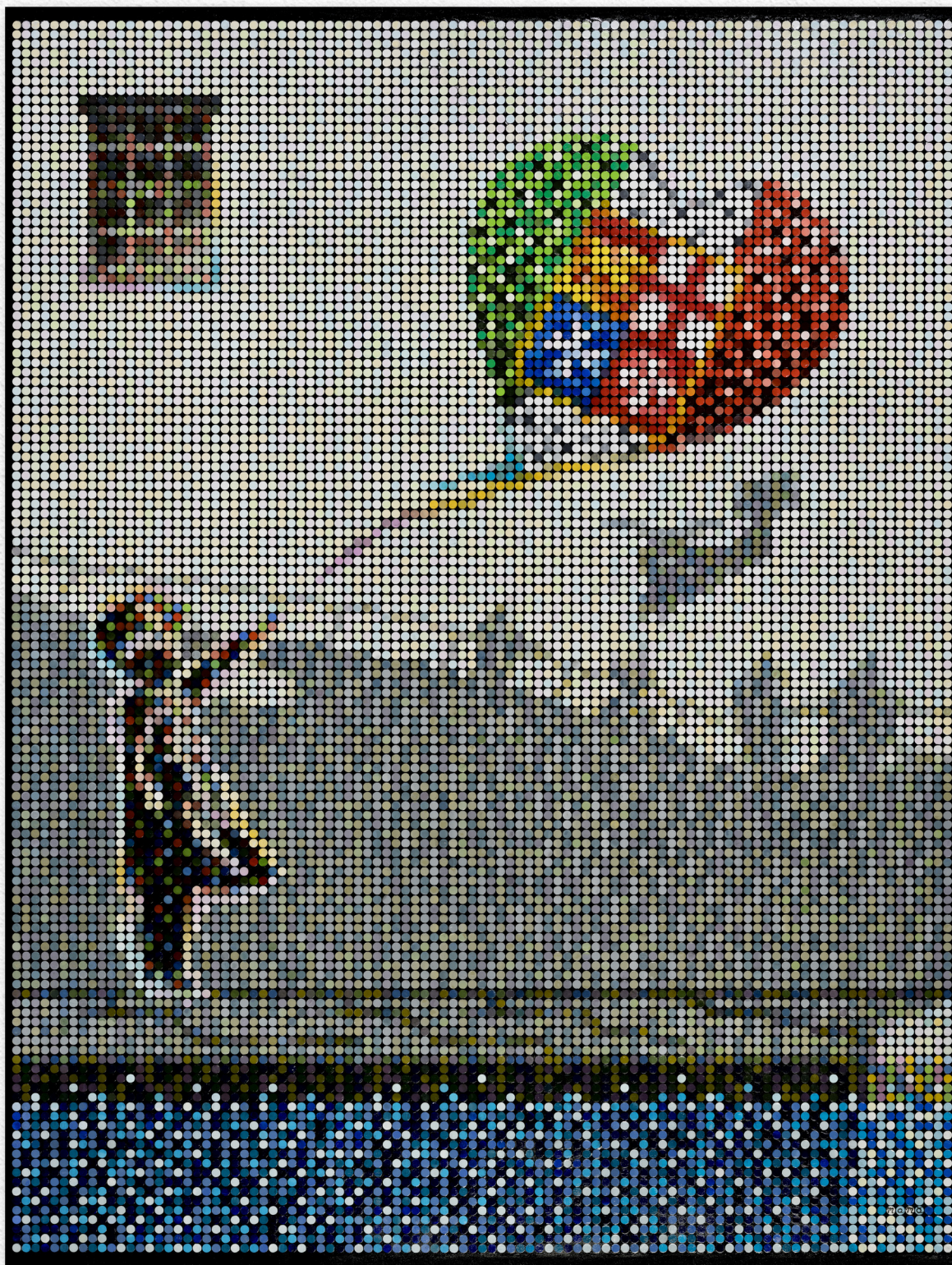




CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori



Assemblea - Napoli, 30 ottobre 2024



CONFINDUSTRIA

Quest'anno, proseguendo lungo la rotta iniziata due anni fa con la copertina ispirata ai tagli di Lucio Fontana e continuata l'anno scorso con lo sguardo della Gioconda di Leonardo da Vinci rivolto al mare e alle nostre navi, abbiamo scelto MaMà Dots e la sua reinterpretazione della bambina di Banksy.

Il linguaggio artistico rivoluzionario che, pur evocando l'estetica digitale, è realizzato interamente a mano con colori a olio, incarna la nostra idea di futuro, che pone le sue basi in forti radici.

Una vivisezione del colore, una divisione che gioca con la nostra percezione e trova unità soltanto nell'occhio di chi guarda.

Una finestra da cui osservare il cuore dell'economia marittima nazionale.

Questa tecnica racconta un mondo tecnologicamente avanzato, ma con un'anima profondamente umana, rispecchiando lo spirito di Confitarma nella sua ricerca di innovazione radicata nella storia e il suo progetto in favore dell'armamento nazionale, finalmente libero di volare e competere nei mari del mondo.

SOMMARIO

CHI SIAMO	5
Confitarma in Italia, in Europa e nel Mondo.....	6
Consiglio Generale.....	7
Gruppi Tecnici.....	9
Gruppo Giovani Armatori	10
La Direzione Generale e i Servizi di Confitarma.....	11
PREMESSA - MARIO MATTIOLI, PRESIDENTE CONFITARMA	13
1 L'ECONOMIA DEL MARE	15
2 TRASPORTO MARITTIMO NAZIONALE: UN SETTORE DINAMICO	19
Evoluzione del regime del Registro Internazionale italiano.....	21
Transizione green dello shipping.....	23
Decreto rinnovo e refitting della flotta mercantile.....	24
Nuovo incentivo al trasferimento modale	25
Shipping e finanza.....	26
Semplificazione e digitalizzazione	28
Sanità marittima.....	28
Trattativa per il rinnovo del CCNL unico dell'industria armatoriale	29
Carenza strutturale di lavoratori marittimi italiani.....	29
La parità di genere nel settore.....	30
Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART).....	30
Sicurezza marittima e cibernetica.....	31
3 TRASPORTO MARITTIMO: LA FLOTTA ITALIANA NEL CONTESTO EUROPEO E MONDIALE	35
Lo scenario mondiale.....	36
La flotta e il traffico marittimo mondiali.....	40
La flotta e il commercio estero dell'Ue.....	42
La flotta e il commercio estero dell'Italia.....	45
La flotta italiana nel <i>ranking</i> mondiale.....	46
4 LA FLOTTA MERCANTILE ITALIANA AI RAGGI X	49
Settore del carico.....	49
Flotta bulk carrier.....	49
Flotta oil tanker.....	51
Flotta gas carrier	53
Flotta cisterne per il bunkeraggio.....	56
Flotta car carrier	57
Flotta portacontenitori.....	58
Flotta rimorchiatori e supply vessel	61
Flotta navi posacavi	62
Flotta navi da ricerca.....	63
Settore passeggeri.....	64
Flotta traghetti Ro-Ro e Ro-Pax	64
Flotta navi da crociera.....	67
Flotta navi TPL.....	69
5 LA TUTELA DELL'AMBIENTE MARINO E LA SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	71
Shipping: settore hard to abate & capital intensive.....	72
IMO – Misure a breve termine.....	72
IMO – Misure a lungo termine.....	74
La politica ambientale dell'Ue	74
Il rinnovamento della flotta mondiale.....	76
Flotta e <i>orderbook</i>	78
Rinnovamento della flotta controllata dagli armatori italiani	79
6 IL LAVORO A BORDO E L'EDUCATION	81
Lavoro e relazioni sindacali	82
<i>Education</i> e certificazione dei marittimi.....	84
La Formazione.....	86
7 LA PORTUALITÀ NAZIONALE	93
Movimento di merci e passeggeri nei principali porti italiani.....	94
Servizi tecnico-nautici e servizi portuali	95
Governance portuale.....	97
Elettificazione delle banchine (<i>cold ironing</i>)	97
Porti e approdi minori.....	98



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

Relazione annuale

30 ottobre 2024

Aderente a



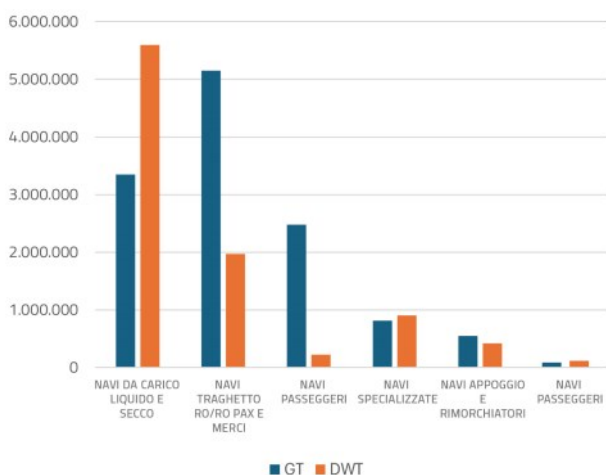
CONFINDUSTRIA



CONFITARMA - Confederazione Italiana Armatori è la principale espressione associativa dell'industria italiana della navigazione. Da 123 anni raggruppa e rappresenta, nei rapporti con le istituzioni e nei principali consessi nazionali, comunitari e internazionali, le imprese di navigazione e gruppi armatoriali italiani che operano in tutti i settori del trasporto merci e passeggeri, nelle crociere e nei servizi ausiliari dei traffici.

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

TONNELLATE DI STAZZA IN GT E DWT DELLA FLOTTA CONFITARMA



Le navi di bandiera italiana associate in **CONFITARMA** rappresentano circa il 70% della flotta nazionale in termini di stazza lorda (GT). Dei 64 mila occupati a bordo della flotta di **CONFITARMA**, circa 48 mila sono imbarcati sulla flotta italiana. A questi si aggiungono circa 8 mila lavoratori impiegati a terra dalle imprese di navigazione associate.

Consistenza della flotta



12,3 milioni

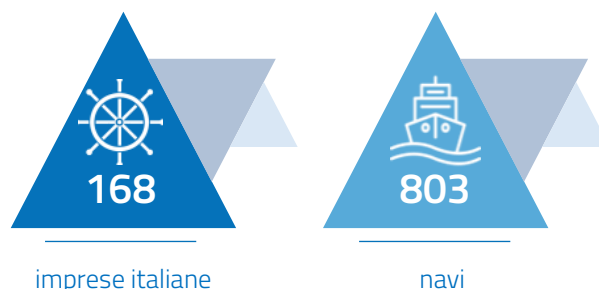
Tonnellate di stazza (GT)

Capacità di carico della nostra flotta



9,1 milioni

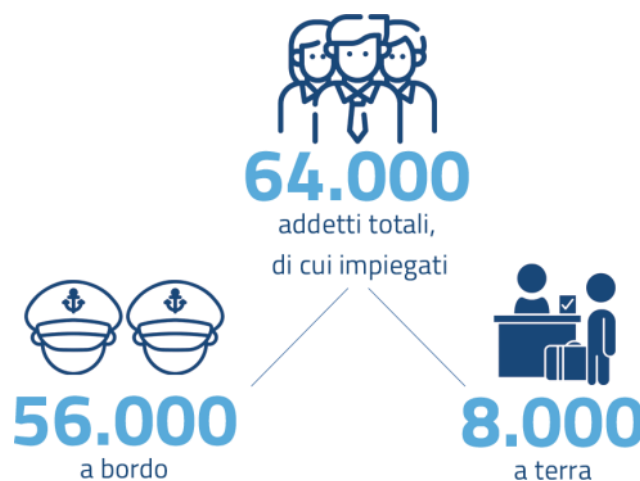
Tonnellate di portata (dwt)



ALLARGAMENTO BASE ASSOCIATIVA DI CONFITARMA

CONFITARMA annovera tra i suoi associati aggregati enti, imprese, associazioni che afferiscono a diversi settori dell'economia e rappresentano tutti i mestieri che si svolgono sul e nel mare. In particolare: acquacoltura, assicurazioni, associazioni di trasporto stradale e della logistica, aziende della logistica, imprese terminalistiche, settore della consulenza e dei servizi alle imprese, enti di formazione, imprese del settore energetico e delle telecomunicazioni (in particolare cavi sottomarini per il trasferimento di dati).

Tale allargamento della base associativa porta la rappresentatività trasversale di **CONFITARMA** a oltre 2.400 stabilimenti industriali e circa 300 mila occupati.





CONFITARMA IN ITALIA, IN EUROPA E NEL MONDO

CONFITARMA, siede nei più importanti consessi nazionali ed internazionali con propri rappresentanti, in particolare:

il Presidente **Mario Zanetti** ha ricevuto dal Presidente di Confindustria Emanuele Orsini la delega alla Blue Economy ed è Presidente del Gruppo Tecnico "Economia del Mare" di Confindustria, è membro del board dell'ICS (*International Chamber of Shipping*), l'associazione mondiale degli armatori) e del board dell'ECSA (*European Community Shipowners' Associations*), l'associazione europea degli armatori;

il Past President **Emanuele Grimaldi** è Presidente dell'ICS (*International Chamber of Shipping*);

il Past President **Paolo d'Amico** è Presidente dell'INTERTANKO (*International Association of Independent Tanker Owners*) l'associazione internazionale degli armatori del carico liquido;

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

il Vice Presidente **Guido Grimaldi** è Presidente d'Interferry, l'Associazione Mondiale dell'Industria dei Traghetto;

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

il Consigliere **Angelo D'Amato** è Presidente del Fondo Nazionale Marittimi di cui è Segretario il Capo servizio Risorse umane e relazioni industriali di Confitarma. Quest'ultimo fa parte, inoltre, sin dalla sua costituzione, del Comitato Tripartito Nazionale per l'applicazione della MLC,2006 in Italia, del MIT;

il Consigliere **Fabrizio Vettosi** è Presidente dell'ECSA Ship Finance Working Group.

CONFITARMA, attraverso il Direttore Generale, presiede l'Istituto Italiano di Navigazione; è nominata tra i dieci

esperti della Struttura di Missione per le Politiche del Mare del Ministro della Protezione Civile e le Politiche del Mare, della Presidenza del Consiglio dei Ministri, nonché presente nel Centro Studi - Divisione IV del Segretariato Generale del Ministero delle Imprese e del *Made in Italy* - quale membro del Gruppo di Studio sui fabbisogni strategici nazionali. È inoltre membro del CISM (Comitato Interministeriale per la Sicurezza dei Trasporti Marittimi e dei Porti) fin dalla sua istituzione con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 29 novembre 2002.

CONFITARMA con la consulente **Laurence Martin**, è presidente dello Shipping Policy Committee di ECSA.

CONFITARMA, tra l'altro, collabora strutturalmente con: CESMAR (Centro Studi di Geopolitica e Strategia Marittima); Limes (Rivista italiana di geopolitica); SIOI (Società Italiana per l'Organizzazione Internazionale); Università Commerciale "Luigi Bocconi"; Università degli Studi di Roma "La Sapienza" e Unitelma Sapienza; Università "Luiss Business School".

A LIVELLO NAZIONALE



A LIVELLO INTERNAZIONALE



COLLABORA CON



SOCIETÀ DI SERVIZI DI CONFITARMA





Consiglio Direttivo



Mario Zanetti
*Presidente di Confitarma
 e Presidente GT Porti e Infrastrutture*



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



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



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



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



Federica Barbaro
*Presidente
 del GT Trasporti e logistica internazio-
 nali, regolamentazioni e organismi
 internazionali e sicurezza*



Nicola Coccia
*Past President e Presidente del GT Fi-
 nanza e Diritto d'Impresa*



Salvatore d'Amico
*Presidente
 del Gruppo Giovani Armatori e Presiden-
 te del GT Education e Capitale Umano*



Giacomo Gavarone
*Presidente
 del GT Risorse umane e Relazioni
 Industriali*



Mario Mattioli
Ultimo Past President



Claudio Baccichetti



Rosalba Barretta



Gabriele Brullo



Paolo Cagnoni



Paolo Clerici
Past President



Francesco D'Alesio



Angelo D'Amato



Paolo d'Amico
Past President



Gianni Andrea de Domenico



Andrea Garolla di Bard



Alessandra Grimaldi



Emanuele Grimaldi
Past President



Domenico Ievoli



Beniamino Maltese



Fabio Montanari



Giovanni Montanari
Past President



Vittorio Morace



Antonio Musso



Corrado Neri



Valeria Novella



Alessandro Russo



Fabrizio Vettosi



Barbara Visentini

COLLEGIO DEI PROBIVIRI

Effettivi: Giorgio Berlinghieri, Alfonso Magliulo, Alfonso Scannapieco

Supplenti: Corrado Medina, Francesco Serao

COLLEGIO DEI REVISORI

Presidente: Bernardo Cirillo

Effettivi: Roberto Coccia, Carlo Lomartire

Supplenti: Andrea De Santis, Pia Queirolo



FINANZA E DIRITTO D'IMPRESA

Nicola Coccia *Presidente*

Roberto Alberti, Diego Pacella, Fabrizio Vettosi *Vice Presidenti*

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

Marco Quadrani *Segretario*

PORTI E INFRASTRUTTURE

Mario Zanetti *Presidente*

Roberto Alberti, Gianpaolo Polichetti, *Vice Presidenti*

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

Francesco Beltrano *Segretario*

TRASPORTI E LOGISTICA INTERNAZIONALI, REGOLAMENTAZIONI E ORGANISMI INTERNAZIONALI E SICUREZZA

Federica Barbaro *Presidente*

Valeria Novella *Vice Presidente*

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

Laurence Martin *Segretario (Fino al 24/07/2024)*

TRASPORTI E LOGISTICA CORTO RAGGIO E AUTO-STRADE DEL MARE

Lorenzo Matacena *Presidente*

Alessandra Grimaldi, Valeria Novella *Vice Presidenti*

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

Luca Sisto *Segretario*

RISORSE UMANE E RELAZIONI INDUSTRIALI

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 Piliego *Segretario*

TRANSIZIONE ECOLOGICA, TECNICA NAVALE, REGOLAMENTAZIONE, RICERCA E SVILUPPO

Guido Grimaldi *Presidente*

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

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

Fabio Faraone *Segretario*

EDUCATION E CAPITALE UMANO

Salvatore d'Amico *Presidente*

Marialaura Dell'Abate, Aniello Mazzella *Vice Presidenti*

Carlo Bocchini, Stefano Canestri, Andrea Guietti, Davide Mattia, Fabrizio Mazzucchi, Francesca Palmieri, Giuseppe Patania, Luigi Porzio, Nicola Principe, Riccardo Riga, Antonio Spadaro, Giulio Torre, Antonella Varbaro

Mariachiara Sormani *Segretario*

Gruppo di lavoro

CYBER MARITIME SECURITY

Cesare d'Amico *Presidente*

Andrea Risso *Vice Presidente*

Luca Sisto *Segretario*



Consiglio Direttivo



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

Segretario: Esther Marchetti

Il Gruppo Giovani Armatori è stato costituito nel 1995 con i seguenti scopi: promuovere nei Giovani Armatori 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. Il Gruppo – che conta oggi circa quaranta membri – è composto da imprenditori, figli di imprenditori direttamente coinvolti nell'attività dell'impresa e dirigenti con responsabilità di gestione aziendale.

I Giovani Armatori partecipano attivamente alla vita associativa: il presidente è membro di diritto del Consiglio Generale e del Consiglio Direttivo, oltre a presiedere il Gruppo Tecnico Education e capitale umano. I membri partecipano ai lavori dei Gruppi Tecnici, anche ricoprendovi cariche apicali.

Il 2023 si è chiuso con il tradizionale "Christmas party", questa volta ospitato dal RINA in una Special Edition intitolata "Sailing in our prime". Con l'avvicinarsi del trentennale del Gruppo, le cui attività sono iniziate nel 1995, l'evento è stato, infatti, condiviso con tutti coloro che, nel corso del tempo, ne hanno fatto parte.

Negli ultimi mesi del 2023 e nei primi del 2024, il Gruppo si è riunito spesso, sia di persona che online, per confrontarsi sui temi caldi del mondo dello shipping.

In tale contesto, la formazione della gente di mare si conferma uno degli argomenti principali affrontati dal Gruppo, anche attraverso iniziative volte a diffondere la conoscenza delle professioni del mare tra i giovani. Tra queste segnaliamo, nell'ottobre 2023, la visita all'Accademia Italiana Mari-

na Mercantile, a Genova, e l'avvio, nel 2024, di incontri di formazione e orientamento al lavoro rivolti agli studenti degli istituti nautici.

Non solo: insieme al GT *Education* e capitale umano i Giovani Armatori hanno lanciato *ItalianSeafarers*, un progetto destinato agli studenti degli istituti nautici di tutta Italia ma anche ai minori in età scolare e dell'adolescenza interessati a scoprire le numerose opportunità offerte dalle compagnie e dalle fondazioni ITS, che promuovono formazione altamente specializzata con corsi gratuiti, finanziati a livello nazionale e regionale. Presente dall'autunno 2023 sulle piattaforme LinkedIn, Instagram e TikTok, oggi l'iniziativa *ItalianSeafarers* è operativa anche con il sito dedicato www.italianseafarers.it.

Sempre in tema di formazione, i Giovani Armatori hanno fortemente sostenuto la realizzazione del primo Master Executive in "Shipping Management", organizzato da For-Mare – Polo Nazionale per lo Shipping in collaborazione con CONFITARMA. Il Master – che ha preso il via ad aprile 2024 e del quale è già in programma una nuova edizione – ha lo scopo di fornire ai professionisti dello shipping ulteriori strumenti e competenze per affrontare e gestire le sfide complesse e in continua evoluzione del settore.

Tra le altre attività, anche la partecipazione alla Genoa Shipping Week 2023 e l'organizzazione, nel giugno 2024, del workshop "Pronti per il 55%? Sfide e opportunità del FuelEU Maritime", in collaborazione con Rina e Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto. Procedo infine la collaborazione con i Giovani Imprenditori di Confindustria e lo stretto rapporto con il Gruppo Giovani di Federagenti e YoungShip Italia.



Luca Sisto

Direttore Generale
Capo Servizio ad interim Politica dei Trasporti
Capo Servizio ad interim Affari Generali
Capo Servizio ad interim Comunicazione e Studi



Francesco Beltrano

Capo Servizio
Porti e Infrastrutture



Fabio Faraone

Capo Servizio
Tecnica Navale Sicurezza e Ambiente



Andrea Giuliani

Capo Servizio
Amministrazione



Laurence Martin

Fino al 24/07/2024
Capo Servizio
Relazioni Internazionali



Leonardo Piliago

Capo Servizio
Risorse Umane, Relazioni Industriali e
Education



Marco Quadrani

Capo Servizio
Finanza e Tributi



Fabrizio Monticelli

Amm. Unico ForMare

La sede di Confitarma è a Roma
Piazza SS. Apostoli, 66
Tel + 39 06 674.81.211
e-mail: confitarma@confitarma.it
con una delegazione presso Confindustria Genova
Via S.Vincenzo,2
Tel + 39 010 833.82.527
e-mail: genova@confitarma.it





Il trasporto marittimo in tutte le sue componenti – carico, passeggeri e turismo via mare e crocieristico - è un asset fondamentale e strategico per l'Italia e la sua centralità è emersa con maggiore evidenza grazie ai mutati scenari globali.

La nave è un driver geopolitico, competitivo, sociale e professionale, essenziale per la crescita e lo sviluppo dell'intero Sistema Paese.

Il quadro statistico contenuto in questa Relazione annuale è emblematico in tal senso.

La nuova dinamica che lo scenario geopolitico mondiale sta assumendo a seguito della pandemia e allo scoppio della guerra russo-ucraina, in particolare nei rapporti tra USA e Cina, obbliga

l'Ue - e a maggior ragione l'Italia - a tutelare e valorizzare ancor di più l'industria marittima europea.

Il nostro Paese, infatti, realizza circa il 60% del proprio interscambio internazionale utilizzando il trasporto marittimo. In particolare, l'approvvigionamento energetico e di materie prime e semilavorati per l'industria dipendono in larga parte dal mare.

La flotta mercantile è un driver strategico anche nella sfida della transizione energetica. Infatti, nonostante il trasporto marittimo mondiale sia aumentato dell'84% nel periodo dal 2002 al 2023 (da 6.685 milioni di tonnellate a 12.292 milioni di tonnellate) il già modesto contributo percentuale del settore alle emissioni globali di CO2 si è ridotto dal 2,92% al 2,23%, con una stima di ulteriore riduzione entro il 2025. L'industria italiana del trasporto marittimo è in prima fila nella sfida della decarbonizzazione con quasi l'80% delle nuove costruzioni ordinate ai cantieri predisposte per la propulsione con alternative fuels.

01.

L'ECONOMIA DEL MARE

L'ECONOMIA DEL MARE

L'Economia del Mare contribuisce in maniera significativa alla formazione del Pil nazionale, con un valore aggiunto prodotto pari a 64,6 miliardi di euro, che hanno attivato altri 113,7 miliardi negli altri settori economici, per un valore aggiunto complessivo che raggiunge i 178,3 miliardi di euro (pari al 10,2% del valore aggiunto prodotto dall'intera economia nazionale), con 227.975 imprese e 1.040.172 addetti, pari al 4,1% del totale dell'occupazione italiana.

In particolare, la filiera della movimentazione di merci e passeggeri vale 12,7 miliardi di euro di valore aggiunto con una variazione 2022/2021 pari al +19%.

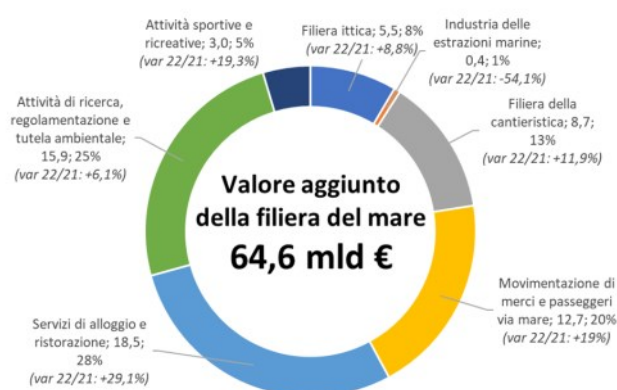
Il XII Rapporto Unioncamere-Tagliacarne evidenzia che il "Sistema mare" italiano è in netta crescita, segnando un +15,1% del prodotto diretto nel 2022 rispetto alla variazione relativa al totale dell'economia pari al +6,9%.

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

mentazione di merci e passeggeri via mare è la filiera che esprime il moltiplicatore più elevato, pari a 2,7.

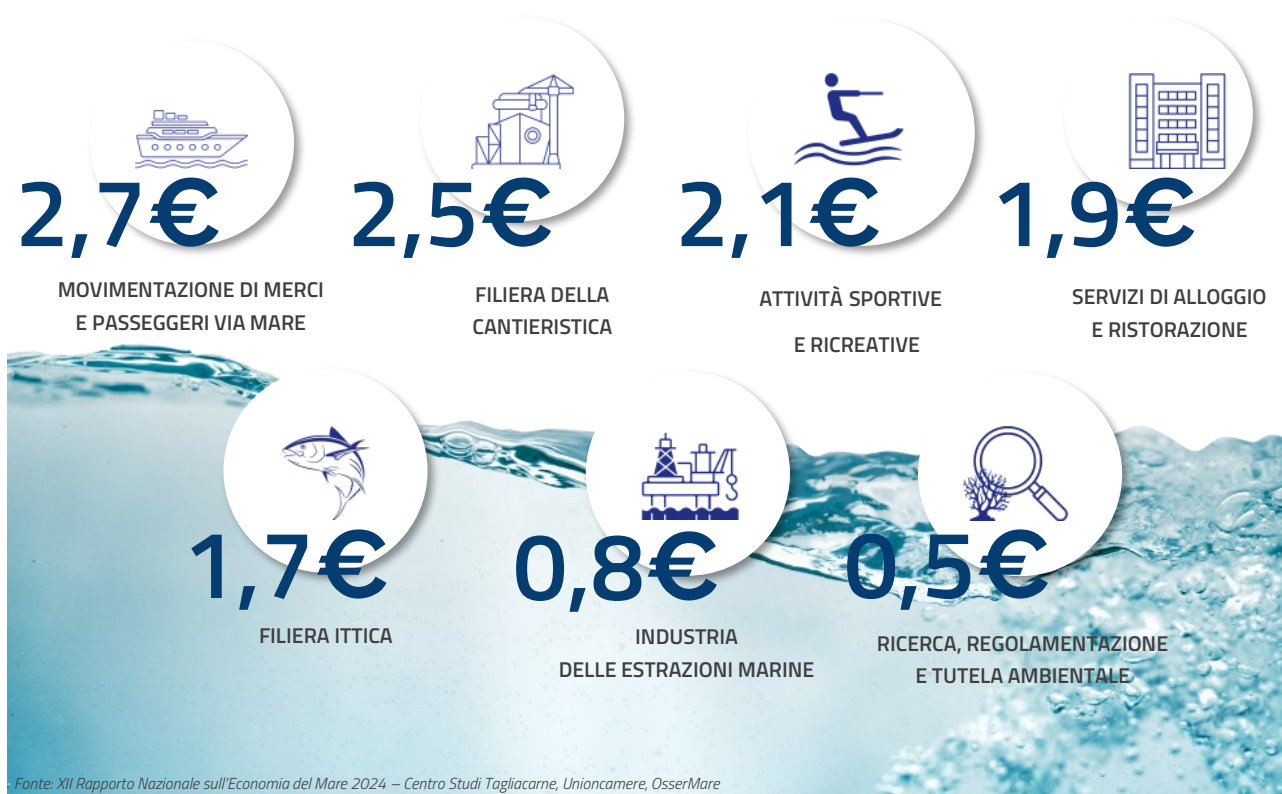
Per l'Europa, l'Italia si colloca al quarto posto dopo Germania, Francia e Spagna per valore aggiunto e al quinto posto dopo Spagna, Germania, Grecia e Francia per occupazione. Nello specifico, secondo The EU Blue Economy Report 2024, l'Italia è al quarto posto

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



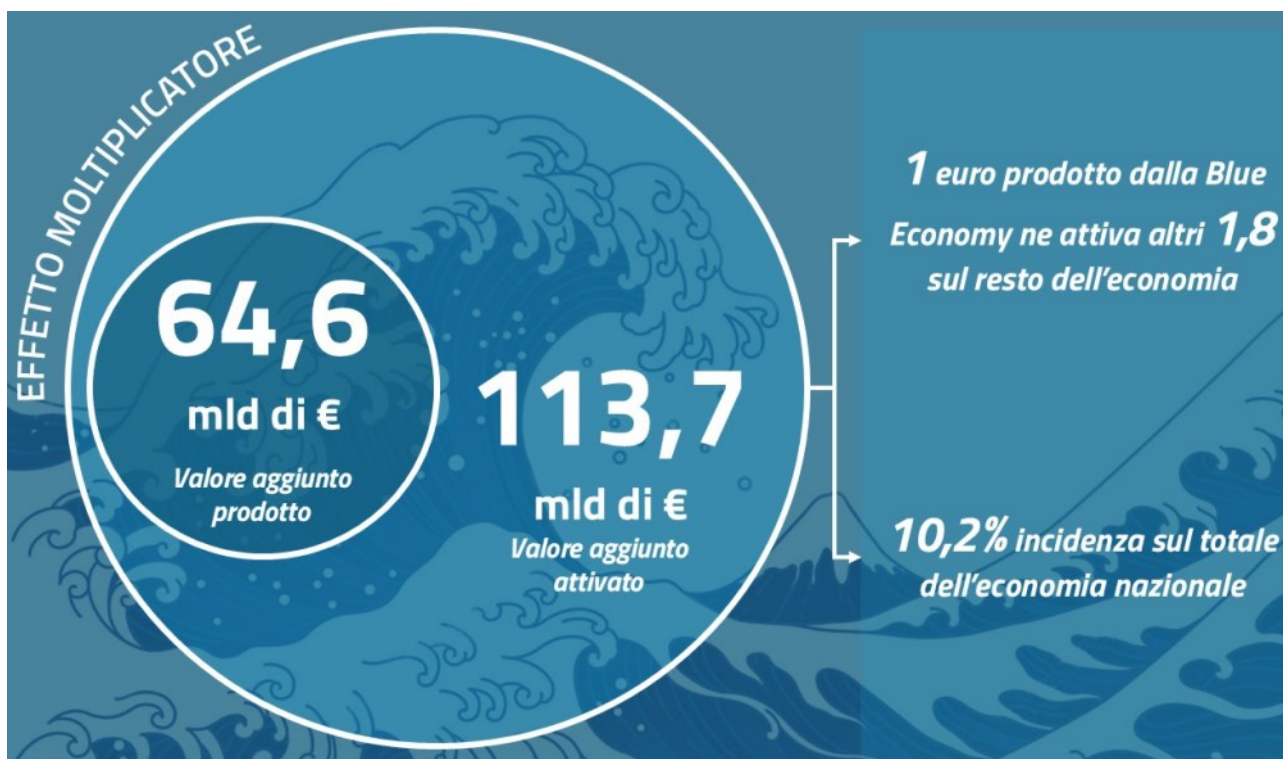
Fonte: XII Rapporto Nazionale sull'Economia del Mare 2024 – Centro Studi Tagliacarne, Unioncamere, OsserMare

FIG. 2: MOLTIPLICATORE PER SETTORE



Fonte: XII Rapporto Nazionale sull'Economia del Mare 2024 – Centro Studi Tagliacarne, Unioncamere, OsserMare

FIG. 3: EFFETTO Moltiplicatore sull'Economia del Mare



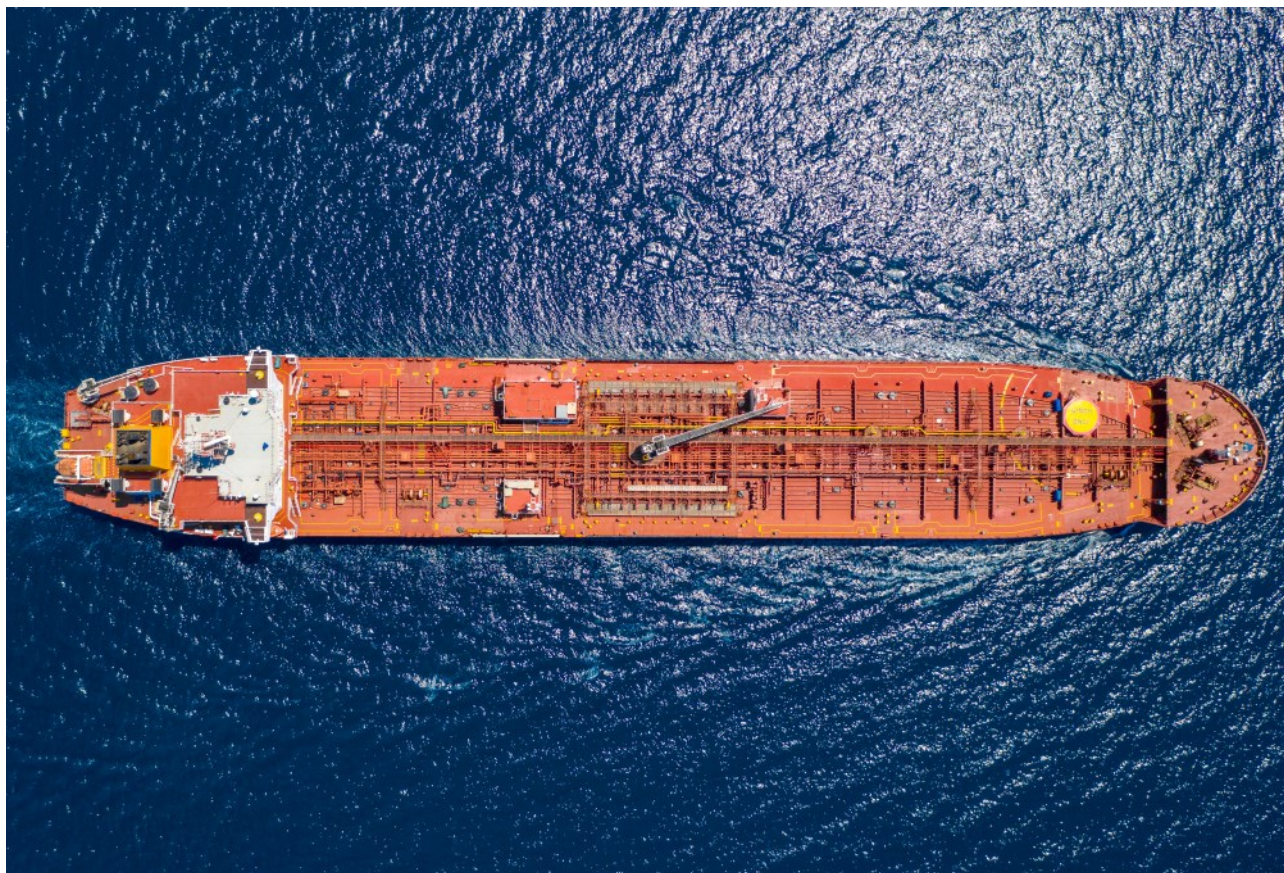
Fonte: XII Rapporto Nazionale sull'Economia del Mare 2024 – Centro Studi Tagliacarne, Unioncamere, OsserMare

per valore aggiunto espresso dal settore del trasporto marittimo nell'ambito dell'Ue 27, al quinto per le attività portuali e al terzo per la cantieristica navale e riparazione.



