduzione dell'utilizzo del Fondo Solimare.



## Emendamenti 2022 alla MLC 2006

Vengono presentate all'ILO dodici proposte emendative della MLC 2006, delle quali cinque congiuntamente dallo *Shipowners' group* e dal *Seafarers' Group* (*Personal protective equipment; Food and catering; Repatriation; Medical care ashore; Financial security in situations of abandonment*) e cinque proposte solo dal *Seafarers' group* (*Communications; Seafarers' employment agreement; Repatriation; Recruitment and placement; Financial security*).

Inoltre, i Governi presentano due proposte: *Mandatory reporting of seafarer fatalities at sea* (Australia, Francia, Kenya, Norvegia, Nuova Zelanda e Panama) e *Clarification of the maximum duration of service periods on board* (Australia, Belgio, Bulgaria, Croazia, Cipro, Danimarca, Estonia, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Irlanda, Italia, Lettonia, Lituania, Lussemburgo, Malta, Paesi Bassi, Polonia, Portogallo, Romania, Slovacchia, Slovenia, Spagna, Svezia, Ungheria).

Tali proposte di Emendamento alla MLC 2006 sono in discussione in occasione dello Special Tripartite Committee, a Ginevra dal 4 al 13 maggio 2022.

Confitarma elabora un *position paper* all'interno del competente Gruppo Tecnico "Risorse Umane e Relazioni Industriali" nel quale sono state evidenziate le principali criticità riscontrate dall'armamento tra le quali si segnalano quelle connesse all'utilizzo di internet a bordo "*free of charge*" (*Proposal No. 6: Communications*), nonché quelle connesse alla estensione della "*financial security*", nei casi di abbandono nave, da 4 a 8 mesi (*Proposal no. 10: Financial Security*).

Considerato che anche le altre Associazioni armatoriali nazionali facenti parte dell'ICS rappresentano analoghe considerazioni, Confitarma auspica che lo *Shipowners' Group* – del quale Confitarma fa parte – agirà al meglio in occasione dello Special Tripartite Committee della MLC 2006 per minimizzare l'impatto di tali emendamenti sull'industria armatoriale.

## Conflitto in Ucraina e ripercussioni sugli equipaggi ucraini e russi

I marittimi ucraini e russi costituiscono il 14,5% della forza lavoro globale del trasporto marittimo. Soltanto a bordo delle navi di bandiera italiana, al momento dell'insorgere del conflitto, risultano 194 marittimi russi e 752 ucraini.

Le principali criticità incontrate sono collegate al loro rimpatrio e al pagamento degli stipendi. In particolare, diversi lavoratori marittimi ucraini hanno chiesto di poter essere rimpatriati nei Paesi confinanti (ad es. Romania, Polonia, Moldavia) per ricongiungersi alle proprie famiglie che lì si sono rifugiate. Il Comando Generale, accogliendo la richiesta di Confitarma, conferma la possibilità di ricorrere a tale soluzione senza che ciò comporti una violazione della Regola 2.5 MLC,2006 (*Repatriation*).

Un'altra problematica riscontrata in conseguenza delle sanzioni adottate nei confronti della Russia è quella relativa al pagamento degli stipendi. Alcuni marittimi chiedono di ricevere il pagamento in contanti degli stipendi ma tale soluzione non è percorribile a causa dell'obbligo, imposto dalla Legge 205/2017 art. 1, commi 910 e ss., di corrispondere retribuzione ed anticipi, esclusivamente attraverso mezzi di pagamento tracciati. Le competenti Amministrazioni si sono riservate di fare approfondimenti circa la possibilità di poter derogare alla suddetta normativa.

## Education

### Carenza Ufficiali e Direttori di Macchina

Confitarma, attraverso il suo Gruppo Tecnico dedicato all'*Education* e al Capitale Umano, nel 2021 lancia l'allarme sulla carenza, ormai strutturale, di Ufficiali e Direttori di macchina in possesso delle competenze richieste dalle più moderne tecnologie presenti a bordo, rispetto alla domanda da parte delle imprese armatoriali.

Dagli ultimi dati a disposizione, sul totale degli studenti diplomati dagli Istituti nautici, due terzi scelgono l'opzione coperta e solamente un terzo l'opzione macchina. Già da tempo Confitarma sta sottolineando la necessità di riequilibrare tali dati, provando anche a veicolare informazioni complete che consentano di superare alcuni stereotipi relativi al lavoro marittimo, e in particolare al lavoro svolto in macchina, i quali rappresentano una barriera alla scelta dei giovani di intraprendere tale carriera.





#### ORIENTAMENTO ALLE CARRIERE MARITTIME

Confitarma è da tempo attiva per diffondere la cultura e la conoscenza del settore marittimo tra le nuove generazioni. Il Gruppo Tecnico “Education e capitale umano” persegue l’obiettivo di rafforzare le attività di orientamento già a partire dalla scelta dell’Istituto nautico oppure dalla scelta dei percorsi ITS che consentono di conciliare il lavoro e la formazione necessaria al conseguimento della qualifica di Ufficiale di navigazione.

**FORMARE - POLO NAZIONALE PER LO SHIPPING SRL**, società di servizi di Confitarma. Nata nel 2005 come società consortile con lo scopo di supportare i fabbisogni formativi del settore, nell’arco di 15 anni ha lavorato a numerosi progetti legati alla certificazione delle competenze e alla formazione professionale. All’inizio del 2022 ForMare diventa una s.r.l. con Confitarma quale unico socio, costituisce il Polo Nazionale per le attività legate al settore dello *shipping* e della *blue economy*, fornisce assistenza su programmi nazionali, europei e internazionali a sostegno dell’industria marittima e supporta la formazione e riqualificazione del personale marittimo.

Nel corso del 2021 proseguono le attività del progetto europeo Erasmus + SkillSea che coinvolge 27 partner provenienti da 16 Paesi europei, tra i quali ForMare è leader di una delle attività di progetto (*Roadmap for a sustainable skills strategy*). Il progetto è volto 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.

A febbraio 2022 viene avviato il progetto Erasmus+ Up-Sailing – Cultivating Green Skills in the Maritime Sector che mira a sviluppare programmi di formazione innovativa al fine di rafforzare le green skills nell’ambito del settore marittimo. ForMare presta assistenza a Confitarma che è partner di progetto nonché leader di una delle attività progettuali dedicate alla definizione delle “Policy Recommendations”.

Nel 2021, ForMare inizia l’attività, come co-leader, per il progetto I.S.A.B.E.L.L.A. (Io Sono Acqua Building Environment Liability LAb) a valere sul Fondo Sociale Europeo – POR/FSE 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.

Inoltre, ForMare viene ammesso, anche per la quarta annualità, 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.

### **Istituti Tecnici Superiori (ITS)**

Nell'annualità 2021/2022, nonostante il prorogarsi della complessa situazione epidemiologica dovuta alla pandemia Covid19, i corsi non subiscono significative battute d'arresto. Per garantire continuità e qualità all'erogazione dei percorsi formativi viene ancora utilizzata la Formazione a Distanza, con un graduale ritorno all'erogazione dei corsi in presenza.

**FONDAZIONE ACCADEMIA ITALIANA DELLA MARINA MERCANTILE.** Nel 2021, gli allievi selezionati sono stati collocati a seconda delle diverse tipologie di navigazione, sulla base delle richieste e delle indicazioni ricevute dalle Compagnie: in totale, entrano in Accademia 110 nuovi allievi di cui 63 per la sezione di coperta e 47 per la sezione macchina. La regione principale di provenienza è la Liguria, seguita dalla Sicilia. Dal 2005 al 2022 il dato complessivo è di 1.221 allievi di coperta e 862 allievi di macchina formati e in parte ancora in formazione.

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.

Proseguono i percorsi ITS, diversi dai percorsi per allievi ufficiali di Coperta e Macchina (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, per l'ospitalità di bordo, multimediale digitale, Commissario di bordo) a cui si aggiungono i nuovi percorsi ITS per Tecnico superiore per la gestio-





ne dell'automazione in ambito portuale, per la gestione delle commesse (*Ship manager*) e per la logistica dei sistemi aziendali. Proseguono anche i corsi brevi finanziati tramite Regione Liguria-FSE o tramite ALFA-FSE, rivolti principalmente a disoccupati che ambiscono a lavorare a bordo delle navi da crociera e dei traghetti, nel settore servizio supporto ai passeggeri come figure di Staff. Si svolge anche un corso per disoccupati rivolto a tecnici della manovra ferroviaria, sempre in ambito logistica/movimentazione merci. Da qualche anno l'Accademia, oltre a sviluppare la sua attività nella formazione di figure professionali destinate secondo la filiera orizzontale delle diverse posizioni di bordo, realizza attività nell'ambito della filiera verticale (sottufficiali e ufficiali, questi ultimi attraverso il corso di livello direttivo). Nel 2021, si rafforza anche l'attività per la formazione continua per le aziende del settore marittimo-portuale, attivando una serie di corsi rivolti a digitalizzazione e automatizzazione dei terminal portuali, proprio per la riqualificazione del personale impiegato in questo settore.

Nel 2021, la Fondazione Accademia in *partnership* con Cetena conclude l'installazione del nuovo simulatore di coperta Manta, altamente tecnologico che consente l'effettuazione di una didattica sempre più interattiva e 4.0.

Analogamente, si provvede all'acquisto e all'installazione di un nuovo simulatore di macchina Transas SimTech 5000, con annessa strumentazione per LNG. I due simulatori hanno funzioni integrate tra macchina e plancia, consentendo così l'utilizzo a fini didattici della simulazione sia per coperta che per macchina. Inoltre, il simulatore Transas è stato accreditato al Comando Generale per l'erogazione dei corsi LNG istituiti da MIT/Maricogecap in compliance con normativa IMO STCW, necessari per tutti i marittimi che debbano navigare su navi di ultima generazione, a propulsione a gas, soggette a codice IGF.

Durante l'anno 2021 la sezione internazionale di Accademia, IMSSEA, ha proseguito i progetti europei e internazionali già avviati con Albania e West Africa e ha partecipato a CyberMar, nuovo progetto europeo sulla *cybersecurity*, in *partnership* con CETENA. Inoltre, a fine 2021 si è aggiudicata C7, un nuovo progetto internazionale di rilievo finalizzato alla bonifica e riqualificazione dell'area del Delta del Niger.





**ISTITUTO TECNICO SUPERIORE PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE FONDAZIONE “GIOVANNI CABOTO”.** Nel corso del 2021, nonostante il perdurare della pandemia, l’Istituto riesce a svolgere le attività formative prevalentemente in presenza nel pieno rispetto dei protocolli anti Covid. Nonostante le particolari difficoltà incontrate, dovute soprattutto agli obblighi di distanziamento che hanno ridotto le capacità di accoglienza dell’Istituto, vengono proposti 4 nuovi Corsi: tre destinati agli allievi ufficiali di coperta e macchina e per l’*hotellerie* di bordo e uno per la Gestione della Logistica Integrata.

Il 2021 è caratterizzato anche da importanti riconoscimenti all’ITS Caboto, tra cui il premio ricevuto durante la Fiera JOB&ORIENTA, come miglior Corso a livello nazionale, nell’ambito dei trasporti marittimi.

Importanti investimenti stanno caratterizzando i progetti dell’ITS Caboto, soprattutto nella realizzazione dei Simulatori di Navigazione e Macchina oltre che per l’erogazione dei Corsi GMDSS. Importante segnalare che durante il 2021 l’ITS ottiene l’accreditamento per l’erogazione dei Corsi RADAR Base ed ARPA, ECDIS e GMDSS. Questo, oltre a garantire agli allievi una formazione completa e di qualità, offre anche a tutto il personale marittimo la possibilità di rivolgersi all’ITS Caboto per il conseguimento delle certificazioni STCW.

**FONDAZIONE ISTITUTO TECNICO SUPERIORE PER IL SETTORE MOBILITÀ SOSTENIBILE TRASPORTI – ACCADEMIA MEDITERRANEA DELLA LOGISTICA E DELLA MARINA MERCANTILE.** La Fondazione ITS MOBILITÀ SOSTENIBILE TRASPORTI costituisce un canale formativo di livello post diploma, parallelo ai percorsi accademici, rappresentando l’espressione di una strategia fondata sulla connessione delle politiche di istruzione, formazione e lavoro con le politiche industriali. Tale I.T.S. offre la possibilità di conseguire il Diploma di Tecnico Superiore con conseguente accesso al mondo del lavoro nell’ambito del settore dei trasporti e della mobilità sostenibile. Con un’offerta formativa altamente qualificata, l’I.T.S. rappresenta un Polo di eccellenza per la formazione delle figure relative dell’Ufficiale di Navigazione e dell’Ufficiale di Macchina, sulla base di un sistema duale che garantisce alla fine del corso uno sbocco occupazionale altissimo. Nelle aree Tecnologiche della formazione logistica la grande varietà di corsi garantisce specializzazioni tecnologiche all’avanguardia e altamente competitive sull’attuale mercato del lavoro (efficienza energetica, smart mobility, ecc.). In particolare, a livello nazionale, la Fondazione ITS MOBILITÀ SOSTENIBILE TRASPORTI vanta il terzo posto nel monitoraggio Indire, per la formazione del “Tecnico Superiore per l’infomobilità e le infrastrutture Logistiche” con uno sbocco occupazionale che raggiunge picchi dell’80% circa in ambito regionale. I percorsi formativi hanno ricevuto vari altri premi con i quali è stato possibile finanziare l’ampia offerta formativa. I titoli di studio rilasciati dagli ITS si collocano al V livello EQF (*European Qualification Framework*).





Proseguono nel corso dell'anno le attività formative dei 29 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, nonostante il calo di iscrizioni registrato nel 2021 a causa della pandemia da Covid, prosegue le sue attività.

Tra la fine del 2021 e l'inizio 2022 si diplomano 18 terzi ufficiali (8 di Macchina su 19 ammessi all'esame CoC) e nell'ottobre 2022 verrà avviata l'ottava edizione del corso ITS per allievi ufficiali di Macchina e di Coperta. Prosegue anche il costante sostegno al Cluster Regionale Marittimo-Portuale con l'avvio di corsi ITS per Tecnico della Logistica (sia nelle sedi di Trieste che in quella di Interporto Pordenone), Tecnico della Progettazione Navale e Tecnico per la Conduzione del mezzo Ferroviario (Macchinisti): gli allievi della prima edizione si sono diplomati e sono stati tutti già assunti o in fase di assunzione da parte dei vettori ferroviari.

Visto il successo del corso di Cybersecurity in ambito marittimo portuale rivolto ai dipendenti del settore, la Fondazione avvierà il corso ITS per Tecnico della Cybersecurity in ambito marittimo portuale, figura molto richiesta dagli operatori e dalle aziende.

Infine, grazie al finanziamento per dotarsi di un simulatore di navigazione di ultima generazione che potrebbe essere disponibile entro l'autunno del 2022, la Fondazione intende avviare corsi Radar, Radar Arpa, GMDSS e ECDIS.



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



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

Le problematiche ambientali sono sempre più preponderanti per l'industria marittima mondiale sia a livello globale sia a livello regionale e nel 2021, l'attività dell'IMO (*International Maritime Organization*), benché ancora rallentata e in qualche modo ostacolata dalla pandemia, non si è fermata.

Il principale obiettivo resta la decarbonizzazione del trasporto marittimo: per la riduzione dei gas a effetto serra (GHG) la strategia dell'IMO prevede che entro il 2030 le emissioni di CO<sub>2</sub> nel trasporto marittimo internazionale siano abbattute 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. Ci si prepara pertanto all'entrata in vigore di due indici per le navi esistenti: uno di efficienza tecnica (Energy Efficiency for eXisting ship Index - EEXI), l'altro di efficienza operativa (Carbon Intensity Indicator - CII).

Confitarma continua a seguire i lavori del MEPC e i vari "rounds" del gruppo di lavoro inter-sessionale, sia dialogando con i rappresentanti del MITE (Ministero della Transizione Ecologica), che richiedono sistematicamente un contributo, sia attraverso l'ICS (International Chamber of Shipping).

Quella dell'utilizzo dell' LNG quale "soluzione transitoria" sembra essere una tra le scelte più praticabili; si continua a parlare di ammoniaca, idrogeno e batterie ma la preoccupazione per la disponibilità ed il costo delle tecnologie è grande.

Riguardo a tali soluzioni devono essere fatte una serie di considerazioni.

**Ammoniaca "verde":** è uno dei carburanti a basse emissioni più promettenti che, secondo l'Agenzia internazionale dell'energia (AIE), entro il 2070 raggiungerà i 130 milioni di tonnellate utilizzate dalla navigazione marittima. Tuttavia, l'energia prodotta da tale combustibile è meno



densa di quella del petrolio, il che significa che le navi consumeranno fino a 5 volte più carburante in volume. L'impiego dell'ammoniaca, pur presentando la criticità della tossicità ha il vantaggio di poter essere movimentata con maggior facilità. La produzione di ammoniaca dovrebbe aumentare di 440 milioni di tonnellate - più del triplo dell'attuale produzione - richiedendo 750 gigawatt di energia rinnovabile. Ciò significa che il trasporto marittimo da solo consumerebbe il 60% dell'attuale produzione mondiale di energia rinnovabile di 2.537 gigawatt.

**Idrogeno:** questo combustibile non emette carbonio ma la sua attuale produzione commerciale emette una grande quantità di gas serra, annullando le sue credenziali green. Come per l'ammoniaca, anche la densità di questo carburante è scarsa e necessita inoltre di un nuovo sistema di rifornimento. Si tratta di una caratteristica che ne rende complesso l'immagazzinamento, il trasporto e il suo utilizzo ponendo problemi di sicurezza legati alla possibilità di combustioni accidentali. L'uso dell'idrogeno potrebbe raggiungere i 12 milioni di tonnellate nel 2070, equivalenti al 16% della domanda globale di bunker marittimi del 2019 e al 16% dell'odierno consumo globale di idrogeno.

**Celle a combustibile e batterie:** la sfida della batteria è altrettanto grande: una tipica nave portacontainer richiederebbe la potenza di 10.000 batterie Tesla S85 al giorno, il che significa che sarebbero necessarie 70.000 batterie per navigare per una settimana. Al momento si guarda alle batterie per le soste in porto e per brevi tratti in navigazione.

Il tentativo, presso l'IMO, dell'industria marittima mondiale di ottenere l'istituzione dell'*International Maritime Research and Development Board* (IMRB), per promuovere un programma decennale 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 è stato vano. Ma l'ICS non desisterà ed è in corso una attività finalizzata al convincimento di quelle Amministrazioni che si sono opposte all'iniziativa.

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

Confitarma si attiva in modo molto deciso presso l'Amministrazione sui contenuti della bozza del Decreto di attuazione del DL 6 maggio 2021, n. 59 (PNRR) criticando un'applicazione limitata alle sole navi traghetto, evidenziando invece l'importanza di tre punti principali:

platea delle navi beneficiarie più ampia possibile, tenuto conto della finalità ambientale di contenimento delle emissioni, senza limitare il beneficio ad un ristretto numero di tipologie di nave. Introduzione di una soglia minima di 100 GT, al fine di evitare la polverizzazione delle risorse, con esclusione delle navi da diporto e da pesca.

sintonia sulla necessità di inserire un criterio di premialità per gli interventi relativi a navi che scalano porti italiani, ma opposizione ad un'esclusione a priori delle navi che non scalano porti nazionali in quanto anche queste ultime contribuiscono alla riduzione delle emissioni. Sostegno, con l'accesso alla contribuzione, della competitività della flotta nazionale, presto tenuta ad ottemperare a stringenti normative IMO per il contenimento delle emissioni.

Salvaguardia da alterazioni del mercato, con accesso all'incentivo anche per le navi oggetto di interventi in linea con il decreto entrate in esercizio durante la pandemia (dopo il 30 gennaio 2020), avendo anch'esse perseguito gli obiettivi individuati dalla Missione 2 del PNRR.

Relativamente al Decreto interministeriale n.389 del 12.10 2021 – che individua la tipologia ed i parametri tecnici degli interventi necessari per il rinnovo o l'ammodernamento delle navi, anche in fase di costruzione delle stesse – Confitarma ha collaborato con l'Amministrazione proprio nella stesura della lista degli interventi ammissibili.

Un discorso a parte può essere fatto riguardo al *cold ironing*, di cui si fa un gran parlare in diversi contesti. Confitarma si è occupata della connessione a terra delle navi già ripetutamente in passato, confrontandosi con quella che è oggi l'AdSP di Civitavecchia e più recentemente dialogando con EnelX.

L'elettrificazione delle banchine è al centro di interventi e normative (si pensi all'AFIR – Alternative Fuel Infrastructure Regulation – dell'UE), ma l'armamento, oltre a opporsi alla realizzazione di infrastrutture in porti con poco traffico ("finanziamenti a pioggia") continua a far presenti le criticità legate sia alla tipologia delle navi sia al tipo di carico. E ai problemi tecnici vanno poi associati i costi dell'adeguamento delle navi e l'incognita del costo dell'energia.





### **Pacchetto climatico “Fit for 55” – Emission Trading System (ETS)**

Il 14 luglio 2021 la Commissione europea adotta il pacchetto climatico “Fit for 55”, che propone le proposte legislative per raggiungere entro il 2030 gli obiettivi del Green Deal. In particolare, la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra del 55% rispetto ai livelli del 1990, per arrivare alla “carbon neutrality” nel 2050.

Su 13 proposte legislative, 6 riguardano il trasporto marittimo [Revisione del sistema EU ETS e EU MRV, Fuel EU Maritime, Revisione della direttiva sulla tassazione dell’energia (EDT), Revisione della Direttiva sulla promozione dell’uso dell’energia da fonti rinnovabili (RED), Regolamento sulla diffusione dell’infrastruttura per i combustibili alternativi, Meccanismo di adeguamento del carbonio alla frontiera (CBAM)]. In seno alla Commissione è emersa la scelta di integrare il trasporto marittimo all’interno dell’attuale sistema della Direttiva ETS, mentre è stata scartata la possibilità di creare un sistema di ETS *ad hoc* per il settore del trasporto marittimo.

Alcuni tra i principali elementi della proposta della Commissione di revisione della Direttiva ETS in relazione al trasporto marittimo sono i seguenti:

- l’estensione della Direttiva ETS al trasporto marittimo si applicherebbe non solo alle emissioni derivanti da viaggi intracomunitari, ma anche alla metà delle emissioni derivanti da viaggi extra-UE e indipendentemente dalla bandiera di appartenenza della nave;
- il soggetto responsabile degli obblighi imposti al settore marittimo dalla Direttiva ETS sarebbe la “società di navigazione”, definita quale l’armatore o altro soggetto che ha assunto la responsabilità dell’esercizio della nave e che detiene il *Document of Compliance* (DOC);
- l’obbligo di restituzione delle quote nel settore del trasporto marittimo verrebbe introdotto gradualmente dal 2023 al 2025, con obbligo di restituzione del 100 % delle emissioni verificate solamente a partire dal 2026;
- al fine di monitorare, verificare e comunicare le emissioni derivanti dalle attività di trasporto marittimo sarebbero applicate le norme già in vigore in materia di verifica e accreditamento di cui al Regolamento UE 2015/757 (che ha istituito il sistema di monitoraggio, comunicazione e verifica delle emissioni di anidride carbonica generate dal trasporto marittimo (sistema MRV));
- per le società di navigazione registrate in uno Stato membro l’autorità di riferimento ai sensi della Direttiva ETS è lo stesso Stato membro di registrazione. Invece, per le società di navigazio-



ne extra-UE, l'autorità di riferimento è lo Stato membro in cui si è registrato il maggior numero di approdi nei due anni di monitoraggio precedenti o, in caso di primo viaggio, lo Stato membro da cui la società di navigazione ha iniziato il suo primo viaggio;

– il Fondo per l'innovazione (cioè il fondo a cui sono messe a disposizione quote di emissioni con l'obiettivo di sostenere l'innovazione delle tecnologie dei processi a basse emissioni) potrà inoltre sostenere "tecnologie e infrastrutture innovative e pionieristiche per decarbonizzare il settore marittimo". Sono emerse alcune criticità, esaminate in ambito ECSA, a volte con posizioni non concordi delle diverse Associazioni nazionali.

ECSA evidenzia – in un suo *position paper* condiviso – la necessità di finanziamento attraverso un fondo e l'attribuzione di un ruolo all'operatore commerciale, esprimendo dubbi sulla mancanza di un vincolo legale sulla destinazione dei ricavi alla transizione energetica dello shipping e sul passaggio costi all'operatore lasciato al mercato. Ha, inoltre, raccomandato attenzione sui seguenti punti: stabilizzazione dei prezzi (*carbon price*), compensazione *gap* costi del *fuel*, supporto alla ricerca, trasferimento dei costi agli operatori "per legge".

Riguardo al limite di applicazione fissato a 5.000 GT ci sono posizioni contrastanti; alcune Associazioni – specie del nord Europa – e Confitarma, hanno evidenziato l'impatto sullo short sea (in quanto la "tassa" ricadrebbe al 70 % su di esso), con rischio di *modal back shift*, in netto contrasto con la politica, finora attuata, di supporto alle autostrade del mare.

Si ricorda che il già menzionato limite fu definito quando venne introdotto l'MRV (Monitoring Reporting Verification System) – ovviamente prodromico all'ETS –.

Si è anche pensato di proporre la sostituzione della soglia di 5.000 GT con una soglia legata alla potenza installata (ed esempio 5.000 kW): tale diverso criterio sarebbe più coerente con il principio "chi inquina paga" ed eviterebbe sperequazioni (la potenza di un mezzo veloce passeggeri è superiore a quella di una grande nave cisterna) e distorsioni del mercato.

