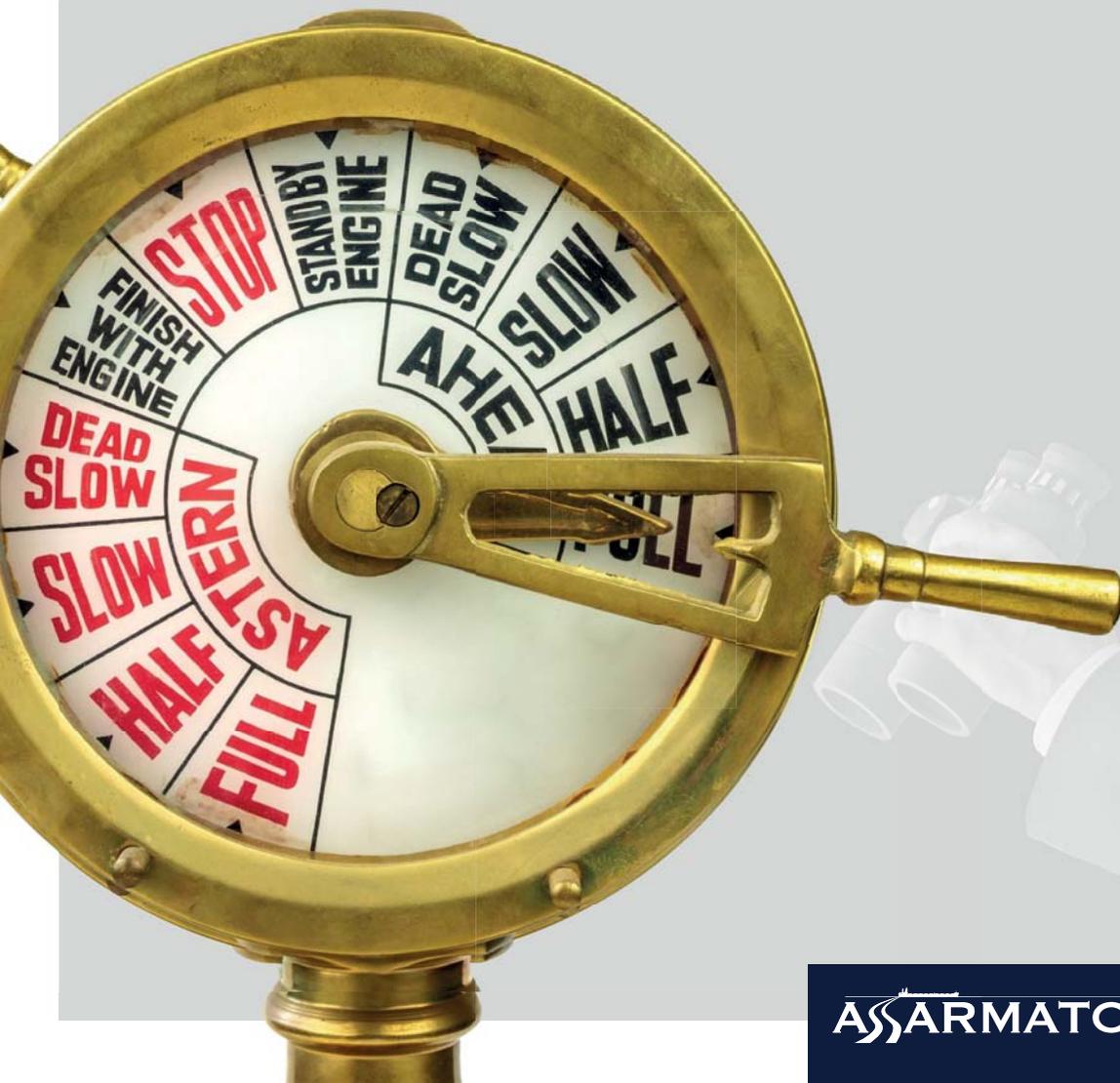


ANNUAL REPORT 2020



Il mare non si ferma,
neanche di fronte al Covid:
Assarmatori in prima linea
per far ripartire il Paese.