02.

**TRASPORTO MARITTIMO NAZIONALE:
UN SETTORE DINAMICO**

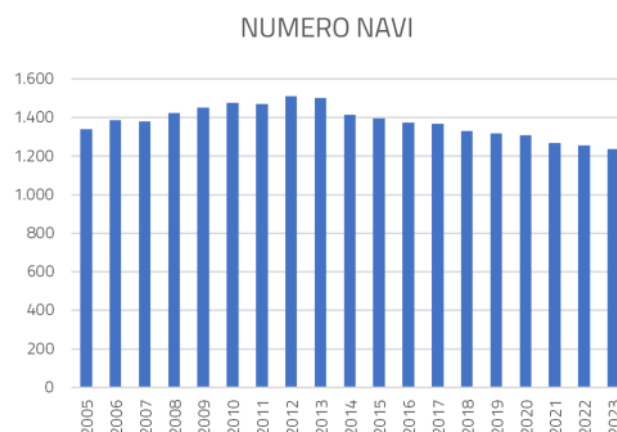


EVOLUZIONE DEL REGIME DEL REGISTRO INTERNAZIONALE ITALIANO

Il regime italiano di aiuti di Stato ai trasporti marittimi è stato sottoposto ad un processo di verifica comunitaria, iniziato prima della pandemia da Covid-19, giunto a conclusione con il Decreto-Legge 144/2022 (convertito dalla L. 175/2022) che ha recepito i contenuti della Decisione della Commissione Europea C (2020) 3667 final dell'11 giugno 2020, relativa al periodico rinnovo dell'autorizzazione comunitaria della disciplina del Registro Internazionale (DL 457/97, convertito dalla L. 30/98). A fine 2023 la nuova disciplina ha trovato piena attuazione con l'emanazione dei tre Decreti ministeriali previsti dalla normativa primaria. Ciò ha consentito l'annotazione delle prime navi di bandiera UE/SEE nell'Elenco di nuova istituzione presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in relazione alle quali si rendono immediatamente applicabili le discipline agevolative del Registro internazionale e della Tonnage tax.

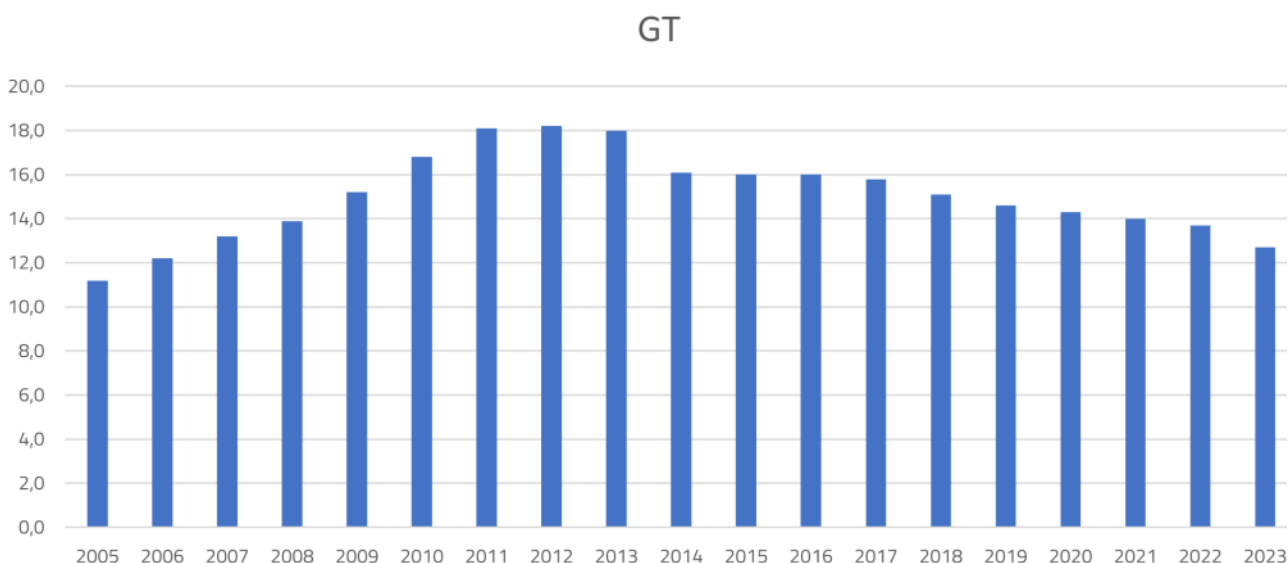
Per ragioni di allineamento tra i due regimi, sia la disciplina del Registro internazionale che quella d'imposta sul tonnellaggio (Tonnage tax) sono stati nuovamente notificati alla Commissione per l'autorizzazione alla proroga fino al 31 dicembre 2033.

FIG. 4: EVOLUZIONE DELLA FLOTTA MERCANTILE ITALIANA



Fonte: Elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd

FIG. 5: EVOLUZIONE DELLA FLOTTA MERCANTILE ITALIANA



Fonte: Elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd

TRANSIZIONE GREEN DELLO SHIPPING

Anche se lo shipping, in considerazione dei volumi di merci trasportati, continua ad essere la modalità di trasporto più eco-compatibile, il settore è comunque coinvolto nella transizione verso una riduzione delle emissioni che interessa tutta l'industria. Per ottemperare alle sempre più stringenti norme globali (IMO) e regionali (UE) il settore guarda a diverse soluzioni, quanto meno per il breve-medio termine, quali LNG e biofuel, che sembrano confermarsi quali "soluzioni transitorie", con un significativo incremento di ordini di navi alimentate a metanolo e un certo numero di unità definite "ammoina ready". Resta l'incognita sulla disponibilità dei combustibili, mentre, almeno per il momento, si sa già che avranno un costo sensibilmente superiore rispetto a quelli tradizionali e che comunque l'adeguamento e il rinnovamento della flotta esistente saranno complessi e particolarmente dispendiosi. Per quello che concerne le emissioni di CO₂ a livello mondiale, il riferimento resta lo studio dell'IMO (International Maritime Organization) dell'ONU "The International Maritime Organization's fourth Greenhouse Gas Study", pubblicato nel 2020. L'IMO continua a contribuire alla lotta globale contro il cambiamento climatico, a sostegno dell'Obiettivo 13 di sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite. Nel 2018, l'IMO ha adottato una strategia iniziale sulla riduzione delle emissioni di gas serra delle navi, e

nell'ottobre 2018 (MEPC 73) ha approvato un programma di follow-up, destinato a essere utilizzato come strumento di pianificazione. Nel luglio 2023 (MEPC 80) l'IMO ha quindi adottato la Strategia IMO 2023. Come accennato, le risorse finanziarie private non possono essere oggi sufficienti a sostenere, da sole, i costi della ricerca e dell'innovazione nel settore dello shipping. È pertanto indispensabile che la nostra Amministrazione supporti l'Armamento nazionale scongiurando il rischio che l'industria marittima nazionale diventi meno competitiva nei mercati internazionali.

DECRETO RINNOVO E REFITTING DELLA FLOTTA MERCANTILE

Nell'ultimo decennio sono state attivate due iniziative per l'incentivazione dei progetti di rinnovo/refitting della flotta mercantile, uno specificatamente dedicato al TPL e da ultimo con il Fondo Complementare al PNRR, che non hanno purtroppo sortito l'effetto auspicato.

Il Piano nazionale complementare (PNC) al PNRR (DL 59/2021) aveva destinato 500 milioni di euro al rinnovo e ammodernamento delle navi.

Purtroppo tale iniziativa non ha sortito l'effetto auspicato certamente non per una mancanza di interesse dell'armamento verso tale sistema di incenti-



vazione. Infatti, la previsione di alcuni criteri di accesso non al passo con i mercati internazionali hanno, di fatto, escluso gran parte dell'armamento nazionale. In particolare:

- obbligo di effettuare gli interventi, anche quelli di refitting, esclusivamente nei cantieri italiani/europei;
- vincolo geografico quinquennale legato all'utilizzo dell'unità oggetto di incentivazione;
- esclusione delle crociere.

A seguito della pubblicazione del primo bando, al 30 settembre 2023 risultavano assegnate solo circa il 15% delle risorse (78.85 milioni di euro).

Da ultimo il Governo ha deciso con il DL n.19/2024 di defanziare i capitoli di spesa dedicati al rinnovo della flotta mercantile, mettendo in dubbio anche il finanziamento dei pochi progetti approvati. Confitarma ha fatto presente con forza in tutte le sedi competenti che, di fatto, sono state sottratte risorse destinate al settore che avrebbero potuto, una volta

perfezionate, rappresentare un importante strumento in vista degli ambiziosi obiettivi sopra richiamati, fissati per la transizione green del settore. Da ultimo, sembrerebbe che le risorse per completare i progetti di rinnovo e refitting autorizzati con decreto dallo stesso Dicastero siano state reperite e la criticità al momento rientrata.

Confitarma ha da ultimo sostenuto un intervento nel Collegato alla legge di bilancio 2024 sulla Blue Economy per l'istituzione di un fondo di 500 milioni di euro per finanziare un Decreto flotte bis.

NUOVO INCENTIVO AL TRASFERIMENTO MODALE

In ragione delle performance del Marebonus, il Governo ha deciso di rinnovare/innovare l'incentivo fino al 2026 e stanziare nuove risorse. Si tratta di un incentivo al trasferimento modale delle merci dal tutto-strada allo strada-mare i cui beneficiari sono le imprese di autotrasporto. Il contributo teorico massimo erogabile pari a 30 centesimi di euro (rispetto ai 10

centesimi di euro del Marebonus) per unità veicolo imbarcata, moltiplicati per i chilometri via strada evitati sulla rete stradale nazionale, è un'importante novazione rispetto al precedente incentivo. Purtroppo, benché l'armamento di settore apprezzi molto l'iniziativa, le risorse stanziare (125 milioni di euro in 5 anni) non sono sufficienti a dispiegare tutto il potenziale di spostamento modale. Peraltro, tali stanziamenti sono inferiori rispetto alle risorse a suo tempo assegnate al Marebonus nonostante la crescita del mercato delle Autostrade del Mare. Infatti, i dati del trasportato medio del Marebonus hanno determinato un contributo pari a circa 8 centesimi di euro mentre, secondo le prime stime di RAM, il nuovo incentivo SMS determinerà un contributo pari a meno di 1,5 centesimi di euro. A tal proposito occorre segnalare che la Spagna ha introdotto l'Ecobonus con i fondi Next Generation EU (in Italia PNRR) stanziando risorse che consentono un incentivo medio pari a 16 centesimi di euro (diverse linee arrivano addirittura a 26 centesimi di euro). Confitarma ha proposto un intervento nel Collegato alla legge di bilancio 2024 sulla Blue Economy per incrementare le risorse del Sea Modal Shift almeno a 100 milioni l'anno. Ad invarianza di trasportato rispetto all'ultima annata Marebonus, tale incremento determinerebbe

un contributo reale pari a 12 centesimi di euro (ancora lontano dai 30 centesimi di euro previsti come tetto massimo dalla legge) a unità imbarcata per km sottratto alla strada.

A settembre 2024 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha proceduto, a fronte di preventiva richiesta da parte dei beneficiari, all'anticipazione del contributo maturato sulla base del trasportato nel periodo dal 6 dicembre 2023 al 5 giugno 2024.

EVOLUZIONE DELLE RISORSE

Nello specifico:

- **Ecobonus** - 231 milioni di euro triennio 2008 -2010, circa 77 milioni di euro annui;
- **Marebonus** -194 milioni di euro triennio 2016-2018, circa 64 milioni di euro annui;
- **SMS** -125 milioni per il quinquennio 2022-2026, circa 25 milioni di euro annui.



SHIPPING E FINANZA

TASSONOMIA - EU TAXONOMY REGULATION

Nel corso del 2023 e nei primi mesi del 2024 è proseguita l'attività del Gruppo di Lavoro sulla Tassonomia alla luce del Manuale Operativo emanato dal MEF, al fine di indirizzare le missioni del PNRR. In particolare, si è costituito un apposito tavolo tecnico con i ministeri competenti (MEF, MASE, MIT) e la Ragioneria Generale al fine di evidenziare alcune incongruenze contenute nel suddetto manuale relativamente al trasporto marittimo.

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

ACCORDO BASILEA 3+

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

SEMPLIFICAZIONE E DIGITALIZZAZIONE

Il contesto normativo e burocratico ha un impatto significativo sulla competitività e sulla dinamicità delle imprese. Questo è particolarmente vero per un'industria come quella armatoriale, i cui asset principali - le navi - sono mobili. Pertanto, è naturale che questo settore cerchi il contesto normativo che maggiormente favorisca gli investimenti, incoraggi l'innovazione e sostenga l'attività imprenditoriale.

Pertanto, la semplificazione delle norme, la "sburocratizzazione" dei processi e la digitalizzazione delle procedure sono da anni temi prioritari per Confitarma. Con l'estensione dei benefici previsti dal Registro Internazionale alle bandiere UE/SEE, tali aspetti sono diventati imprescindibili per garantire la competitività delle imprese di navigazione nazionali ed evitare il flagging out della flotta italiana verso registri navali più concorrenziali.

Negli ultimi anni, infatti, si è osservato un livellamento globale dei costi associati alla costruzione e all'esercizio delle navi, includendo rifornimenti, imposte e contributi. Questa tendenza ha spostato l'attenzione nella competizione tra le flotte sui costi amministrativi connessi allo Stato di registrazione, sia a bordo che a terra.

Confitarma ha sviluppato e proposto un progetto di riforma del Codice della Navigazione e delle normative correlate, spesso senza costi per l'erario, con particolare attenzione a pratiche di bordo, collaudi e ispezioni, regime amministrativo della nave e lavoro marittimo (v. infra capitolo 6).

Interventi mirati a incrementarne la competitività sono necessari anche per il settore del bunkeraggio, strategico per i servizi di movimentazione di passeggeri e merci, l'occupazione dei marittimi italiani e l'approvvigionamento energetico nazionale. Questi interventi includono anche i requisiti di conseguimento e rinnovo dei certificati STCW richiesti ai lavoratori marittimi italiani.

Nel corso del tempo, tale progetto è stato integrato e aggiornato in collaborazione con le imprese associate. Un importante contributo è stato dato dallo studio dei Giovani Armatori nel 2021. Sono state inoltre svolte audizioni in materia presso Camera, Senato, Struttura di missione per le politiche del mare, oltre a una partecipazione attiva al Tavolo del Mare istituito dall'allora Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili.

Anche grazie alla costante attività di advocacy svolta negli anni, alcune delle proposte di semplificazione sono state recepite nell'ordinamento nazionale. Inoltre, il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto ha avviato un importante percorso di delega

agli Organismi di classificazione riconosciuti per le visite e i certificati di maritime security.

Oggi, la maggior parte delle proposte sostenute da **CONFITARMA** sono contenute nel DDL Malan e nel Piano del Mare; quelle riguardanti il lavoro marittimo sono presenti anche nel DDL "Semplificazione e digitalizzazione dei procedimenti in materia di attività economiche e di servizi a favore dei cittadini e delle imprese", presentato al Senato il 5 luglio scorso.

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



competere con quelle comunitarie, al momento molto più al passo con i tempi, a tutela di un'industria strategica e del superiore interesse nazionale.

SANITÀ MARITTIMA

Permangono le esigenze di semplificazione dell'ordinamento di sanità marittima che, purtroppo, ancora è regolato per alcune importanti disposizioni da norme risalenti alla fine del XIX secolo.

Carenza di medici di bordo, semplificazione delle visite mediche dei marittimi, sproporzione delle tabelle medicinali di bordo in relazione ai viaggi effettuati, irreperibilità di medicinali e delle bombole ossigeno medicale di bordo sono solo alcune delle questioni più urgenti.

Persiste la carenza di personale sanitario disponibile all'imbarco sui grandi traghetti che collegano le isole nazionali al continente ed è, quindi, urgente la semplificazione delle regole e procedure per la selezione dei medici di bordo, anche attraverso il riconoscimento dei corsi di formazione per l'imbarco del personale.

A tal proposito, è stato presentato dal Governo al Parlamento un disegno di legge collegato alla Legge di Bilancio che contiene, tra le altre, una disposizione (all'art.8) dal titolo "riordino della disciplina del servizio sanitario a bordo di navi mercantili nazionali". Quest'ultima stabilisce che, al fine di riordinare e semplificare la disciplina del servizio sanitario reso a bordo delle navi mercantili battenti bandiera italiana, il Ministero della Salute - di concerto con le altre Istituzioni coinvolte - adotti entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge in parola un Regolamento che individua i requisiti dei medici e degli infermieri che possono prestare assistenza sanitaria a bordo, i modi di selezione, le condizioni di imbarco, i compiti e i percorsi di formazione. Contestualmente, viene abrogato il Capo IV dell'attuale Regolamento sulla sanità marittima di cui al regio decreto 29 settembre 1895, n. 636. Sul punto Confitarma è stata sentita dal Ministero della Salute ottenendo un primo generale accoglimento delle proprie istanze il cui ef-



fettivo recepimento andrà valutato al momento dell'adozione dello stesso Regolamento.

In merito alle dotazioni mediche a bordo delle navi è in corso la rivisitazione della normativa ma al momento permangono le criticità presenti che comportano maggiore onerosità degli adeguamenti richiesti alla bandiera italiana rispetto alla normativa Ue (Direttiva 92/29). In particolare, l'imposizione delle dotazioni sanitarie di bordo in base alla classe di abilitazione della nave - invece che in relazione all'effettivo traffico svolto dalla stessa - e le maggiori e diverse dotazioni di medicinali rispetto a quelle raccomandate in ambito comunitario e internazionale (ILO-IMO-OMS).

Nel febbraio 2024 il Ministero della Salute ha emanato un dispaccio di risposta ad un quesito formulato da un USMAF in materia di requisiti per l'imbarco dei tecnici a bordo delle navi. La nota, inizialmente destinata al solo ufficio periferico richiedente, è stata diramata d'ufficio a tutte le Capitanerie di Porto dal CGCCP. Nello specifico, viene previsto che "Il personale tecnico di manutenzione senza libretto di navigazione e imbarco a passaporto o altro documento d'identità necessita del CLM (Certificato di Lavoratore Marittimo) e della visita preventiva d'imbarco se l'intervento è effettuato mentre la nave è in navigazione", equiparando tale personale ai lavoratori marittimi. Confitarma si è subito attivata con il Ministe-

ro della Salute e il CGCCP svolgendo diversi incontri al fine di evidenziare le perplessità circa il nuovo inquadramento nonché gli impatti, sia in termini operativi che finanziari, del provvedimento.

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

Con decreto-legge 4 maggio 2023, n. 48, convertito con modificazioni dalla Legge 3 luglio 2023, n. 85, sono state stanziati risorse economiche (1 milione per il 2023, 2 milioni per ciascuno degli anni 2024, 2025 e 2026) destinate all'erogazione di contributi alle imprese armatoriali per la formazione iniziale del personale impiegato sulle navi, con particolare riferimento alle figure professionali mancanti delle sezioni di coperta, macchina, cucina e camera. Ai sensi dell'art. 36 comma 1-bis della predetta disposizione è stato adottato un Decreto interministeriale (MIT, MEF) con cui sono state stabilite le modalità di presentazione delle domande per l'accesso al contributo, i criteri per la selezione delle stesse, le spese ammissibili, le modalità di erogazione del contributo, le modalità di verifica, controllo e rendicontazione delle spese, nonché le cause di decadenza e revoca.





Tale misura, richiesta e sostenuta da **CONFITARMA** congiuntamente alle OO.SS., quale importante misura per contrastare la ormai ben nota carenza di lavoratori marittimi, è stata fortemente apprezzata dalle compagnie di navigazione, tanto che i fondi stanziati per gli anni 2023 e 2024 risultano essere esauriti.

CONFITARMA continua, tuttavia, a sostenere l'opportunità di affiancare tali importanti misure con interventi di semplificazione dei requisiti di accesso alle professioni del mare.

LA PARITÀ DI GENERE NEL SETTORE

A partire dal 2022, il 18 maggio si celebra l'International *Day for Women in Maritime*. Nel mondo e in Italia si registra una progressiva crescita del numero di lavoratrici marittime impiegate a bordo delle navi. Pur partendo, per ragioni storiche, da numeri molto bassi, dal 2015 al 2021 si è, infatti, registrato un incremento pari al 45,8%.

Oggi, dunque, la presenza delle donne lavoratrici nel settore marittimo è diventata realtà. Sulle navi di bandiera italiana, sempre più donne ricoprono ruoli storicamente ad esclusivo appannaggio degli uomini come Comandanti, Ufficiali di livello direttivo, sia in coperta sia in macchina, Comandanti d'armamento. È in crescita anche il numero di donne iscritte ai corsi ITS per diventare Ufficiali a bordo delle navi, in alcuni casi superando il 30% dei diplomati.

Un dato positivo si riscontra anche per quanto riguarda le donne armatrici presenti nel Consiglio Generale di **CONFITARMA**. Se nel 2000 non vi erano donne presenti, nel 2024 se ne contano sei.

AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI (ART)

Anche per il 2024, **CONFITARMA** ha confermato la richiesta di escludere il trasporto internazionale di merci svolto in regime di completa libera concorrenza dal contributo ART, ritenendo che lo stesso dovrebbe applicarsi solo a quelle componenti positive di conto economico derivanti da attività di navigazione connotata da oneri di pubblico servizio o da forme di regolazione orientate a soddisfare esigenze pubbliche specificamente individuate.

Sono stati inoltre ribaditi la necessità di garantire piena parità di trattamento tra imprese italiane ed estere nonché l'auspicio che l'aumento della platea dei soggetti tenuti al versamento del contributo determini una riduzione dello stesso.

CONFITARMA ha altresì richiesto e ottenuto di evitare che lo scomputo dei ricavi derivanti dalle attività di locazione e noleggio venisse subordinato alla corresponsione del contributo da parte del locatario o di chi prende a nolo mezzi di trasporto.

Sono infine proseguite le interlocuzioni con ART sul tema della revisione della Metodologia per la determinazione del margine di utile ragionevole nei servizi, gravati da OSP, di cabotaggio marittimo (di cui alla Misura 10 dell'Allegato A alla delibera n. 22/2019), il cui procedimento di revisione si concluderà nel novembre 2024.

SICUREZZA MARITTIMA

Gli eventi recenti in Medio Oriente e in Mar Rosso, ma anche la guerra in Ucraina, hanno portato alla ribalta l'importanza strategica del trasporto marittimo per l'Italia. La centralità dello shipping per l'approvvigionamento di materie prime e per l'import/export nazionale rende la sicurezza del naviglio fondamentale per la competitività dell'industria della navigazione e del Paese in generale.

Al contrario, infatti, l'insicurezza in mare comporta un aumento dei costi, sia di navigazione sia a terra, lungo l'intera catena logistica, con il risultato di un possibile incremento dei prezzi per il consumatore finale. Pertanto, garantire la sicurezza dei mari del mondo significa supportare le economie di terra.

Nel corso dell'anno **CONFITARMA** ha partecipato attivamente alle riunioni del CISM (Comitato interministeriale per la sicurezza dei trasporti marittimi e dei porti) convocate con assidua frequenza a seguito dell'attacco ad Israele del 7 ottobre 2023, dapprima per stabilire il livello di security (MARSEC) per le navi nazionali nelle acque israeliane e poi, con l'escalation del conflitto, per la navigazione nel Mar Rosso e nelle acque della Repubblica islamica dell'Iran. Da ultimo, nel mese di giugno 2024, la ripresa degli eventi legati alla pirateria somala, anche a grande distanza dalle

coste, ha determinato un innalzamento del livello di security anche nell'Oceano Indiano.

In proposito e ferma restando l'assoluta priorità della salvaguardia degli equipaggi, **CONFITARMA** ha rappresentato la necessità di un allineamento su scala europea sulle aree considerate non navigabili - e quindi sui livelli MARSEC - affinché l'UE possa assumere una voce univoca nelle situazioni di crisi e si evitino distorsioni competitive tra bandiere e tra imprese di navigazione.

Il primo obiettivo della comunità internazionale è assicurare la sicurezza degli equipaggi. L'aspetto fondamentale rimane quindi il rafforzamento delle misure di protezione in mare.

In questo contesto, **CONFITARMA** supporta fermamente la presenza della Marina Militare nei seguenti scenari operativi, auspicando che tale impegno venga confermato nell'ambito dell'autorizzazione e proroga delle missioni internazionali fino a quando sarà necessario.

Medio Oriente e Mar Rosso: fin dai primi attacchi degli Houthi, **CONFITARMA** ha sottolineato l'importanza del dispiegamento di navi nell'area e continua a sostenere fortemente l'Operazione EUNAVFOR ASPIDES e il ruolo in essa ricoperto dalla Marina italiana. La marginalizzazione del Mediterraneo è un rischio che va assolutamente scongiurato e, pertanto, si auspica un incremento degli assetti navali impiegati con il contributo di altri Stati Membri.

Oceano Indiano: l'auspicio è che possa proseguire il significativo sforzo italiano nell'Operazione EUNAVFOR ATALANTA per il contrasto della pirateria al largo delle coste somale, fenomeno purtroppo oggi recrudescente.

Stretto di Hormuz: da tempo **CONFITARMA** ha avviato una collaborazione con l'Operazione AGENOR, condotta nell'ambito dell'iniziativa EMASOH (*European-led Maritime Awareness in the Strait of Hormuz*) per salvaguardare la libertà di navigazione e la sicurezza delle navi in transito nello Stretto di Hormuz.

Di particolare importanza negli scenari descritti - ma non solo - le sempre più frequenti esercitazioni congiunte **CONFITARMA** - Marina Militare e Guardia Costiera, preziose occasioni per testare procedure e tempi di reazione, nonché il flusso di comunicazione tra personale civile e militare, con l'obiettivo comune di garantire la sicurezza in mare.

CRISI NEL MAR ROSSO

Il Mar Rosso, con il Canale di Suez alla sua estremità, è una rotta marittima importantissima. Annualmente, vi transitano infatti circa il 10% dei volumi commerciali marittimi globali, inclusi circa il 20% del commercio marittimo di container.

Oltre alla crisi in Medio Oriente, altri due eventi hanno reso tale rotta ancora più cruciale e delicata in questo periodo: l'embargo sull'importazione di prodotti raffinati dalla Russia, che ha portato all'approvvigionamento da Stati Uniti, Golfo Persico e raffinerie del Mar Rosso; la riduzione del pescaggio nel Canale di Panama a causa della siccità, che limita i transiti e costringe molte navi a cambiare rotta, deviando parte del tonnellaggio proprio verso Suez.

Secondo le stime di Clarkson Research al 3 luglio 2024 i transiti di navi (in tonnellate di stazza lorda) nel Golfo di Aden sono diminuiti del 72% rispetto alla prima metà di dicembre 2023. Rimangono invece elevati i transiti per il Capo di Buona Speranza, con un

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

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

FIG.6: ATTACCHI DI PIRATERIA PER AREE GEOGRAFICHE

Area geografica	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Totale dal 2005
Nel mondo	406	445	439	297	264	245	246	191	180	201	162	195	132	115	120	4709
Gulf of Aden, Red Sea, Somalia	211	219	237	75	15	11	0	2	9	3	0	0	1	0	0	1003
West Africa	47	39	52	62	51	41	31	54	36	82	64	84	35	19	23	882

Fonte: elaborazione Confitarma su dati IMB (International Maritime Bureau)

aumento dell'88% rispetto alla prima metà di dicembre.

Circumnavigare l'Africa comporta un aumento del costo del bunker, ritardi nella catena logistica, maggiori emissioni di CO2 nonché un aumento dei costi delle bollette energetiche, considerando la preferenza del mare per l'approvvigionamento di prodotti come il petrolio.

Rimangono invece elevati i transiti per il Capo di Buona Speranza, con un aumento dell'88% rispetto alla prima metà di dicembre.

Circumnavigare l'Africa comporta un aumento del costo del bunker, ritardi nella catena logistica, maggiori emissioni di CO2 nonché un aumento dei costi delle bollette energetiche, considerando la preferenza del mare per l'approvvigionamento di prodotti come il petrolio.

PIRATERIA MARITTIMA

Rapporto IMB 2023 e H1 2024

Il rapporto 2023 dell'International Maritime Bureau (IMB) ha registrato 120 episodi di pirateria marittima e rapina a mano armata contro navi, in aumento rispetto ai 115 del 2022. Sebbene l'aumento del numero di incidenti non sia significativo, l'IMB raccomanda cautela per la sicurezza degli equipaggi: il numero di lavoratori marittimi presi in ostaggio e rapiti è, infatti, aumentato da 41 a 73 e da 2 a 14 rispettivamente nel 2022 e nel 2023. Altri 10 marittimi sono stati minacciati, quattro feriti e uno aggredito nel 2023.