La soglia di 5.000 tonnellate di stazza lorda, venne scelta dopo una dettagliata analisi oggettiva delle dimensioni e delle emissioni delle navi operanti da e verso i porti dell'Unione, affinché le norme per il sistema MRV si applicassero solo ai grandi emettitori, per ridurre al minimo gli oneri amministrativi per armatori e società di gestione, in particolare per le piccole e medie imprese. Le navi di stazza lorda superiore a 5.000 tonnellate rappresentavano circa il 55 % delle navi che fanno scalo nei porti dell'Unione e approssimativamente il 90% delle relative emissioni. Una soglia inferiore avrebbe comportato un maggiore carico amministrativo mentre una soglia più elevata avrebbe limitato la copertura delle emissioni e quindi l'efficacia ambientale del sistema MRV.

### **Riciclaggio delle navi**

L'Italia non ha ancora ratificato la Convenzione di Hong Kong nonostante i numerosi solleciti di Confitarma. Il Regolamento (UE) n. 1257/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio è ormai pienamente in vigore e l'ultimo Elenco europeo degli impianti di riciclaggio delle navi a norma dell'articolo 16 del predetto Regolamento è del 22 luglio 2021. Il problema sta nelle antieconomicità e nella scarsa capacità ricettiva di grandi navi della maggior parte di essi.





# APPENDICE STATISTICA

Dati al 31 dicembre 2021

*Data as of December 31<sup>st</sup>, 2021*

Si ringrazia Banchemo Costa per il consueto cortese contributo  
*Thanks to Banchemo Costa for his usual kind contribution*





# La navigazione mercantile italiana nel 2021

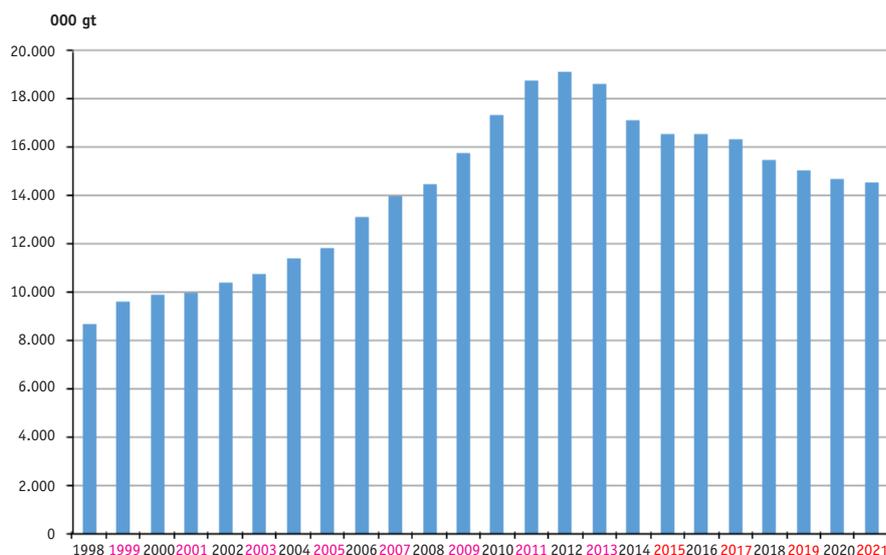
## The Italian merchant marine in 2021

### Flotta mercantile italiana *Italian merchant fleet*

Navi di oltre 100 gt <i>Ships of 100 gt and over</i>	31.12.2021		31.12.2020		Var. 2021/2020	
	N.	000 gt	N.	000 gt	var. % N.	var. % gt
<b>NAVI DA CARICO LIQUIDO</b> <i>LIQUID CARGO SHIPS</i>	<b>198</b>	<b>2.946</b>	<b>202</b>	<b>2.910</b>	<b>-2,0</b>	<b>1,2</b>
Petroliere <i>Oil tankers</i>	70	1.591	69	1.516	1,4	4,9
Gasiere <i>Gas tankers</i>	16	267	17	291	-5,9	-8,4
Chimichiere (OIL-CHEM) <i>Chemical tankers</i>	81	1.056	85	1.070	-4,7	-1,3
Altre cisterne <i>Other tankers</i>	31	33	31	33	0,0	0,0
<b>NAVI DA CARICO SECCO</b> <i>DRY CARGO SHIPS</i>	<b>132</b>	<b>5.403</b>	<b>150</b>	<b>5.980</b>	<b>-12,0</b>	<b>-9,6</b>
Carico generale <i>General cargo</i>	21	110	23	123	-8,7	-10,5
Portacontaineri <i>Container ships</i>	10	423	11	477	-9,1	-11,4
Portarinfuse <i>Bulk carriers</i>	19	998	36	1.714	-47,2	-41,8
Traghetti <i>Ro-Ro cargo</i>	82	3.872	80	3.666	2,5	5,6
<b>NAVI MISTE E DA PASSEGGERI</b> <i>MIXED AND PASSENGER SHIPS</i>	<b>428</b>	<b>5.599</b>	<b>424</b>	<b>5.273</b>	<b>0,9</b>	<b>6,2</b>
Crociera <i>Cruise</i>	27	2.859	28	2.700	-3,6	5,9
Aliscafi, Catamarani e unità veloci <i>High speed vessels</i>	67	21	67	21	0,0	0,0
Traghetti <i>Ferries</i>	198	2.667	193	2.502	2,6	6,6
Altre navi trasporto passeggeri <i>Other passengers ships</i>	136	52	136	51	0,0	1,3
<b>NAVI PER SERVIZI AUSILIARI</b> <i>AUXILIARY SERVICES SHIPS</i>	<b>556</b>	<b>603</b>	<b>558</b>	<b>560</b>	<b>-0,4</b>	<b>7,6</b>
Rimorchiatori e navi appoggio <i>Tugboats and supply vessels</i>	351	193	351	202	0,0	-4,4
Altri tipi di navi <i>Others</i>	205	410	207	358	-1,0	14,4
<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>1.314</b>	<b>14.550</b>	<b>1.334</b>	<b>14.723</b>	<b>-1,5</b>	<b>-1,2</b>

Fonte/Source: Confitarma

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



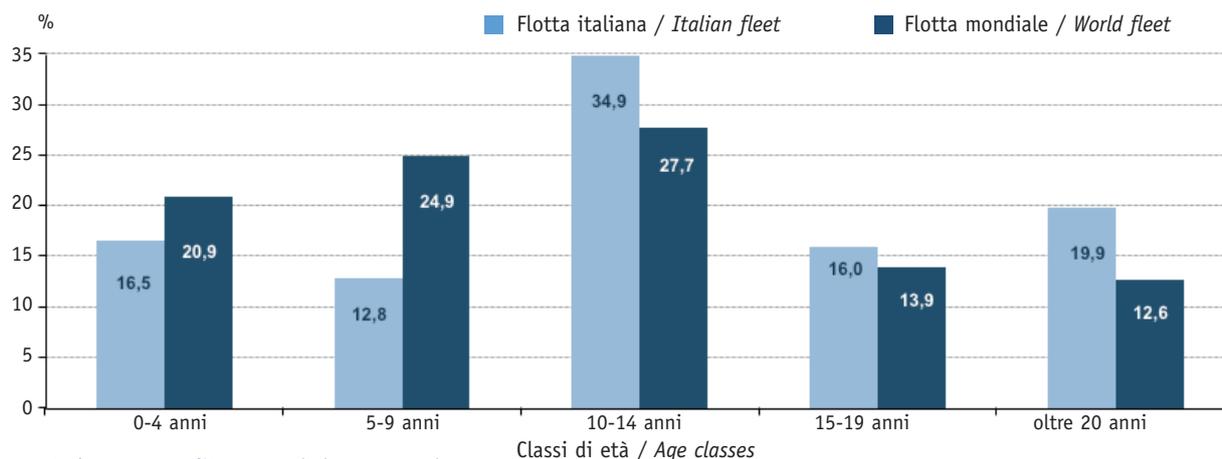
Alla fine del 2021, la flotta mercantile di proprietà italiana si riduce del 1,5% rispetto alla fine del 2020, con 1.314 navi per un totale di 14.550.452 gt (tonnellate di stazza lorda).

Il 91% del tonnellaggio di proprietà italiana, pari a circa 13,3 milioni gt, sono iscritte nel Registro internazionale italiano, mentre l'8% (1,2 milioni 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 Clarkson Research

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

	Navi ultimate dal 2012 al 2021 <i>Ships delivered between 2012 and 2021</i>			Navi in costruzione al 31.12.2021 <i>Ships under construction as of 31.12.2021</i>		
	N.	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>6</b>	<b>74.004</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>22</b>	<b>1</b>
Gasiera <i>Gas tankers</i>	2	12.371	5	1	20.000	8
Chimichiere <i>Chemical tankers</i>	4	61.633	6	4	18.374	2
<b>NAVI DA CARICO SECCO</b> <i>DRY CARGO SHIPS</i>	<b>41</b>	<b>2.258.981</b>	<b>42</b>	<b>5</b>	<b>361.100</b>	<b>7</b>
Carico generale <i>General cargo</i>	1	1.583	1			
Portarinfuse <i>Bulk carriers</i>	4	269.425	27			
Traghetti <i>Ro-Ro cargo</i>	36	1.987.973	51	5	361.100	9
<b>NAVI MISTE E DA PASSEGGERI</b> <i>MIXED AND PASSENGER SHIPS</i>	<b>30</b>	<b>1.597.241</b>	<b>29</b>	<b>11</b>	<b>574.660</b>	<b>10</b>
Crociera <i>Cruise</i>	10	1.506.871	53	3	430.300	15
Navi passeggeri <i>Passenger ships</i>	14	4.757	23	4	1.030	5
Traghetti <i>Ferries</i>	6	85.613	3	4	143.330	5
<b>NAVI PER SERVIZI AUSILIARI</b> <i>AUXILIARY SERVICES SHIPS</i>	<b>41</b>	<b>64.801</b>	<b>11</b>	<b>5</b>	<b>8.133</b>	<b>0</b>
Rimorchiatori e navi appoggio <i>Tugboats and supply vessels</i>	19	18.243	9			0
Altri tipi di navi <i>Others</i>	22	46.558	11	5	8.133	2
<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>118</b>	<b>3.995.028</b>	<b>27</b>	<b>26</b>	<b>982.267</b>	<b>7</b>

Nel corso del 2021 sono state consegnate 14 nuove unità di cui: 2 navi da crociera (370.138 gt), 6 ro-ro merci (399.540 gt), 2 ro-ro pass (35.111 gt) 4 navi di altro tipo (29.245 gt).

Nonostante la consistente riduzione degli investimenti registratasi negli ultimi anni, in totale dal 2018 al 2021 gli armatori italiani ordinano ai cantieri nazionali ed esteri 75 unità per un valore di circa 11,3 miliardi di dollari.

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



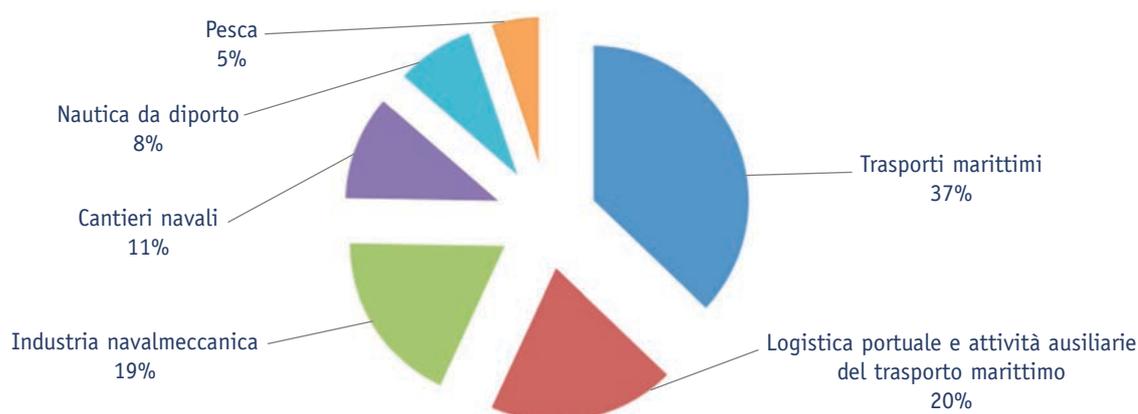
## Principali aggregati economici del cluster marittimo italiano

### 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. 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														Totale dal 2005
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2005
Nel mondo World	406	445	439	297	264	245	246	191	180	201	162	195	132	4.474
– Golfo di Aden, Mar Rosso, Somalia	211	219	237	75	15	11	0	2	9	3	0	0	1	1.003
– West Africa	47	39	52	62	51	41	31	54	36	79	64	82	34	840
Navi italiane attaccate Attacks against Italian ships	11	8	8	5	4	7	0	0	0	3	0	2	0	57

Fonte/Source: IMB – International Maritime Bureau

## Migranti dal mare Migrant at sea

### Interventi SAR delle navi mercantili

Sar operation by merchant ships	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Totale 2014-21
Totale navi mercantili dirottate da MRCC* Total merchant ships diverted by MRCC	381	416	84	14	27	81	2.377
di cui/of which: mercantili di bandiera italiana/Italian merchant ships	149	148	38	8	16	25	659
Totale navi mercantili coinvolte in soccorso Total Merchant ships involved in rescue operations	121	119	25	5	12	18	693
Totale migranti salvati/Total people saved	178.415	114.286	19.782	7.586	25.465	59.967	724.214
Totale migranti salvati da unità mercantili Total people saved by merchant ships	13.888	11.350	1.438	285	580	1.596	87.356
% migranti salvati da unità mercantili % of total people saved by merchant ships	8%	10%	7%	4%	2%	3%	12%
di cui/of which: da navi mercantili di bandiera italiana Italian merchant ships	6.492	6.245	644	285	461	773	27.901
% migranti salvati da unità mercantili di bandiera italiana % of total people saved by Italian merchant ships	47%	55%	45%	100%	79%	48%	32%
Unità soccorse Ships saved	119	119	25	5	12	9	682

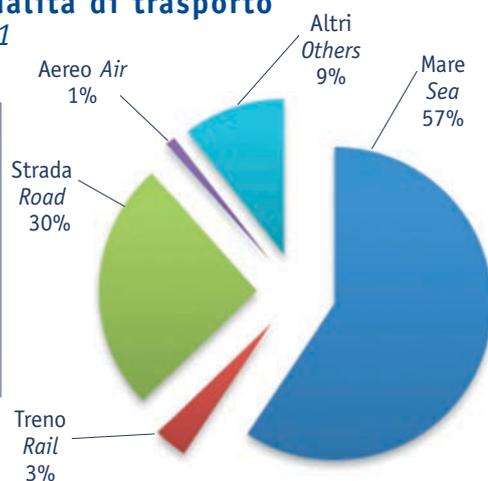
\*Maritime Rescue Co-ordination Centre-Rome

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

## Commercio estero dell'Italia nel 2021 per modalità di trasporto

### Italian foreign trade by mode of transport on 2021

	import		export		total	
	Mln. tonn.	%	Mln. tonn.	%	Mln. tonn.	%
Mare Sea	182,229	59,7	76,835	51,1	259,064	56,9
Treno Rail	11,566	3,8	4,564	3,0	16,129	3,5
Strada Road	68,632	22,5	66,522	44,3	135,155	29,7
Aereo Air	0,798	0,3	1,840	1,2	2,638	0,6
Altri Others	41,801	13,7	0,491	0,3	42,292	9,3
<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>305,026</b>	<b>100</b>	<b>150,253</b>	<b>100</b>	<b>455,279</b>	<b>100</b>



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

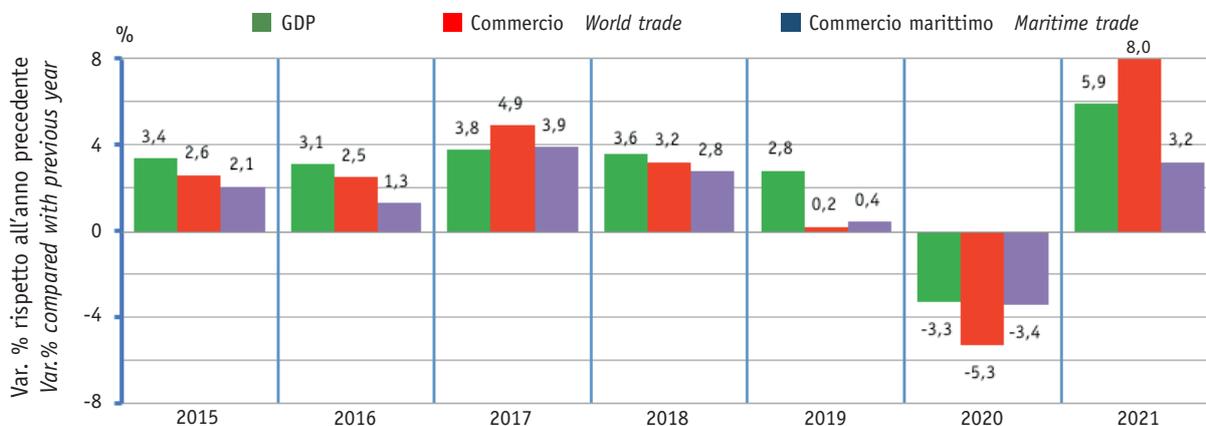


# La navigazione internazionale e i traffici marittimi

## International navigation and maritime traffic

### PIL, commercio mondiale e commercio marittimo

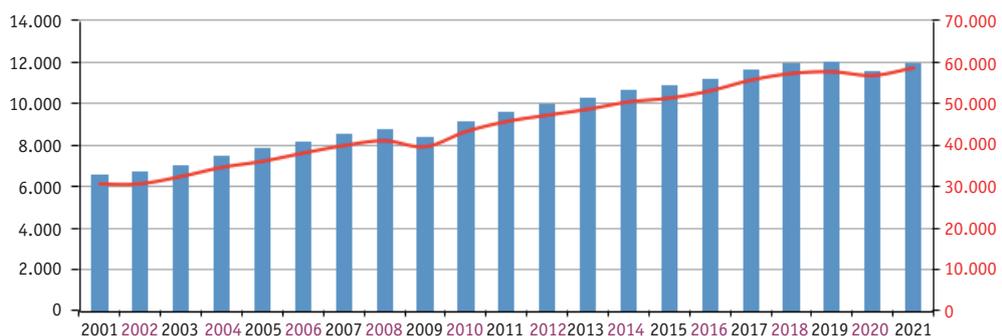
#### GDP, world trade and maritime trade



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

### Traffico marittimo mondiale World seaborne trade

Milioni di tonnellate  
Million tonnes



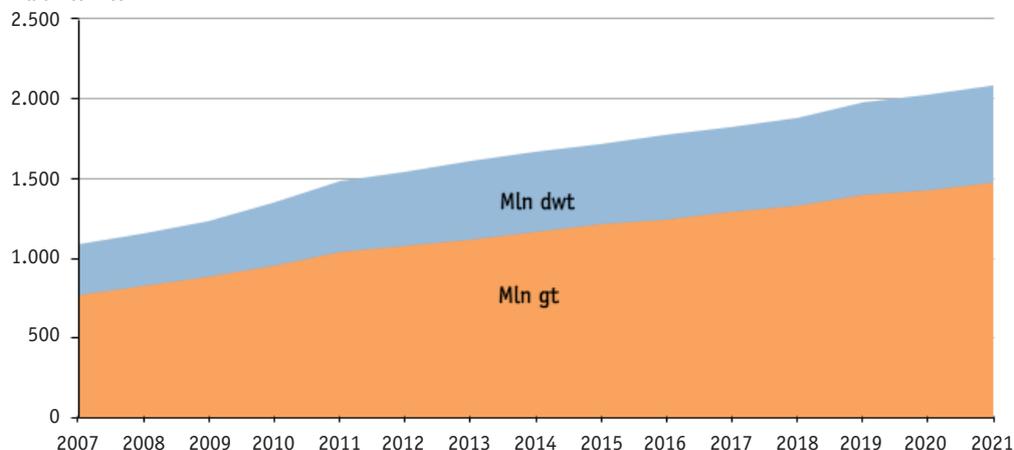
Fonte/Source: Clarkson Research Service Ltd

Il commercio marittimo mondiale, dopo la riduzione del 3,4% registrata nel 2020, aumenta del 3,2% con un totale di volumi trasportati pari a 11.967 milioni di tonnellate.

Parimenti, la domanda di servizi di trasporto marittimo, cioè le quantità di merci trasportate per le distanze percorse, nel 2021 aumenta del 3,2% (1,6% nel 2020) per un totale di 58.363 miliardi di tonnellate-miglia.

### Evoluzione della flotta mondiale World merchant fleet evolution

Milioni di tonnellate  
Million tonnes



Alla fine del 2021 la flotta mondiale registra un aumento di circa il 3%, in termini di tonnellate di stazza lorda con oltre 1.475 milioni gt e oltre 2.085 milioni di dwt in termini di tonnellate di portata.

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



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

World fleet: cargo tonnage controlled by main maritime countries

31 dicembre 2021 December 31<sup>st</sup>, 2021

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

	Paesi/Countries	N.	000 DWT	% DWT
1	Grecia <i>Greece</i>	5.129	413.604	19,8
2	Cina <i>China</i>	7.704	348.426	16,7
3	Giappone <i>Japan</i>	4.239	252.279	12,1
4	Corea del Sud <i>Korea South</i>	1.650	93.929	4,5
5	Germania <i>Germany</i>	2.312	79.184	3,8
6	Norvegia <i>Norway</i>	1.722	78.081	3,7
7	Singapore	1.451	60.521	2,9
8	USA	1.163	58.580	2,8
9	Taiwan	971	55.757	2,7
10	Hong Kong	1.092	48.998	2,3
11	Danimarca <i>Denmark</i>	827	43.481	2,1
12	Regno Unito <i>UK</i>	831	42.075	2,0
13	Canada	544	33.524	1,6
14	Turchia <i>Turkey</i>	1.517	30.681	1,5
15	Belgio <i>Belgium</i>	245	28.044	1,3
16	Indonesia	2.203	26.417	1,3
17	India	820	25.719	1,2
<b>18</b>	<b>ITALIA <i>Italy</i></b>	<b>758</b>	<b>24.410</b>	<b>1,2</b>
19	Russia	1.560	23.458	1,1
20	Emirati Arabi Uniti <i>United Arab Emirates</i>	677	23.407	1,1
21	Francia <i>France</i>	374	18.951	0,9
22	Iran	219	18.933	0,9
23	Arabia Saudita <i>Saudi Arabia</i>	144	17.125	0,8
24	Bermuda	91	15.059	0,7
25	Vietnam	1.011	13.715	0,7
26	Malesia <i>Malaysia</i>	363	12.999	0,6
27	Paesi Bassi <i>Netherlands</i>	899	12.765	0,6
28	Oman	67	9.331	0,4
29	Cipro <i>Cyprus</i>	218	8.946	0,4
30	Svizzera <i>Switzerland</i>	164	7.683	0,4
	Altri <i>Others</i>	6.325	160.630	8
	Tonnellaggio di ignoto controllo armatoriale <i>Tonnage controlled by unknown shipowners</i>	2.153	35.303	2
	<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>47.290</b>	<b>2.086.712</b>	<b>100</b>

Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati Clarkson Research e ISL Bremen Confitarma processing Clarkson Research and ISL Bremen



## Flotta mondiale: navi iscritte nei principali registri

World fleet: ships on main registers

31 dicembre 2021 December 31<sup>st</sup>, 2021

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

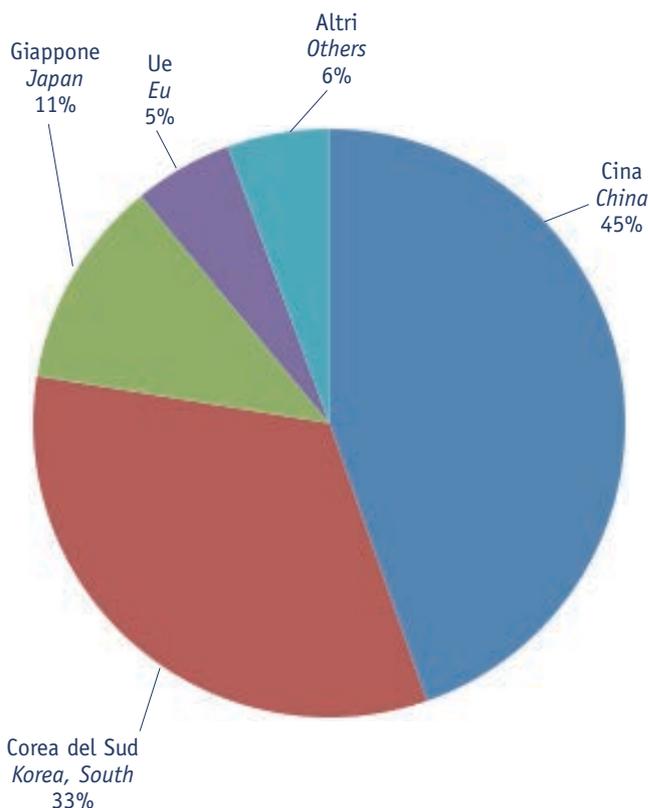
	Bandiera <i>Flag</i>	N.	Mln GT	% GT	Mln DWT	% DWT
1	Panama	8.022	230,5	15,5	342,6	16,3
2	Liberia	4.310	207,2	14,0	326,8	15,6
3	Isole Marshall <i>Marshall Islands</i>	4.042	177,6	12,0	281,5	13,4
4	Hong Kong	2.662	131,2	8,8	207,6	9,9
5	Singapore	3.233	88,9	6,0	127,1	6,1
6	Malta	2.048	83,2	5,6	113,6	5,4
7	Cina <i>China</i>	7.282	74,9	5,0	108,9	5,2
8	Bahamas	1.307	61,3	4,1	59,8	2,9
9	Grecia <i>Greece</i>	1.238	36,7	2,5	62,1	3,0
10	Giappone <i>Japan</i>	5.601	30,0	2,0	38,9	1,9
11	Danimarca <i>Denmark</i>	732	22,9	1,5	26,1	1,2
12	Cipro <i>Cyprus</i>	1.031	22,6	1,5	32,7	1,6
13	Indonesia	10.988	21,1	1,4	25,0	1,2
14	Norvegia <i>Norway</i>	1.708	19,8	1,3	20,7	1,0
15	Portogallo <i>Portugal</i>	838	19,1	1,3	25,8	1,2
<b>16</b>	<b>ITALIA <i>Italy</i></b>	<b>1.268</b>	<b>14,2</b>	<b>1,0</b>	<b>9,4</b>	<b>0,4</b>
17	Isola di Man <i>Isle of Man</i>	291	12,7	0,9	22,0	1,0
18	Corea del Sud <i>Korea South</i>	2.067	12,6	0,8	15,0	0,7
19	Iran	942	11,6	0,8	19,8	0,9
20	USA	3.634	10,9	0,7	8,6	0,4
21	Bermuda	135	10,4	0,7	7,5	0,4
22	India	1.808	10,4	0,7	15,9	0,8
23	Regno Unito <i>UK</i>	883	10,1	0,7	9,4	0,4
24	Russia	2.917	9,1	0,6	9,4	0,4
25	Malesia <i>Malaysia</i>	1.792	7,9	0,5	5,9	0,3
26	Francia <i>France</i>	543	7,8	0,5	8,1	0,4
27	Arabia Saudita <i>Saudi Arabia</i>	401	7,8	0,5	13,7	0,7
28	Vietnam	1.977	7,5	0,5	11,4	0,5
29	Germania <i>Germany</i>	588	6,8	0,5	6,9	0,3
30	Paesi Bassi <i>Netherlands</i>	1.176	6,4	0,4	5,8	0,3
	Altri <i>Others</i>	27.386	112	7,5	128,2	6,1
	<b>TOTALE <i>TOTAL</i></b>	<b>102.849</b>	<b>1.485</b>	<b>100</b>	<b>2.096</b>	<b>100</b>

Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati Clarkson Research e ISL Bremen Confitarma processing Clarkson Research and ISL Bremen



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

Dicembre 2020 *December 2020*



Fonte/Source: IHS Fairplay

Alla fine del 2021, secondo le statistiche IHS Fairplay, nel carnet degli ordini mondiali di nuove costruzioni risultano 4.757 navi per 160 milioni di tonnellate di stazza lorda (e 91 milioni di stazza lorda compensata), di cui 3.072 unità da carico pari a 154,9 milioni di gt (82,7 milioni cgt e 193,3 milioni dwt).