ASSARMATORI

A cura di

Assarmatori's Associated Companies

Coordinamento editoriale

Antonio Satta

Ideazione, progetto grafico e impaginazione

Punto a capo comunicazione

Photo credits:

Assarmatori's Associated Companies

Archivio Punto a capo

CHAIRMAN'S REVIEW





Stefano Messina
Presidente Assarmatori

Il 2020 si è presentato da subito come l'anno della pandemia, l'anno del COVID-19 e con esso il mondo intero ha conosciuto un nuovo periodo di incertezze e di instabilità che ha addirittura messo in secondo piano eventi di grande importanza, dalle crisi regionali libiche ed armene, al terrorismo domestico europeo e persino le elezioni americane.

Con il diffondersi dell'epidemia, molti paesi hanno adottato misure di contenimento progressivamente più restrittive. Ne sono derivati un forte calo della produzione, un aumento di eccezionale portata del numero di disoccupati, una caduta della domanda, sia a livello interno che estero. Il prezzo del petrolio è sceso in modo marcato e repentino per il crollo della domanda e per le crescenti difficoltà di stoccaggio. Le condizioni sui mercati finanziari hanno subito un rapido deterioramento.

Sfortunatamente il COVID-19 non sparirà da solo, sarà pertanto necessario affrontare questa emergenza tenendo conto che lo scenario non è destinato a una soluzione immediata e che gli effetti sono destinati a protrarsi verosimilmente anche al periodo successivo alla soluzione della pandemia.

L'impegno dei decisori, delle imprese, dei marittimi e di tutto il personale delle nostre aziende ha consentito di non interrompere il complesso sistema del trasporto via mare di merci e persone, né per quanto riguarda i servizi locali né per quelli internazionali, confermando ancora

una volta il nostro ruolo di infrastruttura essenziale, asse portante dell'economia e della società italiana.

Oltre alla dimostrazione di coraggio degli imprenditori e alla grande professionalità che caratterizza tutti i nostri lavoratori, dobbiamo evidenziare e sottolineare due fattori di grande importanza.

Il primo fattore è stato l'intervento dell'Europa la quale ha espresso un forte e tempestivo segnale di attenzione e che, forse per la prima volta nella sua storia, ha potuto infondere nei cittadini europei un reale senso di appartenenza ad una comunità che non è soltanto quella dei grandi interessi economici ma è anche politica e rappresentativa di interessi diffusi.

La creazione del fondo *Next Generation EU* è un evento cardine per il futuro degli europei ed è per qualità e quantità il più grande piano di investimenti mai reso disponibile nella storia della nostra Repubblica persino superiore agli sforzi del Paese successivi alla unificazione e a quelli consentiti dal piano Marshall.

Il secondo fattore è rappresentato dalla efficace e tempestiva risposta dello Stato.

La macchina amministrativa non ci ha mai abbandonato ed ha consentito, insieme alla nostra fattiva collaborazione, la definizione dei necessari protocolli operativi e sanitari in tempi da *record*, ben assistendo il comparto nei primi momenti dell'emergenza e anche successivamente.

Inoltre, il Governo e la politica, sotto nostra incessante pressione, ci hanno accordato un appoggio straordinario che vogliamo considerare come l'inizio di un percorso di sostegno del quale le nostre imprese hanno assoluto bisogno per superare l'emergenza.

Nel settore crocieristico, che sempre di più è comparto strategico del turismo nazionale, l'Italia si è distinta per la particolare attività ed intraprendenza nel definire nuove regole di ingaggio per affrontare la crisi; una leadership di mercato delle nostre aziende confermata dalla capacità dei nostri Regolatori di assumere le giuste decisioni per proteggere un sistema produttivo che va dalle imprese, ai marittimi, all'indotto portuale e non, ai cantieri ed alle moltissime imprese che gravitano attorno a questo complesso mondo.

Le crociere hanno dato prova di una resilienza davvero ammirevole garantendo la ripresa smentendo le solite cassandre e dimostrando che le regole possono davvero consentire a questa industria di prevalere sulla pandemia potendo offrire contesti regolati e controllati al passeggero.

Abbiamo inoltre salutato con grandissimo favore il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza ("**PNRR**") come definito dal Governo che, forse per la prima volta, ha riconosciuto ciò che siamo: una vera infrastruttura essenziale del Sistema Paese.

Questa qualifica, gratificata da una importante previsione di spesa per l'ammodernamento e sostituzione delle flotte e

dei traghetti, attribuisce al settore enormi responsabilità.