Nella prima metà del 2024, sono stati registrati 60 incidenti di pirateria e rapina a mano armata contro navi, in diminuzione rispetto ai 65 dello stesso periodo del 2023. Di questi, 46 navi sono state abbordate, otto hanno subito tentativi di attacco, quattro sono state dirottate e due colpite da colpi d'arma da fuoco.

L'85% delle navi prese di mira è stato abbordato con successo.

SICUREZZA CIBERNETICA

La sicurezza informatica è una priorità assoluta nel settore dello shipping, specialmente in un'epoca di crescente digitalizzazione e utilizzo dell'intelligenza artificiale. Garantire la sicurezza degli equipaggi e l'operatività delle operazioni marittime richiede l'implementazione di una robusta cultura della sicurezza informatica.



Il Gruppo di Lavoro Cyber/Maritime Security da tempo dedica grande attenzione alla sicurezza informatica, anche attraverso la pubblicazione di linee guida quali il "Cyber Security Handbook for Seafarers" e il "Vademecum sulla Cyber Security", già alla loro seconda edizione.

Il contesto normativo in tale ambito è in evoluzione. A gennaio è entrata in vigore la Direttiva NIS2, che coinvolgerà tutte le compagnie di navigazione che rientrano nella definizione di medie imprese a livello UE. Il 4 settembre è stato approvato il Decreto Legislativo che recepisce in Italia la Direttiva in parola.

Entro aprile 2025, l'Italia dovrà poi definire un elenco di soggetti essenziali e importanti, eventualmente includendo anche le PMI. Inoltre, il Maritime Safety Committee dell'IMO ha adottato nuove linee guida per la gestione dei rischi informatici marittimi, enfatizzando la formazione a tutti i livelli.

Insieme alla transizione green, quella digitale è una delle principali sfide per il settore e l'armamento nazionale sta investendo significativamente per mantenere alta la resilienza del settore in un mondo sempre più interconnesso e digitalizzato. Ma si tratta anche di un'importante opportunità in termini di semplificazione e sburocettazione, fondamentali per incrementare la competitività della bandiera nazionale.

L'auspicio è che gli sforzi già intrapresi dalle compagnie di navigazione vengano accompagnati da interventi legislativi che stanino fondi pubblici per la formazione del personale, sia a bordo che a terra, anche

in tema di cyber security. Consapevolezza e formazione a tutti i livelli delle organizzazioni sono infatti le chiavi per affrontare la transizione digitale senza essere sopraffatti, soprattutto con l'avvento di navi con automazione avanzata.

MIGRANTI

Nell'ultimo decennio l'armamento associato è stato spesso chiamato a soccorrere migranti in mare nel quadro delle operazioni SAR (*Search and Rescue*) nel Mediterraneo. Sono numerosi, infatti, i mercantili italiani presenti nel Mediterraneo centrale, specialmente quelli a supporto delle piattaforme petrolifere al largo della Libia. Il successo di tali operazioni dipende dall'abnegazione con cui gli equipaggi affrontano tragedie umane indescrivibili, anche in condizioni meteorologiche e marine avverse, per le quali non sono né preparati né addestrati.

FIG.7: INTERVENTI SAR DELLE NAVI MERCANTILI

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Totale 2014-2023
Totale unità navali dirottate da MRCC Roma	416	84	14	27	81	156	140	2.673
di cui:								
unità navali italiane	148	38	8	16	25	27	19	705
Unità navali coinvolte che hanno prestato soccorso	119	25	5	12	18	31	32	756
Totale migranti soccorsi	114.286	19.782	7.586	25.465	59.967	95.823	146.907	966.644
Migranti soccorsi da unità navali	11.350	1.438	285	580	1.596	2.694	1721	91.771
% Migranti soccorsi da unità mercantili	10%	7%	4%	2%	3%	3%	1,2	9%
Migranti soccorsi da unità navali italiane	6.245	644	285	461	773	1.086	666	29.653
% migranti soccorsi da unità mercantili di bandiera italiana	55%	45%	100%	79%	48%	40%	39%	32%
Unità soccorse da unità navali italiane	119	25	5	12	9	7	9	698

Fonte: CGCCP, 3° Reparto - Centrale Operativa - I.M.R.C.C. Maritime Rescue Coordination Centre - Rome

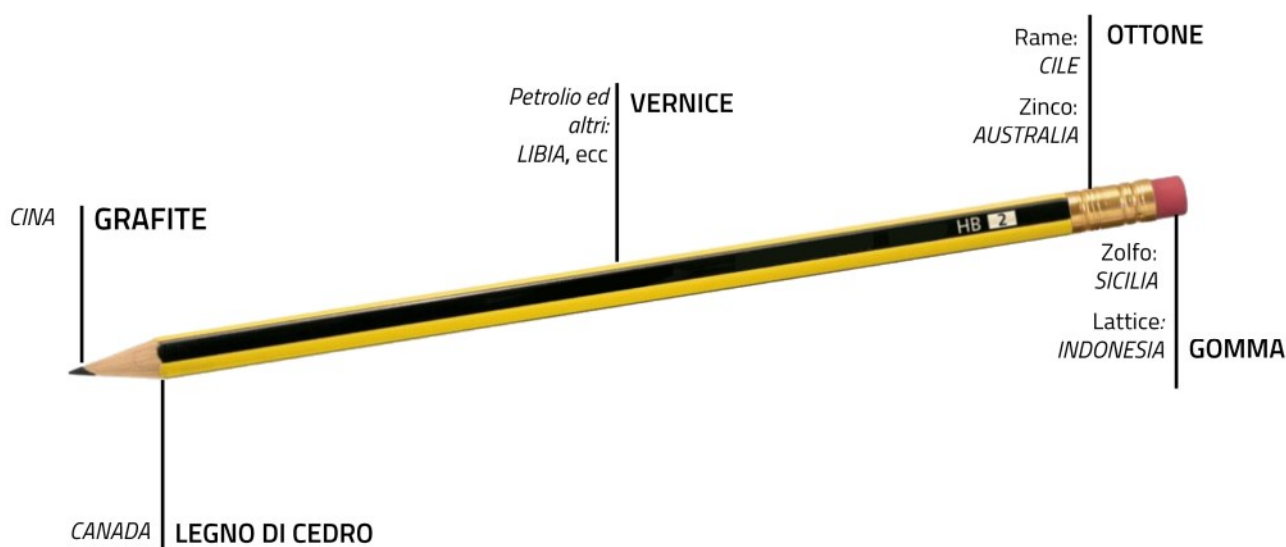


03.

**TRASPORTO MARITTIMO: LA FLOTTA
ITALIANA NEL CONTESTO EUROPEO E
MONDIALE**

Tutto, o quasi, ciò che consumiamo viene dal mare. Si tratta di circa il 90% del commercio mondiale: dagli alimenti all'energia, passando per i nostri vestiti. Il contesto geopolitico attuale, il fabbisogno energetico e la transizione ecologica, le opportunità delle nuove rotte e la sempre maggiore integrazione economica del Pianeta evidenziano la centralità dello shipping per il nostro Paese.

La catena di rifornimento di una matita



LO SCENARIO MONDIALE

Lo scenario macroeconomico del 2024 risulta molto complesso, sia da un punto di vista economico, con una crescita ancora modesta che riflette le politiche monetarie restrittive finalizzate a contrastare il fenomeno inflattivo, sia da un punto di vista geopolitico, dato che lo scacchiere dei conflitti in atto mette tutta l'area mediorientale in precario equilibrio anche per gli scambi commerciali e i passaggi marittimi.

Gli effetti visibili di tali complessità sono i cambiamenti nei modelli di globalizzazione, la riconfigurazione delle catene di approvvigionamento e delle rotte marittime. L'acuirsi delle tensioni geopolitiche in Europa, in Medio Oriente e nei rapporti fra Cina e Stati Uniti ha prodotto effetti diretti sui trasporti marittimi a livello globale sia in termini di domanda che, come già evidenziato al cap. 2, di agibilità di alcune vie obbligate delle principali rotte mondiali, in

primo luogo il Mar Rosso, con conseguente incremento delle distanze percorse.

In questo scenario complesso il commercio via mare continua a crescere e sostenere gli scambi globali. Le previsioni per il 2024 segnalano una crescita del 3,2% del PIL mondiale e del 2,8% nel commercio mondiale. Per il commercio marittimo si prevede una crescita del 2,3%. Non è possibile ancora prevedere la durata dei conflitti in corso, ma una "normalizzazione" dei modelli commerciali potrebbe limitare la crescita delle tonnellate-miglia a circa lo 0,5% nel 2025.

CRISI RUSSO-UCRAINA: SANZIONI UE + G7 COALITION PRICE CAP

Come noto, la coalizione del G7 per il tetto al prezzo del petrolio (Oil Price Cap Coalition - OPC) ha istituito un meccanismo di calmierazione sul prezzo del pe-

torio greggio e dei prodotti petroliferi russi trasportati via mare. Gli operatori dell'UE sono autorizzati a fornire servizi di trasporto marittimo e connessi per il petrolio greggio e i prodotti petroliferi russi solo se questi sono venduti a un prezzo pari o inferiore ai massimali di prezzo previsti.

A seguito dell'adozione del 12° pacchetto di sanzioni dell'UE del 18 dicembre 2023 è stata pubblicata una serie di nuovi aggiornamenti: la *'EU Guidance on oil price cap'*, la *Coalition Statement on Price Cap Rule Updates*, la *revised guidance on the operation of the Oil Price Cap* emanati dall'OFAC e dall'OFSI.

I nuovi requisiti di attestazioni nonché l'obbligo di conservare, fornire o ricevere informazioni dettagliate sui costi accessori sono entrati in vigore nel Regno Unito e negli Stati Uniti il 19 febbraio 2024 e nell'UE a partire dal 20 febbraio 2024.

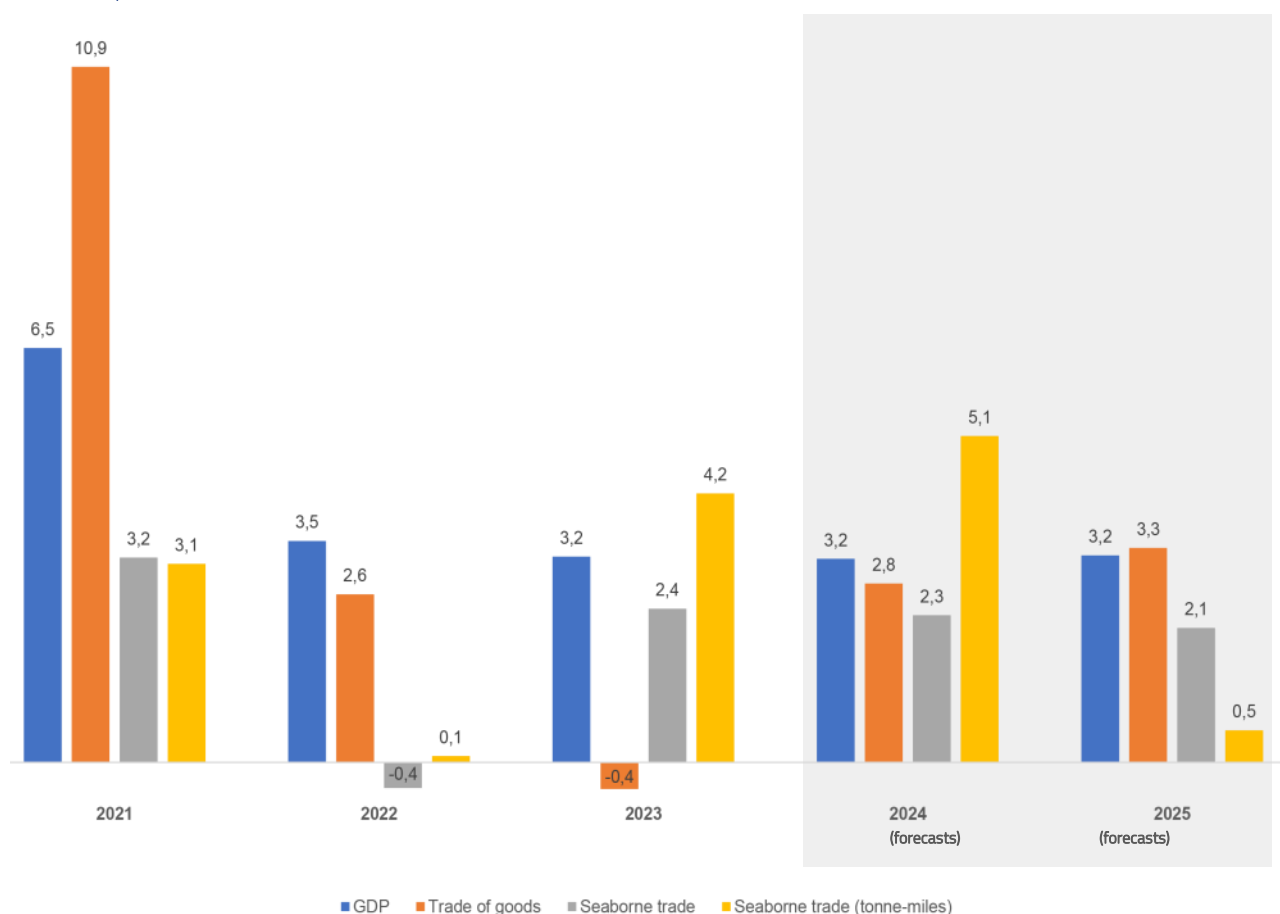
Inoltre, il 1° febbraio scorso, la *Price Cap Coalition* ha pubblicato un *Oil Price Cap (OPC) Compliance and En-*

forcement Alert, che identifica i potenziali metodi di elusione dell'OPC e fornisce raccomandazioni agli operatori del settore.

Il 24 giugno 2024, il Consiglio dell'UE ha adottato il 14° pacchetto di misure restrittive economiche e individuali nei confronti della Russia. Queste misure sono concepite per colpire settori ad alto valore dell'economia russa, come l'energia, la finanza e il trasporto, e rendere sempre più difficile aggirare le sanzioni dell'UE.

Il pacchetto comprende, inoltre, anche misure per consentire agli operatori dell'UE di chiedere un risarcimento per i danni causati dalle imprese russe a causa dell'attuazione delle sanzioni e dell'esproprio. Istituisce, inoltre, lo strumento per redigere un elenco di società soggette a divieto di transazione per ingerenza nell'arbitrato e nella competenza giudiziaria.

FIG. 8: PIL, COMMERCIO MONDIALE E COMMERCIO MARITTIMO



Fonte: elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd



RIFLESSI DELLA CRISI RUSSO-UCRAINA SULLO SHIPPING ITALIANO E SUL SISTEMA ITALIA

In uno scenario geopolitico già teso ed incerto a causa dei conflitti Russo-Ucraino ed Israeleo-Palestinese, l'ultima criticità, in ordine temporale, proviene dal Mar Rosso. Sulla scia degli eventi avvenuti nella Striscia di Gaza ad ottobre 2023, gli Houthi, le milizie yemenite legate all'Iran, hanno preso di mira alcune navi mercantili nello stretto di Bab El-Mandeb, all'imbocco del Mar Rosso. Quest'ultimo, con il Canale di Suez alla sua estremità settentrionale, è un'importante rotta di navigazione, con più del 10% dei volumi di commercio marittimo globale che transita ogni anno, compreso il 30% del traffico container. I crescenti rischi per l'incolumità degli equipaggi e per la sicurezza del carico hanno spinto le principali compagnie di navigazione a dirottare il traffico navale sulla rotta che circumnaviga il continente africano, passando per il Capo di Buona Speranza.

A tutto giugno 2024, il traffico di portacontainer, petroliere, rinfusiere e metaniere attraverso il Canale di Suez si era ridotto – rispetto allo stesso periodo del 2023 – rispettivamente del 70%, del 38%, del 34% e del 93%.

Le difficoltà ad utilizzare il Canale di Suez come punto di transito fondamentale per i collegamenti lungo le rotte che si muovono sulla direttrice tra oriente e occidente rappresentano un'incognita sull'evoluzione dei trasporti marittimi nel breve periodo. Il persistere di tale criticità inciderà sempre più sulla logistica e, quindi, sul prezzo finale dei prodotti.

La crisi del Mar Rosso rischia di marginalizzare l'area del Mediterraneo ed in particolare di penalizzare il sistema del Made in Italy e l'approvvigionamento di prodotti essenziali per la trasformazione della manifattura italiana.

Si teme il rischio che una riduzione dei traffici attraverso Suez per lungo tempo provochi un cambiamento di destinazione finale di alcune navi, soprattutto quelle destinate all'importazione di beni in Europa, che potrebbero scegliere di sbarcare il proprio carico in un altro porto europeo – per esempio a Rotterdam – piuttosto che transitare in Mediterraneo da Gibilterra per raggiungere l'Italia.

Gli effetti delle tensioni medio-orientali si riverberano inevitabilmente sulle bollette energetiche del Paese considerando che diversi prodotti, ad esempio il pe-

Per l'Italia, il **28%** del valore degli scambi transita via nave, di cui il **38%** attraverso Suez. In percentuale, le merci italiane che transitano dal Canale di Suez rappresentano il **14,3%** delle importazioni totali e il **6,8%** delle esportazioni.

trolio, hanno come via d'approvvigionamento preferenziale il mare. Inoltre, rimane alto il rischio di ulteriori danneggiamenti alle strategiche reti di cavi sottomarini che assicurano la connettività globale delle telecomunicazioni.

Infine, è doveroso sottolineare come per l'Europa all'aumento dei costi di trasporto di merci e materie prime causa crisi del Mar Rosso, vanno aggiunti gli incrementi di costo di trasporto per i nuovi obblighi di pagamento per le emissioni del settore marittimo. Le nuove norme introdotte dalla direttiva UE, in vigore dal 2024, prevedono che le navi commerciali paghino una tassa in base alle emissioni di CO2 prodotte nel loro viaggio fino al porto europeo di scalo. Le sovrattasse ETS (Emission Trading System) aumenteranno a causa dell'aumento delle emissioni di CO2 dovuto alla rotta più lunga intorno al Capo di Buona Speranza. Anche a seguito della richiesta di **CONFITARMA**, dal 24 dicembre 2023 NAVE FASAN è stata dislocata in Mar Rosso per un'operazione nazionale di Vigilanza a tutela degli interessi nazionali e delle vie di comunicazione; dal 12 gennaio NAVE FASAN è stata avvicinata da NAVE MARTINENGO all'interno della missione Atalanta. Dal 19 febbraio 2024 è attiva la missione europea ASPIDES con l'obiettivo di salvaguardare la libertà di navigazione e proteggere il naviglio mercantile e commerciale in transito nello spazio di mare che include il Mar Rosso, il Golfo di Aden, il Mar Arabico, il Golfo di Oman e il Golfo Persico. Per la Marina Militare all'interno della missione si sono avvicinati il cacciatorpediniere CAIO DIULIO, la fregata Virginio Fasan ed il cacciatorpediniere AN-DREA DORIA.

Al 30 settembre 2024 la missione ASPIDES ha scortato oltre 250 navi mercantili, neutralizzato minacce da veicoli aerei senza pilota (UAV), missili balistici e USV e promosso la cooperazione regionale.

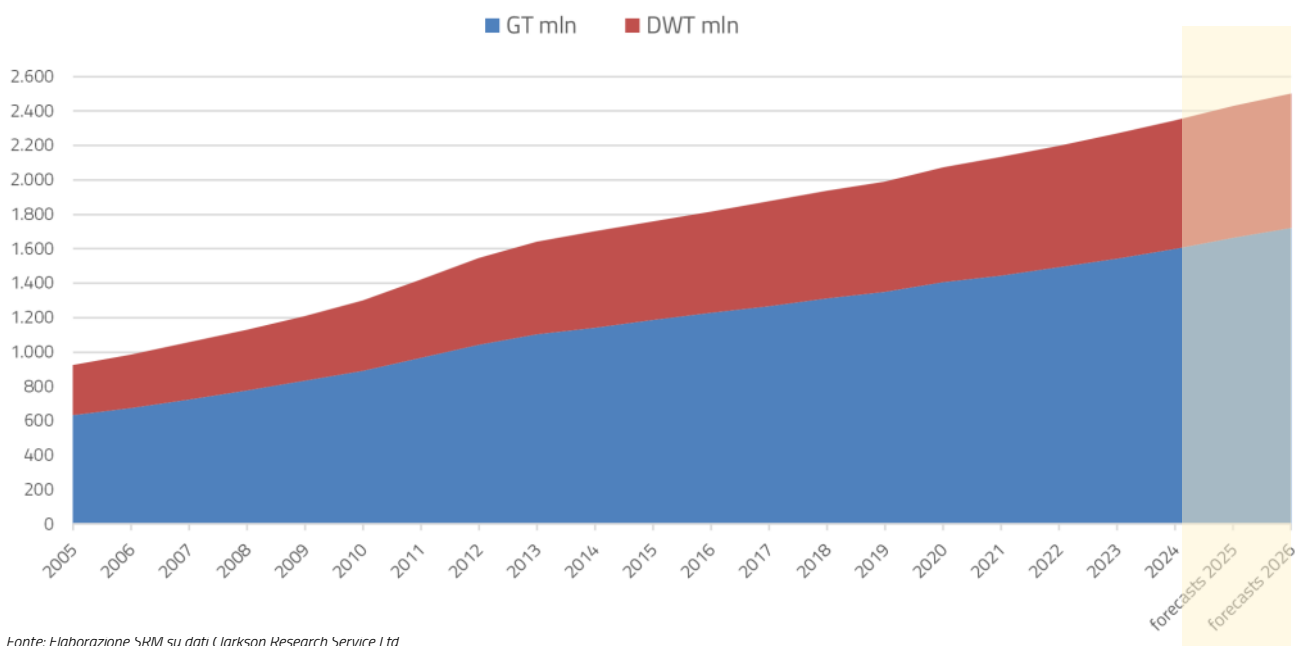


LA FLOTTA E IL TRAFFICO MARITTIMO MONDIALI

Il dato a consuntivo per il 2023 della flotta mondiale è di 1599 milioni di GT in termini di tonnellate di stazza lorda e circa 2348 milioni di DWT in termini di tonnellate di portata lorda. I numeri evidenziano una

crescita del 3,7% in termini di tonnellate di stazza lorda (GT) e del 3,4% in termini di tonnellate di portata lorda. Le variazioni percentuali risultano leggermente superiori a quelle relative al biennio precedente. Le previsioni di Clarksons Research confermano ritmi di crescita nell'ordine del 3% e del 4% rispettivamente per il 2025 ed il 2026.

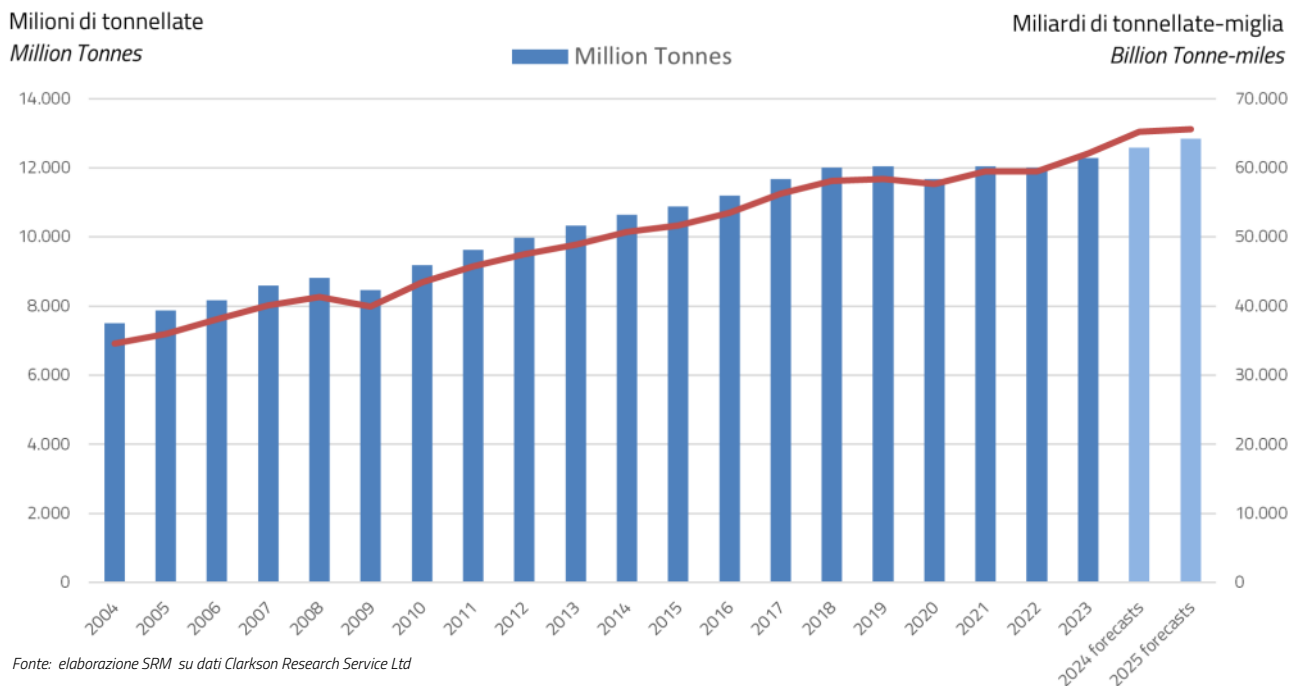
FIG. 9: EVOLUZIONE DELLA FLOTTA MONDIALE



Nel 2023 il commercio marittimo mondiale ha registrato un incremento del 2,4% rispetto al dato del 2022 (variazione che era stata di -0,4% rispetto al 2021), con un totale di volumi trasportati pari a circa 12,3 miliardi di tonnellate. Anche il dato relativo alla

quantità di merci trasportate per le distanze percorse registra un incremento pari al 4,2% (variazione che era stata di +0,1% nel 2022 rispetto al 2021) per un totale di 62.037 miliardi di tonnellate-miglia.

FIG. 10: TRAFFICO MARITTIMO MONDIALE



LA FLOTTA E IL COMMERCIO ESTERO DELL'UE

Per l'UE poter contare su una flotta mercantile competitiva e rinnovata rappresenta un asset strategico di lungo periodo nel sistema economico internazionale. La Flotta di naviglio battente bandiera di Paesi appartenenti all'Unione Europea 27, compresa la Norvegia, conta circa 12mila unità, l'11% del totale mondiale (l'incidenza cresce al 13,1% in termini di GT). Malta, Grecia e Cipro sono i principali Paesi in termini di DWT.

Se consideriamo le navi di proprietà all'interno dell'Unione Europea, in testa alla classifica figurano Grecia e Germania. Rispetto all'anno passato l'Italia guadagna una posizione sia in termini di bandiera, passando dall'8° al 7° posto che in termini di controllo del naviglio (a prescindere dalla bandiera battuta), passando dal 6° al 5° (con 753 unità).

Il commercio internazionale dell'Unione Europea rispecchia la struttura della propria economia basata

sulla produzione/esportazione di beni ad alto valore. Ne consegue uno sbilanciamento generale a favore delle importazioni quando il confronto viene fatto in termini di tonnellate. La componente marittima nel commercio estero europeo risulta preponderante. In particolare, secondo i dati Eurostat, nel 2023 il commercio estero dell'Ue è pari a poco meno di 2,2 miliardi di tonnellate di cui il 74% (1,6 mld tonn) utilizza la via marittima. Ai primi posti nell'interscambio europeo via mare (import + export) vi sono i Paesi Bassi (378 mln tonn), la Germania (265 mln tonn) e l'Italia (249 mln tonn circa).

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

	IMPORT		EXPORT		TOTALE	
	tonn	%	tonn	%	tonn	%
Mare	1.114.471.778	74	498.903.923	74,1	1.613.375.701	74,0
Treno	47.227.322	3,1	24.640.957	3,7	71.868.279	3,3
Strada	79.347.264	5,3	107.824.410	16	187.171.674	8,6
Aria	3.130.314	0,2	16.963.659	2,5	20.093.973	0,9
Idrovie	5.873.549	0,4	10.363.420	1,5	16.236.969	0,7
Altri	255.791.459	17	14.975.281	2,2	270.766.740	12,4
TOTALE	1.505.841.686	100	673.671.650	100	2.179.513.336	100

Fonte: elaborazione SRM su dati Eurostat 2023

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

Dati a luglio 2023

Paesi	Bandiera Navi > 100 GT			Paesi	Nazionalità Navi > 1.000 GT		
	N.	Mln GT	Mln DWT		N.	Mln GT	Mln DWT
Malta	1.866	78,7	102,6	Grecia	5.375	253,7	429,4
Grecia	1.209	34,0	56,2	Germania	2.177	57,7	73,1
Cipro	997	21,2	30,7	Danimarca	774	37,0	42,5
Danimarca	702	22,3	25,0	Francia	623	27,4	29,6
Germania	594	8,0	8,02	ITALIA	753	21,0	22,9
Belgio	188	4,9	7,95	Paesi Bassi	1.190	13,3	18,1
ITALIA	1.240	12,8	7,6	Belgio	267	9,9	16,9
Francia	493	7,8	7,5	Cipro	225	4,6	7,0
Paesi Bassi	1.190	6,5	6,6	Svezia	265	4,9	4,6
Spagna	484	2,4	1,7	Spagna	224	3,3	3,9
Croazia	392	0,9	1,2	Lussemburgo	77	3,0	3,8
Lussemburgo	151	1,2	1,5	Polonia	111	1,9	2,7
Finlandia	285	1,9	1,1	Finlandia	117	2,1	1,7
Svezia	354	2,2	1,1	Bulgaria	86	2,6	1,6
Estonia	69	0,4	0,1	Croazia	82	2,2	1,4
Portogallo	162	0,1	0,1	Irlanda	112	1,8	1,4
Altri UE 27	618	1,17	1,03	Altri paesi UE	510	5,1	6,9
Norvegia	1.035	2,95	2,02	Norvegia	2.127	65,6	87,2
TOTALE	12.029	209,6	262,0	TOTALE	15.095	517,1	754,8
% sul totale mondiale	11,0%	13,1%	11,2%				

Fonte: elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd



Nel 2023 il commercio estero dell'Ue è pari a circa 2,2 miliardi di tonnellate di cui il **74%** (1,6 mld tonn) **transita via mare**.

Esaminando i dati relativi all'import, in particolare relativi ai flussi via mare, i porti italiani figurano al terzo posto in Europa (con 156,6 mln tonn) dopo quelli dei Paesi Bassi (211 mln tonn). La merce destinata al mercato europeo in arrivo nel nostro Paese

via mare è pari all'81,6% del totale dell'import. Esaminando esclusivamente l'export, l'Unione Europea complessivamente esporta 673,7 milioni di tonnellate di merce, per la maggior parte via mare (74,1%). L'Italia, con 57,4 milioni di tonnellate di merce, è tra i primi 5 Paesi per esportazione di beni, dopo Germania, Paesi Bassi, Spagna e Belgio. Anche per l'export europeo in partenza dall'Italia la componente marittima risulta dominante (circa l'80%) dimostrando l'importanza del settore e del sistema portuale italiano.