Si prevede che il 38 in termini di tonnellaggio (pari a 61,2 milioni di gt) sarà completato entro il 2022, il 36 (57,2 milioni di gt) nel 2023 e il 26 (41,9 milioni di gt) dal 2024 in poi.

I cantieri cinesi mantengono la leadership nella costruzione di nuove navi con il 45 dell'orderbook mondiale in termini di gt seguiti da quelli della Corea del Sud (33), Giappone (11) e Unione Europea (5).

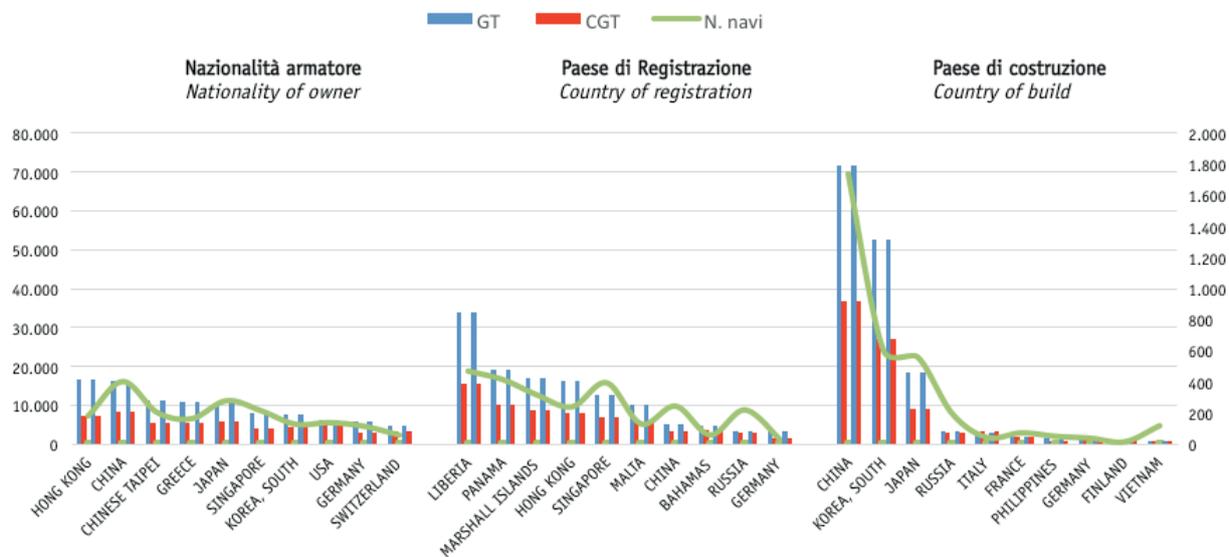
Con 40 navi per 2,9 milioni di gt, l'Italia è quinta nella graduatoria mondiale dei principali paesi costruttori, primo tra i paesi dell'Unione europea, seguita dalla Francia (69 navi per 1,8 milioni di gt) e dalla Germania (35 navi per 1,5 milioni di gt).

Nella costruzione di navi da crociera, i cantieri italiani con ordini per 32 unità e 2,9 mln di gt precedono quelli francesi (10 unità per 1,8 mln gt) e tedeschi (11 unità per 1,3 mln gt).

La Cina è il principale costruttore di oil products tanker (25 unità per 508mila dwt), chemical/oil product tankers (113 per 2,8 mln di dwt), navi portarinfuse (417 unità per 37,9 milioni dwt), da carico generale (95 unità per 1,7 mln dwt), portacontaineri (448 per 34,3 mln dwt), ro-ro cargo (14 per 647mila gt) e passenger/ro-ro cargo ship (26 unità per 1,1 mln gt). La Corea del Sud è prima nella costruzione di crude oil tanker (112 unità per 23 mln dwt), gasiere LNG (112 unità per 9,9 mln dwt) e LPG (78 unità per 3,6 mln dwt).

## Ordini ai cantieri mondiali *World orderbook*

Dicembre 2021 *December 2021*



Fonte/Source: IHS Fairplay



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

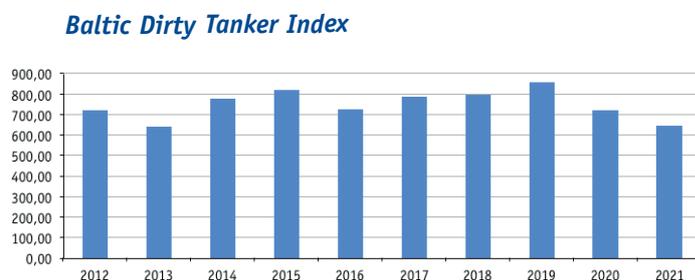
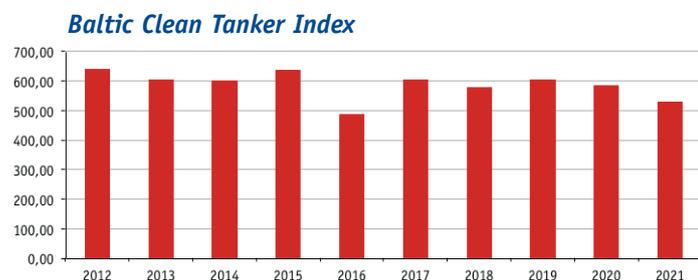
CRUDE OIL and OIL PRODUCTS				CHEMICAL			TOTALE CISTERNE		
	Paesi <i>Countries</i>	N.	000 DWT	Paesi <i>Countries</i>	N.	000 DWT	Paesi <i>Countries</i>	N.	000 DWT
1	Grecia <i>Greece</i>	1.012	145.557	Grecia <i>Greece</i>	483	17.421	Grecia <i>Greece</i>	1.766	178.050
2	Cina <i>China</i>	1.129	61.029	Giappone <i>Japan</i>	507	11.833	Cina <i>China</i>	1.792	72.876
3	Giappone <i>Japan</i>	285	31.022	Singapore	342	9.826	Giappone <i>Japan</i>	1.104	57.789
4	Norvegia <i>Norway</i>	174	25.747	Cina <i>China</i>	523	8.212	Norvegia <i>Norway</i>	592	40.136
5	USA	119	21.113	Norvegia <i>Norway</i>	304	8.107	Corea del Sud <i>Korea South</i>	615	32.074
6	Corea del Sud <i>Korea South</i>	120	19.818	<b>ITALIA <i>Italy</i></b>	238	7.774	USA	397	31.753
7	Belgio <i>Belgium</i>	78	18.766	USA	195	7.521	Singapore	825	30.006
8	Hong Kong	161	15.126	Corea del Sud <i>Korea South</i>	375	6.885	Belgio <i>Belgium</i>	126	20.108
9	Singapore	350	14.936	Danimarca <i>Denmark</i>	211	6.744	Hong Kong	270	18.392
10	Iran	63	14.457	Emirati Arabi Uniti <i>UAEs</i>	141	3.228	<b>ITALIA <i>Italy</i></b>	366	16.633
11	Arabia Saudita <i>Saudi Arabia</i>	70	14.409	Germania <i>Germany</i>	138	2.724	Russia	529	16.306
12	Russia	370	13.173	Turchia <i>Turkey</i>	222	2.699	Arabia Saudita <i>Saudi Arabia</i>	111	16.162
13	India	123	11.936	Regno Unito <i>UK</i>	106	2.529	India	208	14.915
14	Canada	76	9761	Hong Kong	92	2.423	Iran	73	14.764
15	Altri	2.275	127.232	Altri	1.543	31.054	Altri	5.017	196.601
	<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>6.405</b>	<b>544.082</b>	<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>5.420</b>	<b>128.980</b>	<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>13.791</b>	<b>756.565</b>

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

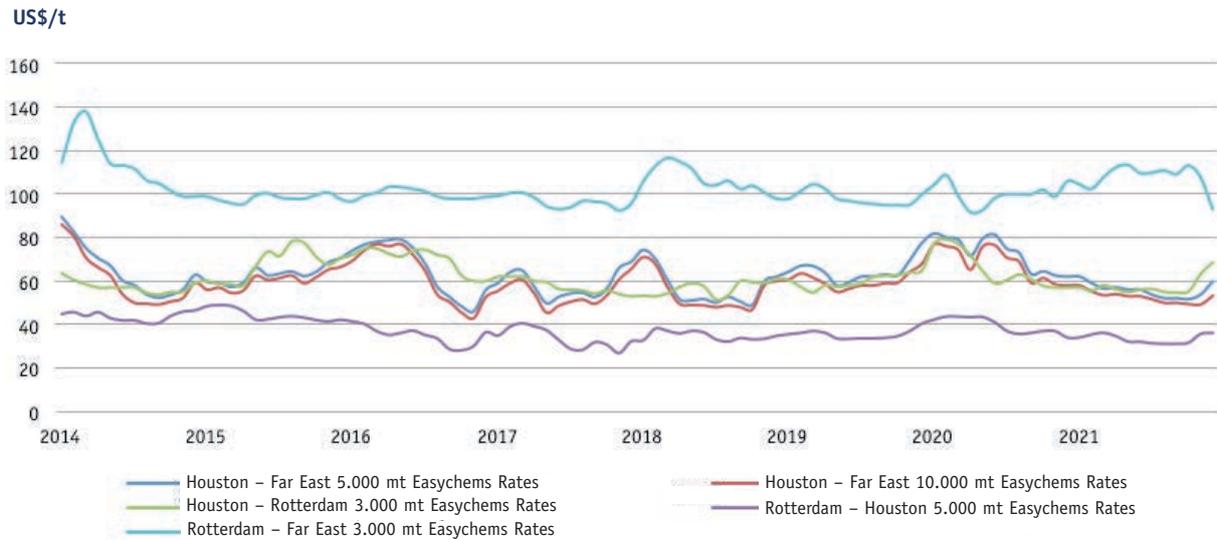
Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati Clarkson Research e ISL Bremen *Confitarma processing Clarkson Research and ISL Bremen*

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

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

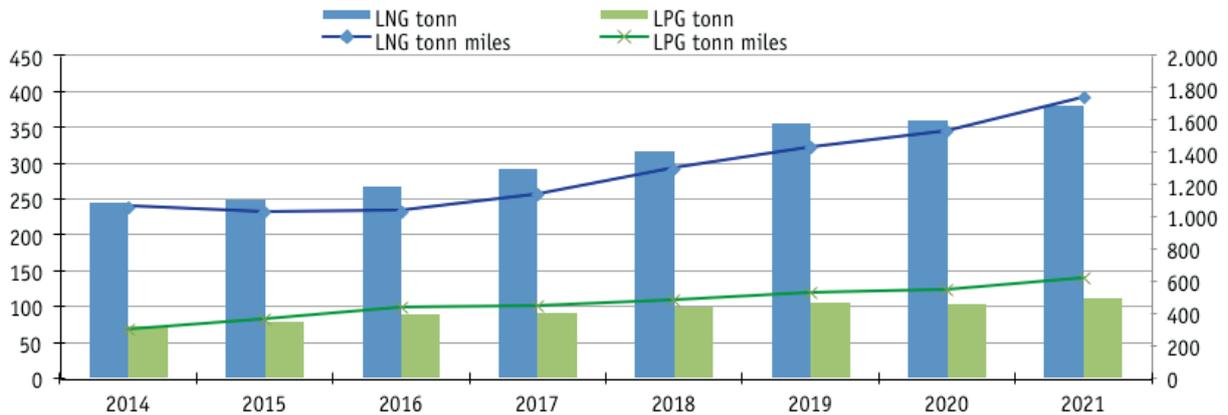


## Andamento dei noli delle navi chimichiere *Chemical ships charter market performance*



Fonte/Source: Clarkson Research Studies

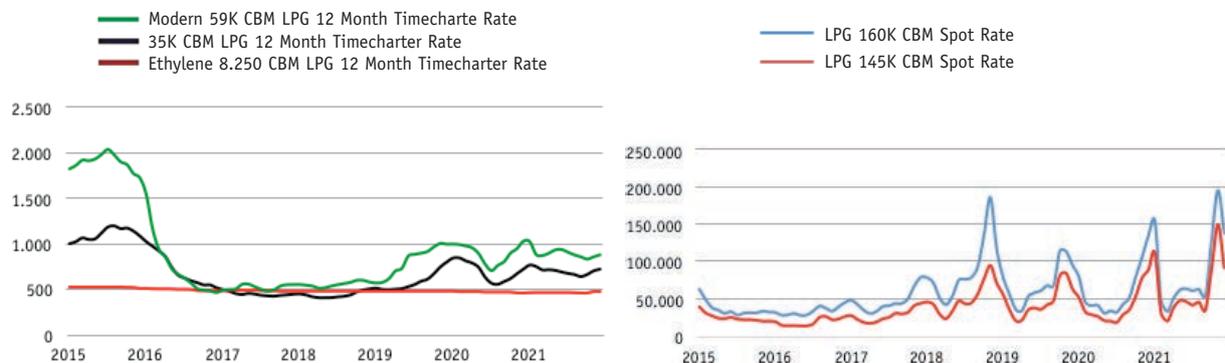
## Traffico marittimo di LNG e LPG *Maritime trade of LNG and LPG*



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



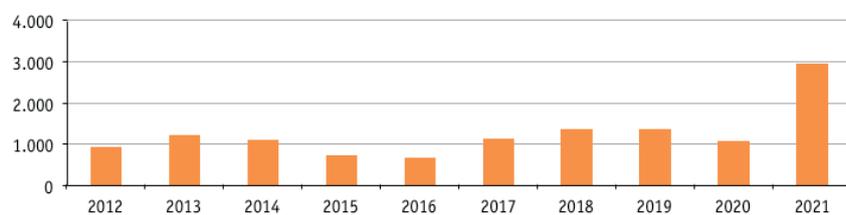
## Principali flotte mondiali di navi portarinfuse *World leading bulk carrier fleets*

	Paesi <i>Countries</i>	N.	000 DWT
1	Cina <i>China</i>	3.193	213.749
2	Grecia <i>Greece</i>	2.456	204.718
3	Giappone <i>Japan</i>	1.738	153.477
4	Corea del Sud <i>Korea South</i>	393	46.944
5	Taiwan	378	30.991
6	Hong Kong	460	26.764
7	Norvegia <i>Norway</i>	252	23.877
8	Germania <i>Germany</i>	299	20.507
9	USA	219	19.980
10	Singapore	263	18.021
11	Turchia <i>Turkey</i>	302	15.752
12	Regno Unito <i>UK</i>	184	14.536
13	Bermuda	78	14.188
14	India	143	9.361
15	Indonesia	257	7.150
16	Belgio <i>Belgium</i>	62	6.841
17	Emirati Arabi Uniti <i>UAEs</i>	113	5.867
18	Monaco	50	5.856
19	Canada	137	5.490
20	Vietnam	218	5.111
21	Australia	27	4.531
22	Cipro <i>Cyprus</i>	70	4.322
23	<b>ITALIA <i>Italy</i></b>	61	3.737
24	Bangladesh	67	3.295
25	Tailandia <i>Thailand</i>	57	2.806
26	Paesi Bassi <i>Netherlands</i>	49	2.700
27	Russia	80	2.152
28	Oman	12	2.123
29	Polonia <i>Poland</i>	47	2.035
30	Iran	32	2.010
	Altri	773	34.362
	<b>TOTALE <i>TOTAL</i></b>	<b>12.470</b>	<b>913.253</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 ISL Brema su dati Clarkson Research *ISL Bremen processing Clarkson Research data*

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



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

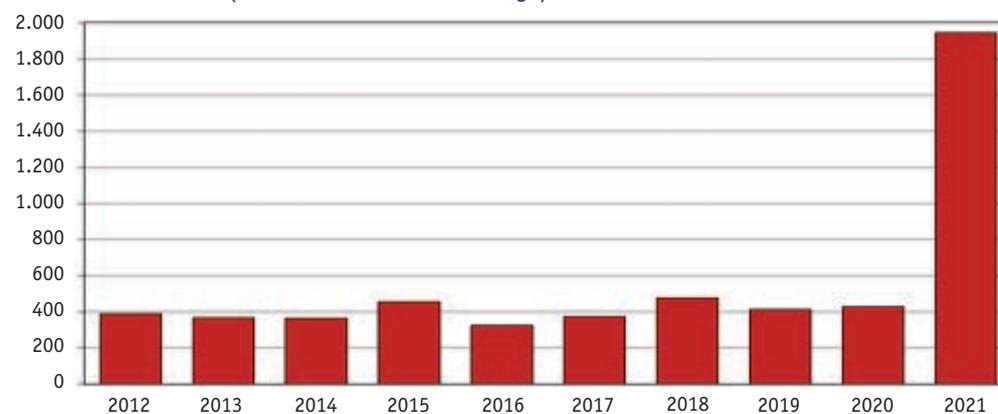
	Paesi <i>Countries</i>	N.	000 GT	000 DWT
1	Cina <i>China</i>	769	43.425	3.730
2	Germania <i>Germany</i>	1.200	44.641	3.635
3	Danimarca <i>Denmark</i>	348	29.505	2.553
4	Grecia <i>Greece</i>	489	25.981	2.123
5	Giappone <i>Japan</i>	325	22.473	2.010
6	Francia <i>France</i>	150	14.168	1.236
7	Taiwan	263	13.077	1.074
8	Canada	126	12.090	1.053
9	Regno Unito <i>UK</i>	196	12.214	997
10	Corea del Sud <i>Korea Rep. of</i>	195	9.288	809
11	Singapore	219	9.269	758
12	Norvegia <i>Norway</i>	74	4.406	366
13	USA	88	3.375	253
14	Indonesia	229	2.816	195
15	Israele <i>Israel</i>	38	2.043	165
16	Emirati Arabi Uniti <i>UAE</i>	73	1.934	145
17	Turchia <i>Turkey</i>	81	1.904	142
18	Iran	29	1.661	140
19	Belgio <i>Belgium</i>	22	872	69
20	Paesi Bassi <i>Netherlands</i>	63	820	66
21	Tailandia <i>Thailand</i>	49	707	54
22	Hong Kong	40	691	50
23	Bermuda	4	467	40
24	Vietnam	44	480	35
25	Russia	26	333	26
26	Malesia <i>Malaysia</i>	28	346	24
27	Filippine <i>Philippines</i>	43	288	22
28	Brasile <i>Brazil</i>	6	216	15
29	India	8	192	14
30	Altri	170	21.720	1.814
	<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>5.395</b>	<b>281.402</b>	<b>23.613</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 Clarkson Research e ISL Bremen *Confitarma processing of Clarkson Research e ISL Bremen data*

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

Vhss Container Index (media annuale *annual average*)

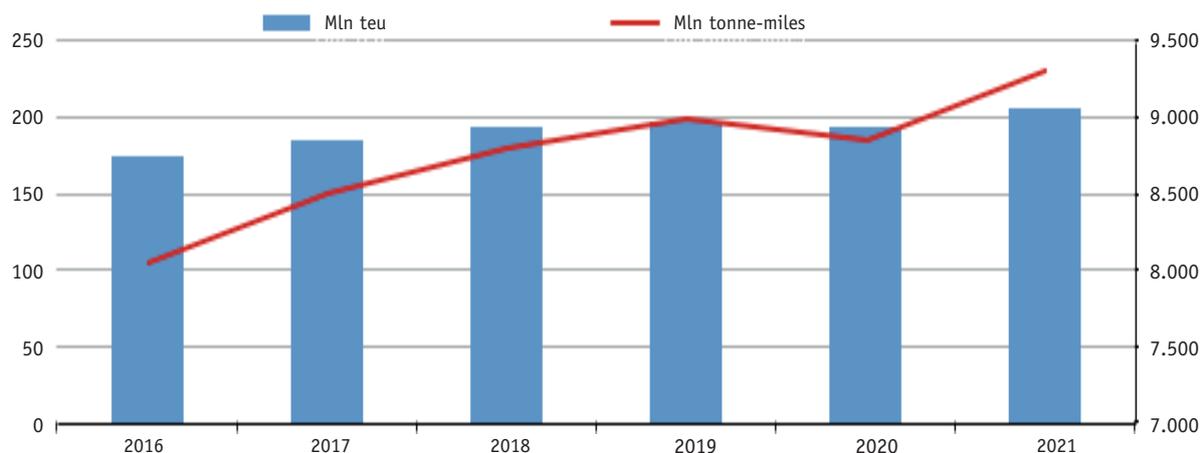


Fonte/Source: VHSS Banchemo Costa



## Traffico mondiale di contenitori *World container traffic*

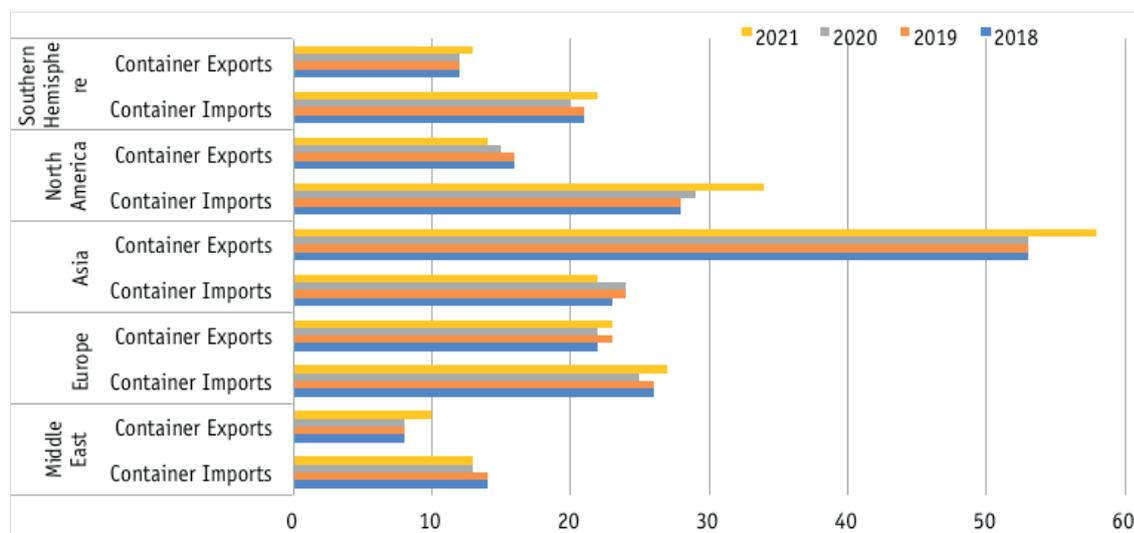
million teu and billion tonnes-mile



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*

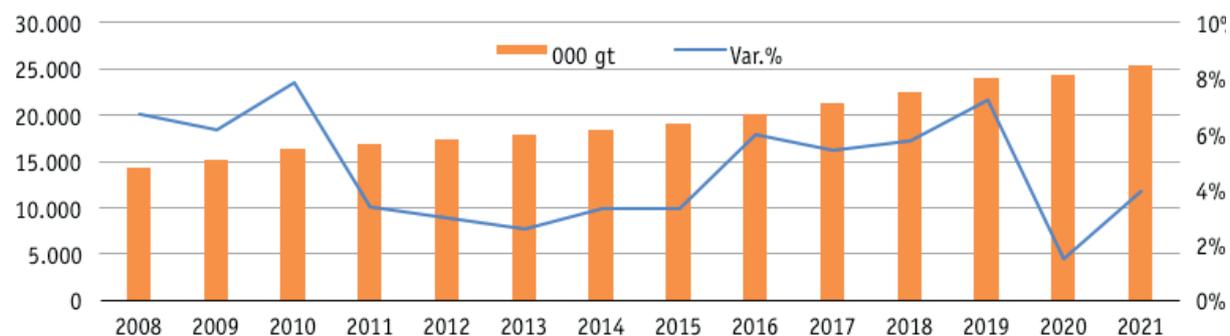


## Principali flotte mondiali di navi traghetto *World leading ro-ro fleets*

	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>197</b>	<b>2.523.384</b>	<b>68</b>	<b>3.043.020</b>	<b>265</b>	<b>5.566.404</b>
2	Malta	12	125.194	47	2.033.967	59	2.159.161
3	Giappone <i>Japan</i>	292	1.083.469	82	736.794	374	1.820.263
4	Cina <i>China</i>	186	1.624.495	17	88.746	203	1.713.241
5	Cipro <i>Cyprus</i>	80	1.539.144	8	118.059	88	1.657.203
6	Danimarca <i>Denmark</i>	75	646.582	19	671.966	94	1.318.548
7	Indonesia	362	958.550	37	221.047	399	1.179.597
8	Finlandia <i>Finland</i>	51	604.612	29	508.286	80	1.112.898
9	Grecia <i>Greece</i>	199	1.002.866	10	61.167	209	1.064.033
10	Panama	57	569.050	66	441.731	123	1.010.781
11	Svezia <i>Sweden</i>	59	808.158	10	165.901	69	974.059
12	Turchia <i>Turkey</i>	82	158.670	30	700.124	112	858.794
13	Norvegia <i>Norway</i>	324	862.688	10	313.642	334	1.176.330
14	Francia <i>France</i>	54	795.002	4	27.972	58	822.974
15	USA	114	307.145	13	470.043	127	777.188
16	Spagna <i>Spain</i>	47	535.219	7	119.391	54	654.610
17	Regno Unito <i>UK</i>	87	456.366	9	183.886	96	640.252
18	Canada	116	539.883	12	93.983	128	633.866
19	Paesi Bassi <i>Netherlands</i>	17	292.522	19	332.877	36	625.399
20	Filippine <i>Philippines</i>	186	328.061	21	148.299	207	476.360
	Altri <i>Others</i>	855	3.401.993	311	2.774.276	1.166	6.176.269
	<b>TOTALE <i>TOTAL</i></b>	<b>3.452</b>	<b>19.163.053</b>	<b>829</b>	<b>13.255.177</b>	<b>4.281</b>	<b>32.418.230</b>