Risulta pertanto prioritario che il Governo conosca sempre di più il nostro comparto al fine di creare le necessarie condizioni per definire nel dettaglio il miglior piano di investimento, nell'interesse non solo delle singole imprese e dei loro lavoratori ma nell'interesse stesso dello Stato che deve poter contare su una struttura di trasporto sul mare efficiente, sicura ed a basso impatto ambientale.

Nel settore delle merci containerizzate e nel *bulk*, sia liquido che solido, la pandemia ha colpito con minore forza anche se l'orizzonte è ancora nuvoloso. In questi settori avranno grande impatto le elezioni negli Stati Uniti e le politiche di alcuni governi, specialmente asiatici, tesi a garantire aiuti massivi alle imprese di bandiera pur operanti nei mercati internazionali.

Rappresentando la larga parte delle imprese che nel nostro Paese operano il trasporto marittimo di merci e persone, siamo ben consapevoli del nostro ruolo e conosciamo bene quello che facciamo in mare e nei terminal portuali delle nostre imprese.

Movimentiamo merci e trasportiamo passeggeri con passione e professionalità, lo facciamo da sempre, lo abbiamo fatto durante questa emergenza e lo faremo sempre meglio, non lasciando nulla al caso, sapendo cogliere anche le opportunità che questa straordinaria emergenza ci mette – nonostante tutto – a disposizione in termini di esperienza e di aiuto straordinario da parte delle Istituzioni.

1 2020: L'ANNUS HORRIBILIS DEL TRASPORTO MARITTIMO





1.1. Il quadrante mondiale ed europeo

Nel giugno 2020, il Fondo Monetario Internazionale ha stimato una riduzione del PIL a livello globale per il 2020 pari al 4,9%. Parimenti ha stimato una parziale ripresa nel 2021 nell'ordine del 5,4%. Per l'Italia, le stime del Fondo indicano un calo del PIL pari al 12,8% nel 2020 al quale corrisponderà una parziale ripresa nel 2021 (+6,3%). L'Italia dunque è tra i paesi più colpiti nella Unione.

A settembre l'OCSE ha stimato per il nostro Paese una contrazione del PIL nel 2020 del 10,5%, con una ripresa parziale nel 2021 pari al 5,4%. Le previsioni del Governo italiano, ad ottobre 2020, indicano una flessione del PIL reale per il 2020 pari al 9%.

La Commissione europea nel luglio scorso aveva indicato per l'economia della UE una contrazione del PIL dell'8,3% nel 2020. Per l'Italia, la Commissione europea stimava – sempre a luglio – una riduzione del PIL dell'11,2% nel 2020, con una parziale ripresa nel 2021 (+6,1%). È il peggior dato dell'area euro e della UE.

Relativamente al commercio internazionale, l'*UNCTAD* stima che lo scambio globale di merci sia già diminuito del 5% nel primo trimestre del 2020. Per l'intero anno, si prevede un calo complessivo del 20%. La Banca Mondiale ha inoltre osservato che la contrazione commerciale causata da COVID-19 è più profonda di quella osservata durante la crisi finanziaria del 2008 e superiore a tutte le precedenti crisi sistemiche che hanno interessato il mondo moderno.

La crisi ha colpito duramente anche il trasporto marittimo. Il numero di scali delle navi nei porti dell'Unione europea è

diminuito del 12,5% nelle prime 39 settimane del 2020 rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Il numero di scali di navi nella sola settimana 39 (21-27 settembre) è diminuito del 13% rispetto alla stessa settimana del 2019. La riduzione riguarda in particolare le navi da crociera, le navi da passeggeri *Ro-Pax* e le navi *Ro-Ro*.

Più nel dettaglio, secondo l'*EMSA*, elaborando i dati di *MARINFO* per il 2019 e il 2020, durante la prima metà di marzo, aprile, maggio, giugno e luglio 2020, è stata osservata una diminuzione degli scali nei porti in tutto il mondo da parte delle navi battenti bandiera dell'Unione europea rispetto alle stesse settimane del 2019.

Nel periodo marzo/settembre 2020, il traffico navale dall'Europa alla Cina e agli Stati Uniti è diminuito rispetto agli stessi periodi del 2019. Confrontando le settimane 1-39 nel 2019 e nel 2020 si nota una diminuzione significativa del 51,4% dall'Europa alla Cina, il flusso di traffico dalla Cina all'Europa ha mostrato una diminuzione del 32,9%.