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

	TOTALE	Mare		Treno		Strada		Aereo		Idrovie		Altri	
		Tonn	%	Tonn	%	Tonn	%	Tonn	%	Tonn	%	Tonn	%
AUSTRIA	22.658.012	5.122.177	22,6%	1.258.191	5,6%	2.549.011	11,2%	44.924	0,2%	998.909	4,4%	12.684.800	56,0%
BELGIO	101.525.313	78.429.380	77,3%	41.693	0,0%	3.913.010	3,9%	210.628	0,2%	1.424.228	1,4%	17.506.374	17,2%
BULGARIA	18.489.676	12.632.832	68,3%	853.309	4,6%	3.351.588	18,1%	14.286	0,1%	658.379	3,6%	979.282	5,3%
CIPRO	3.265.786	3.259.589	99,8%	0	0	4	0,0%	5.696	0,2%	0	0	497	0,0%
CROAZIA	10.499.144	3.819.453	36,4%	176.402	1,7%	4.766.331	45,4%	3.912	0,0%	172.730	1,6%	1.560.316	14,9%
DANIMARCA	23.927.368	20.595.333	86,1%	3.715	0,0%	827.949	3,5%	69.298	0,3%	0	0	2.431.073	10,2%
ESTONIA	1.623.484	1.075.762	66,3%	265.826	16,4%	274.854	16,9%	4.663	0,3%	0	0	2.379	0,1%
FINLANDIA	19.476.041	18.854.065	96,8%	390.643	2,0%	213.524	1,1%	17.028	0,1%	0	0	781	0,0%
FRANCIA	141.727.883	130.898.773	92,4%	159.877	0,1%	8.454.313	6,0%	317.516	0,2%	81.699	0,1%	1.815.705	1,3%
GERMANIA	176.828.167	111.015.586	62,8%	2.470.631	1,4%	11.507.978	6,5%	711.637	0,4%	153.376	0,1%	50.968.959	28,8%
GRECIA	47.265.615	40.628.545	86,0%	30.360	0,1%	1.611.352	3,4%	15.045	0,0%	0	0	4.980.313	10,5%
IRLANDA	31.203.310	18.010.573	57,7%	0	0,0%	1.101.794	3,5%	54.402	0,2%	0	0	12.036.541	38,6%
ITALIA*	191.905.379	156.666.705	81,6%	470.726	0,2%	3.280.589	1,7%	212.538	0,1%	0	0,0%	31.274.821	16,3%
LETTONIA	5.083.225	1.787.785	35,2%	2.687.202	52,9%	601.311	11,8%	4.123	0,1%	0	0	2.804	0,1%
LITUANIA	15.951.541	13.793.433	86,5%	993.053	6,2%	1.153.591	7,2%	6.079	0,0%	0	0	5.385	0,0%
LUSSEMBURGO	190.203	81.407	42,8%	27.714	14,6%	73.635	38,7%	7.249	3,8%	0	0	198	0,1%
MALTA	1.151.452	1.145.166	99,5%	0	0	13	0,0%	2.868	0,2%	0	0	3.405	0,3%
PAESI BASSI	293.217.271	211.072.725	72,0%	275.055	0,1%	9.245.065	3,2%	841.920	0,3%	1.451.643	0,5%	70.330.863	24,0%
POLONIA	80.007.925	59.562.794	74,4%	13.304.970	16,6%	5.871.389	7,3%	91.549	0,1%	4.845	0,0%	1.172.378	1,5%
PORTOGALLO	28.030.249	27.703.238	98,8%	23.830	0,1%	243.657	0,9%	46.167	0,2%	0	0	13.357	0,0%
REP. CECA	17.352.056	38.157	0,2%	7.081.882	40,8%	2.681.051	15,5%	17.172	0,1%	0	0,0%	7.533.794	43,4%
REP. SLOVACCA	16.976.519	1.394.375	8,2%	8.033.843	47,3%	819.385	4,8%	23.376	0,1%	11.546	0,1%	6.693.994	39,4%
ROMANIA	25.554.496	17.620.843	69,0%	2.141.938	8,4%	5.027.174	19,7%	32.679	0,1%	659.067	2,6%	72.795	0,3%
SLOVENIA	10.815.307	7.179.163	66,4%	1.663.697	15,4%	1.955.256	18,1%	7.554	0,1%	0	0	9.637	0,1%
SPAGNA	163.763.459	138.874.752	84,8%	24.318	0,0%	1.920.755	1,2%	239.032	0,1%	567	0,0%	22.704.035	13,9%
SVEZIA	40.537.818	31.715.392	78,2%	2.830.051	7,0%	5.849.353	14,4%	65.056	0,2%	63	0,0%	77.903	0,2%
UNGHERIA	16.814.987	1.493.775	8,9%	2.018.396	12,0%	2.053.332	12,2%	63.917	0,4%	256.497	1,5%	10.929.070	65,0%
TOTALE	1.505.841.686	1.114.471.778	74,0%	47.227.322	3,1%	79.347.264	5,3%	3.130.314	0,2%	5.873.549	0,4%	255.791.459	17,0%

* incluso San Marino

Fonte: elaborazione SRM su dati Eurostat 2023

Nel 2023 la merce destinata al mercato europeo in arrivo nel nostro Paese via mare è pari a circa l'**81,6%** del totale dell'import (in termini di tonnellate).

Nel 2023 l'export Ue dall'Italia usa la via marittima per circa l'**80%** del totale (in termini di tonnellate).

FIG. 14: ESPORTAZIONI DELL'UNIONE EUROPEA PER MODO DI TRASPORTO
Dati anno 2023

PAESI	Totale		Mare		Treno		Strada		Aereo		Idrovie		Altri	
	Tonn	%	Tonn	%	Tonn	%	Tonn	%	Tonn	%	Tonn	%	Tonn	%
AUSTRIA	9.198.105		3.779.372	41,1%	1.043.346	11,3%	4.149.854	45%	91.900	1,0%	91.522	1,0%	42.111	0,5%
BELGIO	60.288.034		51.480.489	85,4%	642.621	1,1%	4.497.772	7%	1.259.218	2,1%	2.371.336	3,9%	36.598	0,1%
BULGARIA	17.643.632		12.343.576	70,0%	849.301	4,8%	3.221.485	18%	141.258	0,8%	1.020.655	5,8%	67.357	0,4%
CIPRO	3.471.410		3.336.113	96,1%	-	-	8.037	0%	127.258	3,7%	-	-	2	0,0%
CROAZIA	5.283.566		1.431.847	27,1%	70.149	1,3%	2.952.014	56%	3.375	0,1%	1.418	0,0%	824.763	15,6%
DANIMARCA	10.862.190		9.067.955	83,5%	3.537	0,0%	1.533.815	14%	115.374	1,1%	-	-	141.509	1,3%
ESTONIA	2.981.837		2.518.805	84,5%	31.481	1,1%	371.945	12%	31.788	1,1%	-	-	27.818	0,9%
FINLANDIA	15.205.825		14.425.816	94,9%	22.230	0,1%	658.754	4%	98.470	0,6%	-	-	555	0,0%
FRANCIA	53.139.960		36.344.717	68,4%	890.967	1,7%	11.987.133	23%	2.030.869	3,8%	585.962	1,1%	1.300.312	2,4%
GERMANIA	88.425.305		55.307.048	62,5%	4.681.438	5,3%	22.246.630	25%	4.430.364	5,0%	1.558.933	1,8%	200.892	0,2%
GRECIA	26.186.533		21.457.468	81,9%	89.545	0,3%	3.861.103	15%	541.320	2,1%	47	0,0%	237.050	0,9%
IRLANDA	12.893.422		7.516.430	58,3%	760	0,0%	1.166.086	9%	47.561	0,4%	14	0,0%	4.162.571	32,3%
ITALIA*	57.445.541		45.987.687	80,1%	1.121.374	2,0%	7.951.703	14%	2.258.339	3,9%	49	0,0%	126.389	0,2%
LETONIA	6.790.624		5.865.050	86,4%	88.515	1,3%	766.140	11%	14.524	0,2%	-	-	56.395	0,8%
LITUANIA	10.254.286		7.665.788	74,8%	253.039	2,5%	2.072.809	20%	103.059	1,0%	-	-	159.591	1,6%
LUSSEMBURGO	872.638		720.717	82,6%	40.485	4,6%	99.677	11%	11.460	1,3%	232	0,0%	67	0,0%
MALTA	159.514		156.279	98,0%	-	-	-	-	3.229	2,0%	-	-	6	0,0%
PAESI BASSI	85.206.436		69.104.080	81,1%	117.697	0,1%	8.366.448	10%	1.675.362	2,0%	3.155.822	3,7%	2.787.027	3,3%
POLONIA	31.055.123		17.559.957	56,5%	3.579.944	11,5%	9.546.708	31%	85.616	0,3%	35.699	0,1%	247.199	0,8%
PORTOGALLO	12.682.053		11.131.160	87,8%	6.961	0,1%	531.761	4%	1.010.510	8,0%	-	-	1.661	0,0%
REP. Ceca	5.494.523		2.027.843	36,9%	849.243	15,5%	2.460.974	45%	153.097	2,8%	6	0,0%	3.360	0,1%
REP. Slovacca	3.110.841		906.431	29,1%	706.625	22,7%	1.351.190	43%	16.101	0,5%	118.102	3,8%	12.392	0,4%
ROMANIA	23.646.964		17.292.816	73,1%	570.113	2,4%	3.584.012	15%	337.090	1,4%	1.309.723	5,5%	553.210	2,3%
SLOVENIA	4.153.504		2.130.582	51,3%	43.322	1,0%	1.968.466	47%	10.878	0,3%	-	-	256	0,0%
SPAGNA	75.397.784		67.353.196	89,3%	75.707	0,1%	5.079.014	7%	2.246.166	3,0%	1	0,0%	643.700	0,9%
SVEZIA	45.784.061		31.257.646	68,3%	8.535.624	18,6%	5.027.177	11%	83.307	0,2%	38	0,0%	880.269	1,9%
UNGHERIA	6.037.939		735.055	12,2%	326.933	5,4%	2.363.703	39%	36.166	0,6%	113.861	1,9%	2.462.221	40,8%
TOTALE	673.671.650		498.903.923	74,1%	24.640.957	3,7%	107.824.410	16%	16.963.659	2,5%	10.363.420	1,5%	14.975.281	2,2%

** incluso San Marino*
Fonte: elaborazione SRM su dati Eurostat 2023




FIG. 15: COMMERCIO ESTERO DELL'ITALIA NEL 2022 PER MODALITÀ DI TRASPORTO

Fonte: elaborazione SRM su dati ISTAT

	Importazioni		Esportazioni		Totale	
	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%
Trasporto marittimo	196.327	64,7	70.929	49,2	267.256	59,7
Trasporto ferroviario	12.922	4,3	4.220	2,9	17.142	3,8
Trasporto stradale	54.429	17,9	62.191	43,1	116.619	26,0
Trasporto aereo	298	0,1	3.857	2,7	4.155	0,9
Altri mezzi di trasporto	39.609	13,0	3.048	2,1	42.657	9,5
TOTALE	303.585	100	144.245	100	447.830	

LA FLOTTA E IL COMMERCIO ESTERO DELL'ITALIA

Lo Shipping è un'industria mobile e "silenziosa" che mette in rete e sviluppa l'economia del Paese. La flotta mercantile è un asset strategico fondamentale per l'Italia:

- oltre 40mila posti di lavoro a bordo, sui quali ruotano oltre 65mila lavoratori;
- oltre 7mila trecento posti di lavoro a terra;
- il trasporto marittimo, diversamente dalle altre infrastrutture (oleodotti e gasdotti) è in grado di assicurare la flessibilità delle fonti di approvvigionamento.

A fine 2023 la flotta mercantile italiana è composta da 1237 navi per un totale di 12,7 milioni di tonnellate

di stazza lorda. Rispetto all'anno precedente, il calo in termini di GT è di oltre 1 milione mentre, in termini di DWT, è di oltre 1,5 milioni. Tale riduzione è il risultato di due fenomeni: da un lato la dismissione della bandiera italiana da parte di circa 55 navi pari a oltre 1,6 milioni di GT e 2 milioni di DWT, dall'altro l'immatricolazione di 35 nuove navi pari a quasi 600mila GT e a poco più di 450mila DWT. Raggruppando le tipologie di naviglio nelle macrocategorie del carico, dei passeggeri e dei servizi ausiliari alla navigazione, nel 2023 il settore del carico risulta predominante nelle dismissioni di bandiera italiana con 35 unità per circa 2 milioni di DWT (97%) e circa 1,3 milioni di GT (78%). L'Italia resta, comunque, uno dei principali Paesi europei in termini di interscambio marittimo, grazie anche a un sistema portuale ben sviluppato e con buone capacità competitive nel bacino del Mediterraneo.

FIG. 16: FLOTTA MERCANTILE ITALIANA

Navi di 100 gt e oltre	31/12/2022		31/12/2023		var 2023/2022	
	N.	GT	N.	GT	N.	GT
NAVI DA CARICO LIQUIDO	182	2.597.762	173	2.333.914	-5%	-11%
Petroliere	70	1.625.665	71	1.436.552	1%	-13%
Gasiere	15	256.642	11	235.626	-36%	-9%
Chimichiere OIL-CHEM	62	681.767	52	630.515	-19%	-8%
Altre cisterne	35	33.688	39	31.221	10%	-8%
NAVI DA CARICO SECCO	147	5.578.889	144	5.164.214	-2%	-8%
Carico Generale	35	101.952	33	81.626	-6%	-25%
Portacontaineri	11	367.234	14	454.838	21%	19%
Portarinfuse	14	866.303	7	356.626	-100%	-143%
Traghetti	87	4.243.400	90	4.271.124	3%	1%
NAVI MISTE E DA PASSEGGERI	441	5.260.282	431	4.948.718	-2%	-6%
Crociera	25	2.722.882	21	2.400.492	-19%	-13%
Aliscafi, Catamarani e unità veloci	111	32.202	109	36.048	-2%	11%
Traghetti (Ferries)	201	2.481.167	194	2.487.494	-4%	0%
Altre navi trasporto passeggeri	104	24.031	107	24.684	3%	3%
NAVI PER SERVIZI AUSILIARI	485	283.806	489	300.415	1%	6%
Rimorchiatori e navi appoggio	385	191.599	388	198.660	1%	4%
Altri tipi di navi	100	92.207	101	101.755	1%	9%
TOTALE	1.255	13.720.739	1.237	12.747.261	-1%	-8%

Fonte: elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd

Complessivamente l'Italia realizza circa il 60% del proprio interscambio internazionale utilizzando il trasporto via mare (poco meno di 267 milioni di tonnellate). Si tratta, pertanto, della modalità di trasporto ampiamente più utilizzata. Segue il trasporto stradale con il 26% (116 milioni di tonnellate). Anche in tale contesto, per l'Italia il mare è una grande ricchezza naturale.

LA FLOTTA ITALIANA NEL RANKING MONDIALE

A luglio 2024, nei registri navali mondiali sono censite 57.991 navi (pari a circa 2,3 miliardi di tonnellate di portata lorda) di oltre mille GT. Il 56% del totale delle

navi ed il 71% del totale del tonnellaggio di portata lorda è controllato dai primi 10 paesi.

A luglio 2024, in termini di portata lorda, le prime tre bandiere di registrazione restano quelle di Liberia, Panama e Isole Marshall. I registri dei primi cinque paesi in classifica riportano il 61% del totale della stazza lorda in circolazione, una percentuale che sale al 78% se si considerano i primi 10 paesi in classifica.

Il 60% dell'interscambio internazionale italiano utilizza il trasporto via mare (poco meno di 286 milioni di tonnellate). La nave è la modalità di trasporto delle merci più utilizzata in Italia.

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

Navì di 1.000 GT e oltre – dati a luglio 2024 *Tonnellaggio di ignoto controllo armatoriale

PAESI	N.	000 DWT	% DWT
1 Grecia	5.335	426.879	18,3%
2 Cina	10.683	425.166	18,2%
3 Giappone	4.379	259.283	11,1%
4 Corea del Sud	1.734	102.585	4,4%
5 Singapore	2.043	91.752	3,9%
6 Norvegia	2.094	87.512	3,7%
7 Germania	2.163	73.107	3,1%
8 Taiwan	1.071	63.861	2,7%
9 Stati Uniti	1.792	60.095	2,6%
10 Hong Kong	1.224	56.215	2,4%
11 Turchia	2.131	53.676	2,3%
12 Emirati Arabi Uniti	1.448	49.776	2,1%
13 Regno Unito	982	46.205	2,0%
14 Danimarca	777	42.459	1,8%
15 India	1.240	40.829	1,7%
16 Canada	623	38.156	1,6%
17 Indonesia	2.580	32.841	1,4%
18 Francia	590	28.422	1,2%
19 Italia	751	22.268	1,0%
20 Malesia	669	21.180	0,9%
21 Russia	1.806	20.674	0,9%
22 Iran	253	18.893	0,8%
23 Vietnam	1.165	18.403	0,8%
24 Paesi Bassi	1.185	17.754	0,8%
25 Arabia Saudita	299	16.791	0,7%
26 Belgio	266	16.740	0,7%
27 Brasile	271	11.792	0,5%
28 Svizzera	182	8.913	0,4%
29 Oman	75	7.944	0,3%
30 Thailand	427	7.920	0,3%
Non attribuito*	1.228	36.515	1,6%
Altri	6.525	130.557	5,6%
TOTALE	57.991	2.335.161	100,0%

Fonte: elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd

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

Navì di 100 GT e oltre – dati a luglio 2024

BANDIERA	N.	Mln GT	% GT	Mln DWT	% DWT
1 Liberia	5.314	261	16,0%	410	17,1%
2 Panama	8.383	244	15,0%	375	15,7%
3 Isole Marshall	4.312	191	11,7%	311	13,0%
4 Hong Kong	2.509	132	8,1%	205	8,6%
5 Singapore	3.269	100	6,1%	146	6,1%
6 Cina	9.717	88	5,4%	134	5,6%
7 Malta	1.878	82	5,0%	107	4,5%
8 Bahamas	1.245	61	3,7%	69	2,9%
9 Grecia	1.206	34	2,1%	55	2,3%
10 Giappone	5.249	32	2,0%	43	1,8%
11 Indonesia	12.409	24	1,5%	32	1,3%
12 Madeira	872	23	1,4%	31	1,3%
13 Danimarca	567	22	1,4%	25	1,0%
14 Cipro	989	21	1,3%	31	1,3%
15 Corea del Sud	2.150	18	1,1%	21	0,9%
16 Norvegia	670	16	1,0%	19	0,8%
17 Italia	1.230	12	0,8%	7	0,3%
18 Iran	984	12	0,7%	20	0,9%
19 Isola di Man	258	12	0,7%	20	0,8%
20 Stati Uniti	3.507	12	0,7%	13	0,5%
21 India	1.902	11	0,7%	18	0,8%
22 Russia	2.941	11	0,7%	14	0,6%
23 Bermuda	115	10	0,6%	7	0,3%
24 Regno Unito	765	10	0,6%	10	0,4%
25 Arabia Saudita	459	9	0,5%	15	0,6%
26 Germania	593	8	0,5%	8	0,3%
27 Vietnam	1.948	8	0,5%	13	0,6%
28 Malesia	1.785	8	0,5%	9	0,4%
29 Francia	493	8	0,5%	8	0,3%
30 Cook Islands	259	7	0,4%	12	0,5%
Non attribuito*	1.868	5	0,3%	7	0,3%
Altri	30.094	138	8,5%	192	8,0%
TOTALE	109.940	1.631	100,0%	2389	100,0%



La flotta di bandiera italiana mantiene la 17^a posizione nel ranking mondiale con 1.230 navi censite a luglio 2024 e circa 12 milioni di GT.

In termini di flotta controllata, l'armamento italiano guadagna una posizione nel ranking mondiale passando al 19° posto. Il calo in termini di tonnellaggio della bandiera italiana è compensato dall'incremento di quello controllato sotto bandiera estera. Si conferma, quindi, la perdita di appeal della bandiera italiana, che necessita, oggi più che mai alla luce dell'estensione del regime di aiuti alle bandiere comunitarie e dello Spazio Economico Europeo, di un forte e urgente intervento di semplificazione dell'ordinamento e delle procedure che la regolano.

04.

LA FLOTTA MERCANTILE ITALIANA

AI RAGGI X

La flotta italiana è composta da comparti specializzati nei diversi settori economico-sociali del Paese e offre i più alti standard internazionali, sia tecnologici che di servizio offerto all'industria nazionale e alla mobilità delle persone. Di seguito viene riportata un'analisi dei diversi comparti nei quali è diversificata la flotta di bandiera italiana che vengono raggruppati in due macroaree: il settore del carico e quello passeggeri.

SETTORE DEL CARICO

FLOTTA BULK CARRIER

L'andamento del commercio marittimo di merci secche alla rinfusa è un quadro affidabile dello stato dell'economia globale. Mentre il volume di trasporto via mare di minerali, carbone e cereali è diminuito complessivamente del 2,8%, raggiungendo i 5,3 miliardi di tonnellate nel 2022, le prime stime relative al 2023 prevedono un aumento significativo del volume di trasporto di circa il 3,9%, in parte dovuto alla ripresa economica della Repubblica Popolare Cinese e di altri importanti mercati, ma gli esperti prevedono che tale aumento si ridurrà fortemente nel 2024, raggiungendo solo l'1,2% circa.

Dopo il rallentamento del 2022, la flotta di bulk carriers mondiale è tornata a crescere (+3,1% nel periodo gennaio 2023 – gennaio 2024), principalmente grazie al rapido aumento delle consegne di nuove navi (le unità dimensioni Panamax e VLOC hanno rappresentato più di tre quarti delle nuove immissioni). All'inizio del 2024, la flotta mondiale di bulk carrier comprendeva 13.212 unità con una capacità di carico pari ad oltre 968 milioni di tonnellate.

La flotta di bandiera italiana nel comparto perde una posizione rispetto al 2023 attestandosi alla 24^a posizione con una leggera riduzione sia nel numero delle unità (-6%) che del tonnellaggio (-10%).

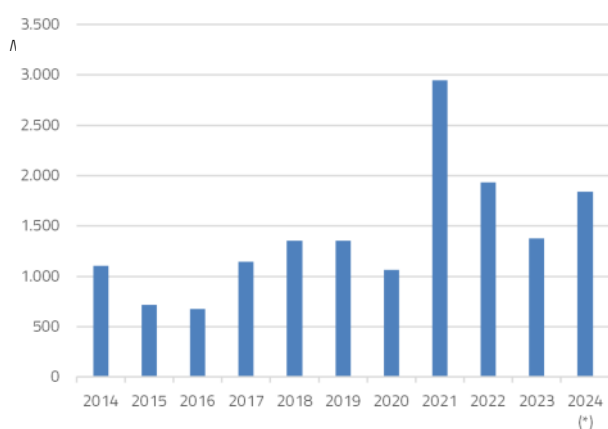


Tra le navi appartenenti a questa categoria troviamo le grandi unità Post-Panamax (da oltre 80 mila DWT) che assicurano l'approvvigionamento di materie prime, sia energetiche che alimentari, nonché le unità da carico convenzionale che sono indispensabili per l'industria, in special modo della meccanica, essendo in grado di trasportare grandi carichi non unitizzati.

Il Baltic Dry Index – indice composito del valore dei contratti di noleggio delle navi Capesize (40%), Panamax (30%) e Supramax (30%) registrati giornalmente su una serie significativa di rotte - ha raggiunto il suo massimo nell'ottobre 2021, come apice dei precedenti dieci mesi di crescita. Dopo il picco, il valore dell'indice è calato, una tendenza al ribasso dovuta alla diminuzione dei contratti per una minore propensione agli scambi commerciali, ma dagli ultimi mesi del 2023 ha iniziato a risalire attestandosi sui 1.838,62 come media dei primi 8 mesi del 2024.



FIG. 19: BALTIC DRY INDEX



(*) Per il 2023 è stata considerata la media del primo semestre del 2023

Fonte: elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd

FIG.20: PRINCIPALI FLOTTE MONDIALI DI NAVI PORTARINFUSE

	Paesi	N.	000 dwt
1	Cina	3.623	235.183
2	Grecia	2.523	209.820
3	Giappone	1.766	154.929
4	Corea	364	44.611
5	Singapore	354	34.694
6	Taiwan	392	33.264
7	Hong Kong	473	28.800
8	Norvegia	252	25.428
9	Turchia	456	24.612
10	Germania	281	20.063
11	Stati Uniti	200	18.441
12	Regno Unito	169	13.876
13	Emirati arabi Uniti	189	11.455
14	India	148	10.627
15	Indonesia	308	10.397
16	Marshall Islands	67	7.634
17	Vietnam	186	6.465
18	Canada	142	5.589
19	Belgio	39	4.989
20	Australia	27	4.531
21	Cipro	71	4.042
22	Bangladesh	76	3.898
23	Lussemburgo	39	3.860
24	Italia	53	3.017
25	Tailandia	61	2.948
26	Oman	19	2.501
27	Bermuda	11	2.108
28	Paesi Bassi	38	2.078
29	Iran	32	2.010
30	Polonia	44	1.930
	Altri	728	30.815
	Ignoto controllo armatoriale	81	4.047
	TOTALE	13.212	968.662

Fonte: elaborazione SRM su dati SL Bremen

FLOTTA OIL TANKER

Il comparto comprende diverse tipologie di naviglio, dalle piccole cisterne (3-10,000 DWT) che servono le necessità, energetiche ed alimentari, delle piccole isole italiane alle cosiddette Suexmax (120-180,000 DWT), il naviglio più grande che per dimensioni riesce ad attraversare il Canale di Suez ed è fondamentale per l'approvvigionamento energetico di greggio e prodotti puliti (benzine e gasoli) nonché le chimichiere, unità altamente specializzate.

L'Italia guadagna una posizione rispetto al 2022 raggiungendo la 5^a posizione nel ranking delle flotte controllate da armatori di navi chimichiere con 218 unità per un tonnellaggio di circa 7,5 milioni di DWT. Nel complessivo ranking delle cisterne la flotta controllata dall'armamento italiano mantiene la 13^a posizione con 316 unità per circa 14,8 milioni di DWT.

Dopo il picco del 2022, l'andamento del Baltic Clean Tanker Index – analogo al Baltic Dry Index ma dedicato ai prodotti c.d. puliti come gasolio e benzine – l'indice è diminuito nel 2023 in conseguenza dello spostamento degli equilibri commerciali a seguito del conflitto ucraino e delle sanzioni imposte alla Russia. Tuttavia, la domanda di tonnellate migliaia nell'intero segmento delle navi cisterna è tornata a crescere durante il 2024, incidendo sulle tariffe e quindi sul valore dell'indice.

Il valore dell'indice Baltic Dirty Tanker Index (BDTI), strumento importante per comprendere l'andamento del mercato globale del trasporto marittimo di petrolio greggio, dopo il picco del 2022 ha risentito dei cambiamenti dei modelli di import ed export di greggio tra Europa e Russia. Per l'anno in corso sembra confermarsi, al momento, un andamento in linea con quello del 2023.

Nonostante il rallentamento delle importazioni di greggio cinesi e la riduzione delle esportazioni di prodotti russi a causa della guerra russo-ucraina, secondo gli analisti le prospettive del settore cisterniero rimangono nel complesso relativamente positive. Infatti, tali fattori sembrerebbero in parte compensati principalmente dal riorientamento delle navi attraverso il Capo di Buona Speranza in seguito agli eventi legati al Mar Rosso, con relativo aumento

FIG. 21: PRINCIPALI FLOTTE MONDIALI DI NAVI CISTERNA

Navi di almeno 1.000 GT per nazionalità dell'armatore

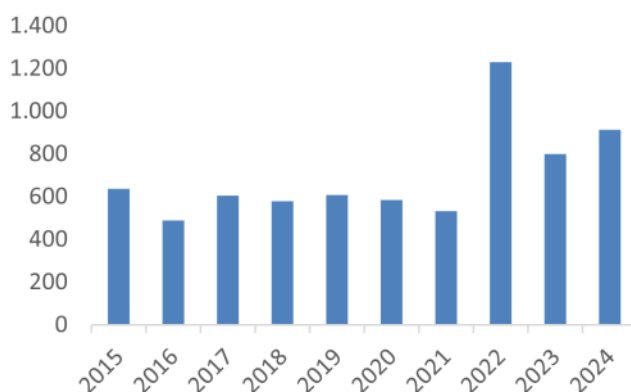
CRUDE OIL OIL PRODUCTS			CHEMICAL			TOTALE CISTERNE			
	Paesi	No.	DWT	Paesi	No.	DWT .000	Paesi	No.	DWT .000
1	Grecia	959	139.999	Grecia	484	17.672	Grecia	1.720	173.859
2	Cina	1.327	67.897	Giappone	521	11.705	Cina	2.140	82.821
3	Giappone	253	27.808	Singapore	384	11.347	Giappone	1.108	56.518
4	Norvegia	169	27.141	Cina	639	9.485	Norvegia	572	40.893
5	Corea	140	26.266	ITALIA	218	7.449	Corea	637	39.974
6	India	207	21.919	Norvegia	292	7.200	Singapore	876	34.355
7	UAE	235	21.145	Corea	363	6.954	USA	394	31.101
8	Hong Kong	184	19.568	USA	158	5.740	Emirati Arabi Uniti	475	27.498
9	USA	94	18.238	Danimarca	162	5.503	India	345	27.028
10	Singapore	354	16.719	Turchia	270	4.408	Hong Kong	291	22.936
11	Iran	59	14.139	Emirati Arabi Uniti	191	4.342	Arabia S.	108	15.097
12	Belgio	60	13.587	India	91	3.019	Belgio	108	14.843
13	Arabia S.	63	13.068	Indonesia	191	2.584	ITALIA	316	14.779
14	Russia	347	10.986	Regno Unito	111	2.597	Iran	69	14.445
15	Altri	2.278	137.172	Altri	1.610	35.861	Altri	5.410	208.967
	TOTALE	6.729	575.652	TOTALE	5.685	135.866	TOTALE	14.569	805.114

Fonte: elaborazione SRM su dati SL Bremen

delle distanze percorse e quindi delle tonnellate miglia, nonché dalla crescita limitata della flotta.

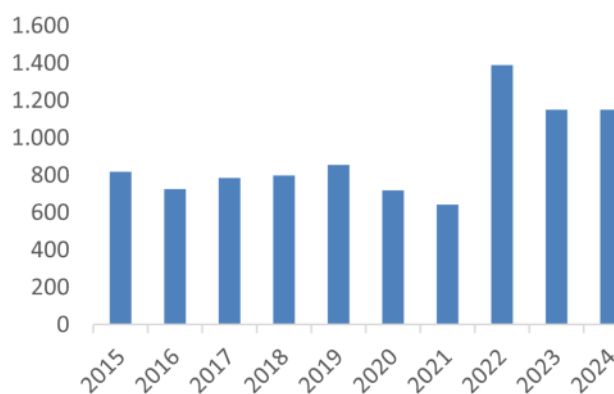
Secondo gli analisti, la crescita della domanda di trasporto di greggio con navi cisterna dovrebbe accelerare l'anno prossimo, con un aumento dei volumi trasportati del 3%, anche in previsione del venir meno dei tagli OPEC+ alla produzione, in programma per dicembre prossimo.

FIG. 22: BALTIC CLEAN TANKER INDEX



Fonte: elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd

FIG. 23: BALTIC DIRTY TANKER INDEX



Fonte: elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd

Anche le condizioni del mercato delle navi cisterna rimangono relativamente forti, nonostante il recente allentamento. La domanda di navi cisterna per prodotti è anch'essa trainata dal riorientamento attraverso il Capo di Buona Speranza (circa il 5% di aumento delle tonnellate-miglia di prodotti) e si stima che a fine 2024 aumenterà del 5,9% rispetto all'anno precedente. Per il 2025 gli analisti prevedono che la domanda di navi cisterna per prodotti crescerà di circa il 4% in assenza di una normalizzazione del transito del Canale di Suez.



FLOTTA GAS CARRIER

Flotta GNL

La flotta mondiale di navi gasiere è composta da 788 navi per il trasporto di GNL (Gas naturale liquefatto), per un totale di oltre 66 milioni di DWT. Ai primi posti figurano le flotte di Grecia e Giappone, seguite dal naviglio statunitense, della Corea del Sud e del Qatar, tra i maggiori paesi esportatori di GNL. I primi 10 paesi concentrano l'83% del totale dei DWT di questa tipologia di navi. Su 788 unità 42 (per un totale di 3,5 milioni di DWT) sono LNG Regas, ossia unità dotate di un impianto di rigassificazione a bordo. Tra queste ultime, figura una nave italiana, facente capo a SNAM, la Italis LNG (ex Golar Tundra), che con quattro serbatoi ha una capacità di stoccaggio di circa 170mila metri cubi di GNL e una capacità di rigassificazione continua di 5 miliardi di metri cubi l'anno.

Inoltre, entrerà in esercizio agli inizi del 2025 a Ravenna la FSRU BW Singapore destinata all'area adriatica. La nave, costruita nel 2015, è lunga 293 metri e larga 43 ed è stata acquistata da SNAM nel luglio 2022. Questa FSRU, ormeggiata a circa 8,5 km dalla costa ravennate, al largo di Punta Marina, in corrispondenza della piattaforma offshore Petra, sarà in grado di stoccare 170mila metri cubi di gas liquefatto, rigassificarlo – per una capacità di 5 miliardi di metri cubi l'anno – e trasferirlo alla Rete Nazionale Gasdotti a circa 42 km dal punto di ormeggio.

Il traffico marittimo di GNL continua il suo trend di crescita dovuto da un lato ai processi relativi alla transizione energetica e dall'altro spinto dalle preoccupazioni per la sicurezza energetica. Per il 2025 si prevede una crescita del 6,4% (circa 440 milioni di tonnellate) di GNL trasportato via mare.

Le tariffe spot per il GNL sono in calo in ragione di un'ampia offerta di tonnellaggio, con tariffe medie per il secondo trimestre 2024 per un'unità da 160k cbm pari a 42.346 \$/giorno (-17,6% su base annua) rispetto al secondo trimestre 2023 e in ribasso di circa il 70% rispetto al dato medio dell'ultimo periodo del 2023 (il picco si è verificato a fine 2022 con 330.327 \$/giorno a causa della domanda record di GNL in Europa).

FIG. 24: PRINCIPALI FLOTTE MONDIALI DI NAVI GNL

	Paesi	N	000 DWT
1	GRECIA	149	13.553
	di cui Rigassificatori LNG	1	86
2	GIAPPONE	138	10.874
	di cui Rigassificatori LNG	2	220
3	STATI UNITI	75	6.084
	di cui Rigassificatori LNG	16	1.354
4	COREA DEL SUD	67	5.195
5	QATAR	45	4.860
6	NORVEGIA	60	4.748
	di cui Rigassificatori LNG	8	677
7	SINGAPORE	39	3.376
	di cui Rigassificatori LNG	3	273
8	CINA	44	3.060
	di cui Rigassificatori LNG	1	9
9	MALESIA	28	2.090
10	NIGERIA	12	1.024
	ALTRI	131	8.888
	di cui Rigassificatori LNG	11	931
	TOTALE	788	66.371
	di cui Rigassificatori LNG	42	3.550

Fonte: elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd

Il settore del trasporto marittimo di GNL è, quindi, in un'importante fase di crescita, dopo un periodo prolungato caratterizzato da ingenti investimenti. Nei prossimi quattro anni, la capacità di esportazione di GNL a livello mondiale e la capacità della flotta di metaniere potrebbero espandersi entrambe di oltre il 40%. Quanto in particolare alla domanda di navi, questa dovrebbe registrare forti aumenti grazie alla graduale entrata in funzione di nuovi terminali. In prospettiva, le dinamiche di transizione energetica e la domanda di gas asiatico dovrebbero rimanere fattori di crescita di base che continueranno a fornire sostegno nel medio termine.