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

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



Fonte/Source: elaborazione Confitarma su dati Clarkson Research Services Limited *Confitarma processing of Clarkson Research Services Limited*



# 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 2021 December 31<sup>st</sup>, 2021

	Bandiera/Flag Navi/Ships > 100 gt			Nazionalità/Nationality Navi/Ships > 1.000 gt				
	Paesi Countries	N.	Mln GT	Mln DWT	Paesi Countries	N.		Mln GT
1	Malta	2.049	83,2	113,6	Grecia Greece	5.819	244,9	413,6
2	Grecia Greece	1.238	36,7	62,1	Germania Germany	2.786	61,9	79,2
3	Danimarca Denmark	732	22,9	26,1	Danimarca Denmark	1.408	38,0	43,5
4	Cipro Cyprus	1.034	22,6	32,7	<b>ITALIA Italy</b>	<b>758</b>	<b>24,4</b>	<b>24,4</b>
5	Portogallo Portugal	668	19,1	25,8	Francia France	895	21,4	19,0
6	<b>ITALIA Italy</b>	<b>1.268</b>	<b>14,2</b>	<b>9,4</b>	Belgio Belgium	435	17,6	28,0
7	Francia France	543	7,8	8,1	Paesi Bassi Netherlands	2.005	15,5	12,8
8	Germania Germany	588	6,8	6,9	Cipro Cyprus	288	5,4	8,9
9	Paesi Bassi Netherlands	1.176	6,4	5,8	Svezia Sweden	531	5,2	5,0
10	Belgio Belgium	199	5,7	9,5	Spagna Spain	809	3,5	3,8
11	Spagna Spain	492	2,5	1,7	Finlandia Finland	292	2,4	2,0
12	Svezia Sweden	370	2,3	1,2	Polonia Poland	244	2,0	2,6
13	Finlandia Finland	277	1,8	1,2	Croazia Croatia	361	1,6	2,5
14	Lussemburgo Luxembourg	149	1,1	0,5	Irlanda Irish Republic	179	1,4	1,8
15	Croazia Croatia	371	1,0	0,0	Bulgaria	134	1,2	1,8
16	Estonia	69	0,4	0,1	Lussemburgo Luxembourg	22	1,1	1,2
	Altri	764	1,3	1,3	Altri	906	3,6	4,9
	<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>11.987</b>	<b>235,7</b>	<b>305,9</b>	<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>17.872</b>	<b>451,1</b>	<b>654,9</b>
	% sul totale mondiale % on world total	124	16	15		38	22	31

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 2021 *January-December 2021*

	Importazioni <i>Import</i>		Esportazioni <i>Export</i>		Totale <i>Total</i>	
	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%
<b>Mare/Sea</b>	<b>1.164.900.432</b>	<b>72,6</b>	<b>564.045.609</b>	<b>76,6</b>	<b>1.728.946.041</b>	<b>74</b>
Treno/Rail	73.406.268	4,6	20.305.162	2,8	93.711.430	4
Strada/Road	101.716.655	6,3	123.379.964	16,8	225.096.619	9,6
Aria/Air	5.173.437	0,3	11.204.125	1,5	16.377.562	0,7
Idrovie/Inland waterways	9.052.220	0,6	8.474.732	1,2	17.526.952	0,7
Altri/Others	249.442.074	15,6	8.686.123	1,2	258.128.197	11
<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>1.603.691.086</b>	<b>100</b>	<b>736.095.715</b>	<b>100</b>	<b>2.339.786.801</b>	<b>100</b>

Secondo i dati Eurostat, nel 2021 il commercio estero dell'Ue è pari a circa 2.340 miliardi di tonnellate di cui il 74% (1.729 Mln tonn.) utilizza la via marittima.

Ai primi posti nell'interscambio europeo via mare sono i Paesi Bassi (352 mln), la Spagna (229 mln tonn.) e l'Italia (200 mln 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	25.832.897		4.962.236	19	1.586.463	6	2.797.100	11	73.031	0	2.189.565	8	14.224.502	55
Belgio <i>Belgium</i>	98.925.207		76.705.139	78	103.461	0	4.295.503	4	359.580	0	2.124.894	2	15.336.630	16
Bulgaria	16.970.007		10.071.707	59	743.871	4	3.163.606	19	12.223	0	609.763	4	2.368.837	14
Cipro <i>Cyprus</i>	2.628.198		2.623.368	100	0	0	2	0	4.771	0	0	0	57	0
Croazia <i>Croatia</i>	11.002.276		6.189.179	56	121.035	1	4.316.823	39	4.332	0	348.884	3	22.023	0
Danimarca <i>Denmark</i>	26.148.256		20.913.450	80	16.872	0	902.315	3	65.862	0	6	0	4.249.751	16
Estonia	8.042.014		3.557.718	44	2.963.629	37	1.248.197	16	28.043	2	0	0	244.427	3
Finlandia <i>Finland</i>	29.398.784		17.293.399	59	6.736.650	23	3.901.049	13	24.316	0	200.365	1	1.243.005	4
Francia <i>France</i>	137.168.105		124.587.561	91	278.598	0	9.153.764	7	371.972	0	135.215	0	2.640.995	2
Germania <i>Germany</i>	223.307.331		126.777.515	57	1.760.859	1	13.799.563	6	1.058.662	0	188.203	0	79.722.529	36
Grecia <i>Greece</i>	46.363.854		40.781.891	88	55.618	0	1.543.600	3	18.104	0	0	0	3.964.641	9
Irlanda <i>Ireland</i>	31.380.347		21.594.300	69	5.192	0	7.159.618	23	64.470	0	802	0	2.555.965	8
<b>ITALIA <i>Italy*</i></b>	<b>197.597.079</b>		<b>151.541.477</b>	<b>77</b>	<b>603.551</b>	<b>0</b>	<b>4.036.992</b>	<b>2</b>	<b>259.145</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>41.155.914</b>	<b>21</b>
Lettonia <i>Latvia</i>	7.333.513		1.654.390	23	2.936.959	40	1.495.132	20	3.880	0	0	0	1.243.152	17
Lituania <i>Lithuania</i>	21.084.827		12.406.425	59	5.774.244	27	2.498.969	12	6.793	0	0	0	398.396	2
Lussemburgo	235.122		152.505	65	4.205	2	65.703	28	12.526	6	0	0	183	0
Malta	1.031.303		1.027.991	100	0	0	0	0	2.389	0	0	0	923	0
Paesi Bassi <i>Netherlands</i>	306.094.037		258.005.108	84	74.970	0	11.970.176	4	2.124.445	0	1.659.215	1	32.260.123	11
Polonia <i>Poland</i>	81.131.613		40.562.038	50	23.173.088	29	8.139.631	10	114.836	0	712	0	9.141.308	11
Portogallo <i>Portugal</i>	28.966.643		28.684.011	99	11.292	0	224.341	1	41.951	0	0	0	5.048	0
Rep. Ceca <i>Czech Rep.</i>	19.798.149		20.626	0	8.797.087	44	2.929.929	15	23.225	0	1	0	8.027.281	41
Rep. Slovacca <i>Slovakia</i>	18.407.706		882.297	5	8.886.641	48	870.078	5	33.856	0	18.129	0	7.716.705	42
Romania	30.235.412		21.219.422	70	2.244.029	7	4.269.014	14	32.663	0	468.644	2	2.001.640	7
Slovenia	8.932.715		5.506.524	62	985.139	11	2.058.519	23	10.754	0	0	0	371.779	4
Spagna <i>Spain</i>	165.588.702		154.681.780	93	49.672	0	1.817.580	1	260.246	0	10	0	8.779.414	5
Svezia <i>Sweden</i>	41.979.990		31.228.870	74	2.866.736	7	6.649.561	16	81.197	0	49	0	1.153.577	3
Ungheria <i>Hungary</i>	18.106.999		1.269.505	7	2.626.407	15	2.409.890	13	80.165	0	1.107.763	6	10.613.269	59
<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>1.603.691.086</b>		<b>1.164.900.432</b>	<b>73</b>	<b>73.406.268</b>	<b>5</b>	<b>101.716.655</b>	<b>6</b>	<b>5.173.437</b>	<b>0</b>	<b>9.052.220</b>	<b>1</b>	<b>249.442.074</b>	<b>16</b>

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

Fonte/Source: Eurostat 2022



## 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	11.531.463		5.133.033	45	1.417.171	12	4.706.241	41	104.388	1	156.187	1	14.443	0
Belgio/Belgium	64.316.635		54.132.756	84	743.949	1	5.333.401	8	1.010.551	2	1.595.195	2	1.500.783	2
Bulgaria	13.375.311		9.863.186	74	945.352	7	2.394.172	18	69.634	1	102.753	1	214	0
Cipro/Cyprus	2.566.980		2.489.826	97	0	0	4.716	0	72.438	3	0	0	0	0
Croazia/Croatia	5.699.500		1.767.330	31	153.549	3	3.749.538	66	4.140	0	18.834	0	6.109	0
Danimarca/Denmark	13.080.008		11.081.018	85	5.118	0	1.842.738	14	119.054	1	0	0	32.080	0
Estonia	6.223.483		5.591.145	90	96.506	2	493.914	8	40.066	1	0	0	1.852	0
Finlandia/Finland	18.945.837		16.221.261	86	477.509	3	2.146.411	11	85.372	0	14.746	0	538	0
Francia/France	57.898.796		40.846.860	71	1.029.782	2	12.953.419	22	1.369.104	2	694.024	1	1.005.607	2
Germania/Germany	97.339.574		60.844.731	63	5.048.291	5	25.679.998	26	3.739.394	4	1.767.879	2	259.281	0
Grecia/Greece	29.623.710		26.401.078	89	112.129	0	2.846.770	10	260.847	1	1	0	2.885	0
Irlanda/Ireland	13.415.976		7.468.020	56	7.734	0	5.725.027	43	212.017	2	15	0	3.163	0
<b>ITALIA/Italy*</b>	<b>59.768.803</b>		<b>48.717.010</b>	<b>82</b>	<b>1.222.421</b>	<b>2</b>	<b>8.871.626</b>	<b>15</b>	<b>797.275</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>160.471</b>	<b>0</b>
Lettonia/Latvia	8.559.463		7.600.741	89	121.784	1	758.408	9	13.814	0	0	0	64.716	1
Lituania/Lithuania	12.025.528		8.351.843	69	1.827.920	15	1.759.005	15	5.743	0	0	0	81.017	1
Lussemburgo	904.582		707.727	78	49.526	5	136.152	15	9.699	1	1.093	0	385	0
Malta	310.306		305.916	99	0	0	0	0	4.375	1	0	0	15	0
Paesi Bassi/Netherlands	111.168.819		93.982.009	85	219.316	0	10.202.219	9	1.860.223	2	2.117.781	2	2.787.271	3
Polonia/Poland	29.265.951		16.337.980	56	2.565.915	9	10.060.015	34	92.698	0	4.853	0	204.490	1
Portogallo/Portugal	13.248.395		12.370.202	93	6.053	0	477.700	4	390.696	3	0	0	3.744	0
Rep. Ceca/Czech Rep.	6.216.583		2.590.913	42	985.528	16	2.506.106	40	126.026	2	0	0	8.010	0
Rep. Slovacca/Slovakia	3.169.644		788.436	25	708.088	22	1.459.849	46	18.703	1	161.961	5	32.607	1
Romania	23.314.400		18.441.713	79	465.533	2	3.072.873	13	89.401	0	1.218.800	5	26.080	0
Slovenia	4.001.428		1.887.774	47	21.420	1	2.059.323	51	10.567	0	0	0	22.344	1
Spagna/Spain	80.728.124		74.930.364	93	117.075	0	5.176.902	6	500.944	1	52	0	2.787	0
Svezia/Sweden	42.738.221		34.308.336	80	1.449.395	3	6.163.754	14	92.354	0	6	0	724.376	2
Ungheria/Hungary	6.658.196		884.401	13	508.098	8	2.799.688	42	104.602	2	620.552	9	1.740.855	26
<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>736.095.716</b>		<b>564.045.608</b>	<b>77</b>	<b>20.305.162</b>	<b>3</b>	<b>123.379.964</b>	<b>17</b>	<b>11.204.125</b>	<b>2</b>	<b>8.474.732</b>	<b>1</b>	<b>8.686.123</b>	<b>1</b>

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

Fonte/Source: Eurostat 2022



## 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

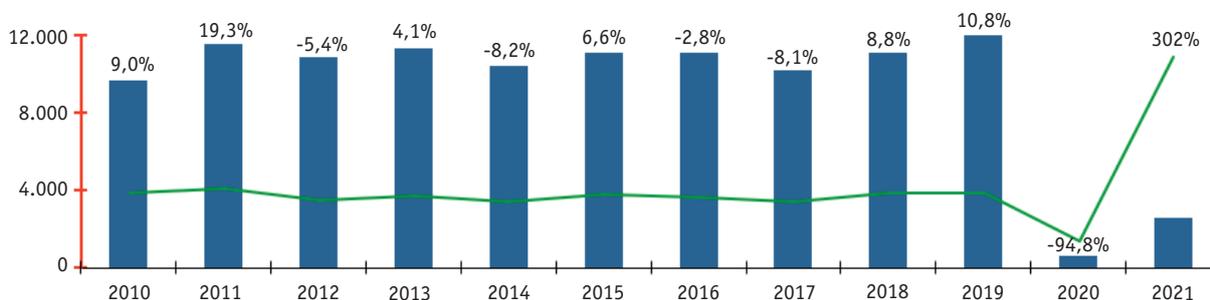
	Merci Goods (000 tonn.)					
	Rinfuse liquide <i>Liquid bulk</i>	Rinfuse secche <i>Dry bulk</i>	Containers	Ro-Ro	Altre merci <i>Other goods</i>	Totale <i>Total</i>
2016	181.711	68.024	117.513	98.682	22.587	488.517
2017	188.025	66.012	115.359	106.330	21.637	497.363
2018	184.007	65.411	111.071	108.952	21.628	491.069
2019	182.809	59.661	111.298	113.213	23.371	490.352
2020	156.869	49.288	114.311	107.140	16.392	444.019
2021	163.808	56.800	117.012	123.484	20.420	481.524
% sul totale	34	12	24	26	4	100
Var. % 2021/2020	4,4	15,2	2,4	15,3	24,6	8,4

	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	9.643.156	640.936	22.167.565	32.451.657
2021	13.485.308	2.442.143	27.428.618	43.356.069
% sul totale	31	6	63	100
Var. % 2020/2019	39,8	281,0	23,7	33,6

\*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*

Origine <i>Origin</i>	Destinazione <i>Destination</i>	Round trip settimanali <i>Weekly round trip</i>	M. l. settimanali <i>Weekly linear meters</i>
Cagliari	Palermo	1	4.512
Civitavecchia	Palermo	1	3.800
Civitavecchia	Termini Imerese	5	23.000
Genova	Livorno-Catania	6	69.900
Genova	Palermo	7	36.400
Genova	Salerno-Palermo	2	15.400
Livorno	Palermo	5	30.000
Napoli	Milazzo	2	1.600
Napoli	Palermo	17	76.400
Napoli	Termini Imerese	1	5.000
Ravenna	Brindisi-Catania	3	40.800
Ravenna	Catania	3	40.800
Salerno	Catania	6	46.200
Salerno	Messina	7	40.040
<b>TOTALE TOTAL</b>		<b>66</b>	<b>433.852</b>

Dato al 1999 118.200

Fonte/Source: Confitarma, dati a giugno 2022

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

Origine <i>Origin</i>	Destinazione <i>Destination</i>	Round trip settimanali <i>Weekly round trip</i>	M. l. settimanali <i>Weekly linear meters</i>
Civitavecchia	Arbatax	2	9.000
Civitavecchia	Cagliari	3	13.500
Civitavecchia	Olbia	15	51.000
Civitavecchia	Porto Torres	7	37.800
Genova	Cagliari	2	7.460
Genova	Porto Torres	15	51.000
Livorno	Cagliari	3	14.130
Livorno	Golfo Aranci	7	27.020
Livorno	Olbia	22	117.400
Marina di Carrara	Cagliari	5	25.000
Marina di Carrara	Olbia	3	15.000
Napoli	Cagliari	3	13.536
Piombino	Olbia	5	16.000
Palermo	Cagliari	2	15.400
Salerno	Porto Torres	3	11.190
<b>TOTALE TOTAL</b>		<b>97</b>	<b>424.436</b>

Dato al 1999 117.800

Fonte/Source: Confitarma, dati a giugno 2022



## 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	3	13.800
Bari	Durazzo	14	38.150
Brindisi	Igoumenitsa	7	44.800
Civitavecchia	Palermo-Tunisi	1	4.000
Civitavecchia	Porto Torres-Barcellona	6	44.400
Civitavecchia-	Tunisi	1	3.900
Genova	Barcellona-Tangeri	3	10.000
Genova	Livorno-Catania-Malta	3	46.800
Genova	Tunisi	3	11.500
Livorno	Bastia	7	14.000
Livorno	Savona-Barcellona-Valencia	6	81.600
Palermo	Tunisi	3	11.740
Porto Torres	Ajaccio	3	3.600
Porto Torres	Tolone	3	6.984
Salerno	Catania-Malta	1	7.700
Salerno	Palermo-Tunisi	2	7.800
Salerno	Sagunto	3	23.100
Savona	Bastia	3	6.000
Sete	Barcellona-Nador	2	6.000
Sete	Barcellona-Tangeri	2	7.400
Valencia	Ibiza	5	20.000
Valencia	Palma di Maiorca	7	32.200
Venezia	Bari-Patrasso	4	30.800
<b>TOTALE TOTAL</b>		<b>102</b>	<b>520.014</b>

Dato al 1999 30.000

Nel primo semestre 2022, le autostrade del mare registrano un *trend* in aumento rispetto al 2021. Infatti, i servizi verso i porti esteri evidenziano valori positivi sia in termini di partenze settimanali (+10%) che di metri lineari offerti (+5%). Anche la Sardegna e la Sicilia evidenziano valori positivi sia in termini di partenze settimanali (rispettivamente +10% e +5% sul 2021) che di metri lineari offerti (rispettivamente +5% e +21% sul 2021). In totale gli operatori nazionali garantiscono 530 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 cresce ad oltre 1,4 milioni di metri lineari (corrispondenti a circa 4 milioni di tir oppure 5 milioni di semirimorchi trasportabili annualmente).

Fonte/Source: Confitarma, dati a giugno 2022



## 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>		2021	2020	Var.% 2021/20
1	Shanghai	47.000.000	43.500.000	8,0
2	Singapore	37.500.000	36.900.000	1,6
3	Ningbo	31.080.000	28.700.000	8,3
4	Shenzhen	28.800.000	26.500.000	8,7
5	Guangzhou	24.200.000	23.200.000	4,3
6	Qingdao	23.700.000	22.000.000	7,7
7	Busan	22.690.258	21.800.000	4,1
8	Tianjin	20.300.000	18.360.000	10,6
9	Hong Kong	17.778.000	17.950.000	-1,0
10	Rotterdam	15.000.000	14.349.000	4,5
11	Dubai	13.700.000	13.490.000	1,6
12	Anversa	12.000.000	12.023.000	-0,2
13	Xiamen	12.000.000	11.410.000	5,2
14	Los Angeles	10.700.000	9.200.000	16,3
15	Long Beach	9.300.000	8.113.000	14,6
16	New York	8.880.000	7.590.000	17,0
17	Amburgo	8.700.000	8.527.000	2,0
18	Tanger-Med	7.173.900	5.748.000	24,8
19	Valencia	5.630.000	6.415.000	-12,2
20	Pireo	5.320.000	6.437.000	-17,4
<b>TOTALE TOTAL</b>		<b>361.452.158</b>	<b>342.212.000</b>	<b>5,6</b>

<i>Major European and Mediterranean ports</i>		2021	2020	Var.% 2021/20
1	Rotterdam	15.000.000	14.349.000	4,5
2	Anversa	12.000.000	12.023.000	-0,2
3	Amburgo	8.700.000	8.527.000	2,0
4	Tanger-Med	7.173.900	5.748.000	24,8
5	Valencia	5.630.000	6.415.000	-12,2
6	Pireo	5.320.000	6.437.000	-17,4
7	Bremerhaven	5.019.000	4.770.000	5,2
8	Algeciras	4.789.000	5.106.000	-6,2
9	Port Said	3.865.000	4.010.000	-3,6
10	Felixstowe	3.800.000	3.778.000	0,6
11	Barcellona	3.602.800	2.958.000	21,8
12	Gioia Tauro	3.146.500	3.193.000	-1,5
13	Le Havre	3.070.000	2.445.000	25,6
14	Marsaxlokk	3.000.000	2.440.000	23,0
15	Ambarli	2.932.000	2.888.000	1,5
16	Genova	2.557.850	2.353.000	8,7
17	Danzica	2.118.000	1.924.000	10,1
18	Mersin	2.100.000	2.010.000	4,5
19	Zeebrugge	2.077.000	1.800.000	15,4
20	Southampton	1.900.000	1.925.000	-1,3
<b>TOTALE TOTAL</b>		<b>97.801.050</b>	<b>95.099.000</b>	<b>2,8</b>

<i>Major Italian ports</i>		2021	2020	Var.% 2021/20
1	Gioia Tauro	3.146.533	3.193.364	-1,5
2	Genova	2.574.795	2.352.769	9,4
3	La Spezia	1.375.000	1.173.660	17,2
4	Livorno	791.000	716.233	10,4
5	Trieste	757.200	776.022	-2,4
6	Napoli	650.000	643.540	1,0
7	Venezia	513.800	529.064	-2,9
8	Salerno	419.100	377.886	10,9
9	Savona	223.265	146.081	52,8
10	Ravenna	185.000	194.868	-5,1
11	Ancona	176.200	158.677	11,0
12	Cagliari	111.000	68.406	62,3
13	Marina di Carrara	101.300	86.332	17,3
14	Civitavecchia	100.293	106.695	-6,0
15	Bari	70.000	71.233	-1,7
16	Catania	58.446	62.177	-6,0
17	Taranto	11.800	5.512	114,1
18	Palermo	10.000	13.294	-24,8
19	Trapani	10.000	10.580	-5,5
<b>TOTALE TOTAL</b>		<b>11.284.732</b>	<b>10.686.393</b>	<b>5,6</b>

Nel 2021 i porti italiani hanno chiuso l'anno con buoni risultati per Teus movimentati. È stato registrato complessivamente il transito di quasi 11.300.000 container, con un aumento del 5,6 rispetto all'anno 2020, numero superiore anche a quello raggiunto nel periodo precedente la pandemia quando i Teus si attestarono intorno ai 10.800.000. Il primato nella classifica dei porti italiani è stato conseguito da Gioia Tauro con 3.146.500 Teus, in lieve calo rispetto al 2020, ma in ripresa sul 2019.