Confrontando lo stesso periodo del 2019 e del 2020 per il traffico tra Europa e Stati Uniti è stato rilevato un calo del 30,3%, mentre per le rotte tra gli Stati Uniti e l'Europa il calo è stato ancora più significativo raggiungendo il 38,6%.

La flessione annuale più brusca si è verificata ad aprile in Medio Oriente, dove la riduzione degli scambi commerciali ha toccato -40%. Le flessioni commerciali registrate nell'Asia orientale sono state meno gravi, con le esportazioni che hanno registrato un calo del 7% nel primo trimestre del 2020 e del

4% in aprile. Nello stesso mese, la Cina sembra aver ottenuto risultati migliori rispetto alle altre principali economie, registrando una modesta crescita delle esportazioni.

Questi dati sono confermati dalla rilevazione dei movimenti navi estrapolati dai dati AIS di *MarineTraffic* sugli scali portuali settimanali per le prime 24 settimane nel 2020, e forniscono una buona indicazione sia dell'entità dell'interruzione che del livello di resilienza della catena di approvvigionamento marittimo.

Nelle prime 24 settimane del 2020, gli scali di navi in tutto il mondo sono diminuiti dell'8,7%, rispetto a 1,1 milioni di approdi registrati durante le prime 24 settimane del 2019. Gran parte del calo si è verificato nella settimana 12 del 2020, quando è stata ufficializzata la pandemia da COVID-19. Nel primo trimestre le variazioni negli scali marittimi sono state marginali. Il quadro è cambiato radicalmente quando i paesi hanno iniziato a imporre restrizioni e blocchi economici e sociali. Nel secondo trimestre, il numero di approdi è diminuito del 17%, ovvero 95.206 *calls* in meno rispetto allo stesso periodo del 2019.

In questo contesto ampiamente alterato, deve registrarsi per il comparto marittimo il dato relativamente positivo che riguarda l'andamento del prezzo del *fuel*. Le quotazioni dei *fuel* navali nel primo trimestre del 2020, hanno visto un andamento decrescente, con un significativo salto verso il basso tra il 5 e il 10 di marzo scorsi. A partire dal mese di aprile si è avuta sensibile risalita del prezzo che, da qualche mese, si è stabilizzato ad un livello comunque più basso del periodo pre COVID-19.

Nonostante le difficili condizioni operative innescate dal COVID-19, le compagnie di navigazione impegnate nei servizi nazionali di collegamento insulare ed internazionali da e per i porti italiani con navi traghetto *Ro/Ro* e *Ro/Pax* hanno assicurato il trasporto dei beni essenziali come derrate alimentari, prodotti agricoli essenziali, materie prime, meccanica strategica e altre forniture vitali per l'industria e la società.

Nei servizi internazionali di trasporto di merce in contenitore le compagnie hanno sostanzialmente mantenuto i servizi necessari a soddisfare la domanda eliminando soltanto le chiamate non essenziali.

Sono state introdotte variazioni agli itinerari e nuove soluzioni di stoccaggio per ridurre al minimo le cancellazioni delle prenotazioni da parte dei caricatori.

Un esempio è MSC che ha introdotto un programma di trasporto di container *Suspension of Transit (SoT)* utilizzando alcuni dei principali *hub* di *transshipment* del mondo come Bremerhaven, Busan, King Abdullah Port, Lomé, Port of Rodman PSA *Panama International Terminal* e *Tekirdag Asyaport* come scalo di avanzamento stoccaggio per aiutare gli spedizionieri a spostare rapidamente le merci in anticipo rispetto alla ripresa della domanda.

Questa flessibilità – offerta in parte anche da altri *liners* – ha contribuito a ridurre la congestione nei porti di scarico e a migliorare l'efficienza, poiché i prodotti sono stati posizionati più vicino alle reti di distribuzione.

Nel settore del *bulk* energetico ed industriale, sia liquido che



secco, la flessione è stata meno marcata e meno gravi le conseguenze sui bilanci delle società armatrici vista anche una sostanziale tenuta dei noli.