Flotta GPL

Sempre nell'ambito delle navi gasiere, sono 1.670 le navi progettate per il trasporto di GPL (gas di petrolio liquefatto: propano e butano) per un totale di circa 34,6 milioni di DWT. Un numero significativo di navi GPL è in grado di trasportare anche ammoniaca e gas petrolchimici come etilene, propilene, butadiene e cloruro di vinile monomero (CVM).

Ai primi posti figurano le flotte di Giappone e Grecia, seguite dal naviglio di Cina, Singapore e Corea del Sud. I primi 15 paesi concentrano l'85% del totale dei dwt di questa tipologia di naviglio. Risultano di bandiera italiana 11 navi per circa 13mila DWT.

Anche il traffico via mare di GPL sta crescendo sostenuto da una forte domanda asiatica e dalle esportazioni statunitensi. Secondo le proiezioni, il commercio globale di GPL aumenterà per il 2025 del 3,4%, raggiungendo 138 milioni di tonnellate.

Per quanto concerne i noli timecharter, dopo la flessione del 2020, si registra una crescita costante che ha raggiunto il picco a fine 2023.

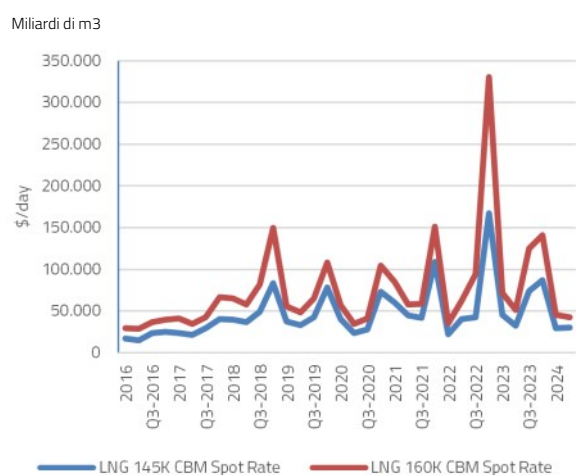
Mercato del GNL e del GPL

Il commercio marittimo globale di GNL ha raggiunto un volume di 409 milioni di tonnellate nel 2023, ri-

spetto ai 399 milioni di tonnellate dell'anno precedente.

La riduzione delle forniture di gas naturale russo all'Unione Europea (UE) a seguito delle sanzioni e la necessità di rendersi indipendenti dalle forniture energetiche russe hanno reso il GNL un'alternativa facilmente disponibile e l'UE ha, quindi, aumentato le importazioni di 60 miliardi di m³ anno.

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



Fonte: elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd

FIG. 26: PRINCIPALI FLOTTE MONDIALI DI NAVI GPL

	Paesi	N	000 DWT
1	Giappone	299	5.173
2	Grecia	133	3.329
3	Cina	160	2.889
4	Singapore	100	2.806
5	Corea del Sud	93	2.553
6	regno Unito	45	1.890
7	Emirati A.U.	60	1.831
8	Norvegia	48	1.697
9	India	49	1.696
10	Indonesia	101	1.341
11	Stati Uniti	65	1.257
12	Hong Kong	22	799
13	Vietnam	51	785
14	Turchia	38	745
15	Germania	64	724
	Altri	342	5.141
	TOTALE	1670	34.655

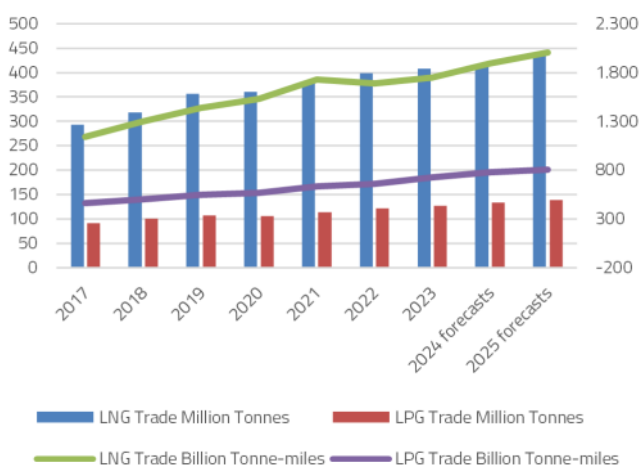
Fonte: Elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd





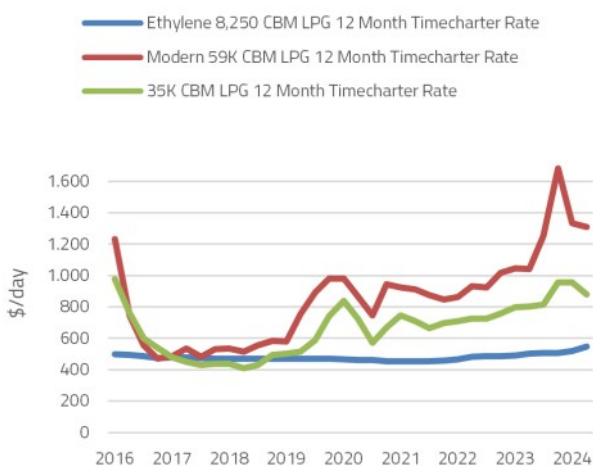
La liquefazione consente di trasportare il gas naturale sotto forma di GNL via nave ma, poiché la liquefazione è tecnicamente impegnativa e costosa, il trasporto di gas naturale sotto forma di GNL è economicamente conveniente soprattutto sulle lunghe distanze.

FIG. 27: TRAFFICO MARITTIMO DI GNL E GPL



Fonte: elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd

FIG. 28: LPG TIMECHARTER RATES



Fonte: elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd

Negli ultimi anni i volumi di trasporto del gas naturale via nave sono aumentati più di quelli del petrolio greggio. In ragione della convenienza economica sulle grandi distanze, nei prossimi tre anni, gli analisti prevedono che i volumi di trasporto di GNL aumentino di circa il 4% all'anno, mentre le tonnellate/miglia di quasi il 7%. Secondo gli esperti, la domanda di gas

naturale continuerà a crescere in tutto il mondo, con volumi di trasporto di GNL che raggiungeranno circa 657 milioni di tonnellate annue nel 2030.

Di conseguenza, analogamente all'anno precedente, si prevede una crescita stabile del trasporto di gas naturale liquido via mare, nonostante il rapido aumento dei prezzi delle materie prime. Le tariffe di noleggio all'inizio del 2023 erano più che raddoppiate rispetto a un anno prima.

FLOTTA CISTERNE PER IL BUNKERAGGIO

L'Italia è dotata di una rete capillare di servizi di bunkeraggio con una struttura del tutto peculiare rispetto a quelle degli altri Paesi europei.

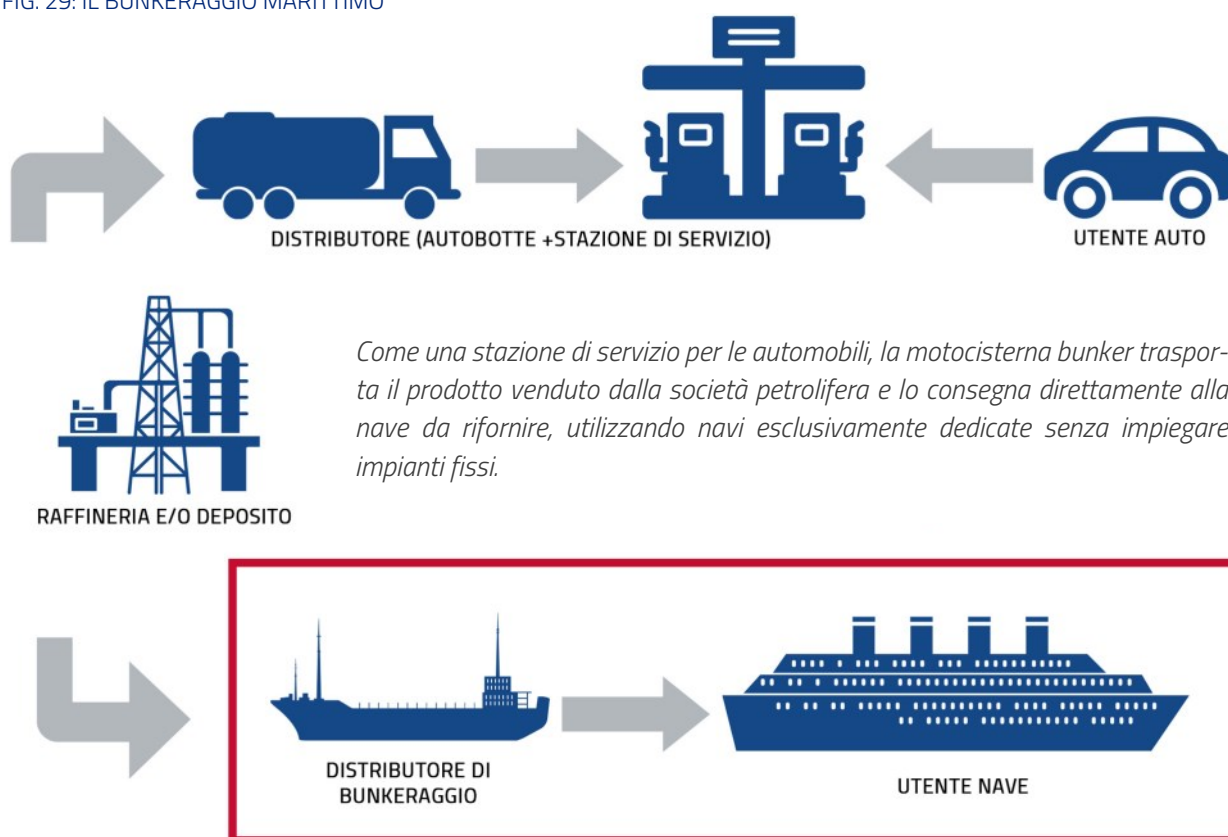
Il bunkeraggio in Italia, nonostante le ridotte dimensioni, è un comparto strategico per i traffici marittimi di importazione ed esportazione delle merci e per i collegamenti passeggeri e merci sia cabotaggio che internazionale, per l'occupazione di marittimi italiani a bordo e lavoratori dell'indotto ma anche per l'approvvigionamento energetico nazionale.

Proprio per questo motivo, altri Paesi dell'UE hanno riconosciuto alle motocisterne adibite a tali servizi agevolazioni mirate conformemente alle linee guida

Il settore del bunkeraggio è composto da:

- 15 società armatoriali
- 40 mezzi - (motocisterne, chiatte-cisterna e rimorchiatori) esclusivamente dedicati al servizio di bunkeraggio
- Capacità complessiva: 70.000 tonnellate di portata lorda con una media di circa 1.800 tonnellate per ogni mezzo
- Occupazione: più di 200 marittimi, tutti di nazionalità comunitaria (quasi totalmente italiani) altamente specializzati, in prevalenza ufficiali, oltre al personale di terra e all'indotto, per un totale di circa 600 unità

FIG. 29: IL BUNKERAGGIO MARITTIMO



comunitarie in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi.

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

Gli operatori del settore hanno profuso un grande sforzo per soddisfare le necessità imposte dalle nuove normative in materia di combustibili marini entrate in vigore dal 1° gennaio 2020 che hanno ridotto il tenore di zolfo di ben sette volte, dando un importante contributo alla tutela ambientale.

FLOTTA CAR CARRIER

Il settore delle navi Pure Car Carrier (PCC) è in pieno rilancio, con stime di crescita del commercio globale di autoveicoli nel 2023 pari al 6%.

All'inizio del 2023 le PCC (incluse le Pure Car & Truck Carriers di stazza superiore a 1.000 GT) a livello mondiale erano 766 per un totale di 4,1 milioni di CEU (Car Equivalent Unit).

La maggior parte della flotta PCC appartiene al segmento oceanico, con unità di capacità di 4.000 CEU o maggiore. La classe di dimensioni più consistente è quella superiore a 7.000 CEU, con 422 navi e il 71% della capacità di trasporto. La dimensione media delle navi della flotta mondiale è aumentata da 4.500 CEU all'inizio del 2010 a 5.314 CEU all'inizio del 2024.

Nel 2023 sono state consegnate 11 nuove navi, ma a differenza del 2022, quando le nuove costruzioni avevano una capacità media di 2.100 CEU, nel 2023 sono state consegnate grandi unità con una capacità di almeno 7.000 CEU ciascuna.

I cinque maggiori armatori rappresentano circa il 45% della flotta della capacità di trasporto globale di autoveicoli. Il più grande armatore con 74 navi (526.000 CEU) è Wallenius Wilhelmsen, seguita dall'israeliana Ray Car Carriers (57 navi/355.000 CEU) e dalle "tre grandi" compagnie giapponesi NYK Line (60 unità/373.000 CEU), Mitsui OSK Lines (52 navi/308.000 CEU), e K-Line (52 navi/278.000 CEU).

Se si considera la nazionalità del proprietario, all'inizio del 2024 gli armatori giapponesi rappresentavano quasi il 39% della capacità di trasporto globale seguiti dalla Norvegia (24%), dalla Corea del Sud (12%) e da Israele (9%). Complessivamente, le quattro maggiori nazioni proprietarie controllano circa l'83% della capacità di trasporto.

Dopo un periodo di contrazione, con 37 navi per un totale di 259.450 CEU nel 2021, il numero di nuove PCC ordinate è raddoppiato arrivando nel 2023 a 83 navi (tutte in grado di utilizzare anche il GNL) per una capacità totale di 712.000 CEU. Inoltre, nel primo semestre del 2024 sono state aggiunte altre 30 unità, per un totale di 234.000 CEU.

A gennaio 2024 le unità ordinate erano 185 (1.452 CEU) di cui l'80% rappresentato da nuovi ordini nel 2023. In termini di capacità il portafoglio ordini è raddoppiato da giugno 2023. Oltre l'85% delle car carrier in termini di CEU (153 car carrier) viene costruito presso cantieri cinesi.

A livello globale, secondo le statistiche ISL, all'inizio del 2023 il nostro Paese si colloca al 6° posto dopo Giappone, Norvegia, Corea del Sud, Israele e Repubblica Popolare Cinese. Tale risultato è conseguito

grazie al Gruppo Grimaldi che rientra tra i 10 principali operatori al mondo di tale tipologia di naviglio.

FLOTTA PORTACONTENITORI

All'inizio del 2024 erano in servizio 6.083 navi porta-container con una portata lorda di 328,6 milioni di tonnellate, pari a 27,8 milioni di TEU. In tali ultimi termini, i numeri riportano un incremento dell'8,1%. Nel 2023 sono state consegnate 350 navi con una capacità totale di 2,2 milioni di TEU, una capacità di nuove costruzioni più che raddoppiata rispetto al 2022 (quando vennero consegnate navi con una capacità totale di poco superiore a 1 milione di TEU). Per quasi il 60% del totale si tratta di unità con capacità superiore a 14.000 TEU.

Il trasporto marittimo di contenitori - nonostante le difficoltà del momento storico (uno scenario già teso e incerto a causa della guerra russo-ucraina e del conflitto israelo-palestinese, a cui si è aggiunta la minaccia al commercio internazionale sul "fronte Mar Rosso") - sta mostrando notevole resilienza, una capacità di reazione e adattamento che sta contribuendo ad assorbire gli impatti negativi delle criticità geopolitiche mondiali.



Tuttavia, l'impatto sui noli è stato piuttosto immediato anche se non sono stati raggiunti i livelli del post pandemia. Dalla fine del 2023 i noli hanno ripreso a salire per l'incremento di consumi di carburante e di emissioni di CO₂, nonché per il rialzo dei costi assicurativi (per i rischi di attacchi o sabotaggi), che si stima abbiano reso il prezzo di un viaggio di andata e ritorno dall'Asia all'Europa quasi un milione di dollari più costoso.

Osserviamo i livelli dello Shanghai Containerized Freight Index, che è l'indice più utilizzato per le tariffe di trasporto marittimo di importazione dalla Cina. Questo indice è calcolato dalla Shanghai Shipping Exchange settimanalmente dal 2009 e include l'evoluzione delle tariffe di trasporto da Shanghai - per le 13 principali rotte mondiali (Europa, Mediterraneo, Stati Uniti, Golfo Persico, Nuova Zelanda, Africa occidentale e Sud Africa, Giappone, Sud-est asiatico e Corea del Sud).

Dopo la fase calante, per esempio sulla rotta tra Estremo Oriente e Mediterraneo, l'indice SCFI è cresciuto molto nel 2024 arrivando ad un massimo di 5.371 dollari per TEU a luglio 2024.

FIG. 30: PRINCIPALI FLOTTE MONDIALI DI NAVI PORTACONTENITORI

Navi di 1000 gt e oltre per nazionalità dell'armatore

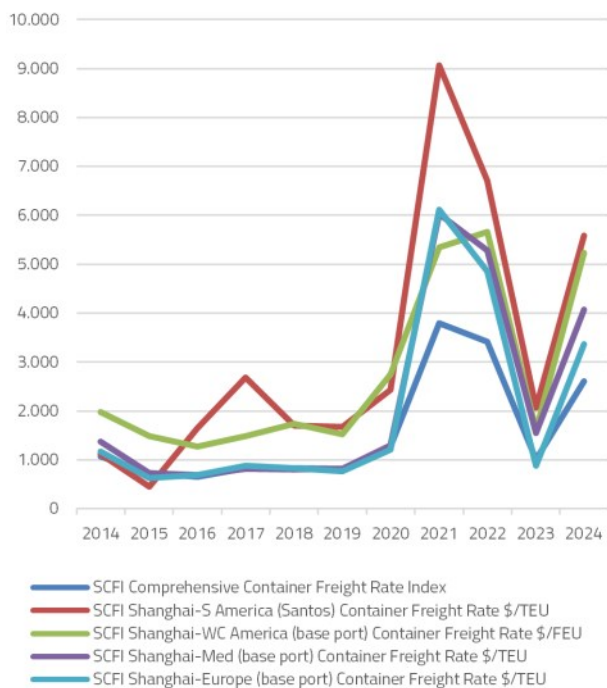
Paesi	N.	000 dwt	000 TEU
1 Cina	1.043	54.194	4.599
2 Germania	808	37.795	3.123
3 Danimarca	341	28.459	2.454
4 Giappone	381	26.765	2.396
5 Taiwan	361	21.175	1.822
6 Grecia	403	21.886	1.815
7 Francia	248	20.518	1.779
8 Canada	159	17.181	1.528
9 Singapore	253	13.280	1.144
10 Regno Unito	177	13.449	1.124
11 Rep. di Corea	227	11.614	1.034
12 Norvegia	58	4.177	354
13 Emirati arabi Uniti	106	2.928	222
14 Indonesia	226	2.632	181
15 Turchia	112	2.327	175
16 Stati Uniti	81	2.397	174
17 Iran	27	1.616	136
18 Israele	36	1.632	130
19 Thailandia	47	1.200	97
20 Hong Kong	35	964	78
21 Paesi Bassi	47	595	48
22 Vietnam	50	625	46
23 Bermuda	4	467	40
24 Belgio	11	409	32
25 Malesia	37	446	32
26 Russia	33	401	32
27 Filippine	40	248	19
28 India	9	229	17
29 Egitto	13	168	13
Altri	654	37.071	3.044
Ignoto controllo armatoriale	56	1.719	133
TOTALE	6.083	328.567	27.821

Fonte: elaborazione SRM su dati SL Bremen





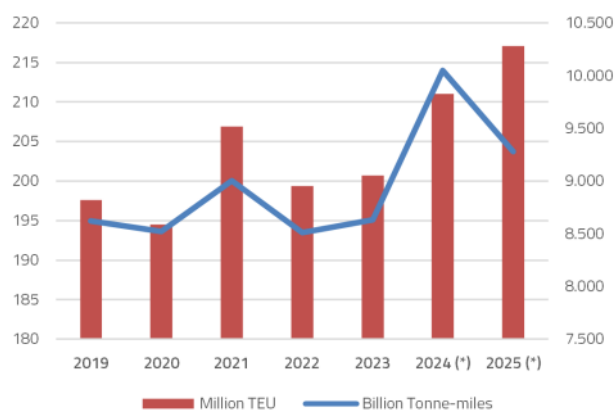
FIG. 31: ANDAMENTO NOLI DELLE NAVI PORTACONTENITORI



Fonte: elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd Clarksons

A livello mondiale il traffico container rappresenta circa il 15% del commercio marittimo. Dopo il picco registrato nel 2021, a livello mondiale tale tipologia di traffico si è ridotta attenendosi a livelli comunque superiori al dato pre-pandemia (198 milioni di TEU nel 2019) per poi riprendersi leggermente nel 2023 (201 milioni di TEU). Gli analisti prevedono una netta crescita per il 2024. Preponderante è il peso dell'Asia nei trasporti containerizzati. La Cina continua ad essere il principale centro mondiale di movimentazione, concentrando il 30% del traffico mondiale di TEU (dei top 10 porti container a livello mondiale, 7 sono cinesi).

FIG. 32 TRAFFICO MONDIALE DI CONTENITORI



Fonte: elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd

*forecasts

FIG. 33: MOVIMENTO CONTAINER NELLE PRINCIPALI AREE DEL MONDO

	IMPORT (Min TEU)			EXPORT (Min TEU)		
	2022	2023	2024 (*)	2022	2023	2024 (*)
Nord America	32,2	30,3	33,3	13,7	13,6	14,1
Europa	37,6	37,8	39,3	34,4	32,1	33,0
Far East	83,6	83,5	87,1	117,9	120,3	128,0
Middle East	6,6	7,4	7,8	2,7	2,9	2,7
Sub-continente indiano	7,1	8,0	8,7	6,7	6,9	7,1
America Latina	9,7	9,7	10,5	7,1	7,2	7,5
Africa	7,6	8,4	8,4	3,5	3,8	4,1
Oceania	3,7	3,6	4,0	2,2	2,2	2,4
Non specificato	11,2	11,7	12,0	11,2	11,8	12,0
World	199,3	200,7	211,1	199,3	200,7	211,1

Fonte: elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd

si). La principale rotta di container per l'Europa si conferma la "Far East – Europe", che in base ai dati Clarksons Research, registra sulla direttrice Far East – Europe 16,6 milioni di TEU mentre sulla rotta inversa Europe-Far East si attesta a 6,5 milioni di TEU.

In termini di TEU Tanger Med si conferma porto leader del Mediterraneo con una crescita record nel 2023.

Il sistema portuale italiano tiene nonostante la critica situazione geopolitica, nel 2023 i porti italiani hanno registrato complessivamente il transito di quasi 11,3 milioni di container, con un -2,4% rispetto all'anno 2022. Il primato nella classifica dei porti italiani è stato conseguito da Gioia Tauro con circa 3,6 milioni di TEU, in crescita del 5% rispetto al 2022. Seguono Genova e La Spezia rispettivamente con circa 2,4 e 1,1

FIG. 34: PRINCIPALI ROTTE CONTAINER PER L'EUROPA

Million TEU

	2020	2021	2022	2023	2024	Var% 23/22
Middle East/Indian Sub-Continent - Europe	7,0	7,5	7,4	7,6	7,2	2,8%
Far East - Europe	15,8	17,1	15,4	16,6	17,4	7,8%
Europe - Far East	8,2	7,8	6,7	6,5	6,5	-3,9%
Europe - North America	5,0	5,6	5,5	4,9	5,3	-10,8%
North America - Europe	2,7	2,7	2,6	2,5	2,6	-2,4%

Fonte: elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd

FIG. 35: MOVIMENTO CONTAINER NEI PRINCIPALI PORTI MONDIALI, EUROPEI E ITALIANI
Fonte: SRM su Alphasiner e Drewry

	Major World Ports	2023	2022	Var.% 2023/2022
1	Shanghai	49.158.000	47.280.000	4,0%
2	Singapore	39.012.954	37.289.500	4,6%
3	Ningbo-Zhoushan	35.300.000	33.360.000	5,8%
4	Qingdao	30.000.000	25.660.000	16,9%
5	Shenzhen	29.900.000	30.040.000	-0,5%
6	Guangzhou	25.040.000	24.600.000	1,8%
7	Busan	23.151.328	22.071.863	4,9%
8	Tianjin	22.160.000	21.030.000	5,4%
9	Jebel Ali	14.473.000	13.970.000	3,6%
10	Hong Kong	14.342.000	16.637.000	-13,8%
11	Port Klang	14.061.022	13.223.928	6,3%
12	Rotterdam	13.446.709	14.455.000	-7,0%
13	Antwerp+ Bruges	12.618.000	13.500.000	-6,6%
14	Xiamen	12.550.000	12.420.000	1,0%
15	Port Tanjung Pelepas	10.480.537	10.512.806	-0,3%
16	Laem Chabang	8.868.200	8.741.077	1,5%
17	Kaohsiung	8.833.831	9.491.575	-6,9%
18	Los Angeles	8.629.681	9.910.000	-12,9%
19	Tanger Med	8.614.400	7.596.845	13,4%
20	Ho Chi Minh City	8.396.600	8.396.600	0,0%
	Totale maggiori 20 porti	389.036.262	380.186.194	2,3%
	Totale mondiale	858.791.541	863.218.571	0,7%

	Major European and Mediterranean ports	2023	2022	Var.% 2023/2022
1	Rotterdam	13.446.000	14.455.523	-7,0
2	Antwerp-Bruges	12.618.000	13.509.940	-6,6
3	Tanger Med	8.617.410	7.596.845	13,4
4	Hamburg	7.620.595	8.261.976	-7,8
5	Piraeus	5.100.920	5.000.948	2,0
6	Valencia	4.803.995	5.052.272	-4,9
7	Algeciras	4.733.385	4.767.282	-0,7
8	Bremen	4.200.000	4.614.000	-9,0
9	Port Said	4.166.000	4.252.979	-2,0
10	Gioia Tauro	3.540.000	3.380.053	4,7
11	Barcelona	3.280.048	3.525.010	-6,9
12	Ambarli	3.170.430	2.867.215	10,6
13	Marsaxlokk	2.800.000	2.890.000	-3,1
14	Le Havre	2.630.000	3.100.000	-15,2
15	Genova	2.394.335	2.532.532	-5,5
16	Gdansk	2.050.287	2.072.122	-1,1
17	Mersin	1.942.069	1.989.585	-2,4
18	Alexandria	1.671.299	1.488.436	12,3
19	Sines PSA	1.665.308	1.662.600	0,2
20	Damietta	1.482.021	1.152.318	28,6
	Totale 20 porti	91.932.103	94.171.636	-2,4
	Totale mondiale	869.170.238	863.218.571	0,7

	Major Italian ports	2023	2022	var 2023/2022
1	Gioia Tauro	3.548.830	3.380.053	5,0%
2	Genova	2.394.335	2.532.532	-5,5%
3	La Spezia	1.139.088	1.262.496	-9,8%
4	Trieste	852.193	877.805	-2,9%
5	Livorno	669.414	751.811	-11,0%
6	Napoli	595.740	687.001	-13,3%
7	Venezia	491.118	533.991	-8,0%
8	Savona - Vado	346.612	266.591	30,0%
9	Salerno	345.949	361.884	-4,4%
10	Ravenna	216.981	228.435	-5,0%
11	Ancona-Falconara	173.152	165.346	4,7%
12	Cagliari-Sarroch	122.737	140.216	-12,5%
13	Marina di Carrara	103.519	101.685	1,8%
14	Civitavecchia	101.319	112.200	-9,7%
15	Bari	73.948	65.729	12,5%
16	Catania	53.212	51.666	3,0%
17	Taranto	40.625	26.269	54,6%
18	Palermo	15.201	13.962	8,9%
19	Trapani	10.516	10.950	-4,0%
20	Monfalcone	421	1.961	-78,5%
	TOTALE	11295845	11573063	-2,5%

FLOTTA RIMORCHIATORI E SUPPLY VESSEL

Nel 2023 sono 388 le navi appartenenti all'importante tipologia delle navi ausiliarie alle piattaforme energetiche che offrono servizi essenziali per assicurare la sicurezza e il regolare svolgimento sia dei traffici marittimi che dell'approvvigionamento da parte delle piattaforme energetiche marine di interesse nazionale.

I supply vessel sono unità navali destinate al trasporto delle maestranze dell'industria dell'energia, al trasporto di merci, anche pericolose, all'esecuzione di servizi appoggio a lavori subacquei. Queste unità sono strategiche e fondamentali per la catena dell'approvvigionamento energetico, la flotta italiana è impiegata anche all'estero in assistenza alle piattaforme energetiche, ad esempio nel Mar Mediterraneo e in Africa.





I rimorchiatori, in quanto dotati di particolare forza propulsiva, oltre ad essere utilizzati nei servizi tecnico nautici, sono impiegati per il servizio di rimorchio d'altura ovvero per effettuare trasporti pesanti o per prestare soccorso alle navi.

FLOTTA NAVI POSACAVI

Il 12 dicembre 2023 è stato istituito il Polo Nazionale della dimensione Subacquea per la cooperazione tra strutture pubbliche e private al fine di promuovere, sviluppare, coordinare le sinergie delle diverse eccellenze nazionali nel settore. Non solo, nel settembre 2024 il Governo ha approvato un disegno di legge che prevede l'istituzione di un'apposita Agenzia per la sicurezza delle attività subacquee (Asas), alle dipendenze funzionali della presidenza del Consiglio. Ciò conferma l'importanza per l'Italia della dimensione subacquea.

Come è noto, infatti, secondo le stime degli analisti circa l'80% dei fondali sottomarini mondiali risulta ancora inesplorato e con esso le sue ricchezze di risorse naturali, minerarie, energetiche. Non solo, il

mare e l'oceano celano al loro interno infrastrutture strategiche per la nostra quotidianità. Basti pensare ai cavi sottomarini per le telecomunicazioni che collegano i diversi continenti: oltre il 98% dei dati viaggia attraverso questi cavi. In tale contesto il mondo sottomarino rappresenta un asset strategico anche per il nostro Paese. Infatti, analizzando i dati del settore notiamo che, anche nel 2024, nell'Ue 27 l'Italia si conferma al secondo posto, dopo la Francia, per consistenza della flotta di navi cable layer e cable repair. Nello specifico, si tratta di quattro unità per oltre 54mila GT di stazza.

A livello mondiale la consistenza della flotta di navi posacavi (cable layer e cable repair) è di circa 109 navi per un totale di 855mila GT dei quali, anche nel 2024, il 32% di bandiera o controllo dei Paesi Ue 27.

I dati dell'oderbook mondiale confermano la rilevanza strategica che tale settore sta acquisendo in Europa e nel nostro Paese. Infatti, delle 15 unità (323mila GT) in ordine a livello mondiale, ben 8 (213mila GT) provengono da imprese europee. At-

tualmente risultano in costruzione da parte di imprese italiane, con consegna prevista nel periodo 2025/2027, 2 navi per un totale di 62mila GT.

FLOTTA NAVI DA RICERCA

FIG. 36: PRINCIPALI FLOTTE MONDIALI POSACAVI

		N	GT
1	France (Fis)	11	111.851
2	Indonesia	10	73.146
3	Norway (Nis)	4	55.753
4	Italy	4	54.330
5	United States Of America	5	53.645
6	United Kingdom	5	53.297
7	Netherlands	5	49.997
8	Marshall Islands	4	48.736
9	Panama	6	38.601
	totale	109	855.579

Fonte: elaborazione Confitarma su dati Lloyd's Register - Sea Web

Le principali bandiere a livello globale nel settore delle cable layer e cable repair risultano essere:

- Francia: al primo posto con circa 112mila GT
- Indonesia: al secondo posto con circa 73mila GT
- Norvegia: al terzo posto con circa 55mila GT
- Italia: quarta con circa 54mila GT
- USA: quinta con circa 53mila GT

La flotta italiana annovera anche sofisticate navi da ricerca in grado di navigare nelle difficili condizioni meteo polari. In particolare, la flotta associata a **CONFITARMA** annovera diverse unità di questa tipologia:

- La rompighiaccio **Laura Bassi** di proprietà dell'Istituto Nazionale di Oceanografia e di Geofisica Sperimentale – OGS, ad oggi è l'unica nave italiana ad aver ottenuto la certificazione "*Polar Code*" oltre ad essere nota per aver toccato, nell'ambito del Programma nazionale di ricerche in Antartide (Pnra), il punto più a sud mai raggiunto da un'imbarcazione;
- la nave **Gaia Blu**, unità oceanografica utilizzata dal CNR che opera a servizio della comunità scientifica italiana, internazionale e globale; fino al 2022 ha intrapreso 81 spedizioni ospitando 1.056 scienziati provenienti da tutto il mondo;
- la nave **Explora** che è stata protagonista della scena scientifica polare italiana dal 1989 effettuando 11 campagne antartiche e 3 campagne artiche per poi essere ceduta nel 2021 alla società genovese MC International che opera nel campo della prevenzione dell'inquinamento e delle indagini del fondo mare preliminari alla posa di cavi sottomarini.