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	2021
<b>NAVI DA CARICO LIQUIDO</b> <i>LIQUID CARGO SHIPS</i>	<b>4.160</b>	<b>3.910</b>	<b>3.830</b>
Petroliere <i>Oil tankers</i>	1.580	1.530	1.555
Gasiera <i>Gas tankers</i>	380	360	335
Chimichiere (OIL-CHEM) <i>Chemical tankers</i>	1.710	1.550	1.475
Altre cisterne <i>Other tankers</i>	490	470	470
<b>NAVI DA CARICO SECCO</b> <i>DRY CARGO SHIPS</i>	<b>3.510</b>	<b>3.420</b>	<b>3.045</b>
Carico generale <i>General cargo</i>	405	375	345
Portacontaineri <i>Container ships</i>	245	245	225
Portarinfuse <i>Bulk carriers</i>	910	800	425
Traghetti <i>Ro-Ro cargo</i>	1.950	2.000	2.050
<b>NAVI MISTE E DA PASSEGGERI</b> <i>MIXED AND PASSENGER SHIPS</i>	<b>35.860</b>	<b>34.960</b>	<b>34.710</b>
Crociera <i>Cruise</i>	22.010	22.250	20.490
Aliscafi, Catamarani e unità veloci <i>High speed vessels</i>	1105	1.070	1.230
Traghetti <i>Ferries</i>	11.675	11.550	11.900
Altre navi trasporto passeggeri <i>Other passengers ships</i>	1.070	1.090	1.090
<b>NAVI PER SERVIZI AUSILIARI</b> <i>AUXILIARY SERVICES SHIPS</i>	<b>4.090</b>	<b>4.000</b>	<b>3.890</b>
Rimorchiatori e navi appoggio <i>Tugboats and supply vessels</i>	2.800	2.760	2.660
Altri tipi di navi <i>Others</i>	1.290	1.240	1.230
<b>TOTALE</b> <i>TOTAL</i>	<b>47.620</b>	<b>46.290</b>	<b>45.480</b>
di cui: personale alberghiero <i>of which hotel staff</i>	20.310	19.686	19.251

Si stimano i posti di lavoro a bordo della flotta italiana, pari a 45.480, di cui circa 25.720 coperti da marittimi italiani o comunitari e circa 19.760 da personale non europeo. Su tali posti ruotano circa 65.000 marittimi.

Il rapporto tra personale di terra e posti di lavoro a bordo è stimato pari a uno a 5,5, per cui i posti di lavoro a terra sono valutati a fine 2021 in circa 8.300 unità.

La stima totale dei posti di lavoro risulta pertanto pari a oltre 73,3 migliaia.

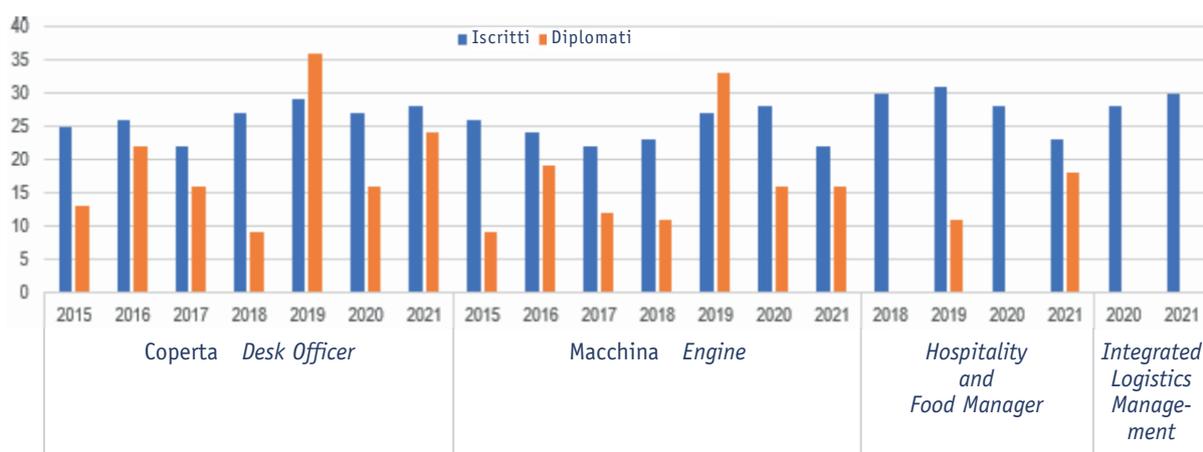
Data la situazione venutasi a creare con la pandemia da Covid-19, che ha notevolmente inciso sulla navigazione marittima per gran parte del 2020, per tale anno i dati sono stati stimati solo per il periodo gennaio-aprile.

Fonte/Source: Confitarma



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

**Allievi dal 2015 al 2021**  
*Cadets 2015-2021*



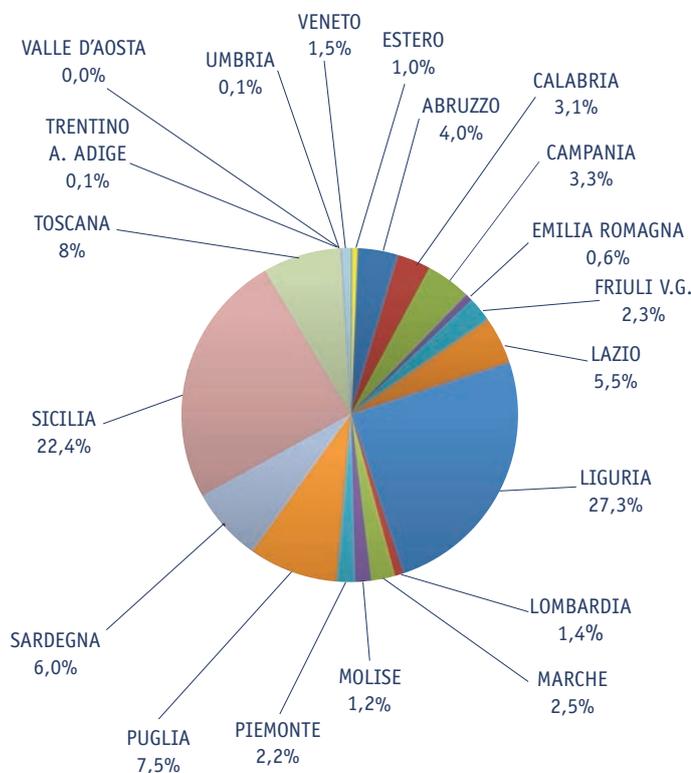
Fonte/Source: Istituto Tecnico Superiore Fondazione G. Caboto di Gaeta





**Allievi Ufficiali ammessi dal 2005 al 2022  
per regione di provenienza**  
*Cadets district of origin, 2005-2022*

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	59	ABRUZZO	24
CALABRIA	37	CALABRIA	28
CAMPANIA	42	CAMPANIA	26
EMILIA ROMAGNA	8	EMILIA ROMAGNA	4
FRIULI V. GIULIA	39	FRIULI V. GIULIA	9
LAZIO	63	LAZIO	51
LIGURIA	347	LIGURIA	222
LOMBARDIA	23	LOMBARDIA	6
MARCHE	44	MARCHE	9
MOLISE	9	MOLISE	15
PIEMONTE	33	PIEMONTE	12
PUGLIA	91	PUGLIA	66
SARDEGNA	77	SARDEGNA	47
SICILIA	210	SICILIA	257
TOSCANA	101	TOSCANA	66
TRENTINO A. ADIGE	2	TRENTINO A. ADIGE	0
UMBRIA	2	UMBRIA	1
VAL D'AOSTA	1	VAL D'AOSTA	0
VENETO	24	VENETO	8
ESTERO	9	ESTERO	11
<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>1.070</b>	<b>TOTALE TOTAL</b>	<b>862</b>



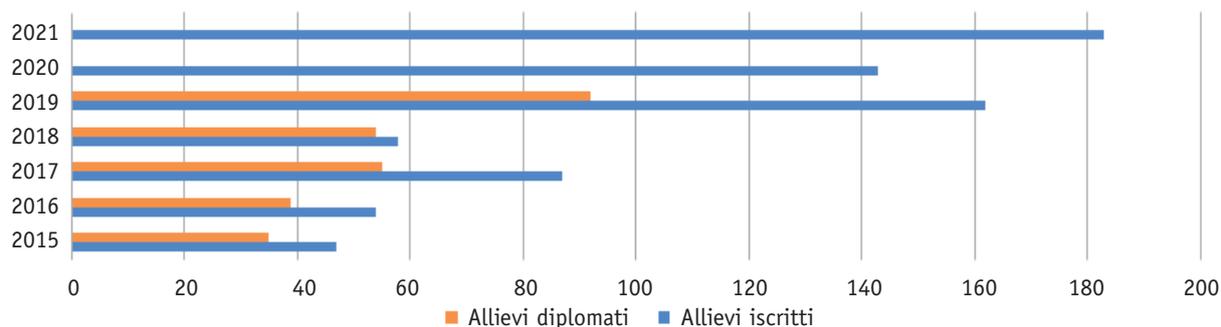
Fonte/Source: Fondazione Accademia Italiana Marina Mercantile di Genova



**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 2021**  
*Cadets 2015-2021*



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





		2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Allievi Ufficiali di Coperta e Macchina	1° anno	20	20	20	20	20	20	20
	2° anno		20	20	20	20	20	20
	3° anno			20	20	20	20	20
T.S. per l'infomibilità e infrastrutture Logistiche (Trieste)	1° anno		24	24	24	24	24	24
	2° anno			24	24	24	24	24
T.S. per l'infomibilità e infrastrutture Logistiche (Pordenone)	1° anno					25	25	
	2° anno						25	25
T.S. per la produzione e manutenzione del mezzo navale (Progettazione)	1° anno				24	24	24	24
	2° anno					24	20	24
T.S. per la Conduzione del mezzo ferroviario (Gorizia)	1° anno						22	22
	2° anno							22
<b>Totale Allievi</b>		<b>20</b>	<b>64</b>	<b>108</b>	<b>132</b>	<b>181</b>	<b>224</b>	<b>225</b>

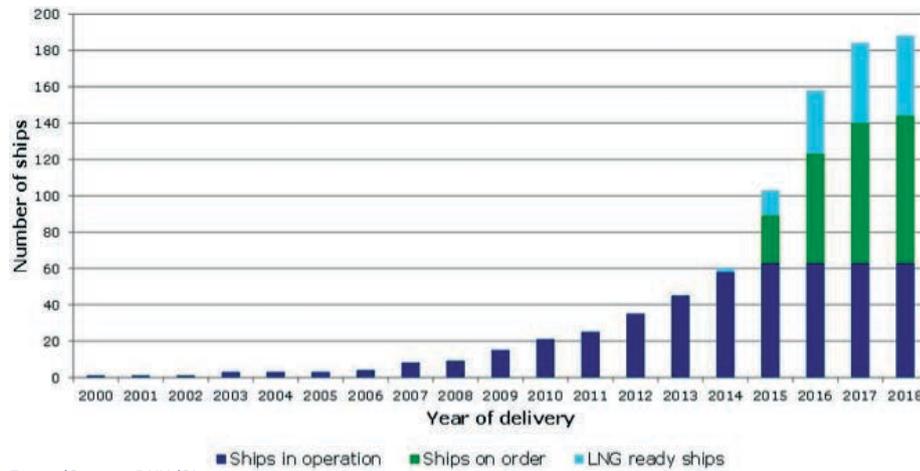
Fonte/Source: Fondazione Accademia Nautica dell'Adriatico di Trieste



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

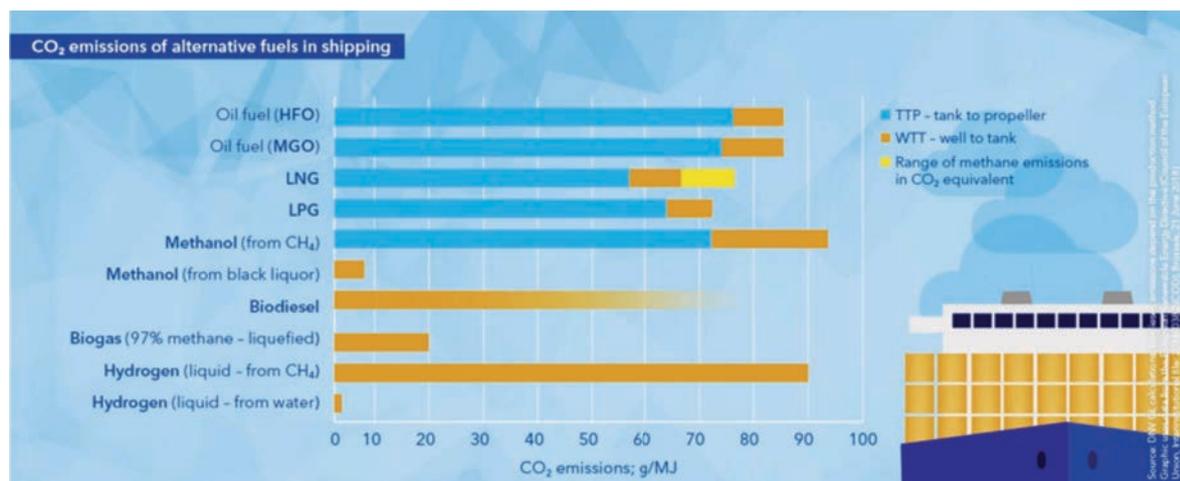
## Environmental protection and shipping safety

### Sviluppo della flotta a LNG *Development of LNG fuelled fleet*



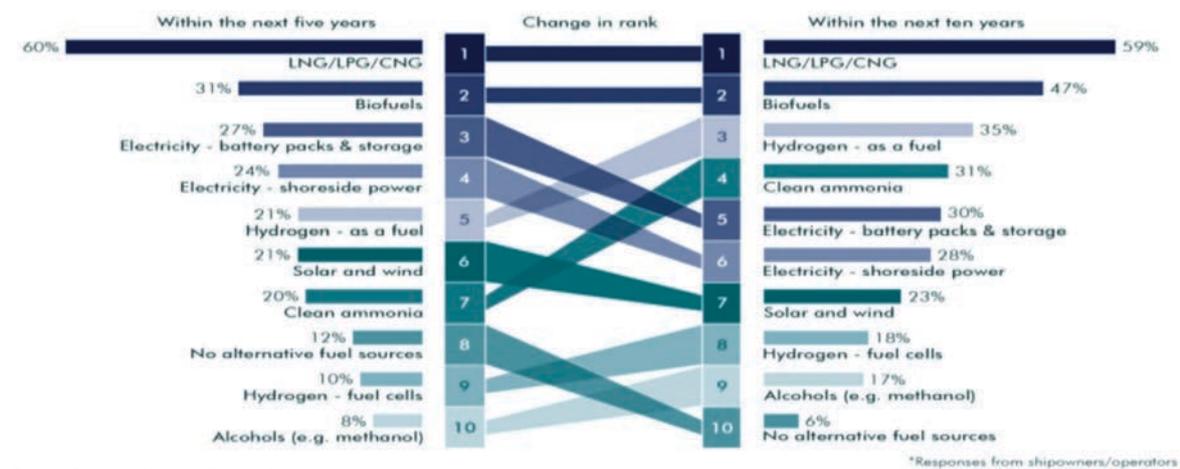
Fonte/Source: DNV/GL

### Emissioni di CO<sub>2</sub> dei combustibili alternativi *CO<sub>2</sub> emission of alternative fuels in shipping*



Fonte/Source: DNV/GL

### Evoluzione flotta con motori ecologici *Evolution of ships with ecological engines*



Fonte/Source: Watson Farley & Williams





# The Council Report to the Annual General Meeting

## CONTENTS

<b>86</b>	<b>Confitarma – The Organisation</b>
<b>87</b>	<b>Young Shipowners</b>
<b>88</b>	<b>Forward by Mario Mattioli, President of Confitarma</b>
<b>90</b>	<b>The Italian Shipping in 2021</b>
90	Russian-Ukrainian Crisis and Consequences for Italian Ships
90	The Persisting Covid-19 Health Emergency: Impact on the Maritime Industry
90	Compensations for the Damage Suffered by the Sector Due To the Pandemic
91	National Recovery and Resilience Plan (PNRR): Resources for the Maritime Sector – Enactment of Legislative Decree 59/2021
91	A New Season of Reforms
92	Simplification
92	Digitalization
92	One <i>Governance</i>
92	Coastal Navigation and Motorways of the Sea
93	<i>Maritime Security</i>
93	Transport Regulatory Authority (ART)
94	Awakening the Maritime Culture of Our Country
<b>95</b>	<b>International Shipping and Maritime Traffic</b>
95	The Global Maritime Industry Faces New Challenges
96	Shipping Markets
<b>99</b>	<b>European Shipping and the Union’s Maritime Policy</b>
99	The European Fleet and EU Foreign Trade
99	Piracy – Extension of the Coordinated Maritime Presence (CMP)
99	European Trade Policy
99	European Measures to Face the War in Ukraine
100	Transport Emergency Plan
<b>100</b>	<b>Shipping and Sustainable Finance</b>
100	Shipowners and Finance
100	EU Taxonomy Regulation
<b>101</b>	<b>The Development of Maritime Traffic and the Port System</b>
101	Port Traffic Trend
101	Technical-Nautical Services and Port Services
102	Interventions relating to cruise traffic
102	Port <i>Governance</i>
102	PNRR and complementary fund
<b>103</b>	<b>Work on board and Education</b>
103	COVID-19
104	Debureaucratization
105	Abolition of the Shipping Note
105	Solimare Fund and Social Security
105	2022 Amendments to MLC 2006
106	Conflict in Ukraine and Repercussions on Ukrainian and Russian Crews
106	<b>Education</b>
106	Shortage of Engineers and Chief Engineers
107	Higher Technical Institutes (ITS)
<b>109</b>	<b>The Protection of the Marine Environment and the Safety of Navigation</b>
109	Marine Environment Protection and Safety of Navigation
109	The Reconversion of the Merchant Fleet in an Environmental and Innovative Key
110	“Fit for 55” Climate Package – <i>Emission Trading System (ETS)</i>
111	Ship Recycling



## 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 with the following purposes:

- promoting awareness of the ethical and social function of free initiative and the related responsibilities;
- exploring the most strategic issues concerning the shipowning industry and the maritime system as a whole;
- contributing to a constant adaptation of Confitarma to the changing economic and social conditions of the shipowning industry, as well as to the training of new recruits for the management of association activities. It includes entrepreneurs, sons/daughters of entrepreneurs directly involved in the business, and executives with corporate management responsibilities.

The Group has now over 50 members and initiatives have recently been undertaken to promote new memberships among the companies associated with Confitarma.

The Young Shipowners actively contribute to confederal life: the President is a statutory member of the General Board and the Executive Committee, as well as current President of the Technical “Education and Human Capital” Group; the Young Shipowners participate in the work of the Technical Groups, also holding top positions.

Thanks to the study on the competitiveness of the National Fleet published in May 2021, the Group is very active within the reconstituted Rules and Competitiveness Committee, setting forth proposals for regulatory simplification and “de-bureaucratization” of the maritime system at competent offices.

Covid-19 did not stop the Young Shipowners, who actually met very frequently – mainly remotely, but also in presence, on the occasion of the Genoa Shipping Week in October and the important meeting with the General Command of the Port Captaincy Corps in December 2021 – to discuss and analyze the hot topics of maritime transport.

The numerous webinars organized by the Young Shipowners with highly respected speakers and partner companies were particularly successful, and received excellent feedback from the public, both internal and external to the association, and industry press. At the center of these events is the ecological transition, with in-depth studies on decarbonisation, Emission Trading System (ETS) and PNRR, as well as the trend of the main shipping markets and, lastly, the impact on the sector of the sanctions adopted by the US and EU in response to the Ukrainian crisis. During the various meetings, the Group has also repeatedly addressed the issue of vaccination of maritime personnel, which was fortunately resolved, as well as reconsidering the age-old question of the “Seamen’s Vote”.

During the year, relations with the other young groups of the maritime cluster were strengthened, in particular with the Gruppo Giovani Federagenti (Italian Young Shipagents’ Group) and YoungShip Italia, as well as the precious collaboration with the Young Entrepreneurs of Confindustria.

Last but not least, the Young Shipowners’ Assembly of 2 March 2022 approved the proposal to revise the GGA Regulation, developed by an ad hoc Working Group, to make it more consistent with current needs. Taking into account the impact that the Covid-19 emergency had on the Group’s operations, it was then decided – on a transitional basis – to extend the duration of this mandate until 2025, in occasion of the renewal of the General Board of Confitarma.



## Forward by Mario Mattioli, President of Confitarma

Maritime transport has distinguished itself for its important role in supporting the global economy and the daily life of all populations. Since November 2019, in the face of an immediate decline in world trade following the restrictions to contain the pandemic, essential commodities have continued to move around, even in the darkest days. Today, it is difficult to make predictions in a context where all factors are constantly evolving. In particular, the serious Russian-Ukrainian crisis has become a crucial variable, which sees us all concerned about the fate of the civilian populations involved, for whom we spare a thought and a hope for a quick resolution.

In Italy, as in the rest of the world, 2021 was a more positive year for shipping compared to 2020, indeed not an easy year because of the many problems to be faced, some of which have not yet been solved.

Confitarma has never stopped and has been present both at national and international level to protect the national armament and to support companies that have continued their business by ensuring essential goods to the country, despite the obvious difficulties due to the pandemic before, and the conflict in Ukraine at present.

During the year, we registered the exit from the fleet of flagship units but also the delivery of new highly technological and eco-friendly ships. Others will enter service in the coming months and just as many are under construction or in the world order book. Italian shipowners are continuing to do their part by investing billions of euros to maintain and increase the high environmental performance that places their fleets at the top of international best practices. Few industries can boast similar results and our companies are increasingly committed to the challenge of ecological transition. We are seeing a recovery even if there are still sectors in difficulty. Certainly, we must be able to count on the PA and justice reforms, an efficient bureaucracy capable of responding to the decisions of the Government and a governance capable of redesigning the rules of the sector in a more dynamic and modern vision of the world in constant evolution.

With this in mind, Confitarma looks to a rapid implementation, within the national legal framework, of the commitments undertaken by the Italian authorities in line with the Decision of the EU Commission of June 2020 for the extension of the benefits of the International Registry to EU flags and SEE, protecting the genuine national interest. On the other hand, as regards the PNRR and the Complementary Fund, the hope is that it will not remain a dream: the involvement of all operators is therefore very important, starting with the identification processes of the port infrastructure works.

It is very important for Confitarma to participate in the work of the “Sea Table” set up by the Minister of Sustainable Infrastructures and Mobility, as well as in specific thematic working groups. This, because in the structured and proactive dialogue with the Institutions, the maritime industry can contribute to radical simplification of the procedures governing the sector, in order to ensure that the challenges of decarbonization, digitalization and resilience are adequately addressed.

With a view to renewal, on 7 July 2021, the Assembly of the Confederation unanimously approved an important reform of the Statute and Code of Ethics of Confitarma for the purpose of aligning with the Single Regulations of Confindustria. To this end, a working group was set up, consisting of shipowners representing the various types of traffic present in the membership base, assisted by the confederal structure and legal consultants. Among the various changes made, the statutory reform for the first time provides for a specific delegation assigned to a Vice-President in the field of Associative Marketing and Communication. This is an absolute innovation for Confitarma which has allowed to achieve important goals in terms of expanding the membership through the launch of periodic territorial meetings with associated companies and with new entities not belonging to the confederation. In addition, participation in the technical groups was also extended to industry experts, aware of the importance of networking, creating and strengthening relationships and synergies. The Cyber/Maritime Security Working Group was also established, which confirms the attention that the Confederation has been paying to the issues of maritime security as a whole, both physical and cybernetic.

At a time when shipping has to face great challenges, especially in the environmental field, it is of great importance to be present in international and European fora when elaborating maritime strategies. I am extremely proud of the fact that in 2021 there were further explicit acknowledgments to the work of Confitarma and the Italian shipping industry which, despite the long and lasting economic crisis, is facing the difficulties with courage and determination,



managing to maintain positions of great importance in the world ranking with a young and technologically advanced fleet. The first comes from the ICS – International Chamber of Shipping which, for the first time since 1921, entrusted its Presidency to an Italian shipowner in the person of Emanuele Grimaldi. This important duty follows the Presidency of Intertanko, entrusted to Paolo d'Amico, and the Presidency of the Bimco Maritime Safety & Security Committee, entrusted to Carlo Cameli. Furthermore, within the ECSA, alongside the Presidencies of the Shipping Policy Committee and the Port Working Group, already led by Confitarma, the Director Fabrizio Vettosi was appointed President of the Ship Finance Working Group.

Moreover, in 2021, thanks to the Italian Presidency of the G20, Confitarma took the opportunity to put the sea at the center of the recovery of a sustainable blue economy, and for the first time the world shipping industry became part of the B20, the G20's official dialogue forum with the global business community. The ecological transition of shipping and the related funding, the need to reduce protectionism in world maritime trade, the affirmation of multilateral agreements and the reform of the WTO, are the cornerstones of the final document of the B20 to which Confitarma actively contributed.

Let me conclude by focusing on three words. Logos, which is how a discourse is articulated; Ethos, which is ethical behavior; and Competences. The meaning of these three words has been somewhat lost due to a natural change of references in our society, with such a violent acceleration to cancel the necessary and natural transition period. Hence, we are experiencing less and less Logos, less Ethos and poor Skills. This is true within the family, school and university, at work, in social and political life. Putting back Logos, Ethos and Skills at the center is the real challenge. Only in this way will we also be able to make good use of the resources of the PNRR. It is a difficult challenge that we must, however, undertake for the next generations.



## The Italian Shipping in 2021

### Russian-Ukrainian Crisis and Consequences for Italian Ships

The Russian-Ukrainian crisis and the resulting international sanctions imposed on Russia are increasing the pressure on global trade.

In addition to the general effects on shipping due to the sanctions against Russia, since the early days of the conflict that began on 24 February 2022, Italian Authorities have raised the security level to the maximum – MARSEC 3 – for all merchant vessels operating in the Black Sea (limited to the Russian and Ukrainian EEZs) and the Sea of Azov. This poses a problem of competitiveness of the Italian fleet compared to other European fleets that maintain a MARSEC 2 safety level and continue to operate in those areas.

### The Persisting Covid-19 Health Emergency: Impact on the Maritime Industry

The shipping sector is being hit hard by the pandemic that began in 2020 and is still ongoing. Among the main effects: reduction of the demand for finished products, semi-finished products and raw materials; severe restrictions on normal operating procedures; congestion in ports; crisis in the turnover of seafarers.

**PASSENGER SHIPS.** The passenger transport sector suffered the first consequences of Government measures to combat the spread of the Covid-19 virus. In particular, cruises – an important segment of Italian tourism – underwent the heaviest effects with the total blocking of services for almost the entire pandemic period and the consequent stop of ships. Fortunately, the corporate solidity of the only Italian flag operator – world excellence and industry leader – avoided the loss of jobs on board and ashore. Only in spring 2022 did the sector partially resume its activities.

**CARGO SHIPS.** The sector of the national logistics chain was also affected by the long wave of the health crisis which affected freight rates and imposed necessary restrictions affecting ship's operations. Confitarma took action asking the Government to ensure compensation also to the shipowning companies employed in these trades.

### Compensations for the Damage Suffered by the Sector Due To the Pandemic

The Legislative Decree 104/2020 provided for two important grants: the first (Art. 88) dedicated to the units registered in the First Registry through the extension of the allowance prescribed by Art. 6 of Law 30/98, and the second (Art. 89) dedicated to passenger ships and Ro/Ro Pax by compensating for the drop in passenger transport turnover connected to the pandemic.

In total, the Government allocated around 190 million euros for the two compensations which, although representing huge resources, only partially cover the real damage suffered by shipping companies due to the pandemic.

Unfortunately, the implementation process of the two provisions was slowed down by the assessment of the EU Commission during the notification. In particular, among others, the Commission requires the audience of beneficiaries to be extended to shipowning companies with their registered office, or having a permanent establishment, in the Italian territory pursuant to Art. 162, Paragraphs 1 and 2, of the Decree of the President of the Republic no. 917 of 22 December 1986, with ships or units registered in the EU/EEA registers operating in specific types of traffic. This modification of the basic requirements (articles 88 and 89) is provided in the Conversion Law of Legislative Decree 121/2021. In particular:

**FIRST REGISTRY.** In February 2022, the long-awaited Decree no. 536/2021 was issued, establishing (Art. 8) the methods of implementation of the provisions of Art. 88, Paragraph 1, of the Decree-Law of 14 August 2020, no. 104. The measure, strongly desired by Confitarma, extends the benefit prescribed by Law no. 30 of February 27, 1998 to maritime personnel complying with the requirements referred to in Art. 119 of the Navigation Code and joining on units or ships registered in the registers of the States of the European Union or the European Economic Area. The ships concerned must carry out cabotage activities, supply of petroleum products necessary for propulsion and consumption on board ships, or be used for storage and assistance to national oil platforms. The implementation of the Decree remains, however, subject to the positive decision of the EU Commission. The Ministry of Sustainable Infrastructures and Mobility (MIMS) hopes to close the resource allocation process by 30 June.

**FERRIES.** The Decree no. 499 implementing Art. 89 was issued in December 2021, providing for the subsequent publication of an announcement for access to the fund of 70 million euros allocated for this purpose. At the request of the European Commission, the compensation period



originally scheduled from 23 February 2020 to 31 December 2020, was reduced to the period of strict *lockdown* (10 March - 3 June 2020) with the exception of some international connections that connect Italy to Albania, Morocco and Tunisia, for which the final deadline was postponed to 30 June 2020. MIMS expects to close the resource allocation process by 30 June.

**MARITIME LOCAL PUBLIC TRANSPORT.** To support the local and regional public transport sector of passengers subject to public service obligations against the negative effects of the pandemic, the Government established a fund with an endowment of 500 million euros for the year 2020. The fund is intended to offset the reduction in passenger fare revenues in the period 23 February-31 December 2020 compared to the average fare revenues in the same period of the previous two-year period. The resources were disbursed at the end of 2021 and beginning of 2022.

### **National Recovery and Resilience Plan (PNRR): Resources for the Maritime Sector – Enactment of Legislative Decree 59/2021**

*Shipping* is notoriously a “*hard to abate*” sector and the objectives identified at international and community level are very ambitious with regard to emissions. To support the ecological transition process of the Italian fleet, the complementary PNRR Fund, envisaged by Legislative Decree no. 59 of 2021, converted by Law no. 101/2021, allocates 500 million euros for the renewal and modernization of ships; 90 million euros for the purchase of the naval units necessary to support bunkering activities starting from the national regasification terminals; 35 million euros for the renewal of private naval fleets used for crossing the Strait of Messina.

**RENEWAL AND MODERNIZATION OF SHIPS - DECREE NO. 389/2021.** In December 2021, the text of the implementing Decree of Legislative Decree 59/2021 for the part relating to the renewal of the Italian merchant fleet was published on the MIMS Institutional Website. For the provision to be effective, the publication of a notice is required, which can only take place at the conclusion of the authorization procedure by the EU Commission in accordance with Art. 108 of the TFEU.

Access to the resources prescribed by the Decree is reserved for specific types of vessels engaged on specific trades. In fact, the ships must be engaged on the national territory through maritime connections involving the call of at least one Italian port and with direct traffic to European and/or Mediterranean ports, or operating in the Italian port area. This approach excludes an important part of the fleet operated by Italian shipowners.

For this reason, Confitarma, in drawing attention to the possible findings that the European Commission – during the authorization procedure – could raise with reference to specific restrictions contained in the Decree, asked the Government and Parliament for a further intervention dedicated to the entire fleet operated by Italian shipowners.

**LNG FLEET RENEWAL - DECREE NO. 389/2021.** In December 2021 the text of the implementing decree was published on the MIMS Institutional Website, which identifies the type and technical parameters of the interventions admitted to the financing for the purchase of naval units necessary to support the bunkering of LNG and/or Bio-LNG starting from the national regasification terminals. The Decree, although already effective, requires the positive decision of the European Commission on compatibility with the internal market according to Art. 108, Par. 3 of the TFEU, as well as a further ministerial decree which will define in detail the procedures for submitting applications. The contribution may cover up to 30% of the costs incurred for the construction of naval units, for ships built in member countries of the European Union.

### **A New Season of Reforms**

At the end of 2021, the Sea Table was set up at the MIMS in order to start a discussion on the main issues relating to the maritime and port sector, with a view to sustainability and simplification of the sector. In particular, the macro-themes of interest to the sector were identified and *ad hoc* working groups were set up (Digitization of Procedures, Seafarers, Port Work and Legislative Simplification) to which Confitarma, through its representatives, proposes the various instances of the sector.

Furthermore, as evidence of the importance and relevance of the administrative and bureaucratic simplification of the maritime system, at the beginning of 2022 the Parliament resumed the examination of two proposals (C. 2866 Gariglio and C. 3239 Ficara) – strongly promoted by Confitarma. The proposals concern changes to the Navigation Code and provisions for the simplification of the regulations concerning the administrative organization of navigation and maritime work.



## Simplification

The imminent conclusion of the process of extending the benefits provided by the International Registry to EU/EEA flags will represent a revolution in the national maritime transport sector. In the face of this profound change, to safeguard the Italian flag, it is necessary to implement urgent regulatory simplification measures of the national maritime system together with the “debureaucratization” of processes and the dematerialization of procedures.

The International Registry is, in fact, a necessary but no longer sufficient condition to ensure the competitiveness of our businesses.

In this regard, Confitarma has for some time been promoting a broad project of regulatory simplification of the Navigation Code and related regulations in many respects at no cost to the Tax Authorities. It is a living document concerning, in most cases, changes to articles of the Navigation Code that have now become obsolete, for which repeal or an updated application method is required.

If this project were concretely pursued in its entirety, our flag would finally be able to compete with the community ones, currently much more in step with the times.

## Digitalization

In many cases, simplification cannot be separated from the digitization of procedures. In this context, Confitarma has for some time been drawing the attention of the Administration to the problems relating to the management of on-board documents, proposing the adoption of the electronic format and the elimination of its laborious reporting system. This latter provision is not, however, contemplated by the Navigation Code. These proposals would allow, in fact, a considerable simplification of the Italian-flagged ship operations, improving their competitiveness.

## One Governance

For years, Confitarma has been asking, together with the entire maritime cluster, for the establishment of an effective political-administrative coordination center dedicated to maritime activities which, today, must interface with eight Administrations involved in various capacities in the bureaucracy of the shipowning system. This request, in this difficult phase of restarting the country, is very urgent.

## Coastal Navigation and Motorways of the Sea

**MAREBONUS.** The MareBonus incentive can no longer be refinanced as it was authorized by the EU Commission for only three years, and has now expired. In spring 2022, the resources assigned for the third year were paid to the beneficiaries. The savings achieved for 2020 thanks to this instrument were estimated by the MISE at approximately 137 ktoe of final energy. Due to the effectiveness of the instrument for environmental purposes and to reduce accidents, the Government allocated about 100 million euros for the period 2022-2026 with the Budget Law 2021 on the initiative of the Minister of Sustainable Infrastructure and Mobility. These resources, although representing a first appreciable step, are not yet sufficient. Therefore, Confitarma requested their refinancing and that, with the implementation legislation, a reward for the most performing ships in environmental terms is ensured.

**TERRITORIAL CONTINUITY.** In 2021 and early 2022, through Invitalia – the National Development Agency, owned by the Ministry of Economy – the Administration continued with the tendering for many lines subject to the previous state concession, despite the concrete evidence of the actual existence of services offered under a free market regime. Confitarma believes that the best example to guarantee the constitutional principle of territorial continuity, without altering free competition and without creating dominant market positions, is the “Spanish Model”, according to which subsidies are not paid to shipping companies but in the form of a contribution directly to users, i.e. passengers and road hauliers. In fact, it is clear that 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, Confitarma has long argued that, in principle, especially for large islands, no subsidy should be provided to ensure territorial continuity. Certainly there is a niche of connections to which the market cannot respond due to their particular nature and for which the State is called upon to ensure territorial continuity.



## Maritime Security

The periodic meetings of the Technical Group of the Navy Command/Confitarma continued, organized as part of a collaboration that started in 2005 and also sees the involvement of the Command in Chief of the Naval Squad (CINCNV) and the General Command of the Port Captaincies/Coast Guard.

On 12 October 2021, as part of the training activity of the Navy called Mare Aperto 2021, Confitarma participated in an exercise that actively involved the M/V “Eurocargo Malta” of the Grimaldi Group, CINCNV with its Operational Center and the frigate FREMM “Carabiniere”.

**PIRACY.** According to the *International Maritime Bureau*, in 2021, with 132 incidents compared to 195 recorded in 2020, maritime piracy and armed robbery attacks recorded the lowest level since 1994. The Gulf of Guinea remains the world piracy *hotspot* but the greater presence of international naval vessels and cooperation with regional authorities determined the overall reduction in accidents, which go from 81 in 2020 to 34 in 2021. Despite the overall reduction in accidents reported globally, the intrinsic risk of piracy and armed robbery in these areas makes it necessary to continue with the vigorous action taken by the authorities, coordination and continuous supervision to ensure the long-term protection of seafarers on board ships operating in such areas at risk. In particular, the situation makes the Italian fleet very vulnerable, also concerning the strategic importance for the energy policy of the country where important commercial interests of the national armament are concentrated.

For this reason, the Navy, at the strong request of Confitarma, continued both in 2021 and in 2022, to be present in the Gulf of Guinea area to protect the Italian merchant fleet, national interests and, more generally, the interests of the entire shipping community that operates there. In particular, two operations of maritime presence and surveillance of the Navy were deployed, with the FREMM Marceglia (September-November 2021) and Rizzo (March-June 2022) units. In this context, Confitarma’s productive collaboration with the Navy and the Coast Guard continued in the organization of anti-piracy exercises: on 28 October 2021 with the *supply vessel* “Blue Brother” of Bambini S.p.A. and on 25 March 2022 with the Ro/Ro Cargo “Grande Congo” of the Grimaldi Group. Regarding the Indian Ocean area, despite the significant reduction in piracy attacks recorded in recent years, the need remains to ensure an adequate level of security in the Persian Gulf and in the waters off Somalia, a strategically relevant area for national armament, through the presence of Operation Atalanta (whose mandate should end on 31 December 2022) and the use of passive and active defense measures, including armed ones, on board merchant ships.

For the use of private *teams* on board ships flying the Italian flag – also thanks to the intense awareness-raising activity carried out by Confitarma at the competent institutions – the derogation regime relating to the use on board Italian ships of special Anti-Piracy Security Guards was extended to 31 December 2022. In particular, the rule extends the transitional regime that allows the use on board Italian ships of security guards who have not yet attended the theoretical-practical courses, provided that they have participated as members of the Armed Forces to international missions in operational assignments for a period of at least six months. This further extension was necessary because the persistence of the pandemic prevented the carrying out of the examination tests of the aforementioned courses.

**CYBER SECURITY.** In March 2022, the second edition of the “Vademecum for IT Security on board Merchant Ships of the Italian Flag and for *National Shipping Companies*” was completed, edited by Confitarma together with expert collaborators. As for the first edition of 2018, the purpose of the new Vademecum was to raise the awareness of associated companies on the dangers arising from cyber accidents and attacks in order to guarantee the so-called *business continuity* highlighting, at the same time, the peculiarities of such a strategic sector for the country with reference to the cyber threat. In addition, during the year, in-depth studies were promoted on insurance profiles related to IT Security.

During the year, the collaboration continued between Confitarma and the MIMS as the NIS (*Network and Information Security*) authority responsible for the *Cyber Security* functions in the transport sector and discussions were initiated with the new National Cybersecurity Agency (ACN).

## Transport Regulatory Authority (ART)

In consideration of the persistence of the strong negative effects of the pandemic on shipping companies, especially – but not only – on the passenger sector, also for 2022 Confitarma asked the ART to order the exemption of the annual contribution, or at least a significant reduction for all maritime transport operators.



Unfortunately, ART did not accept this request since the transport operator contribution represents the only source of funding prescribed by the Italian Law to meet the expenditure necessary for its operation. Furthermore, also for 2022, the maritime transport companies – both passengers and goods – were included among the economic subjects required to pay the contribution. In this regard, the main novelty for 2022 concerns the criterion for determining the relevant turnover for quantifying the contribution for maritime transport companies engaged in international activities involving Italian ports, which ART identified in the VAT exemption regime (Art. 9, c. 1, numbers 1 and 2, Presidential Decree 633/72) relating to operations connected with foreign exchanges, as provided for in the aviation sector.

Moreover, there is a constant expansion of the number of subjects concerned: for 2022 they included the services of maritime agency/recommendation, which are also required to pay the contribution in the name and on behalf of foreign carriers.

Finally, another novelty concerns economic operators with a turnover equal to or greater than €10,000,000 whose items of exclusion from the relevant turnover for the purposes of the ART contribution exceed 20% of the total turnover. For 2022, the ART provides, in fact, that these exclusions be certified, alternatively, by the Statutory Auditor (or by the Legal Auditing Company) or by the Board of Statutory Auditors.

### **Awakening the Maritime Culture of Our Country**

Confitarma's initiatives aimed at promoting and consolidating the culture of the sea in the national debate are constantly growing, with a view to relaunching the country.

The awareness of the maritime industry is the basis of the numerous initiatives promoted together with the Navy and the "Days Of The Sea" organized with Limes – Italian Geopolitical Magazine. Confitarma is also a partner of the "School of Geopolitics" founded by Limes which started its activities in April 2021.

In this sense, the training of future generations is the starting point to restore visibility to the extraordinary normality of maritime transport. Investing in young people means investing in the future of the country and Confitarma wants to take up this challenge in the context of specific training courses, seminars and conferences dedicated to issues of interest to the maritime transport sector at prestigious Italian Universities and Training Institutes.

The first edition of the Executive Program in Shipping & Logistics Management started on 6 November 2021, developed by the Luiss Business School in collaboration with Confitarma and ALIS (Sustainable Intermodality Logistics Association). The program, for a total length of two months, was aimed at providing an in-depth knowledge of the dynamics that regulate the maritime transport and logistics sector to those who intend to operate in these sectors and represents the increasingly necessary connection between the University and the world of employment that Confitarma has been pursuing and promoting for some time.

In the occasion of Dante's eighteenth-century anniversary and to celebrate the 120th anniversary of its establishment, taking a cue from the ever-current Dante's message that invites us not to stop and undertake the journey without fear, on December 16, Confitarma organized the event "Dante, the sea and ships: a journey towards the ecological transition of a maritime country". The event took place in the renovated headquarters of Palazzo Colonna and was attended by the Ministers of Defense and Sustainable Infrastructures and Mobility and many authoritative exponents of politics, institutions and culture. A moment of reflection on the great and "ineluctable" challenge of the ecological transition that we are all called to face, inspired by the Dante's description of a sea voyage, weighing all the factors at play: heading to a port established through the most suitable, convenient and safe, as well as short and economical route. In our case, the "established port" is the crucial step in decarbonisation which maritime transport, together with all the other industrial sectors, is necessarily called upon to face.



## The International Shipping and Maritime Traffic

### The Global Maritime Industry Faces New Challenges

After the “Middle Ages” of a 2020 strongly characterized by the Covid-19 pandemic and the consequent lockdowns, 2021 was the year of the “Renaissance” of the global economy. Thanks to the arrival of vaccines and a series of unprecedented economic incentives, the world GDP rebounded from -1.9% in 2020 to +5.7% in 2021, a record.

Two years after the first outbreak of Covid-19, we recorded a scenario exacerbated by the persistence of the pandemic, by the increasing pressure on the prices of various commodities and bottlenecks in some global supply chains. Furthermore, at the end of February 2022, the serious situation caused by the war in Ukraine triggered tensions and uncertainties in addition to its devastating humanitarian consequences. The strong impact on world economic activity is currently not fully quantifiable because the effects of global crises are very different between geographical areas and industrial sectors, depending on the proximity to the conflict, dependence on oil, gas and other commodities and, in general, production and financial connections with the countries directly involved in the war.

Among the macro-areas, the European Union is undoubtedly the most affected by the conflict.

The international maritime transport is one of the most involved, together with the energy-intensive sectors, both from the point of view of the safety of ships and as regards the markets following the sanctions adopted by the United States and Europe against Russia.

In any case, the incentives and economic policies adopted in the world to counter the effects of the pandemic, while allowing for a consistent restart of the economy, also generated a significant inflationary push and commodity prices recorded strong rises. An example is given by the price of oil which, from \$ 70 per barrel at the beginning of 2020, collapsed to \$ 15 in April and, in March 2022, it touched \$ 140. The prices of other commodities, not only energy, have similar trends and in some cases, even more marked.

The inflation rates recorded by Western economies are among the highest in the last 30 years: +7% in the United States, +5.3% in Europe and +4.8% in the United Kingdom. This is the reason why Central Banks are preparing to abandon the ultra-accommodating monetary policies that began after the financial crisis of 2008.

In addition to inflation between the end of 2021 and the first quarter of 2022, other shadows lengthened on the growth prospects of the world economy. Among the most important, in order of time, the crisis in the Chinese real estate sector – one of the main saving instruments in the country and primary driver of the demand for steel and therefore of dry bulk – and the outbreak of war in Ukraine.

While inflation should not worry the shipping world and the real estate crisis seems to have been well absorbed by the Chinese financial system, the sanctions against Russia and the way in which global geopolitical balances will be redesigned will bring strong changes in the trade lines and in the dynamics of demand.

The WTO expects an increase in the volume of trade in goods by 3% in 2022, down from the previous forecast of 4.7%, and by 3.4% in 2023, but these estimates are conditioned by the evolution of the conflict in Ukraine. The most immediate economic impact is the sharp increase in the prices of raw materials. Indeed, despite small shares of world trade and production, Russia and Ukraine are key suppliers of essential goods, including food, energy and fertilizers. Shipments of wheat through the Black Sea ports are interrupted, with potentially disastrous consequences for food security in poor countries.

War is not the only factor weighing on world trade. Blockades in China to prevent the spread of COVID-19 are once again disrupting maritime trade at a time when pressure on the supply chain seemed to be easing. This could lead to a renewed shortage of manufacturing inputs and higher inflation. At the end of 2021, the world fleet recorded an increase of 3.1%, with 102,454 ships equal to 1,485 million GT. This increase is due to the delivery of over 2,100 ships for about 60.1 million GT compared to a few scrapped units (about 720 units for 15.2 million GT).

During the year, the volume of orders increased by 95% in terms of tonnage to reach 1,858 new units equal to 88.7 million GT, mainly linked to the container orderbook (548 units of 4.2 million of TEU). Orders for methane tankers and LNG and LPG also reached record levels (13.5 million/6.1 million cubic meters). The global orderbook grew by 19% in terms of GT, to reach 4,150 ships over 100 GT, for a total of 159.4 million GT, represented for about one third by container ships. The orderbook was equivalent to 10.7% of the fleet tonnage.



## Shipping Markets

**DRY GOODS IN BULK.** The growth in freight rates that began during the second half of 2020 continued and strengthened throughout most of 2021. At the end of the year, the average spot rates were well above the levels recorded in the last decade: Capesize \$ 33,000/day (+150% compared to the 2020 average), Kamsarmax \$ 26,750/day (+170%), Supramax \$ 26,500/day (+225%) and Handysize \$ 25,500/day (+220%).

The demand for dry bulk transport is growing for every commodity and in particular for coal whose traffic routes have changed profoundly following the Chinese ban on importing coal from Australia. In addition to the good growth in transport demand, there are strong delays in ports, a factor that limits the transport capacity of the fleet, and a sharp decrease in the number of deliveries of new units from shipyards (-24%). The high freight rates and the growth in the price of second-hand units led to a marked increase in new orders to shipyards (+90%) but, overall, the number of orders remains far from the worrying levels recorded during the years close to the credit crunch of 2008. During the last months of 2021 the market lost some of the momentum of the previous 12 months, probably due to temporary factors such as the Evergrande crisis, the ceiling imposed by Beijing on steel production and the decisive slowdown in iron ore exports from Brazil.

As usual, 2022 began with a relatively low market, but immediately after the Chinese New Year and the Winter Olympics in Beijing, the rates started to rise again decisively for a total of 159.4 million GT, one third of which represented by container ships. The orderbook is equivalent to 10.7% of the fleet tonnage.

During 2022 the impact of the war in Ukraine and the effects of Western sanctions imposed on Russia still remain unknown. In this regard, taking into account the economic and social effects of the protracted war on a global level, Europe is heavily dependent on imports of coal, grains and fertilizers from Russia and Ukraine and, with the interruption of these flows, the other major exporting countries would be far more distant geographically. Coal also seems to be the only real alternative viable in a relatively short time to replace a possible reduction in gas imports from Russia.

**CRUDE OIL AND PETROLEUM PRODUCTS.** In 2021, the tanker sector recorded one of the worst years in history. The demand for oil and petroleum products was struggling to recover from the collapse recorded in 2020 due to the pandemic and, according to estimates by the EIA (Energy Information Administration), global demand returned to previous levels only at the end of 2021. In the meantime, however, the fleet of oil tankers grew by 4% in 2020 and by a further 3% in 2021; for ships used for the transport of petroleum products, the growth was 3% for both years.

Clearly, the excess tonnage accumulated over the last two years put the spot freight rates under great pressure, which recorded very low averages: for VLCCs, the average return generated by the route from the Middle East to the Far East (on a round trip basis) was even negative, for the Suezmax the return was less than \$ 2,000/day (-90% compared to 2020), for the Aframax \$ 4,000/day (-80%), for the MR \$ 7,250/day (-60%).

The deliveries of oil tankers (16 million dwt) in addition to remaining excessive compared to the demand, were not offset by the demolitions which remain at low levels (5 million dwt). Numerous units have also been delivered for product carriers (8.3 million dwt, even +40% compared to 2020), but demolitions, equal to 3.4 million dwt, were much more dynamic and in line with the trend in demand.

The effects of the war in Ukraine could be extremely important for the tanker sector for two main reasons. The *first* is the acceleration of growth of oil prices, of which Russia is the second largest producer and exporter in the world; the price of Brent oil, which was already around \$ 100/barrel before the invasion, reached \$ 120/barrel; it is very likely that this trend will continue.

The high cost of crude oil and natural gas, combined with the cost of sanctions for the war in Ukraine, could push the European economy into a recession and Russia into a depression with significant effects on the world economy.

The *second* is the strong European dependence on Russian oil and petroleum products, which represent over a quarter of total imports.

With the reduction of flows between Russia and Europe, the latter should import oil from more distant areas with positive effects for *shipping* deriving from the rapid increase in the demand for ton-miles.

**GAS CARRIERS.** In 2021, LPG traffic recorded a further slight reduction compared to 2020 (-1%) due to a small drop in exports by all the major supplier countries. The only exception is the United States which is increasingly confirmed as the *leader* in this traffic, recording an 8% increase compared to 2020.