SETTORE PASSEGGERI

FLOTTA TRAGHETTI RO-RO E RO-PAX

All'inizio del 2024, la flotta cargo ro-ro mondiale ammontava a 963 unità per un totale di 14,1 milioni di tonnellate di stazza lorda e 1,31 milioni di metri lineari di stazza, con un aumento del 4,8% rispetto al 2023 in termini di capacità di trasporto.

Esaminando la flotta mondiale di traghetti al 31 agosto 2024, l'Italia si conferma al primo posto per GT con 249 unità e quasi 5,8 milioni di GT. Segue a distanza Malta con 2,1 milioni di GT), Cina, Giappone e Cipro. Nel Ro-Ro cargo, in particolare, l'Italia si distingue non solo per i GT ma anche per il numero di unità grazie soprattutto al Gruppo Grimaldi, che è leader mondiale del settore.

Nel 2023 le merci movimentate nei porti italiani attraverso i Ro-Ro (121,4 milioni di tonnellate) hanno nuovamente superato quelle trasportate con i container (115,3 milioni in container).

Autostrade del Mare: *best practice* italiana

Nel primo semestre 2024, le Autostrade del Mare registrano un trend in aumento rispetto al 2023. Infatti, i servizi verso i porti esteri evidenziano valori positivi sia in termini di partenze settimanali (+8,5%) che di metri lineari offerti (+4%). Per la Sardegna si registra una conferma in termini di numero di partenze settimanali, mentre per quanto riguarda i metri lineari il trend è in leggero aumento (+1,7%). Per quanto riguarda la Sicilia si evidenziano valori positivi in termini di partenze settimanali (+11%) nonché per quanto riguarda i metri lineari offerti (+13%). In totale

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

	PASSENGER RO-RO CARGO		RO-RO CARGO		TOTALE		
	Paesi	N.	GT	N.	GT	N.	GT
1 ITALIA	186		2.571.150	63	3.158.583	249	5.729.733
2 MALTA	7		79.654	45	2.027.809	52	2.107.463
3 CINA	203		1.687.954	21	121.415	224	1.809.369
4 GIAPPONE	193		1.058.391	80	732.209	273	1.790.600
5 CIPRO	66		1.635.283	8	107.787	74	1.743.070
6 INDONESIA	461		1.188.985	38	242.652	499	1.431.637
7 DANIMARCA	58		738.015	19	673.933	77	1.411.948
8 NORVEGIA	254		807.020	17	478.625	271	1.285.645
9 FINLANDIA	39		720.665	24	564.913	63	1.285.578
10 GRECIA	180		1.016.272	10	84.011	190	1.100.283
11 STATI UNITI	94		291.220	17	736.758	111	1.027.978
12 PANAMA	50		583.147	59	421.695	109	1.004.842
13 SVEZIA	36		688.646	12	292.431	48	981.077
14 FRANCIA	53		903.982	5	43.778	58	947.760
15 TURCHIA	70		105.398	30	679.690	100	785.088
16 CANADA	98		583.096	12	96.790	110	679.886
17 PAESI BASSI	15		251.605	24	388.846	39	640.451
18 REGNO UNITO	60		430.059	6	107.059	66	537.118
19 SPAGNA	28		424.859	5	82.454	33	507.313
20 FILIPPINE	175		376.590	16	90.084	191	466.674
ALTRI	807		3.671.704	324	317.771,2	1.131	6.849.416
TOTALE			3133 19.813.695	835	14.309.234	3.968	34.122.929

Fonte: Clarksons

* Per la categoria Passenger ro-ro cargo sono state considerate le seguenti categorie: Pass-Car-Ferry, Pass cargo e Ro-Pax

** Per la categoria Ro-ro cargo sono state considerate le seguenti categorie: Ro-ro e Ro-ro-Container

FIG. 38: SERVIZI DI TRASPORTO RO-RO PER LA SARDEGNA 2024

Origine - destinazione	Round trip settimanali	M.I. settimanali
Civitavecchia-Arbatax-Cagliari	2	9.000
Civitavecchia-Cagliari	3	13.500
Civitavecchia-Olbia	15	51.000
Civitavecchia-Porto Torres*	7	37.800
Genova-Porto Torres-Cagliari	2	15.400
Genova-Porto Torres*	15	60.000
Livorno-Cagliari	3	23.300
Livorno-Golfo Aranci	7	27.020
Livorno-Olbia	22	131.400
Marina di Carrara-Cagliari	5	25.000
Marina di Carrara-Olbia	3	15.000
Napoli-Cagliari	3	11.556
Piombino-Olbia	5	16.000
Salerno-Cagliari	2	31.200
Totale	94	467.176

*in alta stagione Dato al 1999 117.800

FIG. 40: SERVIZI DI TRASPORTO RO-RO INTERNAZIONALI 2024

Fonte: Confitarma

Origine - destinazione	Round trip settimanali	M.I. settimanali
Ancona-Durazzo	4,5	17.550
Ancona-Igoumenitsa	7	31.500
Ancona-Spalato	4	8.320
Barcellona-Ibiza	4	14.960
Barcellona-Mahon (Minorca)	3	12.264
Barcellona-Nador	1,5	4.500
Barcellona-Palma di Maiorca	6	26.604
Barcellona-Tangeri	3	11.400
Bari-Durazzo	7	18.200
Brindisi-Igoumenitsa	7	37.800
Civitavecchia-Palermo-Tunisi	1	4.000
Civitavecchia-Porto Torres-Barcellona	6	44.400
Civitavecchia-Tunisi	1	4.500
Genova-Barcellona-Tangeri	2,5	10.000
Genova-Bastia	7	11.200
Genova-Livorno-Catania-Malta	3	46.800
Genova-Tunisi	2,5	11.500
Livorno-Bastia	7	18.240
Livorno-Savona-Barcellona-Valencia	5	78.000
Palermo-Tunisi	3	13.000
Porto Torres-Tolone	3	6.984
Salerno-Catania-Malta	1	7.700
Salerno-Palermo-Tunisi	2	9.000
Salerno-Sagunto	3	46.800
Savona-Bastia	3	6.840
Sete-Barcellona-Nador	2	6.000
Sete-Barcellona-Tangeri	2	7.600
Tolone-Minorca	3	6.840
Tolone-Alcudia	1	2.280
Valencia-Ibiza	5	13.620
Valencia-Palma Di Maiorca	6	29.148
Venezia-Bari-Patrasso	3	46.800
Totale	119	614.350

Dato al 1999 30.000

Fonte: Confitarma

FIG. 39: SERVIZI DI TRASPORTO RO-RO PER LA SICILIA 2023

Origine - destinazione	Round trip settimanali	M.I. settimanali
Cagliari-Palermo	1	4.512
Civitavecchia-Palermo	1	4.500
Civitavecchia-Termini Imerese	5	25.000
Genova-Livorno-Catania	6	93.200
Genova-Palermo	7	36.400
Genova-Livorno-Palermo	4	30.800
Livorno-Palermo	5	30.000
Napoli-Milazzo	2	1.600
Napoli-Palermo	25	98.104
Napoli-Termini Imerese	1	5.000
Ravenna-Brindisi-Catania	3	34.950
Ravenna-Catania	3	40.800
Salerno-Catania	6	46.200
Salerno-Messina	7	40.600
Totale	76	491.666

Dato al 1999 118.200

Fonte: Confitarma

gli operatori nazionali garantiscono 546 partenze settimanali (+1% rispetto al 2023) sulle linee delle Autostrade del Mare che collegano la penisola con Sicilia, Sardegna e altri paesi del Mediterraneo (Albania, Francia, Grecia, Malta, Marocco, Spagna, Tunisia). L'offerta lorda di stiva su base settimanale è stabile a quasi 1,5 milioni di metri lineari (corrispondenti a circa 4 milioni di tir oppure 5 milioni di semirimorchi trasportabili annualmente).

Le Autostrade del Mare (traghetti Ro/Ro pax) hanno trasportato 69 mln di tonnellate di merci nel 2023, consentendo di eliminare dalla strada circa 2,6 milioni di TIR all'anno, equivalenti a 2,9 milioni di tonnellate di emissioni evitate di CO2 e riducendo sensibilmente danni e costi legati all'incidentalità e alla congestione stradale.

SEA MODAL SHIFT

Nel dicembre 2023 è stato attivato il nuovo Marebonus. Come noto, si tratta di uno strumento davvero virtuoso: dalle analisi dei dati ENEA e di quelli relativi al PNRR è stato calcolato che il costo del Marebonus per lo Stato è stato pari a un decimo di quello del Superbonus 110% a parità di risparmio energetico ottenuto (235 euro per tonnellata equivalente di petrolio risparmiati del Marebonus contro 2,434 euro del Superbonus). Purtroppo, benché l'armamento di settore apprezzi molto l'iniziativa, le risorse stanziolate (100,5 milioni di euro in 5 anni) non sono sufficienti a dispiegare tutto il potenziale di spostamento modale dell'incentivo in parola.

Non solo, si registra un calo degli stanziamenti a fronte di una crescita del mercato delle Autostrade del Mare:

- 464 partenze per circa 780.500 metri lineari nel 2008;
- 546 (+18%) partenze settimanali per circa 1,5 milioni (+ 92%) di metri lineari nel 2024

Assumendo i volumi trasportati nel 2020 l'incentivo SMS risulterà molto più basso di quello erogato con il Marebonus.

- Marebonus contributo pari a circa 8 centesimi di euro;
- SMS contributo pari a circa 1 centesimo di euro.

L'esempio spagnolo è emblematico, il paese iberico ha introdotto l'Ecobonus con i fondi Next Generation EU (in Italia PNRR) stanziando risorse che consentono un incentivo medio pari a 16 centesimi di euro (diverse linee marittime sono incentivate con 26 centesimi di euro).

Affinché il Sea Modal Shift italiano possa dispiegare le sue potenzialità, riteniamo che gli stanziamenti debbano essere incrementati a 100 milioni di euro l'anno. A invarianza di trasportato rispetto all'ultima annata Marebonus si determinerebbe un contributo reale pari a 12 centesimi di euro a unità imbarcata per km sottratto alla strada.



FLOTTA NAVI DA CROCIERA

Secondo l'ultimo report di CLIA, l'associazione che riunisce le principali compagnie, nel 2023 i crocieristi hanno raggiunto la quota di 31,7 milioni a livello globale, superando del 7% il dato del 2019. Si prevede che 35,7 milioni di persone viaggeranno in crociera nel 2024 e quasi 40 milioni entro il 2027. L'impatto economico globale delle crociere nel 2022 è stato di 138 miliardi di dollari, con 1,2 milioni di posti di lavoro generati. L'impatto del 2023 dovrebbe essere ancora maggiore grazie a un aumento del 50% del numero di passeggeri rispetto al 2022. Le destinazioni più visitate sono i Caraibi e il Mediterraneo, che hanno accolto rispettivamente il 44,2% e il 18,5% dei passeggeri.

Nel 2023 la bandiera italiana si colloca al 5° posto nella classifica mondiale di navi da crociera. L'Italia, per la sua rinomata vocazione turistica e la posizione geografica nel Mar Mediterraneo si è affermata negli anni come paese leader nella crocieristica.

Dopo la crescita esponenziale registrata nel 2021 (+305% 2021/2020) e 2022 (+258%), il 2023 evidenzia un ulteriore incremento del 48% nel numero dei passeggeri accolti. Sono 13,8 milioni i passeggeri registrati nei porti italiani, un volume superiore di oltre 1 milione rispetto all'anno record 2019. Il nostro Paese si conferma prima destinazione in Europa, anche in termini di ricadute economiche, circa 15,6 miliardi di euro che derivano dall'industria delle

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

navi di oltre 1.000 gt dati 2023

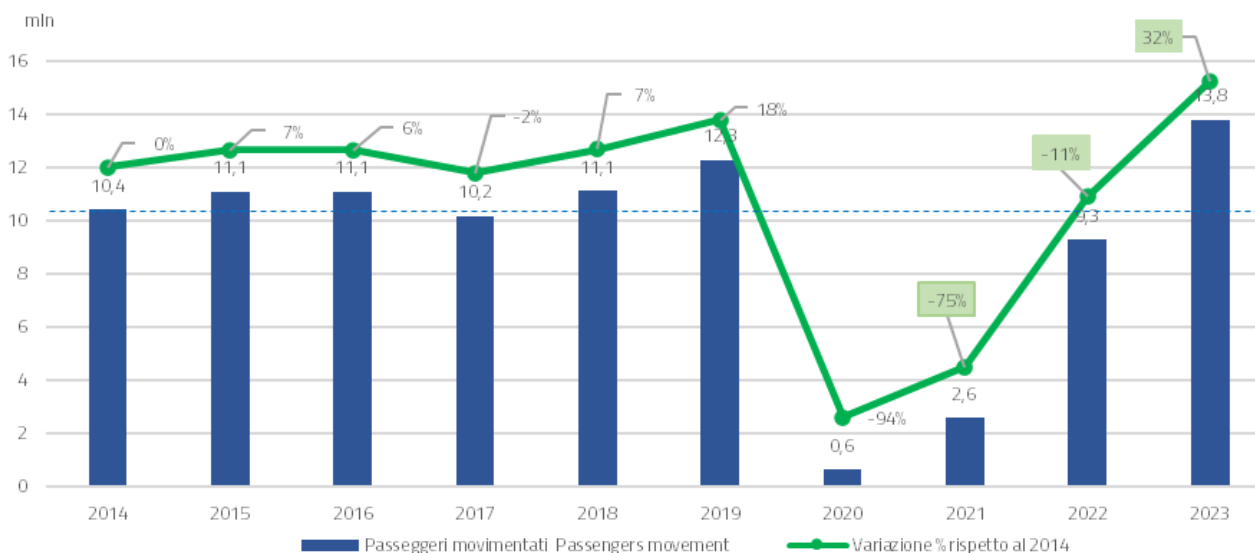
	N navi	GT
1 BAHAMAS	135	10.707.228
2 MALTA	63	5.010.328
3 PANAMA	37	3.502.507
4 BERMUDA	27	2.897.543
5 ITALIA	20	2.265.336
6 REGNO UNITO	12	1.303.030
7 PAESI BASSI	14	938.717
8 NORVEGIA	29	723.188
9 IS MARSHALL	13	509.345
10 MADEIRA	15	189.686
ALTRI	88	1.053.430
TOTALE	453	29.100.338

Fonte: elaborazione Confitarma su dati Lloyd's Register - Sea Web

crociere. Il 2023 si conferma quindi il miglior anno di sempre per la crocieristica italiana.

Nel 2023 Costa Crociere, parte del Gruppo Carnival Corporation & plc e unica compagnia crocieristica battente bandiera italiana, ha celebrato 75 anni di attività. Mediterraneo, Nord Europa, Caraibi, Sud America, Emirati Arabi Uniti le aree dei servizi crocieristici offerti insieme al Giro del Mondo. Grande attenzione viene riservata da Costa Crociere al rapporto con le comunità locali dei territori come sintetizzato dal "Manifesto per un turismo di valore, sostenibile e inclusivo".

FIG. 42: MOVIMENTO CROCIERISTI NEI PORTI ITALIANI



Fonte: elaborazione SRM su dati "Risposte Turismo"



FLOTTA NAVI TPL

La flotta di bandiera italiana dedicata al trasporto pubblico locale è composta principalmente da traghetti, aliscafi, catamarani e unità veloci. Si stimano circa 240 unità dedicate ai collegamenti con le Isole Minori con una capacità di circa 100 mila passeggeri trasportabili per viaggio.

Il trasporto pubblico locale marittimo è essenziale – per non dire vitale – per lo sviluppo economico e sociale delle isole minori italiane. I servizi di collegamento marittimo rappresentano spesso l'unica via esperibile, per le popolazioni delle isole minori, per avere accesso a servizi fondamentali come scuole, ospedali, luoghi di lavoro, ecc.. In generale, le popolazioni delle isole minori dipendono dal trasporto marittimo locale.

Con l'espressione "continuità territoriale" si fa riferimento a misure finalizzate a favorire adeguati collegamenti fra territori nei casi in cui l'attività di libero mercato non risulti soddisfacente (ad esempio perché l'offerta di servizi di trasporto è insufficiente nelle tratte scarsamente remunerative).

La continuità territoriale è strettamente connessa al diritto alla libera circolazione e al diritto di uguaglianza dei cittadini (diritti sanciti, rispettivamente, all'articolo 16 e all'articolo 3 della Costituzione italiana). L'insularità costituisce la condizione tipica in cui gli svantaggi ad essa connessi rendono necessarie misure per la continuità territoriale.

Importanza delle comunità isolate

Una delle ricchezze dell'Italia, in particolare per l'economia turistica nazionale, è costituita dalle isole e

Riforma costituzionale art. 119

Art. 1.

1. All'articolo 119 della Costituzione, dopo il quinto comma è inserito il seguente: «La Repubblica riconosce le peculiarità delle Isole e promuove le misure necessarie a rimuovere gli svantaggi derivanti dall'insularità».

arcipelaghi minori: Ischia, Isola d'Elba, Isole Egadi, Isole Eolie, La Maddalena, Ponza e Ventotene, Capri, Procida, Isole Tremiti. I dati ISTAT relativi al 2019 registrano circa 200mila residenti nei 35 Comuni censiti sulle Isole Minori italiane. Secondo le ultime rilevazioni disponibili (anno 2022) le presenze turistiche nelle isole minori – tutte, quindi, trasportate via mare – ammonta a circa 8 milioni di persone. Nel 2022 l'indicatore di pressione turistica (detto anche

tasso di turisticità, calcolato come il numero di presenze per abitante) a livello medio nazionale è pari a 7 presenze per ogni abitante nei comuni di tutta Italia mentre nelle isole minori raggiunge i valori massimi nelle Isole Tremiti (120), nell'arcipelago toscano (93,7) e nelle Egadi (51,8); la pressione turistica è, invece, minore a Pantelleria (10,3), Ustica (8,3) e Arcipelago del Sulcis (7,4). Tali dati evidenziano l'importanza del trasporto marittimo per queste comunità.



05.

**LA TUTELA DELL'AMBIENTE
MARINO E LA SICUREZZA
DELLA NAVIGAZIONE**



IMO – MISURE A BREVE TERMINE

Come ormai ben noto a partire dal 1° gennaio 2023, per tutte le navi esistenti di stazza pari o superiore a 400 GT è necessario calcolare l'indice EEXI (Energy Efficiency for eXisting ship Index) e implementare gli accorgimenti tecnici per migliorarne l'efficienza energetica. Le navi devono soddisfare uno specifico EEXI che si basa su un fattore di riduzione (espresso in percentuale rispetto ad una baseline) equivalente alla fase 2 o 3 dell'EEDI (Energy Efficiency Design Index) richiesto per le nuove navi, al fine di assicurare condizioni di parità tra le navi nuove e quelle esistenti.

Sempre a partire dal 1° gennaio 2023, tutte le navi di stazza pari o superiore a 5.000 GT sono tenute a calcolare e segnalare il proprio indicatore operativo di intensità di carbonio (CII - Carbon Intensity Index) che collega le emissioni di CO₂ al carico trasportato della nave sulla distanza percorsa. Nel 2024, le navi saranno valutate (A, B, C, D, E - dove A è il rating migliore) rispetto a una linea di riferimento e ai fattori di riduzione richiesti. Il livello di prestazione deve essere registrato nel Piano di Gestione dell'Efficienza Energetica della nave (SEEMP). Le navi classificate E op-

pure D per tre anni consecutivi dovranno implementare un piano di azioni correttive, dimostrando come verrà raggiunto l'indice richiesto (C o superiore). Le Amministrazioni, le autorità portuali e le altre parti interessate, a seconda dei casi, sono inoltre incoraggiate a fornire incentivi alle navi classificate come A o B.

CONFITARMA, ha segnalato ripetutamente ed energicamente all'Amministrazione e all'IMO attraverso l'ICS i problemi che comporterà l'applicazione di tale indice (CII), specialmente per certe unità, quali ad esempio i traghetti o le navi cisterna a time charter. Al momento si lavora ad una submission per il prossimo MEPC per introdurre elementi correttivi che possano scongiurare inopportune ed ingiuste penalizzazioni.

Non c'è ancora evidenza di quanto gli accorgimenti tecnici ed operativi permetteranno agli armatori di riuscire ad ottemperare ai limiti normativi introdotti: come già evidenziato in passato molti interventi potrebbero non essere finanziariamente fattibili, in particolare per le navi più datate.

L'efficacia dell'attuazione dei requisiti CII ed EEXI dovrà essere riesaminata entro il 1° gennaio 2026.

L'IMO ha inoltre concordato di tenere sotto controllo gli impatti della misura sugli Stati, prestando particolare attenzione alle esigenze dei paesi in via di sviluppo, in particolare dei paesi meno sviluppati (PMS) e dei piccoli Stati insulari in via di sviluppo (SIDS), in modo che possano essere apportati eventuali aggiustamenti necessari. Le misure a breve termine dovrebbero anche fornire potenziali elementi costitutivi per future misure di riduzione dei gas serra da sviluppare a medio e lungo termine.

IMO – MISURE A LUNGO TERMINE

Per garantire che il trasporto marittimo raggiunga le ambizioni della Strategia IMO sui gas serra del 2023, il MEPC 80 ha deciso di attuare un paniere di misure composto da:

- un elemento tecnico, che sarà uno standard sui combustibili marittimi, basato su obiettivi, che regolerà la riduzione graduale dell'intensità dei gas serra degli stessi;
- un elemento economico, cioè un meccanismo di tariffazione delle emissioni di gas serra, direttamente collegato al meccanismo di intensità dei gas serra o come meccanismo autonomo.

Le misure dovrebbero essere adottate nel 2025 ed entrare in vigore verso la metà del 2027. L'MEPC 81 ha preso in considerazione diverse proposte normative e, anche se non c'è stato un accordo sul pacchetto di misure, c'è stata una convergenza tra gli Stati membri, insieme all'accordo su una struttura generale per le modifiche normative necessarie, relativamente all' "IMO net zero framework" nell'allegato VI alla Convenzione MARPOL 73/78.

LA POLITICA AMBIENTALE DELL'UE

Le norme del pacchetto "Fit for 55%" sono entrate in vigore nel 2023. Per quello che concerne l'ETS la Commissione Europea ha pubblicato l'elenco delle società di navigazione e delle rispettive autorità di riferimento nel quadro dell'attuazione delle azioni per l'inclusione del trasporto marittimo nel sistema EU; ciascuna compagnia di navigazione ha aperto un conto di deposito nella sezione italiana del Registro dell'Unione, che sarà utilizzato per il trasferimento di eventuali quote gratuite, per certificare le emissioni annuali e restituire le quote a fronte delle emissioni prodotte nonché mettere sul mercato le proprie quote di emissioni. Uno dei temi maggiormente discussi è quello della destinazione degli introiti dell'ETS: infatti, la Direttiva (UE) 2023/959 del Parlamento europeo e del Consiglio del 10 maggio 2023 si riferisce ripetutamente a un fondo per l'innovazione, ma c'è poca chiarezza riguardo all'effettiva destinazione di



tali risorse. Riguardo all'ETS **CONFITARMA** ha espresso la sua posizione in un position paper specifico e chiederà che le osservazioni siano tenute presenti anche durante la revisione della norma. Nonostante sia previsto che parte dei ricavi ETS (circa 25% ovvero circa 20 milioni di quote che corrispondono a circa 1.5 miliardi EUR) sia destinata attraverso l'Innovation Fund a call dedicate al settore marittimo, **CONFITARMA** ritiene che l'allocatione del circa 75% dei ricavi agli Stati Membri debba essere utilizzata per progetti di decarbonizzazione per lo shipping. Essendo prevista, come sopra accennato, una revisione della norma nel 2026, **CONFITARMA**, ritiene che, nel perimetro di applicazione dell'ETS, si possa mantenere la soglia delle 5mila GT ma a condizione che la potenza installata sia inferiore a 5mila kW, concedendo un'esenzione a tutte quelle unità che utilizzino la potenza non in modo continuativo ma solo quando necessario - come nel caso di quelle unità adibite al rimorchio portuale, al soccorso, assistenza e rimorchio in mare, nonché al servizio appoggio piattaforme - anche per i casi in cui la potenza sia superiore ai 5mila kW. Inoltre, per tutelare la mobilità e il prezzo competitivo dello spostamento dei cittadini europei da e per le Isole degli Stati Membri ed al fine di evitare un aumento dei prezzi dovuto all'introduzione dell'ETS, **CONFITARMA** ritiene che l'esenzione dovrebbe coprire la tipologia di servizio insulare (trasporto passeggeri con mezzi

veloci e navi ro-pax da e verso le isole in qualunque punto dell'Europa e per qualsiasi isola in Europa), indipendentemente dalla stazza della nave e dalla potenza.

CONFITARMA, ritiene che sia corretto concedere un'esenzione dalla tassazione ETS anche alle linee di Autostrade del Mare oltre a quelle di cabotaggio insulare, poiché il rischio concreto di assistere ad un back shift modale dipende proprio dal venir meno della sostenibilità economica delle linee di Autostrade del Mare, in quanto per le linee di collegamento con le isole non vi è alternativa se non quella dell'utilizzo della nave. Infine, **CONFITARMA**, auspica che si raggiunga un allineamento a livello mondiale e non solo a livello europeo di tale tassazione al fine di evitare distorsioni di mercato a livello geografico e soprattutto che sia applicata a tutte le modalità di trasporto affinché non si generi una distorsione della concorrenza modale. Il pacchetto Fit for 55 prevede anche il Regolamento (UE) 2023/1805 del Parlamento e del Consiglio del 13 settembre 2023 sull'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo, e che modifica la direttiva 2009/16/CE, più noto come "FuelEU Maritime". L'obiettivo principale dell'iniziativa **FuelEU Maritime**, elemento chiave del pacchetto "Pronti per il 55%" dell'UE, è aumentare la domanda e l'uso costante di



combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio e ridurre le emissioni di gas a effetto serra generate dal settore del trasporto marittimo, garantendo, allo stesso tempo il buon funzionamento del traffico marittimo ed evitando distorsioni nel mercato interno. Relativamente a questo Regolamento – CONFITARMA ha assunto a suo tempo una posizione ufficiale producendo un position paper in cui ha evidenziato le proprie perplessità riguardo ai seguenti punti: standard dei combustibili, finanziamenti per ridurre il divario tra fuel convenzionali e rinnovabili, sistema di raccolta dati e onshore power supply (detto anche cold ironing).

IL RINNOVAMENTO DELLA FLOTTA MONDIALE

A settembre 2024 il portafoglio ordini a livello mondiale ammonta ad un totale di 5.197 navi per circa 145 milioni di CGT (Compensated Gross Ton/tonnellate di stazza lorda compensata). I protagonisti del settore restano sempre Cina e Corea del Sud che coprono l'81% del mercato delle costruzioni navali, ed a seguire Giappone, un tempo numero uno del mercato e adesso al terzo posto della classifica mondiale. Questi tre paesi hanno dettato le regole del setto-

re della cantieristica navale per molti decenni, attraendo gradualmente clienti dal continente europeo. In particolare il portafoglio ordini dei cantieri cinesi è salito di recente a livelli record in termini di CGT, attestandosi a 3.075 navi per 78,9 milioni di CGT all'inizio di settembre 2024, superando il precedente picco di 76,6m di CGT dell'ottobre 2008. Nell'orderbook mondiale l'Italia, con 40 navi per 3,7 milioni di CGT, è prima fra i paesi dell'Unione europea, seguita da Germania e Francia, nonché quarta nella graduatoria dei principali paesi costruttori. L'UE vale il 5% del mercato delle costruzioni mondiali con 7 milioni di Tonnellate di Stazza Lorda compensata, grazie perlopiù alla realizzazione di navi da crociera. L'Italia è al primo posto nell'Unione europea e quarta nella graduatoria mondiale dei principali paesi costruttori con 40 navi in ordine/costruzione per 3,7 milioni di CGT, seguita da Germania e Francia. Tanker, bulkcarrier e containership rappresentano una parte importante del portafoglio ordini mondiale. Le tre categorie rappresentano il 68% del totale delle CGT in uscita dai cantieri cinesi e addirittura l'83% in uscita da quelli giapponesi; solo tanker e containership rappresentano il 32% del totale delle CGT in uscita da



1 Il concetto di Tonnellate di Stazza Lorda compensata/ *Compensated gross ton* (TSLC/CGT) è stato ideato per la prima volta dalle associazioni dei costruttori navali e adottato nell'ambito dell'OCSE negli anni '70 per fornire una misura più accurata delle attività del cantiere - in relazione alla costruzione delle diverse tipologie di nave - rispetto a quelle ottenibili con la stazza lorda e con la portata lorda. Nell'ambito del cantiere le risorse utilizzate per costruire una tonnellata lorda differiscono ampiamente a seconda delle dimensioni e del tipo di nave. Il concetto ha subito una serie di revisioni ed il nuovo sistema di calcolo entrato in vigore il 1° gennaio 2007 prevede l'utilizzo di una formula, anziché dei coefficienti del vecchio sistema, per convertire le tonnellate di stazza lorda (gt) in quelle compensated (cgt).

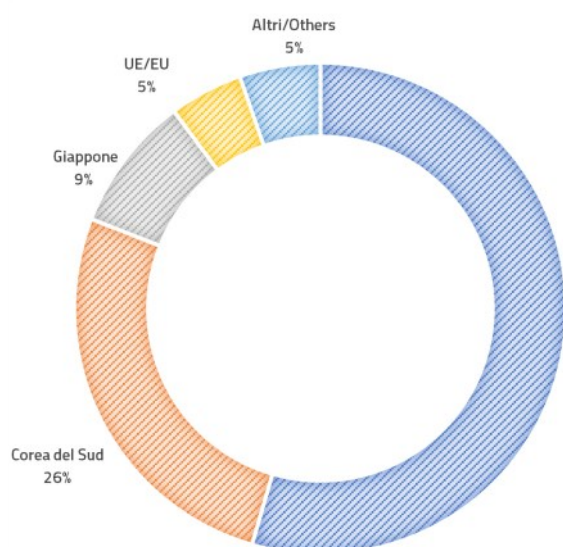
quelli sud-coreani. Le metaniere rappresentano il 21% di tutte le CGT in ordine, con 357 navi per 62,4 milioni di m3 in ordine all'inizio di settembre.

FLOTTA E ORDERBOOK

Il percorso verso la decarbonizzazione marittima impatta la progettazione delle navi, i miglioramenti tecnologici, ma anche l'uso di combustibili alternativi. Un futuro sempre più "green" per le navi lo si riscontra nei dati sulla flotta e sull'orderbook mondiale di nuo-

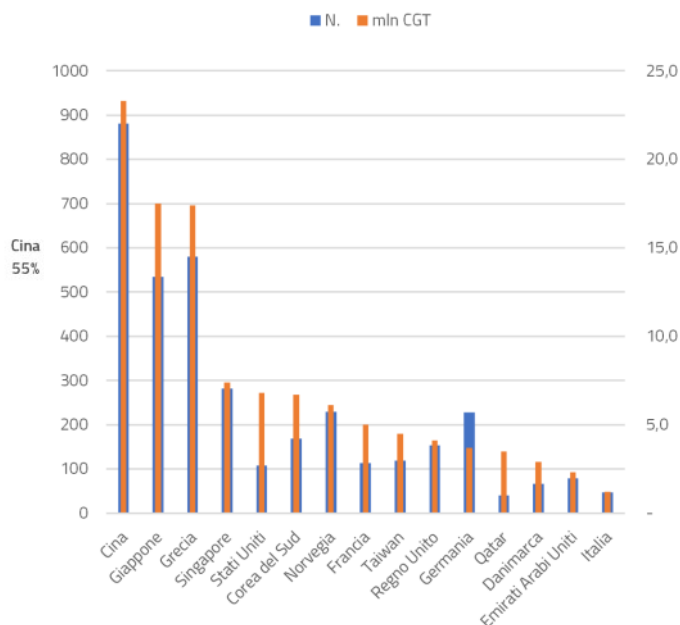
ve unità. Osservando i dati relativi alla flotta mondiale, si nota come circa l'88% della flotta attualmente in servizio (in termini di GT) è costituita da navi che si alimentano con carburanti convenzionali; tra i carburanti alternativi si distingue l'LNG con il 9,5% della flotta. Per quanto riguarda il portafoglio ordini complessivo (pari al 14% della capacità della flotta totale in servizio, in termini di dwt), le navi alimentate con carburante convenzionale rappresentano solo il 36,6% del totale, mentre l'LNG ben il 40,4%. Buoni

FIG. 43: RIPARTIZIONE DELLE COMMESSE AI CANTIERI PER PAESE DI COSTRUZIONE



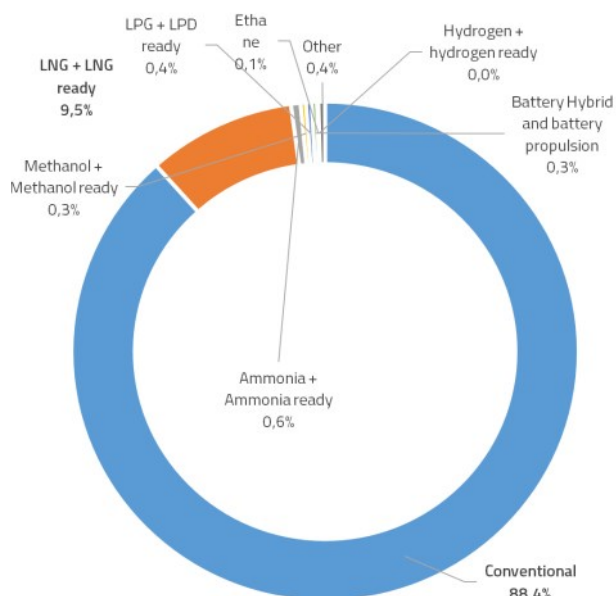
Fonte: elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd

FIG. 44: RIPARTIZIONE DELLE COMMESSE AI CANTIERI PER NAZIONALITA' DELL'ARMATORE – TOP 15



Fonte: elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd



FIG. 45: FLOTTA E ORDERBOOK DI NAVI CON MOTORI ECOLOGICI ED ALTERNATIVE FUEL (DATI IN GT) (a)


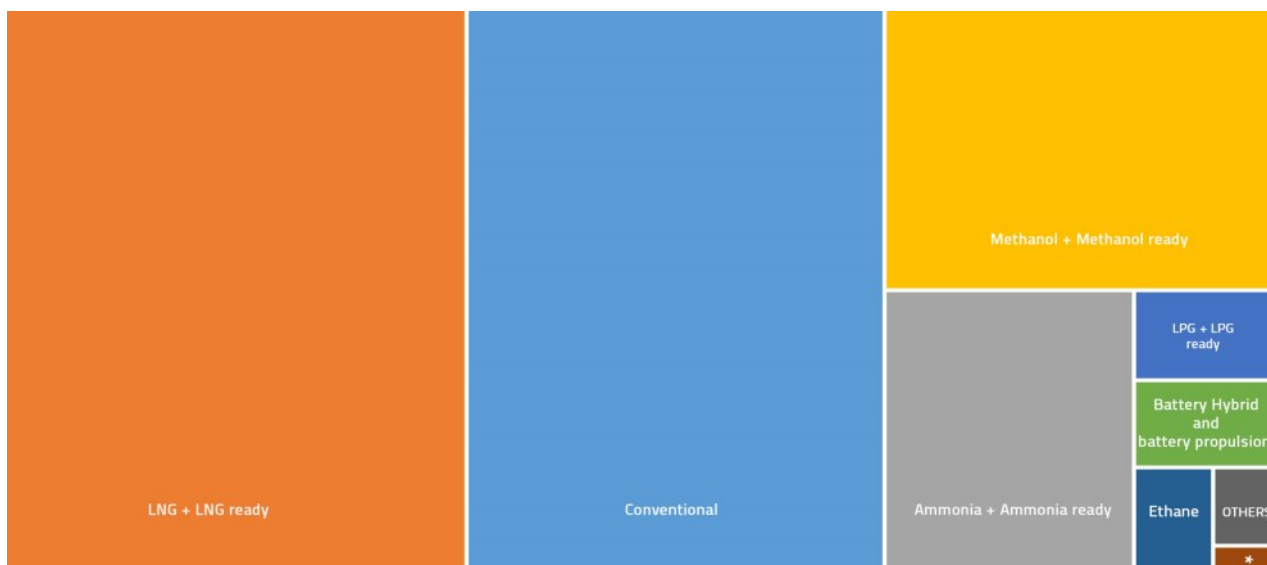
Fonte: elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd

anche gli ordinativi per le navi alimentate a metanolo (18,5%) e con ammoniaca (10,2%). Il settore dello shipping rappresenta una risorsa fondamentale per l'efficienza del trasporto della merce a livello globale e il contenimento delle emissioni di CO₂. Infatti, tra il

2002 e il 2023 in termini di tonnellate di CO₂ emesse il trasporto marittimo ha fatto registrare un incremento piuttosto basso (+10% circa), se consideriamo l'aumento del commercio internazionale via mare nello stesso periodo (+84%, da 6.685 milioni di tonnellate del 2002 a 12.292 milioni di tonnellate del 2023). Se valutiamo, quindi, il contributo percentuale del settore alle emissioni globali di CO₂, si evidenzia una riduzione dal 2,92% al 2,23%, con una stima di ulteriore riduzione entro il 2025.

RINNOVAMENTO DELLA FLOTTA CONTROLLATA DAGLI ARMATORI ITALIANI

Il 28,3% della flotta italiana ha un'età inferiore ai 10 anni; mentre un altro 41% circa ha un'età compresa tra i 10 ed i 20 anni. Pure car carrier e traghetti continuano a rappresentare una parte importante del portafoglio ordini del nostro Paese. In particolare, queste categorie rappresentano oltre la metà delle navi in ordine e circa il 60% in termini di CGT. Vale la pena evidenziare che per il nostro Paese, 44 delle 56 navi in orderbook prevedono alternative fuels, a conferma dell'incremento degli investimenti in combustibili alternativi, in considerazione degli obiettivi della green transition nel settore dello shipping.

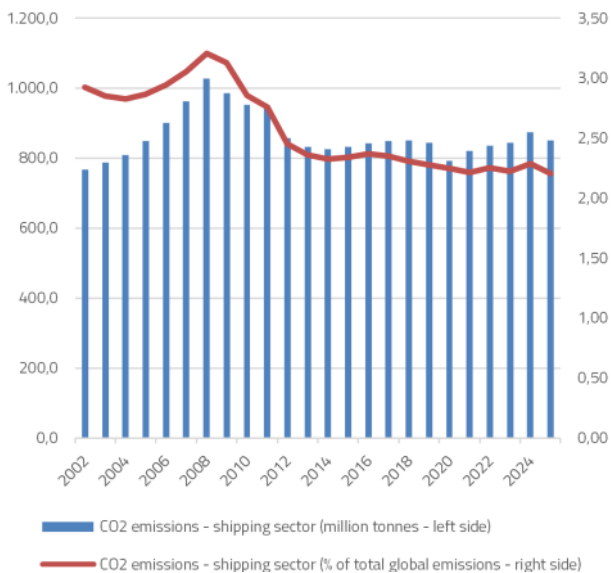
FIG. 46: FLOTTA E ORDERBOOK DI NAVI CON MOTORI ECOLOGICI ED ALTERNATIVE FUEL (DATI IN GT) (b)


*Hydrogen+Hydrogen ready

N.B. Alcune navi in orderbook prevedono la predisposizione all'utilizzo di più di un carburante alternativo, vengono quindi conteggiate in più di una categoria, ragion per cui la somma delle quote non è uguale a 100.

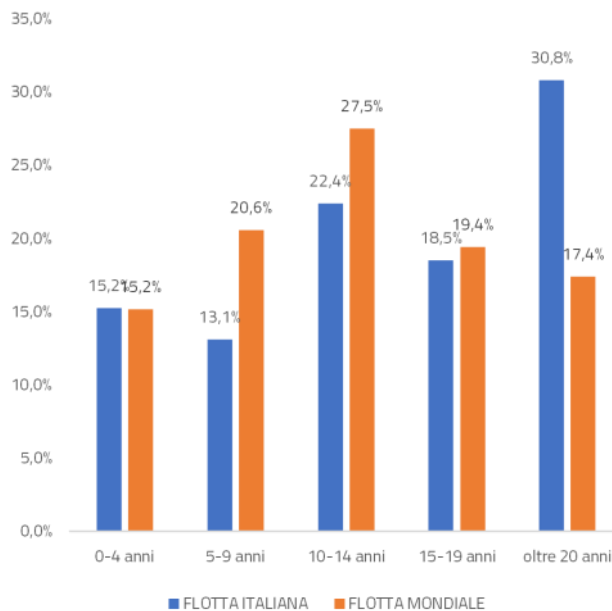
Per il nostro Paese, quasi l'80% delle navi in orderbook prevede alternative fuels.

FIG. 47: EMISSIONI DI CO2 DEI COMBUSTIBILI ALTERNATIVI



Fonte: elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd

FIG.48: ETÀ DELLA FLOTTA ITALIANA E MONDIALE



Fonte: elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd



FIG 49: RINNOVAMENTO DELLA FLOTTA CONTROLLATA DAGLI ARMATORI ITALIANI

Navi di 100 gt e oltre	31/12/2022		31/12/2023		var 2023/2022	
	N.	GT	N.	GT	N.	GT
NAVI DA CARICO LIQUIDO	182	2.597.762	173	2.333.914	-5%	-11%
Petroliere	70	1.625.665	71	1.436.552	1%	-13%
Gasiere	15	256.642	11	235.626	-36%	-9%
Chimichiere OIL-CHEM	62	681.767	52	630.515	-19%	-8%
Altre cisterne	35	33.688	39	31.221	10%	-8%
NAVI DA CARICO SECCO	147	5.578.889	144	5.164.214	-2%	-8%
Carico Generale	35	101.952	33	81.626	-6%	-25%
Portacontaineri	11	367.234	14	454.838	21%	19%
Portarinfuse	14	866.303	7	356.626	-100%	-143%
Traghetti	87	4.243.400	90	4.271.124	3%	1%
NAVI MISTE E DA PASSEGGERI	441	5.260.282	431	4.948.718	-2%	-6%
Crociera	25	2.722.882	21	2.400.492	-19%	-13%
Aliscafi, Catamarani e unità veloci	111	32.202	109	36.048	-2%	11%
Traghetti (Ferries)	201	2.481.167	194	2.487.494	-4%	0%
Altre navi trasporto passeggeri	104	24.031	107	24.684	3%	3%
NAVI PER SERVIZI AUSILIARI	485	283.806	489	300.415	1%	6%
Rimorchiatori e navi appoggio	385	191.599	388	198.660	1%	4%
Altri tipi di navi	100	92.207	101	101.755	1%	9%
TOTALE	1.255	13.720.739	1.237	12.747.261	-1%	-8%

Fonte: elaborazione SRM su dati Clarkson Research Service Ltd



06.

IL LAVORO A BORDO

E L'EDUCATION



Nel 2023 i posti di lavoro a bordo della flotta italiana sono stimati in oltre 40mila, di cui circa

da personale non europeo. Su tali posti ruotano circa 58mila marittimi. I posti di lavoro a terra sono valutati a fine 2023 in circa 8mila unità. La stima totale dei posti di lavoro risulta pertanto pari a oltre 66mila.

LAVORO E RELAZIONI SINDACALI

Accordo di rinnovo del contratto collettivo nazionale unico dell'industria armatoriale - In data 11 luglio 2024, a Roma, presso la sede di Confitarma è stato

sottoscritto, con le Segreterie Generali e Nazionali di Filt-CGIL, Fit-CISL e Uiltrasporti e, per le Sezioni applicate ai Comandanti e Direttori, con USCLAC-UNCDIM, l'accordo per il rinnovo sia della parte economica, sia della parte normativa di tutte le Sezioni del contratto collettivo nazionale di lavoro unico dell'industria armatoriale, con decorrenza dal 1° luglio 2024 e validità fino al 31 dicembre 2026. Sul piano economico, l'Accordo dà una risposta importante al tema della difesa del potere di acquisto dei salari dei lavoratori del settore, intaccato dall'elevata inflazione registrata

FIG 50: STIMA DEI POSTI DI LAVORO A BORDO DELLE NAVI TALIANE

<i>Navi di 100 gt e oltre</i>	2021	2022	2023
NAVI DA CARICO LIQUIDO	3.835	3.532	3.349
Petroliere	1.555	1.554	1.576
Gassiere	335	318	233
Chimichiere	1.475	1.128	946
Altre cisterne	470	532	593
NAVI DA CARICO SECCO	3.045	3.319	3.251
Carico generale	345	567	535
Portacontaineri	225	244	311
Portarinfuse	425	333	155
Traghetti	2.050	2.175	2.250
NAVI MISTE E DA PASSEGGERI	34.710	33.643	30.189
Crociera	20.490	18.975	15.939
Aliscafi, Catamarani e unità veloci	1.230	1.776	1.744
Traghetti	11.900	12.060	11.650
Altre navi trasporto passeggeri	1.090	832	856
NAVI PER SERVIZI AUSILIARI	3.890	3.634	3.663
Rimorchiatori e navi appoggio	2.660	3.034	3.057
Altri tipi di navi	1.230	600	606
TOTALE TOTAL	45.480	44.130	40.452
di cui Personale alberghiero	19.251	18.240	15.918

Fonte: Confitarma

negli ultimi due anni, introducendo anche alcuni elementi innovativi in materia di assistenza e di welfare per i lavoratori dal punto di vista sanitario e della previdenza complementare. Sul piano normativo, a seguito di un complesso e articolato confronto compiuto in oltre sessanta riunioni, concentrate in circa otto mesi, è stato portato avanti il percorso di ammodernamento, allineamento e semplificazione del CCNL unico di settore, dando anche risposte efficaci sul tema della stabilizzazione del personale marittimo e individuando soluzioni di equilibrio su temi come la necessaria e auspicata rivalutazione della figura dell'Allievo. Con specifico riferimento a quest'ultimo, è stato sottoscritto il Verbale di accordo 19 dicembre 2023 che sostituisce il vecchio accordo per l'imbarco degli Allievi del 30 luglio 2015 e configura l'attività dell'Allievo a bordo delle navi come una sorta di apprendistato, prevedendo durante il periodo di imbarco lo svolgimento sia della prestazione lavorativa sia delle attività di formazione e addestramento, necessarie al conseguimento delle relative certificazioni, nonché un importante adeguamento del suo compenso mensile. Inoltre, è stato aggiornato, sia per la parte normativa che per la parte economica, il CBA applicato ai lavoratori marittimi non UE (Sezione 13 del CCNL unico dell'industria armatoriale – c.d. *CBA non-doms*).

Gruppo di lavoro permanente presso il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto in materia di addestramento del personale marittimo e tabelle di armamento - Nel corso del 2023 è stato istituito il Gruppo di Lavoro permanente in materia di addestramento del personale marittimo e tabelle di armamento presso il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, al quale Confitarma partecipa attivamente. In tale contesto, sono stati discussi e oggetto di semplificazione alcuni importanti decreti in materia di formazione e addestramento del personale marittimo tra cui, in particolare, il decreto ECDIS, con la trasformazione dell'addestramento specifico in una familiarizzazione a bordo, e il decreto in materia di addestramento e certificazioni del personale imbarcato su navi veloci HSC. In particolare, la semplificazione di quest'ultimo è il risultato di un com-

plesso e apprezzato lavoro di interlocuzione fra Confitarma e il Comando Generale, iniziato nel 2019, volto ad apportare alcune significative semplificazioni – fortemente richieste dalle aziende associate interessate – ai requisiti per il conseguimento e il rinnovo di tali certificazioni, a beneficio sia dei lavoratori marittimi sia delle compagnie di navigazione. Sempre nell'ambito del Gruppo di Lavoro permanente in materia di addestramento del personale marittimo e tabelle di armamento, sono in corso di revisione altri importanti argomenti e decreti che attendono la loro definizione. Tra questi, la semplificazione e aggiornamento dei requisiti per il conseguimento della qualifica di cuoco equipaggio per adeguarli agli attuali percorsi scolastici e facilitare l'imbarco di marittimi italiani con tale qualifica e la modifica dei decreti 1° aprile 2016, riguardanti l'addestramento avanzato per le operazioni del carico delle navi petroliere, chimichiere e gasiere, per i quali è in corso un'importante attività di semplificazione con riferimento ai requisiti per il conseguimento e rinnovo dei relativi certificati. **CONFITARMA**, auspica che il lavoro sinergico avviato con il MIT e il Comando Generale possa proseguire nell'ottica della semplificazione e dell'ammodernamento della normativa in materia di formazione e



lavoro marittimo, favorendo l'accesso dei giovani al mondo del lavoro e rafforzando la competitività della bandiera italiana.

Chiarimenti del MIT e del Comando Generale sul concetto di marittimo in "soprannumero" - Nell'ambito del generale processo di semplificazione, fortemente sostenuto da Confitarma, nel corso dell'anno 2023 è stata emanata la Circolare n. 008/2023 del MIT e del Comando Generale con la quale sono stati forniti alcuni chiarimenti in merito al concetto di marittimo in "soprannumero" al fine di garantire un'omogenea applicazione da parte delle Capitanerie di Porto. La Circolare ha, infatti, fortemente semplificato la questione degli imbarchi in soprannumero che causava problemi alle compagnie di navigazione nella gestione degli imbarchi e degli sbarchi e ai marittimi ai fini del riconoscimento della navigazione in soprannumero per il rinnovo delle certificazioni STCW.

EDUCATION E CERTIFICAZIONE DEI MARITTIMI

Attività di orientamento alle carriere del mare - Proseguono le attività, promosse dal Gruppo Tecnico "Education e capitale umano", volte a promuovere tra le nuove generazioni la conoscenza delle carriere del mare, a partire dalla scelta dell'istituto nautico oppure dalla scelta dei percorsi ITS. A tal fine, in collaborazione con il Gruppo Giovani Armatori e su input del suddetto Gruppo Tecnico, sono stati aperti gli account social #Italianseafarers accompagnati dall'attivazione di un sito web dedicato ai percorsi ITS e alle opportunità di lavoro offerte dalle compagnie di navigazione. Inoltre, a seguito del successo della prima edizione, è stata confermata la partecipazione di CONFITARMA, e di alcune aziende associate all'iniziativa "Lupa Marina", promossa da Giunti Scuola e Marina Militare, in collaborazione con Confitarma, per far conoscere ai bambini della scuola primaria il nostro Paese attraverso il mare. Nel corso del 2023, Confitarma ha, altresì, stipulato una convenzione con il Ministero della Difesa, volta alla ricollocazione del personale in congedo delle FF.AA. nel settore marittimo. Nell'ambito di tale Convenzione, è prevista anche l'organizzazione di giornate di orientamento, in collaborazione con le aziende interessate, per presentare le opportunità di lavoro nel settore. L'utilizzo

dell'istituto del soprannumero viene così circoscritto ai soli specifici casi previsti dalla Convenzione STCW, in modo tale da renderne marginale l'utilizzo e dare la possibilità alle imprese di navigazione di imbarcare normalmente i marittimi, siano essi quelli indicati nelle tabelle minime di sicurezza o in più rispetto alle stesse.

Semplificazione delle procedure amministrative nell'ambito del settore marittimo e proroga delle procedure di arruolamento dei marittimi in Italia ai sensi dell'art. 329 cod. nav. - L'art. 8-bis del d.l. 132/2023, convertito con modificazioni dalla legge n. 170/2023, ha prorogato sino al 31 dicembre 2024 la disposizione di cui all'art. 103-bis comma 1 del d.l. 17 marzo 2020, n. 18 convertito con modificazioni dalla legge 24 aprile 2020 n. 27. Tale semplificazione consente, ormai da tempo, di uniformare la procedura per la stipulazione delle convenzioni di arruolamento in Italia a quella che viene utilizzata all'estero ove non vi sia autorità consolare (artt. 328 e 329 cod. nav.). CONFITARMA, auspica che questa riforma – che ha mostrato i suoi effetti positivi sin dalla sua adozione, nel periodo emergenziale – sia resa strutturale nel nostro ordinamento. Questa proposta di semplificazione, unitamente alle altre in materia di lavoro marittimo, è stata inserita nel DDL Malan e nel Piano del Mare nonché nel DDL "Semplificazione e digitalizzazione dei procedimenti in materia di attività economiche e di servizi a favore dei cittadini e delle imprese", presentato al Senato il 5 luglio scorso.

Accordo di mutuo riconoscimento dei certificati IMO STCW con Montenegro e Ghana - Nel mese di aprile 2024 è stato sottoscritto l'accordo bilaterale con la Repubblica del Ghana per il mutuo riconoscimento dei certificati IMO STCW del personale marittimo. Analogo accordo è stato sottoscritto anche con la Repubblica del Montenegro nel mese di luglio 2024. In virtù di tali accordi, le Autorità Consolari possono rilasciare *endorsement* definitivi di riconoscimento dei suddetti certificati. La sottoscrizione di tali accordi è frutto di un importante lavoro, svolto da Confitarma, di sensibilizzazione delle competenti Amministrazioni che, per quanto riguarda il Ghana, faciliterà la possibilità per le navi di bandiera italiana di operare in tale Paese e, per quanto riguarda il Montenegro, di semplificare le procedure di imbarco sulle navi di



bandiera italiana per gli Ufficiali montenegrini. Nel corso del 2023, CONFITARMA, ha, altresì, stipulato una convenzione con il Ministero della Difesa, volta alla ricollocazione del personale in congedo delle FF.AA. nel settore marittimo. Nell'ambito di tale Convenzione, è prevista anche l'organizzazione di giornate di orientamento, in collaborazione con le aziende interessate, per presentare le opportunità di lavoro nel settore.

Visti d'ingresso e prossima entrata in vigore dell'Entry Exit System - La normativa italiana esenta i lavoratori marittimi extra-UE dal possesso di visto durante il periodo di imbarco, richiedendolo solo per il transito dall'aeroporto alla nave e allo sbarco per il rimpatrio. Pertanto, i marittimi che operano su navi italiane nei porti Schengen imbarcano in genere con il visto di tipo "C", rilasciato dalle rappresentanze consolari per soggiorni di breve durata (90 giorni su 180 giorni). A novembre 2024 nell'area Schengen inizierà la prima fase di implementazione dell'Entry Exit System (EES), un sistema elettronico che registrerà l'ingresso e l'uscita dei cittadini dei Paesi terzi, calcolando automaticamente la durata del soggiorno per prevenire l'immigrazione irregolare, in particolare i c.d. overstayers. Fino ad ora, con i controlli manuali, si è potuta gestire la situazione tramite il rilascio di visti per il rimpatrio ai marittimi sbarcati dopo il periodo consentito. Con l'EES, superati i 90 giorni, i marittimi operanti su collegamenti interni all'area Schengen rischiano, al momento dello sbarco, di diventare automaticamente overstayers. Da tempo CONFITARMA, nel monitorare costantemente la situazione, ha rappresentato alle competenti Amministrazioni, sia a livello nazionale, sia a livello UE tramite ECSA, le proprie notevoli preoccupazioni rispetto alle difficoltà operative che potrebbero incontrare le navi che operano in area Schengen, proponendo concrete soluzioni. Al momento, l'argomento è in discussione sia presso le Autorità nazionali sia presso la Commissione europea.

LA FORMAZIONE

Progetto Erasmus+ "Up-sailing – Cultivating Green Skills in the Maritime Sector" - CONFITARMA, è partner del progetto Erasmus+ "Up-Sailing – Cultivating Green Skills in the Maritime Sector" – nonché leader

dell'attività progettuale dedicata alla definizione di "Policy Recommendations" per il settore marittimo. Il progetto, avviato nel mese di febbraio 2022, mira a sviluppare programmi di formazione innovativa al fine di rafforzare le *green skills* nell'ambito del settore marittimo, consolidando il *policy dialogue* in materia di competenze verdi, a livello nazionale ed europeo.

ForMare - Polo Nazionale per lo Shipping srl - ForMare – Polo Nazionale per lo Shipping è la società di servizi ed ente di formazione di CONFITARMA. ForMare fornisce assistenza su programmi nazionali, europei e internazionali a sostegno dell'industria marittima e supporta la formazione e riqualificazione del personale marittimo. Contribuisce alle attività del Gruppo Tecnico "Education e Capitale Umano" di CONFITARMA e collabora attivamente con università ed enti di formazione. È parte del CTS del corso di laurea professionalizzante in conduzione di mezzo navale indirizzi coperta e macchina dell'Università degli studi di Napoli Parthenope, con la quale ha attivato anche un dottorato di ricerca industriale nel 2022. ForMare è Socio Partecipante dell'ITS Academy Fondazione "Giovanni Caboto" – nonché parte del Consiglio di Indirizzo e del Comitato Scientifico - ed è Socio Partner della Fondazione ITS Mobilità Sostenibile Catania "Accademia Mediterranea della Logistica e della Marina Mercantile". Dal 2023 ForMare è parte della European Association of Institutes for Vocational Training (EVBB) che racchiude vari enti di formazione a livello internazionale. ForMare, su impulso di CONFITARMA, ha avviato un'intensa attività di formazione – e informazione – a favore di Imprese Associate e giovani, volta a divulgare la cultura marittima. Nel 2023, ForMare ha collaborato alla definizione del Bando CD Bonus Marittimi partecipando alle riunioni presso il MIT e supportando le aziende nella presentazione delle domande - per un valore complessivo di 1 milione di euro – nella progettazione, gestione e rendicontazione dei progetti. Ad aprile 2023, ha preso il via il programma Maredì, nato da un'idea di CONFITARMA con la partecipazione di ForMare, e condotto da David Parenzo in diretta streaming su Adnkronos un martedì al mese. A novembre 2023 si è tenuta la prima edizione del workshop IORA "Sustainable Cruise Terminal Management Programme", organizzato dal MAECI, l'Indian Ocean Rim Association (IORA),

Roma Cruise Terminal, ForMare, CONFITARMA e Costa Crociere, e rivolto a manager di cruise terminal e dirigenti delle autorità portuali incaricati di gestire le cruise operation nella regione IORA. La seconda edizione è prevista a novembre 2024. Ad aprile 2024, si è avviata la prima edizione del Master Executive in Shipping Management, percorso di alta formazione organizzato da ForMare e Confitarma per fornire a professionisti del settore ulteriori competenze per gestire le nuove sfide dello shipping. La prima edizione si è conclusa a giugno 2024 con la partecipazione di 22 discenti, tra professionisti di imprese armatoriali, associazioni di categoria e Pubblica Amministrazione. La seconda edizione è in programma da marzo a maggio 2025 e le preiscrizioni apriranno a novembre 2024. Nel luglio del 2023, si è conclusa la Challenge I.S.A.B.E.L.LA. "Io Sono Acqua Building Environmental Liability LAB", il nuovo Hub campano della Blue Economy realizzato con il Dipartimento di

Scienze e Tecnologie dell'Università Parthenope e in collaborazione con Campania *New Steel*. Nel 2023, continuano le attività di Marelab, centro sperimentale di sviluppo delle competenze nell'area dell'Economia del Mare e dei trasporti marittimi, attraverso il quale è stata attivata una stretta collaborazione con la Regione Sicilia per la revisione del repertorio delle qualificazioni regionali. ForMare è stata ammessa per la quinta annualità al finanziamento per attività formativa di Istruzione e Formazione Tecnica Superiore (IFTS) – Tecniche per la conduzione di impianti tecnici navi a valere sul FSE POR Campania 2021-2027, per la formazione di 20 allievi ufficiali di macchina. ForMare è socio-fondatore di Fabbrica Italiana per l'Innovazione, incubatore e acceleratore di start up per la Blue e Green Economy e per il settore delle Industrie Culturali e Creative, inaugurato a novembre 2023.



ForMare è parte del comitato scientifico del Cluster Tecnologico Nazionale - BIG e referente della Traiettorie 8 "Sostenibilità e Usi Economici della Risorsa Mare". Continua il lavoro in stretta sinergia avviato con i cluster marittimi del Mediterraneo, anche grazie al supporto della WestMED Maritime Clusters Alliance. Il progetto MARMED, di cui ForMare è leader, continua le sue attività nel 2023 avviando il corso gratuito Blue Cluster Manager Training volto a formare i futuri maritime cluster manager. Nell'ottobre del 2023 si è avviato il progetto EMFAF CALLMEBLUE che, coordinato da ForMare, riunisce i principali rappresentanti dei cluster marittimi del Mediterraneo. Ad agosto 2023 terminano le attività del progetto Erasmus+ SkillSea. Nel 2023 continuano le attività del progetto Horizon Europe AENEAS di cui ForMare è partner, che mira a contribuire a un trasporto marittimo *climate-neutral*. A marzo 2024 si è avviato il progetto ERASMUS+ Shorewinner che riunisce 22 partner da cinque paesi europei, per la riqualificazione della forza lavoro nell'industria dell'energia eolica offshore. ForMare fornisce assistenza tecnica per la presentazione e gestione di progetti nazionali ed europei. Supporta Confitarma nella gestione del progetto Erasmus+ Up Sailing.

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

Fondazione Accademia Italiana della Marina Mercantile - I corsi di formazione degli Allievi Ufficiali per diventare futuri Ufficiali della Marina Mercantile Italiana sono proseguiti anche nel corso del 2023 e 2024. Come di consueto, le selezioni si sono tenute tra settembre e ottobre 2023. Gli Allievi selezionati sono stati poi collocati a seconda delle diverse tipologie di navigazione, sulla base delle richieste e delle indicazioni ricevute dalle Compagnie. Per la sezione di coperta hanno partecipato alla selezione 150 candidati. In totale sono stati ammessi in Accademia 100 nuovi Allievi di coperta.