The fleet was still growing by 6% following the delivery of 57 new units, equal to 2.3 million cubic meters of capacity, and the demolition of only 18 units, mostly small for a total of 110,000 cubic meters of capacity. Spot rates remained substantially stable during the first part of the year before the usual seasonal growth of the last quarter, however not as strong as in 2020.

New orders during the year increased by 120% with a clear increase in interest in larger units (70,000+ cbm): 55 orders for new units in 2021 compared to 22 in 2020.

After the slowdown recorded in 2020, the demand for LNG transport returned to run with an increase of 8% in 2021. The major exporting countries kept their exports substantially stable with the exception of the United States which, with an increase of 50%, was close to overtaking Qatar and Australia.

The growth of the fleet is in line with the growth in demand, but by 2022 it should halve, which raises serious questions about the European chances of freeing itself from the very strong dependence on Russia, with about 50% of the gas imported coming from there via pipelines or ships. Orders for new constructions doubled compared to the previous year but are slightly above those ordered in 2018 and 2019. Thanks to these new orders, however, the growth of the fleet should resume, starting from 2023. The growth in demand for transport, especially on long routes, combined with a strong inventory deficit recorded in particular in Europe and China as winter approaches, have increased average spot freight rates by 50%.

**CONTAINERIZED GOODS.** The container ship market is undoubtedly the most favored by the post-pandemic recovery. The demand for transport in 2021 increased by more than 6%, with Asian exports equal to over 10% and, together with a blocked global logistics chain, pushed the cost of carriage of containers on the route from the Far East to Europe over \$ 14,000, for an average cost of \$ 11,000 in 2021 compared to \$ 2,000 in 2020. The route from the Far East to Europe is the one that recorded the greatest increases, but substantially on all intercontinental fronthaul routes there was at least a doubling of the freight rates. This increase had strong impact on the values of the freight rates, more than tripled compared to 2020.

A similar increase in earnings was naturally followed by a sharp increase in new constructions at the shipyards, even quadrupled, reaching the record figure of 516 new ships ordered. The *order-book* therefore filled up fairly quickly, but most of the new units will not be delivered until 2023, when the fleet is expected to grow by 7%.

**Ro-Ro SHIPS.** At the beginning of 2021, after the hardest pandemic period, there were great improvements in market conditions with increases in volumes transported. Most of the operators recorded better financial results than the previous year, while in the *charter* market the rates stabilized at the highest levels of the last decade.

Brexit affected the ro-ro cargo sector with some interruptions at the beginning of 2021 following the introduction of new regulations: transport volumes between the United Kingdom and the EU decreased, with a reduction in total bilateral trade on the route by 12% compared to 2020 and 19% compared to 2019. Moreover, new routes were inaugurated on direct connections between Europe and Ireland instead of via the United Kingdom. In addition, in 2021 there was an increase in Turkish exports following the depreciation of the lira, with an 11% increase in ro-ro calls in Turkish ports and improvements in activity in Italy.

Fleet growth was limited with an increase in cargo capacity of just 1% in 2021 and orders were also slowing down with only 9 units during the year.

For passenger ferries there were improvements compared to the 2020 lows, although passengers remain well below pre-Covid levels. In 2020 there was a 45% drop in the number of EU passengers and a 50% drop in stopovers. However, activity improved in 2021, recording a decline of 13% compared to 2019, while globally, in 2022, the trend is starting to reach that of 2019.

Italy is the leader in number of ships and tonnage in the world fleet of ro-ro cargo and ro-ro passenger/cargo ships.

**CRUISE SHIPS.** The unprecedented crisis caused by Covid-19 in 2020 had rendered almost the entire global cruise fleet inactive with reductions in passenger volumes by an average of 80% and creating extreme financial pressure on the sector.

However, despite the difficulties still present due to new variants of Covid-19 in key regions, the cruise sector saw a gradual restart of operations during 2021, with cautious optimism in early 2022. In March 2022, the share of inactive cruise ships fell from a peak of more than 90% in June 2020 to around 30%, the lowest level since before the pandemic, even if the voyages of these ships still remain at low levels and there are still numerous inactive units.

The gradual restart of operations allowed some improvements in the financial data of cruise oper-



ators, strongly conditioned by the pandemic.

At the end of 2021, most cruises managed to resume their operational activity despite a series of setbacks in the year 2021, especially due to the extension of the prohibitions by the United States and the demand of the authorities of some countries to carry out specific tests for travel.

Voyages to the East Coast of the United States, including the Caribbean, and the Mediterranean have resumed more rapidly, while in Asia and the Pacific, activity remains approximately 80% below pre-pandemic levels.

Although to a limited extent, the conflict in Ukraine is having an impact as Baltic Sea cruises no longer call in St. Petersburg, while activity in the Black Sea, which was expected to grow, has effectively ceased.

In recent months, new operators have entered the cruise market with new or second-hand ships. Even the expansion of the fleet of small units will probably open new markets for cruises, especially in South East Asia, as well as in the USA and Europe on itineraries not currently served.

At the end of 2021, the world fleet of cruise ships was equal to 752 units for 33.7 million GT; 23 new units were delivered during the year and 128 units are under construction (49% of which are LNG) which will enter service in the coming years.

Italy is in second place in the world ranking of cruise ship builders with 26 large ships representing 39% of the global orderbook and which will be delivered by 2027.

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



## European Shipping and the Union's Maritime Policy

### The European Fleet and the EU Foreign Trade

At the end of 2021, the merchant fleet flying the flag of the member states of the European Union was equal to 236 million GT, while the controlled fleet was equal to 451 million GT. Among the 26 member countries of the EU, Italy ranked fifth in the ranking for shipowning control and sixth for flag fleet. However, the Italian fleet was fourth if we consider the *genuine link* between the ship's flag and the owner's nationality.

In 2021, the foreign trade of the European Union recorded a recovery compared to 2020, sharply down due to the pandemic, with an increase of 23% in imports and 13% in exports. 73% of imports and 77% of non-EU exports use the sea route. Among the Member States, the Netherlands were in first place in European trade by sea for the considerable amount of goods that flow into the EU through the port of Rotterdam, followed by Spain and Italy.

### Piracy – Extension of the Coordinated Maritime Presence (CMP)

In February 2021, two sets of EU Council conclusions were adopted to extend and strengthen the concept of the Union's Coordinated Maritime Presence (CMP) in the Gulf of Guinea and the northwestern Indian Ocean, confirming the Union and its Member States' continuous commitment in favor of maritime safety.

The Italian armament welcomed the extension of the CMP in the Gulf of Guinea until 2024, as this region remains a dangerous hotbed of piracy and an area at risk for the operation of ships and the safety of their crews. In fact, despite the reduction in the overall number of incidents in the last year, the cases recorded recently are a valid reminder of the ongoing threat of piracy. Although shipowners continue to play their role in mitigating the risk, the action of the Italian Government remains fundamental through the deployment of adequate naval resources, the development of capabilities and support to the Yaoundé Architecture.

Finally, the Italian armament has expressed strong appreciation for the recognition by the Member States of the importance of the ATALANTA operation and the role it has played and continues to play for security in the region.

### European Trade Policy

Climate emergency, digital transformation and Covid pandemic affected the new strategy on EU trade policy, adopted in February 2021. It is expected that 85% of global growth in the next decade will take place outside Europe, in a rapidly evolving framework where globalization and technological innovation will disrupt development paths and China becomes the Union's main trading partner.

Three medium-term objectives are outlined, focusing on: green and digital transformation (some actions are already underway, such as the European *Green Deal* or the Digital Decade); definition of global rules for a more sustainable and equitable globalization; stricter enforcement of rights and interests.

In sharing these objectives, hoping that the fundamental role of the maritime transport sector which represents 76% of the EU's foreign trade will be taken into account, the Italian shipping industry, through ECSA, has expressed its full support to the six general political measures, in particular: 1. Reform the World Trade Organization (WTO); 2. Promote responsible and sustainable value chains (climate change will have to be part of future trade agreements); 3. Support the digital transition and trade in services (for example, by agreeing on global standards); 4. Strengthen the regulatory impact of the EU; 5. Strengthen the partnership of the EU with neighboring countries and Africa; 6. Focus on the implementation and enforcement of EU trade agreements.

### European Measures to Face the War in Ukraine

Since the beginning of the war in Ukraine on 24 February 2022, the European Union has adopted six packages of economic and financial sanctions (exclusion of additional banks from SWIFT) against Russia and Belarus, which are having a significant impact on maritime traffic in general, and on the tanker fleet in particular, as well as on the logistics of supplying goods and energy products. With the latest package of sanctions, member states decided to gradually free themselves from energy dependence on Russia and to ban the purchase, import or transfer from Russia to the EU of crude oil (from 5 December 2022) and certain petroleum products (from 5 February 2023) while a temporary exception was decided for imports of crude oil supplied by pipeline in EU mem-



ber states which, given their geographical situation, suffer from a specific dependence on Russian supplies and have no viable options.

With the adoption of an action plan for the creation of “solidarity corridors”, the Commission intends to facilitate Ukraine in the export of its cereals and in the import of necessary goods, underlining the importance of *Short Sea Shipping*.

At the same time, with the presentation of the “REPowerEU Plan” in May 2022, the European Commission proposed to put an end to the dependence of EU on Russian fossil fuels to face the challenges for the global energy market caused by the Russian invasion of Ukraine. The climate crisis was also addressed through a series of measures, such as: energy saving, diversification of energy supply and faster deployment of renewable energy to replace fossil fuels in households, industry and electricity generation.

Hydrogen is identified as one of the possible solutions for sectors that are difficult to *decarbonize*, such as aviation, shipping, and some industrial sectors and the Commission introduced the concept of “hydrogen accelerator” to spread this new technology even more rapidly. Bear in mind that the 6 legislative proposals presented by the European Commission in the “Fit for 55%” deal in July 2021 are still being negotiated between Parliament and the Council with a view to final adoption by the end of the year, the impact of which on the maritime transport is considered as epochal.

### **Transport Emergency Plan**

In August 2021, the European Commission proposed a Transport Emergency Plan aimed at promoting the resilience of transport links in Europe and ensuring operational continuity in the event of a crisis. The plan was adopted in May 2022.

The document drew on the experience of the COVID-19 pandemic to propose a series of measures in ten key areas to improve coordination of policy response and better prepare the EU transport sector in the event of similar events. A “Crisis Management Manual” was therefore drawn up in order to ensure the operational continuity of transport, safeguard the free movement of goods and people, strengthen the coordination of transport policy and better protect transport workers.

The Plan recognizes in particular the significant challenges faced by seafarers, especially during lockdown periods due to the pandemic, and proposes to establish a specific mechanism to ensure easier crew changes and the possibility of repatriating seafarers in the event of a crisis, including through the creation of a forum dedicated to the stakeholders of the maritime sector to be activated in the event of an emergency.

## **Shipping and Sustainable Finance**

### **Ship Owners and Finance**

During the year, Confitarma continued its monitoring and dialogue activities with the major *stakeholders* and with the competent Authorities, concerning the preliminary discussions and consultations relating to the reform of the CRR (Capital Requirement Regulation) and the “Basel III Plus”.

In particular, Confitarma hopes that the treatment reserved for shipping, both through the application of the Standard Method and in the context of Specialized Lending, will finally benefit from the recognition, even partial, of the maritime mortgage as a risk mitigant.

There was also a commitment to ensure that shipping can benefit, under certain conditions, from the Infrastructure Supporting Factor with obvious benefits for the provision of credit by the banking system. To this end, Confitarma continues its activities in coordination and cooperation with ABI and Confindustria, also through participation in the latter’s Technical Credit and Finance Group.

In addition, with the attribution of the coordination of the ECSA *Ship Finance Working Group*, at the end of the year Confitarma gave impetus and greater effectiveness to the aforementioned initiatives which, however, are of a community nature.

### **EU Taxonomy Regulation**

Confitarma continues to follow the application of Regulation no. 852/2020 (so-called “*Taxonomy Regulation*”) and the first Delegated Acts (DA1), which entered into force in 2021, with which the first two environmental objectives (*Mitigation, Adaptation*) were defined and the rules



on *disclosure* were applied (Art. 8 of the Regulation).

It is expected that in 2022 the “Trilogue” will approve the second Delegated Acts (DA2) with which the further four environmental objectives will be governed. In this regard, the Report of the advisory body (*Sustainable Finance Platform*) was published and the related consultation in which Confitarma participates through the coordination of the specific Working Group established in ECSA was launched. In particular, a representative of the Confederation was included in a three-member commission participating in a consultative *workshop* with the *Sustainable Finance Platform*.

In order to monitor the development of the Delegated Acts, Confitarma set up a Technical Table composed of top operational exponents of ABI, SACE, CDP, Systemic Banks, RINA as well as representatives of some associated companies and initiated contacts with Directorate V – Regulation and Supervision of the Financial System of the MEF for a fruitful institutional comparison regarding the *Draft* Regulations on the reform of CRR II and Basel III Plus as well as updating the Delegated Acts, to better define the position of the associated shipping companies on the matter.

## The Development of Maritime Traffic and the Port System

### Port Traffic Trend

In 2021, even if some sectors have not yet recovered the pre-crisis traffic levels, generally in the Italian ports there were positive signals in all traffic segments.

The overall movement of goods in 2021 recorded an increase of 8.4% (481.5 million tons in 2021 compared to 444 million tons in 2020), although still lower than the 490 million tons in 2019. Liquid bulk increased by 4.4%, solid bulk by 15.2%. Freight by ferry increased by 15.3% and containers by 2.4%.

The passenger sector in 2021, while recording growth in all its components compared to 2020, was still affected by the negative effects from the health emergency from COVID-19. In particular, the 296% increase in cruise traffic is due to the near zeroing in 2020 caused by the pandemic. Unfortunately, since the end of February 2022, the conflict between Russia and Ukraine has affected both the flow of goods (a total of about 38 million tons of goods transported by sea to and from Russia and Ukraine are estimated) and passenger traffic, with foreseeable negative effects on total traffic.

### Technical-Nautical Services and Port Services

**TOWING.** In the first months of 2022, the process of renewing the towing service concessions finally came to life. In fact, the procedures relating to the tenders for the ports of Savona, La Spezia, Civitavecchia were concluded and those relating to the ports of Genoa, Livorno, Bari and part of western Sicily, including Palermo, were launched. Excluding the tender for the port of Bari, more recently published, the outgoing concessionaires were confirmed in the first five ports mentioned above. However, the tender times are proving to be particularly long if we consider that for the first port, that of Savona, the tariff decree and entry into service are from May 2022, despite the notice being published at the beginning of February 2021. In addition, there are several concessions that still await the publication of the tender notice.

**PILOTAGE.** In February, the process of reviewing the rates of the piloting service in national ports was finally completed, after a delay of over a year due to the difficulty in proceeding with the updating of tariff criteria and mechanisms by MIMS. The tariff adjustment gave rise to a national weighted average increase of just over 4%, a satisfactory value for users considering that, without the containment measures adopted, the increase would have been significantly higher compared to the strong decline in turnover recorded by corporations due to traffic drops due to Covid-19.

**MOORING.** As regards the mooring service, 2022 represents a year of transition by virtue of the one-year extension of the tariffs for the three-year period 2019-2021 arranged to avoid the negative impacts of the pandemic. The renewal process will start in the second half of 2022.

**SHIP WASTE COLLECTION SERVICE.** In November 2021, Legislative Decree no. 197 of 8 November 2021 was issued, concerning the transposition of Directive (EU) 2019/883 of the European Parliament and of the Council, of 17 April 2019, relating to Port Reception Facilities for the deli-



very of waste from ships. This decree repealed and replaced the Legislative Decree no. 182. The law provides that the port waste management plans and, consequently, the tariff systems must be updated within twelve months. Confitarma is working to ensure that the critical issues related to the application of the previous legislation can be overcome. In this sense, a more precise legislative text and some recent favorable pronouncements by the administrative justice are positive signals despite the complexity of the matter. To summarize, the main objectives pursued by Confitarma, based on obtaining a uniformity of interpretation and application on the territory, concern the identification of homogeneous and transparent criteria in the construction of the direct and indirect tariff; the procedure for awarding the service; the obligation to deliver waste normally once per arrival; the regime of exemptions for liner ships distinct from that of derogations.

### **Interventions relating to cruise traffic**

The Decree-Law of 25 May 2021, no. 73 converted into Law 23 July 2021, no. 106 containing “Urgent Measures Related to the Emergency from Covid-19, for Businesses, Employment, Young People, Health and Local Services”, in order to tackle the reduction of cruise traffic in Italian ports and to promote the resumption of tourist activities, prescribed the suspension of the payment of the Anchorage Tax for cruise ships until 31 December 2021. The application of this measure, as happened for other forms of refreshment, is however significantly delayed.

**LARGE SHIPS IN VENICE.** The Decree Law 20 July 2021, no. 103 on “Urgent Measures for the Protection of Waterways of Cultural Interest and for the Safeguarding of Venice, as well as Urgent Provisions for the Protection of Labor” converted into Law no. 125, with effect from 1 August 2021, prohibits the transit of ships having at least one of the following characteristics in the urban waterways San Marco Basin, San Marco Canal and Giudecca Canal of Venice: gross tonnage exceeding 25,000 GT; hull length at waterline over 180 meters; air draft over 35 meters, excluding ships with mixed sail-engine propulsion; use of fuel when maneuvering with sulfur content equal to or greater than 0.1%. At the same time as the introduction of these prohibitions, some measures were envisaged for partial relief of the parties concerned (shipping companies, terminals and related companies, workers employed by companies in the activities related to the transit of ships).

Finally, interventions were planned for the construction of five temporary docking points in the Marghera area, also intended for ships carrying passengers of gross tonnage equal to or greater than 25,000 GT and a mooring in Chioggia.

### **Port Governance**

2021 brought some changes to the Port Law 84/94. In particular, Article 5 was reformulated, concerning the programming and construction of port works and the Port System Master Plan.

The Port of Arbatax was included in the Port System Authority of the Sea of Sardinia, the Ports of Gela and Licata became part of the Port System Authority of Western Sicily while the Port of Saline Joniche became part of the Authority of the Port System of the Strait. Furthermore, as part of the annual competition law still under consideration by Parliament, the most important change for our sector concerns Article 18 on concessions of state-owned port areas in relation to which, the failure to adopt the Ministerial regulation originally envisaged, has been invoked by many as the cause of the absence of uniform criteria in the management of state-owned areas at the territorial level. This provision is an integral part of the reforms envisaged by the PNRR.

A further reform impulse of the port legislation could arise from the pronouncement of the awaited sentence of the Court of Justice of the European Union expected within the first half of 2022 and which sees Assoporti and the Port System Authorities opposed to the EU Commission regarding the obligation to be subject to corporate income taxes.

### **PNRR and complementary fund**

The adoption of the PNRR represents an important driving force for both the construction of infra-structural works and reforms.

During the second half of 2021, many of the implementation measures envisaged were issued. In particular, the Ministerial Decree 330 identified in detail the individual interventions planned for increasing maritime accessibility (1.47 billion euros), increase in port capacity (390 million euros), and the last road rail mile (250 million euros), cold ironing (700 million euros). With a call published by the Mite, the resources provided for under the “Green Ports” initiative were



awarded on the basis of the projects presented by the AdSPs. Finally, Ministerial Decree 492/2021 identified the infrastructural interventions to be carried out for the development of the SEZ (630 million euros).

The infrastructural interventions regarding the electrification of the docks are urgent, in particular for the cruise sector, but they require complementary measures aimed at simplifying the authorization procedures and reducing the cost of energy which is still too high compared to that of traditional fuels.

## Work on board and Education

### COVID-19

The difficulties linked to the Covid-19 emergency also continued into 2021 and the first months of 2022: as regards seafarers, the main problems encountered were those relating to vaccination and the introduction of the obligation of *Green Pass* in workplaces.

**PROTOCOL FOR SEAFARERS.** With the issue of the Prime Minister's Decree of 2 March 2021, the "Protocol to Join the Ship, for Shore Leave and to Leave a Ship for Repatriation" (Annex 28 of the Prime Minister's Decree of 2 March 2021), whose field of application concerns national, EU and non-EU seafarers who arrive from abroad in Italian ports and airports, to join or repatriate, or who must embark/disembark abroad from an Italian flag ship, without prejudice to more restrictive measures provided by the competent authority of the host country.

In particular, in relation to carrying out COVID-19 tests, the aforementioned Protocol provides for the following:

**Before signing on.** The Company requires the seafarer to perform an RT-PCR test within 72 hours prior to departure which can only occur if the test is negative. In the event that the seafarer is scheduled to reach the ship beyond the deadline of 72 hours from the execution of the RT-PCR test, a diagnostic test must be performed before boarding.

**Before signing off.** The Company arranges for the seafarer to undergo a diagnostic test for Sars-CoV-2. If carrying out an antigenic diagnostic test, in case of positivity this must be confirmed by molecular RT-PCR test at the first port of call. The aforementioned test may not be performed if the state of the port of call already provides for a test on disembarkation.

Furthermore, the Protocol lays down specific provisions regarding shore leaves in ports and medical treatment and, taking up a proposal formulated by Confitarma, recognizes the possibility of extending the validity of the prior boarding visit to no later than 21 (twenty-one) days under specific conditions (e.g. quarantine period required by the Country of embarkation).

With the Law 18 February 2022, no. 11 of conversion of Legislative Decree 24 December 2021, no. 221, the Prime Ministerial Decree of 2 March 2021 was repealed and, consequently, also the aforementioned Protocol. The Ministry of Health should issue a new Protocol on the same matter.

**VACCINATION OF SEAFARERS.** Following the numerous requests from Confitarma – also in agreement with the Trade Unions – aimed at guaranteeing the access of our crews to the vaccination system, the Commissioner support structure for the COVID-19 emergency provided for the priority inclusion of maritime personnel in the vaccination process, regardless of nationality.

In order to facilitate the vaccination of maritime personnel, according to the indications of the Commissioner Support Structure for the Covid-19 emergency, vaccination hubs have been set up at the main national port cities.

**INTRODUCTION OF THE GREEN PASS OBLIGATION TO ACCESS WORKPLACES.** As soon as the possibility was raised that the Government could introduce the obligation to hold the Green Pass to access workplaces – introduced with Legislative Decree 21 September 2021, no. 127 converted with amendments by Law 19 November 2021, no. 165 – Confitarma immediately initiated an interview with the competent Administrations in order to represent the significant criticalities that a *tout court* application of the provisions of the law would have determined on maritime transport, due to its objective peculiarities.

In fact, the long stay on board makes it difficult for this category of workers to access vaccination and substantially impossible to undergo tests for the detection of Covid-19 on board. Furthermore, on board ships flying the Italian flag – particularly, but not exclusively, on those engaged in international navigation – the crews are often made up of people of different nationalities: Italians, EU and non-EU, holding vaccination certificates not always recognized as equiv-



alent by the Ministry of Health.

Therefore, in the light of the critical issues represented by Confitarma and the specific nature of maritime work, and in order to provide clarifications regarding the application of the vaccination obligation to maritime personnel, MIMS and the Ministry of Health issued a Circular which states that those who were already on board as of October 15, 2021, not holding a *Green Pass* (or other certifications for vaccinations recognized by the EMA or vaccinations recognized as equivalent with a circular from the Ministry of Health), could continue their contract and, only in case of disembarkation in the Italian territory and subsequent return on board, they had to be tested. On the other hand, those who embarked on Italian territory from 15 October 2021, both at the time of joining on board and in case of disembarkation in the Italian territory and subsequent return on board, had to hold one of the COVID-19 green certifications (vaccine, healing or negative test). Subsequently, with DL 7 January 2022, no. 1 converted with amendments by Law 4 March 2022, no. 18, starting from 15 February 2022, the obligation was introduced for all public and private sector workers over 50 to possess the “Strengthened” *Green Pass* (valid certificate of vaccination or healing) for the purposes of access to the workplace. This obligation, initially envisaged until June 15, was eliminated with Legislative Decree 24 March 2022, no. 24 which provides from 1 April 2022 the possibility, even for over 50s, to access workplaces with the Basic Green Pass. From 1 May 2022, the obligation of a basic *Green Pass* for all workers was also eliminated, without prejudice to the provisions of the specific health protocols that will be issued by the Ministry of Health.

### Deburocratization

The objective pursued by Confitarma for some time, shared with the Young Shipowners Group and the Technical Groups “*Human Resources and Industrial Relations*” and “*Education and Human Capital*”, is to renew a system that is, in some cases, “outdated”. To this end, some reform proposals at no cost to the Treasury were drawn up, presented to the specific thematic working groups created within the “Sea Table”, set up in December 2021 by MIMS to facilitate discussion with stakeholders on the main issues concerning the maritime and port sector, in terms of sustainability and simplification. Regarding maritime work:

**REFORM OF SEAFARERS PLACEMENT SERVICE.** As is known, this reform, governed by Presidential Decree 231/2006, was never actually implemented due to the failure to issue some ministerial decrees provided for in the aforementioned Presidential Decree. Therefore, to date, the Decree of the Ministry of Merchant Marine no. 584/1992 is still actually applied despite having been formally repealed.

Among the qualifying elements of this reform is the establishment of the National Registry of Seafarers, provided for in the aforementioned Presidential Decree but never implemented, and the elimination of the numerical call in favor of the direct hiring of seafarers. The creation of the Registry would finally allow to have a certain picture of the number, qualifications and certifications held by seafarers (employed and unemployed) and, more generally, of the situation of the maritime labor market, finally guaranteeing the sector an effective match instrument between the supply and demand of Italian seafarers.

**SIMPLIFICATION OF THE REQUIREMENTS FOR ACCESS TO PROFESSIONAL FIGURES OF PETTY OFFICERS AND RATINGS.** The Annex to Presidential Decree 231/2006 contains the 1992 requirements for access to professional figures who, although not part of the General Staff, are highly specialized and on which there is a demand from the armament that the current supply of Italian seafarers is not able to meet. For this reason, Confitarma has developed a proposal to modify this Annex, shared also with the other Shipping Associations and Trade Union Organizations, already conveyed to the competent Administrations, aimed at simplifying and adapting the access requirements to some professional figures, modifying some courses and qualifications now outdated in order to match them with those actually provided, eliminating some figures as they do not correspond to the skill needs of the shipping companies or because their functions are not strictly related to navigation or to its safety.

A particularly striking case is represented by the path provided by the current national legislation for the achievement of the qualification of *Ship’s Cook*, for which the shipowning companies are increasingly forced to seek non-Italian personnel as the requirements of access to this qualification are governed by a law of the 1950s (Law 4 August 1955, no.727 and Presidential Decree 14 July 1957, no. 1065). This law is now, in many respects, outdated and requires legislative action to adapt and simplify these requirements, in full compliance with the MLC, 2006.



**SIMPLIFICATION OF THE PROCEDURES FOR THE STIPULATION OF THE CONVENTIONS FOR THE RECRUITMENT OF MARITIME STAFF, PROVIDED FOR BY THE NAVIGATION CODE.** In order to standardize the recruitment agreements stipulated in Italy to those stipulated abroad on the basis of the experience gained in the pandemic period.

**SIMPLIFICATION OF SIGN ON AND SIGN OFF NOTERS AND COMPLIANCE CARRIED OUT AT THE CONSULAR AUTHORITIES.** The table for the revision of the Administrative Handbook for the Consular Authorities was established.

**INCORPORATION OF SURVEYS CONCERNING HEALTH AND SAFETY OF WORK IN THE MLC SURVEYS, 2006.** On this topic, an in-depth study is underway by MIMS and the General Command to verify the possibility of adopting this desired simplification.

**ELECTRONIC REGISTRATION OF WORKING HOURS ON BOARD SHIPS.** Also on this topic, technical investigations are underway by the MIMS to define the requirements of IT supports to be used in place of the paper registers.

### **Abolition of the Shipping Note**

With a circular dated 19 November 2021, the MIMS formalized the interruption of the payment of the Shipping Note, accepting a request made by Confitarma for some time. This simplification relieves companies of an economic burden that has now been overcome by the national and international legislation of reference and is the result of the work carried out over the years by Confitarma in order to advise the competent Administrations about the need to implement the Seafarer Placement Reform.

The General Management has also appropriately clarified that, following the interruption of the collection of the Shipping Note, "it is not possible to proceed with the suspension of a Public Service such as that relating to the Placement of Seafarers".

As regards the need to adopt new guidelines for the Placement of Seafarers in order to standardize the activities carried out by the competent Port Authority Offices, the General Management has appropriately stressed that the issue of the revision of the procedures in force for the management of the placement of seafarers will be brought to the attention of the National Tripartite Committee for the application of the *Maritime Labor Convention*, 2006 in Italy and will therefore see the prior involvement of Confitarma, as well as other Employer Associations and Trade Unions.

### **Solimare Fund and Social Security**

The Covid-19 pandemic determined a widespread need for adequate social safety nets for workers in the maritime sector, never experienced so far. Until 2019, in fact, the Solimare Fund had provided very few income support services for workers in the sector and had therefore set aside unused reserves for over 15 million euros.

With the onset of the pandemic, the need to resort to income integration tools emerged dramatically highlighting the need to allocate state resources in addition to those already present in the Fund. With the DL no. 18/2020 ("Cura Italia") and subsequent extensions, important economic resources were allocated which, up to now, have managed to satisfy all the requests received by the Solimare Fund. In 2021, 612 services were authorized by the Administration Committee of the aforementioned Fund for a total amount of over 93 million euros with a total number of workers in the shipping industry covered estimated at about 8,000 units. The first 3 months of 2022 recorded a progressive reduction in the use of the Solimare Fund.

### **2022 Amendments to MLC 2006**

Twelve amendments to the MLC 2006 were presented to the ILO, of which five jointly by the Shipowners' Group and the Seafarers' Group (*Personal Protective Equipment; Food and Catering; Repatriation; Medical Care Ashore; Financial Security in Situations of Abandonment*) and five proposals only by the Seafarers' Group (*Communications; Seafarers' Employment Agreement; Repatriation; Recruitment and Placement; Financial Security*).

Furthermore, the Governments presented two proposals: *Mandatory Reporting of Seafarer Fatalities at Sea* (Australia, France, Kenya, Norway, New Zealand and Panama) and *Clarification of the Maximum Duration of Service Periods On Board* (Australia, Belgium, Bulgaria, Croatia, Cyprus, Denmark, Estonia, Finland, France, Germany, Greece, Ireland, Italy, Latvia, Lithuania, Luxembourg, Malta, Netherlands, Poland, Portugal, Romania, Slovakia, Slovenia, Spain, Sweden, Hungary).

These proposed amendments to the MLC 2006 were under discussion at the Special Tripartite Committee, in Geneva from 4 to 13 May 2022.



Confitarma drew up a *Position Paper* within the competent Technical Group “Human Resources and Industrial Relations” highlighting the main critical issues encountered by the armament, among which those connected to the use of the on-board “Free Of Charge” Internet (Proposal No. 6: Communications), as well as those related to the extension of “Financial Security”, in cases of abandonment of ship, from 4 to 8 months (Proposal no. 10: Financial Security).

Considering that the other national shipping associations belonging to the ICS also represent similar considerations, Confitarma hopes that the Shipowners’ Group – of which Confitarma is a part – will act in the best possible way on the occasion of the Special Tripartite Committee of the MLC 2006 to minimize the impact of these amendments on the shipping industry.

### **Conflict in Ukraine and Repercussions on Ukrainian and Russian Crews**

Ukrainian and Russian seafarers make up 14.5% of the global maritime transport workforce. Only on board the Italian-flagged ships, at the time of the outbreak of the conflict, there were 194 Russian and 752 Ukrainian seafarers.

The main problems encountered are related to their repatriation and the payment of salaries. In particular, several Ukrainian seafarers asked to be repatriated to neighboring countries (e.g. Romania, Poland, Moldova) to rejoin their families who took refuge there. The General Command, accepting Confitarma’s request, confirmed the possibility of resorting to this solution without involving a violation of Rule 2.5 MLC, 2006 (*Repatriation*).

Another problem encountered as a result of the sanctions adopted against Russia is that relating to the payment of salaries. Some seafarers asked to receive cash payment of their salaries but this solution is not feasible due to the obligation imposed by Law 205/2017 Art. 1, Paragraphs 910 et seq., to pay remuneration and advances, exclusively through traceable means of payment. The competent Governments reserved the right to investigate the possibility of being able to derogate from the aforementioned legislation.

### **Education**

#### **Shortage of Engineers and Chief Engineers**

Confitarma, through its Technical Group dedicated to *Education and Human Capital*, in 2021 raised the alarm on the now structural lack of Engine Officers and Chief Engineers in possession of the skills required by the most modern technologies on board, with respect to the demand by shipping companies.

From the latest available data, out of the total of students graduated from Nautical Institutes, two thirds chose the Deck Department option and only one third the Engine Department option. For some time Confitarma has been underlining the need to rebalance these data, also trying to convey complete information that allows to overcome some stereotypes relating to maritime work, and in particular to work done in the Engine Department, which represent a barrier to the choice by young people to pursue that career.

**ORIENTATION TO MARITIME CAREERS.** Confitarma has long been active in spreading the culture and knowledge of the maritime sector among the new generations. The “*Education and Human Capital*” Technical Group pursues the goal of strengthening orientation activities starting from the choice of the Nautical Institute or from the choice of ITS paths that allow to reconcile the work and training necessary to achieve the qualification of Officer.

**FORMARE - POLO NAZIONALE PER LO SHIPPING SRL, CONFITARMA’S SERVICE COMPANY.** Founded in 2005 as a consortium company with the aim of supporting the training needs of the sector, for over 15 years it has worked on numerous projects related to the certification of skills and professional training. At the beginning of 2022 ForMare became a s.r.l. (Limited Company) with Confitarma as the sole shareholder. It constitutes the National Pole for activities related to the Shipping and Blue Economy sectors, provides assistance on National, European and International programs in support of the maritime industry and supports the training and retraining of maritime personnel.

During 2021, the activities of the European Erasmus + SkillSea project continued, involving 27 partners from 16 European countries, among which ForMare is the leader of one of the project activities (*Roadmap for a Sustainable Skill Strategy*). The project is aimed at promoting strategic cooperation at EU level between the Maritime Industry, Training Centers and Competent Authorities in order to develop a strategy that makes the training of seafarers adequate to the constant technological development of the sector, attractive for future generations and, above all, responding to the need for skills of the labor market.

In February 2022, the Erasmus + Up-Sailing – Cultivating Green Skills in the Maritime Sector pro-



ject was launched, which aims to develop innovative training programs in order to strengthen green skills in the maritime sector. ForMare provided assistance to Confitarma which is a project partner and leader of one of the project activities dedicated to the definition of the “Policy Recommendations”.

In 2021, ForMare started the activity, as co-leader, for the I.S.A.B.E.L.L.A. (Io Sono Acqua Building Environment Liability LAB) under the European Social Fund – FSE POR Campania 2014-2020, created in collaboration with the Department of Science and Technology of the Parthenope University. The project aims to develop a business acceleration path and to experiment with paths aimed at identifying new professional figures in the Green Economy, in order to increase the territorial maritime competitive ecosystem.

In addition, ForMare was admitted, for the fourth year, to the financing for training activities of Higher Technical Education and Training (IFTS) – Techniques for the Management of Technical Ship Systems under the European Social Fund – FSE POR Campania 2014-2020.

### Higher Technical Institutes (ITS)

In the period 2021/2022, despite the prolongation of the complex epidemiological situation due to the Covid19 pandemic, the courses did not suffer significant setbacks. To ensure continuity and quality in the provision of training courses, Distance Learning was still used, with a gradual return to the provision of face-to-face courses.

**FOUNDATION OF ITALIAN MERCHANT MARINE ACADEMY.** In 2021, the selected cadets were placed according to the different types of navigation, on the basis of the requests and indications received from the Companies: in total, 110 new cadets entered the Academy, of which 63 for the Deck section and 47 for the Engine section. The main region of origin was Liguria, followed by Sicily. From 2005 to 2022 the overall figure is 1,221 Deck Cadets and 862 trained – and partly still trainee – Engine Cadets.

The excellent result obtained, both in the Deck and Engine sections and in the Hotel section, is also due to the fact that most of the Academy’s cadets have joined the ships of the companies associated with CONFITARMA.

The ITS courses continued, which differ from the courses for Deck and Engine Cadets (Higher Technicians of Transport and Logistics; Higher Technicians for the Supervision and Installation of onboard Systems, Responsible for Agricultural, Agro-Food and Agro-Industrial Production and Processing in the Field of Pastry and Bakery on Board; Responsible for Railway and Intermodal Transport with the qualification of Multifunctional Agent, Responsible for onboard Hospitality, Digital Multimedia, onboard Purser) including the new ITS courses for Higher Technician for the Management of Automation in the Port Area, for the Management of Orders (*Ship Manager*) and for the Logistics of Company Systems. The short courses financed through the Liguria-FSE Region or through the ALFA-FSE also continue, aimed mainly at unemployed people who aspire to work on board cruise ships and ferries, in the Passenger Support Service sector as staff figures. There is also a course for the unemployed aimed at Railway Technicians, always in the field of Logistics/Goods Handling. For some years, in addition to developing its activity in the training of professional figures according to the horizontal chain of the various positions on board, the Academy has been carrying out activities in the vertical chain (Petty Officers and Officers, the latter through the Management Level Course). In 2021, the activity for continuous training for companies in the maritime-port sector was also strengthened, by activating a series of courses aimed at digitizing and automating port terminals, precisely for the retraining of the staff employed in this sector.

In 2021, the Accademia Foundation in *partnership* with Cetena concluded the installation of the new, highly technological Manta Deck Simulator, which allows the implementation of an increasingly interactive and 4.0 teaching.

Similarly, a new Transas SimTech 5000 Engine Simulator was purchased and installed, with connected LNG equipment. The two simulators have integrated functions between the Engine and the Bridge, thus allowing the simulation to be used for educational purposes for both Deck and Engine sections. Furthermore, the Transas simulator was accredited to the General Command for the provision of LNG courses set up by MIT/Maricogecap in compliance with the IMO STCW regulations, necessary for all seafarers intended to navigate on latest generation gas-powered ships subject to IGF Code.

During the year 2021, the international section of the Academy, IMSSEA, continued the European and international projects already started with Albania and West Africa and participated in



CyberMar, a new European project on *Cybersecurity*, in *partnership* with CETENA. In addition, at the end of 2021, the C7 was awarded, a new major international project aimed at the reclamation and redevelopment of the Niger Delta area.

**HIGHER TECHNICAL INSTITUTE FOR THE SUSTAINABLE MOBILITY “GIOVANNI CABOTO” FOUNDATION.** During 2021, despite the persistence of the pandemic, the Institute was able to carry out training activities mainly in presence in full compliance with Covid protocols. Despite the particular difficulties encountered, mainly due to the distancing obligations that reduced the reception capacity of the Institute, 4 new courses were proposed: three for Deck and Engine Cadets and On-Board *Hotel* and one for Integrated Logistic Management.

2021 was also characterized by important awards to ITS Caboto, including the prize received during the JOB & ORIENTA Fair, as the best course at national level, in the field of maritime transport.

Important investments are characterizing ITS Caboto projects, especially in the construction of Navigation and Engine Simulators as well as for the provision of GMDSS Courses. It is important to point out that, during 2021, ITS obtained accreditation for the provision of RADAR Basic and ARPA, ECDIS and GMDSS courses. In addition to providing a complete and quality training to cadets, this also offers all maritime personnel the opportunity to contact ITS Caboto for the achievement of STCW certifications.

**HIGHER TECHNICAL INSTITUTE FOUNDATION FOR THE SUSTAINABLE MOBILITY OF THE TRANSPORT SECTOR – MEDITERRANEAN ACADEMY OF LOGISTICS AND MERCHANT MARINE. THE ITS TRANSPORT SUSTAINABLE MOBILITY.** Foundation constitutes a post-graduate training path, parallel to academic courses, whose strategy is based on connecting Education, Training and Work Policies with Industrial Policies. I.T.S. offers the possibility of completing the Higher Technician Diploma with consequent access to employment opportunities in the field of transport and sustainable mobility. With a highly qualified training offer, the I.T.S. represents a pole of excellence for the training of the figures of the Navigation Officer and the Engine Officer, on the basis of a dual system that guarantees a very high employment opportunity at the end of the course. In the technological areas of logistic training, the great variety of courses guarantees cutting-edge technological specializations that are highly competitive on the current labor market (Energy Efficiency, Smart Mobility, etc.). In particular, at national level, the ITS TRANSPORT SUSTAINABLE MOBILITY Foundation boasted the third place in Indire monitoring, for the training of the “Higher Technician for Infomobility and Logistic Infrastructures” with an employment opportunity that reaches peaks of around 80% in the region. The training courses have received various other awards with which it was possible to finance the extensive training offer. The qualifications issued by the ITS are placed at the EQF (*European Qualification Framework*) V level.

The training activities of the 29 courses activated since October 2015 continued during the year, namely: Senior Technician for Maritime Transport, Deck section and Engine section at the Catania headquarters and at the Pozzallo headquarters; Integrated Logistician Technician, Higher Technician for Infomobility 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 Transport Vehicles and/or Related Infrastructures (course combined with Higher Technician in the Management of Logistics and Distribution Infrastructures).

**FOUNDATION NAUTICAL ACADEMY OF THE ADRIATIC.** Established in September 2015, the Adriatic Nautical Academy Foundation of Trieste, despite the decline in enrollments recorded in 2021 due to the pandemic, continued its activities.

Between the end of 2021 and the beginning of 2022, 18 Third Officers graduated (8 in Engine Department out of 19 admitted to the CoC Exam) and in October 2022 the eighth edition of the ITS Course for Engine Cadet and Deck Cadet will take place. The constant support for the Regional Maritime-Port Cluster also continued with the launch of ITS courses for Logistic Technician (both in the Trieste and Interporto Pordenone offices), Naval Design Technician and Railway Technician (Machinists): the students of the first edition graduated and have all been already hired or in the process of being hired by Railway Carriers.

Given the success of the Cybersecurity Course in the Maritime Port Field aimed at sector employees, the Foundation will launch the ITS course for Cybersecurity Technician in the Maritime Port Field, a figure in great demand by operators and companies.



## The Protection of the Marine Environment and the Safety of Navigation

### Marine Environment Protection and Safety of Navigation

Environmental issues are increasingly prevalent for the global maritime industry both globally and regionally and in 2021, the activity of the IMO (*International Maritime Organization*) did not stop, although being slowed down and in some way hampered by the pandemic.

The main objective remains the Decarbonisation of maritime transport: for the reduction of Greenhouse Gases (GHG), the IMO strategy provides that by 2030 CO<sub>2</sub> emissions in international maritime transport will be reduced by at least 40% compared to 2008, reaching 70% by 2050 and a reduction of total annual Greenhouse Gas Emissions from international transport of at least 50% by 2050. We are therefore preparing for the entry into force of two indexes for existing ships: one of technical efficiency (Energy Efficiency for eXisting ship Index – EEXI), the other of operational efficiency (Carbon Intensity Indicator – CII).

Confitarma continues to follow the work of the MEPC and the various “rounds” of the inter-sessional working group, both in dialogue with the representatives of the MITE (Ministry of Ecological Transition), who always request a contribution, and through the ICS (International Chamber of Shipping).

The use of LNG as a “Transitional Solution” seems to be one of the most feasible choices; we continue to talk about Ammonia, Hydrogen and Batteries but the concern for the availability and cost of the technologies is great.

Regarding these solutions, a series of considerations must be made.

“Green” Ammonia: It is one of the most promising low-emission fuels which, according to the International Energy Agency (IEA), will reach 130 million tons used by shipping by 2070. However, the energy produced by this fuel is less thick than oil, which means ships will consume up to 5 times more fuel by volume. The use of Ammonia, while presenting the criticality of toxicity, has the advantage of being able to be handled more easily. Ammonia production is expected to increase by 440 million tons – more than triple the current production – requiring 750 gigawatts of renewable energy. This means that shipping alone would consume 60% of the current global renewable energy production of 2,537 gigawatts.

Hydrogen: This fuel does not emit carbon but its current commercial production emits a large amount of Greenhouse Gases, nullifying its green credentials. As with Ammonia, the density of this fuel is also low and also requires a new refueling system. This is a feature that makes storage, transport and use complex, posing safety problems related to the possibility of accidental combustion. The use of Hydrogen could reach 12 million tons in 2070, equivalent to 16% of the global demand for marine bunkers in 2019 and 16% of today’s global hydrogen consumption.

Fuel Cells and Batteries: The battery challenge is just as great. A typical container ship would require the power of 10,000 Tesla S85 batteries per day, meaning 70,000 batteries would be needed to sail for a week. At the moment we look at the batteries for stops in port and for short stretches in navigation.

The attempt, at the IMO, of the global maritime industry to obtain the establishment of the *International Maritime Research and Development Board* (IMRB), to promote a ten-year program of research and development worth 5 billion dollars, supervised by the IMO and funded by industry through an R&D grant of \$ 2 per tonne of marine fuel consumed was in vain. But the ICS will not give up and an activity is underway aimed at convincing those Governments that have opposed the initiative.

### The Reconversion of the Merchant Fleet in an Environmental and Innovative Key

Confitarma is very active in the Administration on the contents of the draft of the Decree implementing the Legislative Decree 6 May 2021, no. 59 (PNRR) criticizing an application limited only to ferries, highlighting instead the importance of three main points:

The largest possible audience of beneficiary ships, taking into account the environmental purpose of containing emissions, without limiting the benefit to a limited number of types of ship. Introduction of a minimum threshold of 100 GT, in order to avoid the pulverization of resources, with the exception of pleasure and fishing vessels.

Agreement on the need to include a reward criterion for interventions relating to ships that go to Italian ports, but opposition to a priori exclusion of ships that do not go to national ports as these also contribute to the reduction of emissions. Support, with access to contributions, for the com-



petitiveness of the national fleet, which was soon required to comply with stringent IMO regulations for limiting emissions.

Protection from market alterations, with access to the incentive also for ships subject to interventions in line with the decree that entered into operation during the pandemic (after 30 January 2020), having also pursued the objectives identified by Mission 2 of the PNRR .

With regard to the Interministerial Decree No. 389 of 12.10 2021 – which identifies the type and technical parameters of the interventions necessary for the renewal or modernization of the ships, even during their construction – Confitarma collaborated with the Administration precisely in the drafting of the list of eligible interventions.

A separate discussion can be made regarding *Cold Ironing*, which is talked about a lot in different contexts. Confitarma has dealt with the land connection of ships already repeatedly in the past, dealing with what is today the AdSP of Civitavecchia and, more recently, communicating with EnelX. The electrification of the docks is at the center of interventions and regulations (think of the AFIR – Alternative Fuel Infrastructure Regulation – of the EU), but the armament, in addition to opposing the construction of infrastructures in ports with little traffic (“indiscriminate financing”) continues to highlight the critical issues related to both the type of ships and the type of cargo. And the technical problems are then associated with the costs of upgrading ships and the unknown cost of energy.

### **“Fit for 55” Climate Package – Emission Trading System (ETS)**

On 14 July 2021, the European Commission adopted the “Fit for 55” Climate Package, which sets forth legislative proposals to achieve the Green Deal objectives by 2030. In particular, the reduction of Greenhouse Gas Emissions by 55% compared to 1990 levels, to reach “Carbon Neutrality” in 2050.

Out of 13 legislative proposals, 6 concern maritime transport [Review of the EU ETS and EU MRV system, FuelEU Maritime, Review of the Energy Tax Directive (EDT), Review of the Directive on the Promotion of the Use of Energy from Renewable Sources (RED), Regulation on the Diffusion of Infrastructure for Alternative Fuels, Mechanism for Carbon Adaptation at the Border (CBAM)]. The decision to integrate maritime transport within the current system of the ETS Directive emerged within the Commission, while the possibility of creating an *ad hoc* ETS system for the maritime transport sector was ruled out.

Some of the main elements of the Commission’s proposal to revise the ETS Directive in relation to maritime transport are the following:

- The extension of the ETS Directive to maritime transport would apply not only to emissions deriving from intra-community voyages, but also to half of the emissions deriving from non-EU voyages and regardless of the ship’s flag;
  - The person responsible for the obligations imposed on the maritime sector by the ETS Directive would be the “Shipping Company”, defined as the shipowner or other person who has assumed responsibility for the operation of the ship and who holds the *Document of Compliance* (DOC);
  - The obligation to surrender quotas in the maritime transport sector will be introduced gradually from 2023 to 2025, with the obligation to return 100% of the emissions verified only starting from 2026;
  - In order to monitor, verify and communicate the emissions coming from maritime transport activities, the rules already in force on verification and accreditation of carbon dioxide emissions generated by maritime transport (MRV System) referred to in EU Regulation 2015/757 (which established the monitoring, communication and verification system) are applied;
  - For shipping companies registered in a Member State, the reference authority under the ETS Directive is the same Member State of registration. On the other hand, for non-EU shipping companies, the reference authority is the Member State in which the highest number of calls were registered in the previous two years of monitoring or, in the case of a first voyage, the Member State from which the shipping company started its first voyage;
  - The Innovation Fund (i.e. the fund to which emission quotas are made available with the aim of supporting the innovation of low-emission process technologies) will also be able to support “innovative and pioneering technologies and infrastructures to decarbonize the maritime sector”.
- Some critical issues emerged, examined within the ECSA, sometimes with disagreement of the various national associations.

ECSA highlighted – in a shared *Position Paper* – the need for financing through a fund and the attribution of a role to the commercial operator, expressing doubts about the lack of a legal



constraint on the destination of revenues to the energy transition of shipping and on the passage of costs to the operator left to the market. It also recommended attention to the following points: price stabilization (*Carbon Price*), *Fuel Cost Gap* compensation, research support, transfer of costs to operators “by law”.

There are conflicting positions regarding the application limit set at 5,000 GT; some Associations – especially in Northern Europe – and Confitarma, have highlighted the impact on the short sea (as the “tax” would fall 70% on it), with the risk of *Modal Back Shift*, in stark contrast to politics, so far implemented, to support the motorways of the sea.

Please note that the aforementioned limit was defined when the MRV (Monitoring Reporting Verification System) was introduced – obviously prodromal to the ETS.

It was also thought to propose the replacement of the 5,000 GT threshold with a threshold linked to the installed power (for example 5,000 kW): this different criterion would be more consistent with the “polluter pays” principle and would avoid inequalities (the power of a high speed passenger craft is higher than that of a large tanker) and market distortions.

The threshold of 5,000 gross tonnage was chosen after a detailed objective analysis of the size and emissions of ships operating to and from the ports of the Union, so that the rules for the MRV system applied only to large emitters, to reduce minimum administrative burdens for shipowners.

### **Ship Recycling**

Italy has not yet ratified the Hong Kong Convention despite Confitarma’s numerous reminders. Regulation (EU) no. 1257/2013 of the European Parliament and of the Council is now fully in force and the latest European list of Ship Recycling Facilities pursuant to Article 16 of the aforementioned Regulation is dated 22 July 2021. The problem lies in uneconomicity and low reception capacity of most of them.





**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)



CONFITARMA  
Confederazione Italiana Armatori