Per quanto riguarda la sezione di macchina hanno partecipato alla selezione 53 candidati. In totale sono stati selezionati 50 nuovi Allievi. Pertanto, complessivamente, sono entrati in Accademia 150 nuovi Allievi di cui 100 di coperta e 50 di macchina. La Regione principale di provenienza è la Liguria, seguita dalla Sicilia. Questi ultimi ingressi hanno portato ad avere dal 2005 al 2024 (primo semestre) un dato complessivo di 1497 Allievi di coperta (60 edizioni del corso Coperta) e 956 Allievi di macchina (42 edizioni del



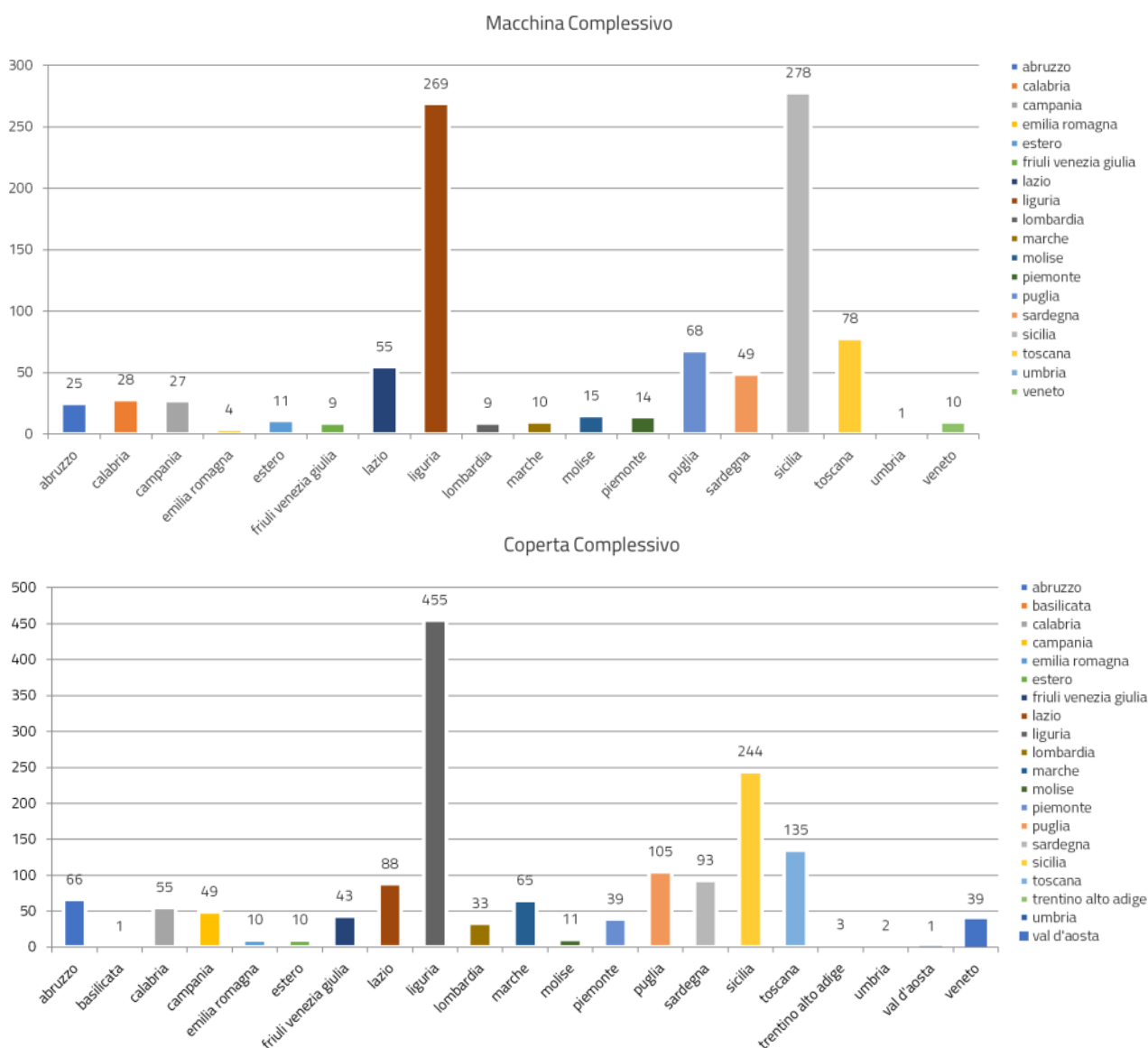


corso di Macchina), formati e in parte ancora in formazione. Si rileva, quindi, notevole affluenza alle selezioni dell'Accademia. Dopo anni di attività, il percorso ITS viene considerato ottimale per inserirsi nel mondo del lavoro marittimo a bordo, in qualità di Ufficiale di Navigazione o di Macchina. Occorre ricordare che con Decreto 71/2015 l'Italia ha recepito la Direttiva Europea del 2012 con la quale si rende obbligatorio un percorso formativo "riconosciuto" per accedere alla carriera da Ufficiale. A tale disposizione ha fatto seguito il decreto MIT 19 dicembre 2016, che ha reso cogente il percorso formativo obbligatorio per gli ITTL – opzione nautico – e per coloro che intendono intraprendere la carriera di Ufficiale, pur essendo in possesso di un diploma di scuola secondaria superiore diverso da quello nautico. Nell'annualità 2023/2024, i corsi hanno beneficiato delle risorse PNRR stanziata dal Governo e questo ha portato ad un incremento numerico dei percorsi e degli allievi rispetto all'annualità 2022/2023. Non va dimenticato che la possibilità di fruire dei fondi PNRR sia a fini formativi che strutturali è stata concessa agli ITS in cambio del raggiungimento del target numerico di iscritti fissato dall'Europa e dal Governo italiano. Questo obiettivo è la grande sfida degli ITS e Accademia lo sta perseguendo mettendo in campo un immenso sforzo di orientamento per aumentare i numeri del reclutamento dei nuovi Allievi. Occorre ancora una volta sottolineare che l'ottimo risultato ottenuto, sia nelle sezioni coperta e macchina sia nella sezione hotel, è dovuto anche al fatto che gran parte degli Allievi dell'Accademia effettuano periodi di imbarco su navi delle Compagnie di Navigazione associate a CONFITARMA. Nell'annualità 2023/2024 sono proseguiti e si sono incrementati anche i percorsi ITS diversi dai percorsi per Allievi Ufficiali di Coperta e Macchina. Nell'annualità 2023/2024 sono proseguiti anche i corsi brevi finanziati tramite Regione Liguria agenzia ALFA-FSE, rivolti principalmente a disoccupati che ambiscono a lavorare a bordo delle navi da crociera e dei traghetti, nel settore servizio supporto ai passeggeri come figure di Staff. Si è svolto anche un corso per disoccupati rivolto a tecnici della manovra ferroviaria, sempre in ambito logistica/movimentazione merci. Si ritiene inoltre di dover sottolineare che, da qualche anno, l'Accademia, oltre a sviluppare la sua attività nella formazione di figure professionali desti-

nate 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. Altra attività formativa di Accademia, che è cresciuta durante il 2023, è la formazione continua per le aziende del settore marittimo-portuale. L'accordo con l'Autorità di Sistema Portuale di Genova e la rete sindacale per la digitalizzazione e automatizzazione dei terminal portuali prosegue ed è stato esteso anche alla AdSP del Mar Ligure Orientale, con cui è stata siglata l'intesa per replicare lo stesso progetto anche per i Porti di La Spezia e Massa-Carrara. Nel corso del 2023 si è ulteriormente definito e sta progredendo a grandi passi l'ambizioso progetto della nuova sede di Accademia (Palazzo Tabarca, Darsena del Porto di Genova), messa a disposizione dal Comune di Genova. Grazie ai fondi PNRR destinati alle Fondazioni ITS Academy, l'Accademia trapperà entro il 2025 questa nuova sede e l'installazione in essa del nuovo centro di simulazione, volto alla formazione degli allievi ufficiali di Coperta e Macchina, ma anche a quella di tutti i tecnici della logistica e dei trasporti che si formano presso l'Accademia. I simulatori consentono l'effettuazione di una didattica sempre più interattiva e all'avanguardia. Durante l'anno 2023/2024 l'Accademia ha proseguito l'opera di internazionalizzazione delle proprie attività, partecipando attivamente a molte iniziative internazionali, portando così a conoscenza del cluster marittimo mondiale il proprio progetto formativo e di simulazione. Durante l'anno 2023/2024 la sezione internazionale di Accademia, IMSSEA, ha proseguito i progetti europei e internazionali già avviati, di cui il maggiore è il progetto C7, che si era aggiudicata nel 2021. Progetto di rilievo internazionale con la Nigeria, finalizzato alla bonifica e riqualificazione dell'area del Delta del Niger alla luce dei cambiamenti climatici in corso. IMSSEA ha recentemente vinto, in partnership con il capofila Comando Generale delle CC.PP. il Twinning Project con l'Ucraina Institutional Support to the State Service for Maritime, Inland Waterway Transport and Shipping of Ukraine in the Implementation of the EU Acquis, Norms and Standards on Maritime Safety. Attualmente IMSSEA sta attendendo l'esito della presentazione di due ulteriori progetti: Surveillance des frontières maritimes, recherche et sauvetage in Mauritanie e EU-ASEAN Sus-



FIG. 51: ALLIEVI UFFICIALI DAL 2015 AL 2023



FONTE: Fondazione Accademia Italiana della Marina Mercantile

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

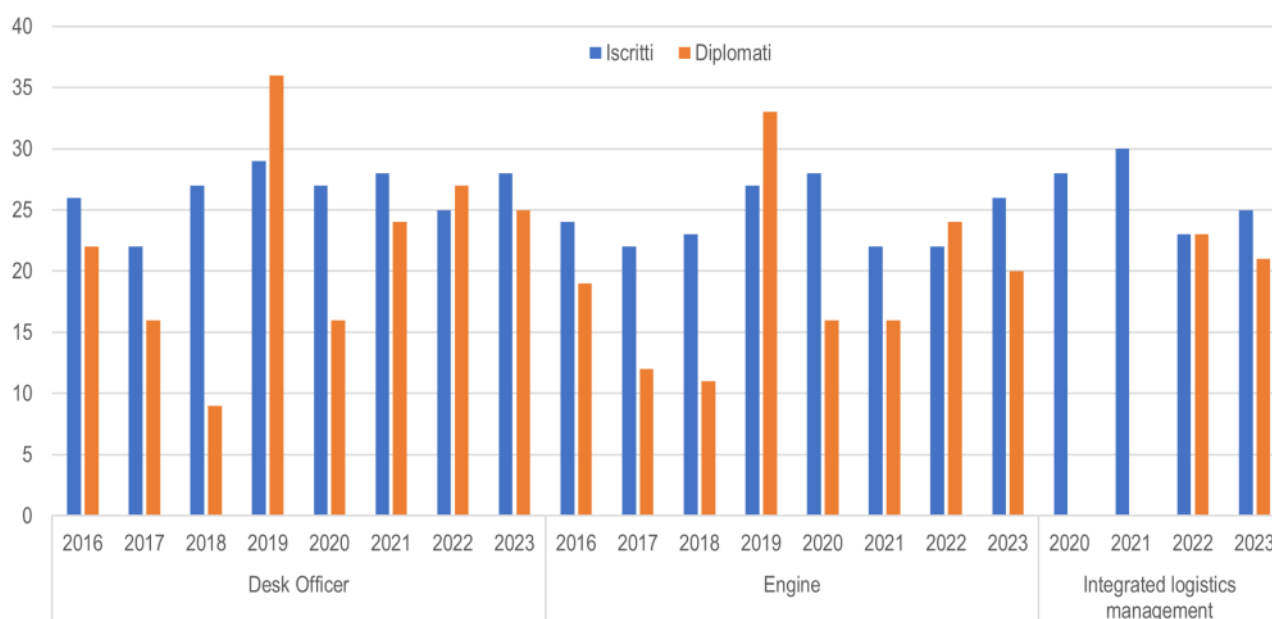
A partire dal 2023 e per tutto il 2024/2025 il Sistema ITS sarà coinvolto in una vera e propria "rivoluzione" ed innovazione. Grazie ai fondi PNRR sono in corso di realizzazione nuovi laboratori, incremento dell'offerta formativa in risposta alle richieste del mondo del lavoro. L'ITS Academy Caboto sta realizzando un importante progetto, che entro il 2025 permetterà la nascita di un vero e proprio Campus nella città di Gaeta, dove oltre alle tradizionali aule formative, verrà allestito un sistema integrato di simulazione all'avan-

guardia, dedicato al settore Coperta, Macchina e Diporto, oltre ad una specifica sezione dedicata al cargo handling. Tutto questo per garantire una formazione sempre più corrispondente ai fabbisogni espressi dallo shipping. Anche la sede di Civitavecchia, dedicata alla Logistica, sarà ampliata, con l'allestimento di nuove aule e la realizzazione di un simulatore basato sui principi e tecnologie del "gaming", molto apprezzate dai giovani. Inoltre, sono state acquistate delle imbarcazioni a motore e a vela per permettere agli allievi un'intensa attività di esercitazioni a mare. L'Istituto continua ad impegnarsi in un'attività di informazione ed orientamento molto intensiva, con lo

scopo di raccontare le professioni del mare e le tantissime opportunità collegate ad una platea sempre più numerosa di giovani, iniziando già dagli studenti della scuola primaria. Nel 2023, sono stati avviati 5 nuovi Corsi, oltre ai tradizionali percorsi rivolti alla formazione dei futuri ufficiali della marina mercantile ed alla seconda edizione del Corso in "Conduzione del mezzo navale per il diporto" (Ufficiale di navigazione del diporto – 21 iscritti nel 2023) è stato avviato il Corso per Service Manager per il Diporto (21

iscritti nel 2023), che ha come obiettivo la formazione di figure professionali dedicate all'accoglienza ed ai servizi a bordo delle unità del diporto. Infine, presso la sede distaccata di Civitavecchia (RM) è stata avviata la quarta edizione del Corso in Logistica integrata e processi di spedizione, che grazie al sempre maggiore coinvolgimento di aziende ed associazioni di settore, sta ottenendo un elevato riscontro occupazionale.

FIG. 52: ALLIEVI DAL 2016 AL 2023



FONTE: Istituto Tecnico Superiore Per La Mobilità Sostenibile Fondazione "Giovanni Caboto"

Grazie a tutto questo, nell'anno in corso si stanno organizzando anche nuovi interventi formativi, con importanti partnership, tra cui quella con RINA dedi-

cata alla formazione del Marine Surveyor - Ispettore Navale.

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

- i corsi biennali di V livello EQF (quinto livello del Quadro europeo delle qualifiche per l'apprendimento permanente) hanno la durata di quattro semestri con almeno 1.800 ore di formazione. Al termine del corso

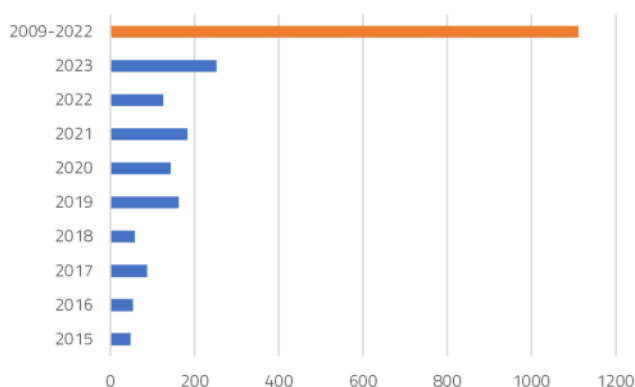


e previo superamento delle prove e valutazioni finali viene conseguito il "diploma di specializzazione per le tecnologie applicate";

- i corsi triennali di VI livello EQF (sesto livello del Quadro europeo delle qualifiche per l'apprendimento permanente) hanno la durata di sei semestri con almeno 3mila ore di formazione.

Al termine dei corsi e previo superamento delle prove e valutazioni finali viene conseguito il "diploma di specializzazione superiore per le tecnologie applicate". Con un'offerta formativa altamente qualificata, l'ITS rappresenta un Polo di eccellenza per la formazione delle figure relative dell'Ufficiale di Navigazione e dell'Ufficiale di Macchina, sulla base di un sistema duale che garantisce alla fine del corso sbocco occupazionale altissimo. Nelle aree Tecnologiche della formazione logistica e dell'energia la grande varietà di corsi garantisce specializzazioni tecnologiche all'avanguardia e altamente competitive sull'attuale mercato del lavoro (efficienza energetica, smart mobility, ecc.). Ogni anno l'Istituto Nazionale Documentazione Innovazione Ricerca Educativa (INDIRE), su incarico del Ministero dell'Istruzione e del

FIG. 53: ALLIEVI ISCRITTI DAL 2015 AL 2023



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

merito, elabora il monitoraggio - effettuato ad un anno dal conseguimento del diploma - dei corsi di formazione terziaria professionalizzante realizzati dagli I.T.S. Academy. 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



del 90% circa in ambito regionale. I percorsi formativi hanno ricevuto vari altri premi con i quali è stato possibile finanziare l'ampia offerta formativa. Proseguono nel corso dell'anno le attività formative 49 corsi attivati dall'ottobre 2015 ed entro il mese di dicembre verranno attivati almeno altri 10 percorsi relativi a tutti gli ambiti di pertinenza.

Fondazione Accademia Nautica dell'Adriatico

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

percorsi per Allievi Ufficiali di Macchina e di Coperta come pure quello del Tecnico della Logistica in ambito marittimo-portuale. Riedizione degli ormai affermati percorsi per macchinisti ferroviari/agenti polifunzionali e per progettisti navali. Seconda edizione del corso di Cybersecurity sempre in ambito marittimo portuale. Nuove opportunità sono invece rappresentate dal corso per Mastri velai/Sail makers (in collaborazione con FIV) e da quello in modalità duale in collaborazione con LIDL Italia sulla figura dello Store Manager. La proposta formativa di Accademia si è arricchita con attrezzature tecnologiche, principalmente simulatori, per adeguare i propri laboratori come previsto dalle linee guida del PNRR.

FIG. 54: ALLIEVI DAL 2015 AL 2022

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

Allievi Ufficiali di Coperta e Macchina

T.S. per l'infomobilità e infrastrutture Logistiche (Trieste)

T.S. per l'infomobilità e infrastrutture Logistiche B (Trieste)

T.S. per l'infomobilità e infrastrutture Logistiche (Pordenone)

T.S. per la produzione e manutenzione del mezzo navale (Progettazione)

T.S. per la Conduzione del mezzo ferroviario (Gorizia)

T.S. per la Conduzione del mezzo ferroviario (Trieste)

T.S. per la Cybersecurity in ambito Marittimo Portuale (Trieste)

Anno:	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
1° anno	20	20	20	20	20	20	20	24	26
2° anno		20	20	20	20	20	20	20	24
3° anno			20	20	20	20	20	20	20
1° anno		24	24	24	24	24	24	25	25
2° anno			24	24	24	24	24	24	25
1° anno								25	
2° anno									25
1° anno					25	25			
2° anno						25	25		
1° anno				24	24	24	24		24
2° anno					24	20	24	24	
1° anno						22	22		
2° anno							22	22	
1° anno									20
2° anno									
1° anno								25	24
2° anno									25
Tot Allievi	20	64	108	132	181	224	225	209	238

Fonte: Accademia Nautica dell'Adriatico



07.

LA PORTUALITÀ NAZIONALE



MOVIMENTO DI MERCI E PASSEGGERI NEI PRINCIPALI PORTI ITALIANI

L'Italia vanta un sistema portuale competitivo con due porti italiani (Gioia Tauro e Genova) che si classificano tra i primi 20 porti europei in termini di container movimentati. In base ai dati di Assoport, nel 2023 i porti italiani hanno movimentato 474 milioni di tonnellate di merce, il 35% di rinfuse liquide, il 25,5% di Ro-Ro e il 24% di container. Nel generale calo di merci movimentate dai porti italiani (-3,3% sul totale), l'unico segno positivo è registrato dalla categoria dei carichi Ro-Ro (+0,5%). Particolarmente colpiti i traffici di rinfuse solide con un calo del 17%. Per quanto riguarda i passeggeri, nel 2023 si evidenzia una crescita nel turismo con conseguenze positive anche per traghetti e crociere, oltre che per i trasferimenti locali. Nel complesso, tra il 2022 e il 2023 il

numero dei passeggeri è aumentato del 13,4%, principalmente grazie alla conferma della ripresa delle attività croceristiche - dai circa 9 milioni di passeggeri a oltre 13 milioni (+32%) - dei traghetti - da 17 a 18,5 milioni di passeggeri (+9%) - e dei trasferimenti locali - da 35 a 38 milioni di passeggeri (+9%).

SERVIZI TECNICO-NAUTICI E SERVIZI PORTUALI

RIMORCHIO

Per quanto concerne il servizio di rimorchio portuale, prosegue il percorso di rinnovo delle concessioni tramite gare europee indette ai sensi delle linee guida ministeriali (circolare 11/2019) mentre l'ultimo porto

FIG. 58: MERCI MOVIMENTATE NEI PORTI ITALIANI NEL 2023

Merchi (000 tonn.)	Rinfuse liquide	Rinfuse secche	Containers	Ro-Ro	Altre merci	Totale
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	163.797	56.937	117.013	122.694	20.360	480.801
2022	168.911	61.041	119.568	120.960	19.639	490.119
2023	167.232	51.870	115.272	121.433	18.582	474.389
% sul totale	35%	11%	24%	26%	4%	100%
Var. % 2023/2022	-1,0	-15,0	-3,6	0,4	-5,4	-3,2
I TRIM 2024	42.703	11.177	28.736	28.486	4.043	115.145
Var. % I trim 2024/I trim 2023	6,3	-22,6	2,3	0,5	-8,5	-0,3

FIG. 59: PASSEGGERI NEI PORTI ITALIANI NEL 2022

Passeggeri (N.)				
	Traghetti	Crociere	Locali	Totale
2018	17.425.404	10.775.028	24.956.882	53.157.314
2019	17.976.530	11.872.711	37.604.888	67.454.129
2020	9.643.156	640.936	22.167.565	32.451.657
2021	13.446.171	2.480.055	27.428.618	43.354.844
2022	17.000.899	9.004.831	35.018.278	61.024.008
2023	18.670.057	13.356.719	38.822.296	70.849.072
% sul totale	26%	19%	55%	100%
Var. % 2023/2022	9,8	48,3	10,9	16,1
I TRIM 2024	1.613.713	943.720	5.977.824	8.535.257
Var. % I trim 2024/I trim 2023	5,6	28,7	8,8	10

Fonte: Elaborazione SRM su dati Assoport

dovrebbe andare a gara nel 2027. Nel corso dell'ultimo anno è stata aggiudicata la gara di Vibo Valentia e sono in corso le procedure relative ai porti di Taranto, Barletta-Manfredonia, Ravenna, Napoli e dei porti della Sardegna meridionale.

PILOTAGGIO

Con riferimento al servizio di pilotaggio, ad eccezione degli interventi di adeguamento all'inflazione delle

tariffe dei marittimi abilitati al pilotaggio ("pratici locali") nei porti in cui non sono istituite corporazioni locali, non vi sono particolari novità da segnalare posto che il corrente anno ha coinciso con il periodo centrale del biennio tariffario 2023-2025 che, come noto, ha visto una variazione media ponderata nazionale inferiore all'8% nonostante l'elevata inflazione registrata nel medesimo periodo.



ORMEGGIO

Le novità più importanti riguardano il servizio di ormeggio che, come previsto in occasione dell'istruttoria tariffaria per il triennio 2023-2025 condotta a fine 2022, è stato oggetto, al tempo medio di vigenza (maggio 2024), di una verifica dell'impianto tariffario dalla quale è emersa l'opportunità di apportare alcune modifiche alle ordinanze tariffarie in un numero limitato di porti. Inoltre, con il Decreto del Presidente della Repubblica n.93 del 19 aprile 2024, sono state approvate importanti modifiche al Regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione marittima finalizzate a dare pratica applicazione alla disciplina unionale in materia di formazione continua prevista per coloro che offrono servizi nell'ambito dei porti con l'obiettivo di migliorare ulteriormente la



professionalità degli ormeggiatori e aggiornare una normativa ormai datata.

RIORGANIZZAZIONE DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

A seguito dell'emanazione del DPCM 30 ottobre 2023, n. 186, recante la riorganizzazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dei successivi provvedimenti nel mese di giugno 2024 con cui è stato approvato il decreto di secondo livello concernente la riorganizzazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è divenuta pienamente operativa la suddivisione della Direzione Generale per il mare, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne.

A seguito di tale provvedimento, all'interno del dipar-

timento per i trasporti e la navigazione le competenze in ambito portuale e marittimo sono ora ripartite in due distinte direzioni generali denominate: "Direzione generale per i porti, la logistica e l'intermodalità" e "Direzione generale per il mare, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne".

BUNKERAGGIO GNL

Nel corso del 2024 il MIT e il Comando Generale hanno avviato una consultazione con gli stakeholders sulla bozza di Linee Guida per il bunkeraggio di GNL al quale **CONFITARMA** partecipa attivamente. Obiettivo del documento è fornire indicazioni alle Capitanerie di Porto per l'adozione di regole il più uniformi possibili per l'effettuazione delle operazioni di bunkeraggio di GNL nei porti nazionali.

Il 12 ottobre 2023 è entrato in vigore il Regolamento (UE) 2023/1804 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 13 settembre 2023 sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi il quale, con riferimento al GNL, ha previsto che gli Stati membri provvedono affinché, entro il 31 dicembre 2024, nei porti marittimi della rete centrale TEN-T sia installato un numero adeguato di punti di rifornimento di GNL per consentire la circolazione delle navi adibite alla navigazione marittima in tutta la rete centrale TEN-T. Tali porti dovranno essere altresì inseriti nei quadri strategici nazionali dei singoli Stati membri.

ELETTRIFICAZIONE DELLE BANCHINE (COLD IRONING)

Proseguono gli interventi per la realizzazione degli impianti di cold ironing previsti dal Fondo complementare al PNRR per i quali le Autorità di Sistema portuale oltre ai 700 milioni di euro inizialmente stanziati per 44 progetti da ultimare entro il 2026, dispongono, a seguito dell'approvazione del 24 novembre 2023 con la quale la Commissione Europea ha espresso valutazione positiva alla rimodulazione del PNRR nell'ambito del programma REPowerEU, di ulteriori 400 milioni di euro.

All'interno della predetta rimodulazione, è stato aggiunto alla Missione 3, Componente 2 del PNRR un nuovo Investimento (2.3) con il quale sono stati stanziati gli ulteriori 400 mln di euro per il cold ironing con

l'obiettivo di realizzare oltre all'elettrificazione delle banchine anche l'infrastruttura di connessione alla rete elettrica nazionale e consentire la ricarica di veicoli elettrici in linea con la AFIR.

La misura interessa almeno 15 infrastrutture in almeno 10 porti. Le scadenze per l'avvio delle gare (terzo quadrimestre 2024) e per l'entrata in esercizio (primo quadrimestre 2026) sono invariate rispetto alle scadenze previste nel Piano Nazionale Complementare. Un ulteriore passo in avanti a favore del cold ironing è stato compiuto il 17 giugno 2024 data nella quale Bruxelles ha approvato il regime di aiuti italiano introdotto dalla Legge annuale per la Concorrenza e per il mercato 2022 (Legge 30 dicembre 2023, n.214) concernente l'abbattimento degli oneri di sistema per l'energia elettrica fornita alle navi.

L'entità dell'aiuto autorizzato per incentivare fino al 31 dicembre 2033 le navi a utilizzare l'elettricità erogata da reti elettriche terrestri quando sono ormeggiate nei porti marittimi è pari a 570 milioni di euro.

Nell'ambito del procedimento autorizzativo, **CONFITARMA** è stata più volte coinvolta informalmente dall'Amministrazione fornendo il proprio supporto tecnico. La riduzione degli oneri di sistema si tradurrà in un calo del prezzo dell'energia elettrica per gli operatori navali quando si riforniscono dell'energia elettrica erogata da reti elettriche terrestri con l'obiettivo di renderne competitivo il costo rispetto a quello dell'energia prodotta a bordo utilizzando motori alimentati da combustibili fossili.

Spetterà all'Autorità di regolazione per energia reti e ambiente (ARERA) adottare uno o più provvedimenti



volti a stabilire entità e modalità di fruizione della riduzione tariffaria per un periodo di tempo proporzionato al fine di ridurre l'inquinamento ambientale

nelle aree portuali mediante la diffusione delle tecnologie elettriche, applicabile ai punti di prelievo dell'energia elettrica che alimentano le infrastrutture.

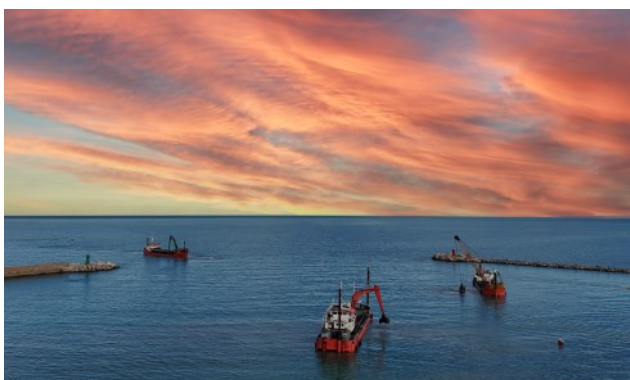


Ai sensi della Decisione comunitaria sopra richiamata, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dovrà istituire un meccanismo di monitoraggio annuale per verificare la differenza tra i costi effettivi di acquisto di energia elettrica erogata da reti elettriche terrestri e quelli dell'autoproduzione di elettricità alimentata da combustibili fossili a bordo e adeguerà di conseguenza il livello dell'aiuto, verificandone la sua proporzionalità per evitare sovra-compensazioni.

SERVIZIO DI RITIRO RIFIUTI DELLE NAVI

In data 8 marzo 2024 è stato emanato il decreto legislativo n. 46 al fine di apportare alcuni correttivi alla normativa nazionale che disciplina il servizio di ritiro rifiuti nei porti adottata con il decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 197, 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, che modifica la direttiva 2010/65/UE e abroga la direttiva 2000/59/CE. Con tali modifiche è stata fatta chiarezza circa il riparto di competenze tra Autorità Marittima e Autorità di Sistema Portuale aspetto questo che aveva creato alcune difficoltà alle navi a seguito dell'entrata in vigore della nuova norma di recepimento. Nello specifico, spettano all'Autorità marittima i compiti in riferimento alla gestione della notifica anticipata dei rifiuti da parte delle navi, alle verifiche del rispetto degli obblighi di conferimento dei rifiuti prima della partenza e al rilascio del certificato di esenzione alle navi di linea. Nei porti che non ricadono nella giurisdizione dell'Autorità di Sistema Portuale, la definizione dei criteri di determinazione delle tariffe è assegnata all'ente locale che ha curato le procedure relative all'affidamento del servizio di raccolta dei rifiuti e trattamento dei rifiuti delle navi, sentite le Autorità marittime. Ferma restando la disposizione prevista all'articolo 8, comma 3 che le navi in servizio di linea che effettuano scali frequenti e regolari paghino la tariffa nel solo porto in cui avviene il conferimento, il legislatore ha reso



obbligatorio la precedente facoltà di introdurre meccanismi di ripartizione dei proventi tra gli impianti portuali interessati dagli scali. Nonostante gli sforzi profusi dall'Associazione in sede di partecipazione alle consultazioni avviate dalle Autorità di Sistema Portuale per l'adozione dei nuovi piani di raccolta dei rifiuti delle navi, il servizio potrebbe essere ulteriormente migliorato intervenendo sulle modalità di affidamento, la determinazione delle tariffe e su concreti meccanismi di incentivazione nella valorizzazione del rifiuto.

ZES UNICA E ZLS

A seguito dell'emanazione del decreto-legge n.

124/2023, è stata istituita, con decorrenza 1° gennaio 2024, la Zona Economica Speciale per il Mezzogiorno "ZES unica" che comprende i territori delle regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sicilia, Sardegna e che sostituisce le Zone Economiche Speciali fino ad allora articolate in otto diverse strutture amministrative. Obiettivo della ZES unica, secondo le intenzioni del legislatore, è l'accantonamento delle funzioni di controllo per consentire la massimizzazione dell'impatto competitivo a livello internazionale dell'intero Mezzogiorno e del suo ap-



parato produttivo, che rappresenta un potenziale da valorizzare in virtù di una variegata offerta a livello settoriale e territoriale, e l'attrattività per le imprese interessate a insediarsi. Per favorire una immediata e semplice conoscibilità della ZES unica e dei suoi benefici è stata prevista la creazione di un portale web unico mentre nello Sportello Unico Digitale ZES confluiranno gli sportelli unici digitali già attivati precedentemente dalle singole realtà. Per quanto concerne le Zone Logistiche Semplificate (ZLS) introdotte dalla legge 27 dicembre 2017, n. 205 per favorire nuovi investimenti anche nelle aree portuali delle regioni più sviluppate dove non possono essere istituite ZES, si segnala che il 2 aprile 2024 è stato pubblicato con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri il provvedimento attuativo, teso a facilitarne e accelerarne l'istituzione fino a quel momento limitata alla sola ZLS del Veneto. A tal fine il DPCM ha previsto l'istituzione, presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, di una cabina di regia finalizzata a garantire la piena operatività e l'azione sinergica delle diverse ZLS.

TASSAZIONE DEI PORTI

Il 20 dicembre 2023 il Tribunale dell'Unione Europea si è pronunciato sul ricorso delle Autorità di Sistema Portuale e di Assoportori contro la decisione del 2020 con cui la Commissione Europea ha contestato all'Italia l'esenzione a favore delle Autorità di Sistema

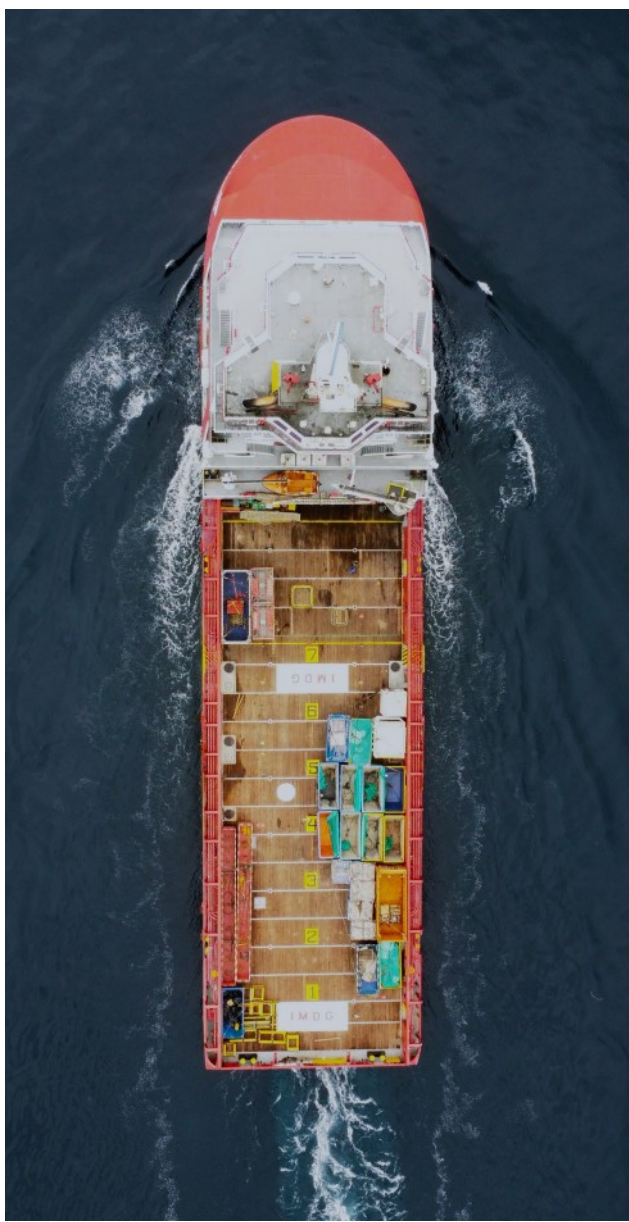


Portuali dalla tassazione dei redditi di impresa (IRES) derivanti da canoni concessori, tasse portuali e di ancoraggio e autorizzazioni alle operazioni portuali.

Secondo la Commissione Europea, le somme incassate dalle AdSP per le predette voci, a prescindere dalla natura giuridica di ente pubblico delle stesse, deriverebbero dall'esercizio di attività d'impresa e, pertanto, il mancato assoggettamento all'IRES si configurerebbe come aiuto di Stato. La sentenza ha



dato ragione alla tesi della Commissione in base alla quale i canoni di concessione e i canoni portuali costituiscono il corrispettivo per un'attività di natura economica svolta dalle AdSP. Alla stessa conclusione il Tribunale è giunto per quanto riguarda le tasse portuali e le tasse di ancoraggio. È stata invece respinta la tesi della Commissione di qualificare come attività d'impresa il rilascio di autorizzazioni per l'effettuazione di operazioni portuali (ex art. 16 l. 84/94). Non sembrerebbero discendere dal dispositivo ulteriori obblighi di adempimento da parte dello Stato italiano che ha comunque disposto l'assoggettamento all'IRES dei canoni da concessioni demaniali ma non gli introiti derivanti da tasse di ancoraggio, portuali e dal rilascio delle autorizzazioni ex art. 16.





CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

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

www.confitarma.it