I servizi di crociera sono risultati i più impattati stante il divieto imposto da molti Stati all'esercizio delle attività. La magnitudine della crisi sarà pesantissima posto che ad oggi e per tutto il 2020 non si intravedono i presupposti per una ripresa delle attività se non in misura limitatissima da parte di alcuni operatori che hanno sperimentato protocolli sanitari *ad hoc*.

Nel settore delle attività marittime legate alla industria della estrazione di idrocarburi, l'anno che sta per concludersi sarà certamente ricordato, in relazione ai noli delle navi cisterna, come caratterizzato da una notevole incertezza e volatilità. L'inizio dell'anno, sulla scia del trend che aveva caratterizzato la fine del 2019, ha visto una forte salita dei noli delle *product tanker*, anche per effetto dell'introduzione dell'IMO Sulphur Cap. Allo scoppio dell'emergenza sanitaria questo trend si è ulteriormente rafforzato in ragione delle aumentate esigenze di stoccaggio, cresciute nel timore che non ci fosse sufficiente spazio di *storage* a terra. Tuttavia, man mano che l'emergenza, dalla fine della primavera in poi, si è progressivamente allentata, i noli sono diminuiti in modo drammatico rispetto ai mesi precedenti e la contrazione della domanda ha fatto pesantemente sentire i suoi effetti. La situazione, soprattutto in considerazione di come sta evolvendo la crisi sanitaria, non consente previsioni nel breve e medio periodo, occorrerà lavorare giorno per giorno e, come si dice nel nostro ambiente, "navigare a vista".

1.2. Il mercato italiano

La contrazione della produzione industriale, le misure interdittive alla circolazione delle persone, il ritorno della crisi pandemica nella cosiddetta “*seconda ondata*” in autunno, hanno imposto una generalizzata riduzione dei servizi di trasporto (in parte tornati a livelli di normalità nel corso dell'estate). Tutto ciò ha avuto conseguenze molto negative sulle imprese e sull'occupazione. Al solo Fondo Solimare sono giunte, a far data dal mese di marzo fino al settembre 2020, circa 850 istanze di integrazione salariale avanzate dalle imprese marittime.

a) Trasporto contenitori e rinfuse

Sebbene, ad oggi, non vi siano state limitazioni al trasporto delle merci via mare, le restrizioni alla circolazione delle persone hanno impattato anche nel quadrante italiano. Se le merci hanno continuato a viaggiare, vi sono stati rallentamenti nella operatività delle navi e nelle stesse operazioni commerciali, e nei casi più gravi il mancato approdo.

Molti Governi hanno disposto provvedimenti di quarantena per le navi che provengono dalle *cd.* “zone rosse” come misura di contrasto alla diffusione del COVID-19. Ciò ha, addirittura, comportato sporadici rifiuti all'attracco di navi italiane in alcuni porti esteri (*ivi* inclusi presso alcuni scali unionali).

Il fenomeno che ha più inciso sulle aziende del trasporto marittimo e che ha condizionato e tutt'ora condiziona l'operatività dei servizi è la difficoltà, e talvolta la impossibilità, nella sostituzione degli equipaggi al termine

del periodo di impegno massimo previsto dal contratto e dalla normativa internazionale.

Questa situazione non è stata affrontata in modo organico, è mancato un efficace coordinamento tra la Commissione europea, l'IMO e gli altri Stati membri, sia della Unione europea, sia della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, con la conseguenza che molte navi sono state fermate nei porti esteri. In considerazione del protrarsi dello stato di emergenza, il legislatore nazionale ha esteso la validità dei certificati abilitativi del personale navigante al 31.12.2020 ma tale intervento – peraltro utile – non ha risolto il problema della permanenza forzata a bordo del personale; circostanza che ha avuto un enorme impatto sulle condizioni di lavoro e di sanità del personale navigante.

b) Settore crocieristico

Nel corso degli ultimi dieci anni il turismo crocieristico ha conosciuto una significativa espansione a livello globale, passando dai 17,8 milioni di passeggeri del 2009 ai circa 30 milioni stimati per il 2019, con un tasso di crescita medio annuo pari al 5,4%. Le stime relative all'anno in corso, formulate prima del diffondersi dell'epidemia del nuovo Coronavirus, indicavano un ulteriore incremento prossimo al 7% per raggiungere circa 32 milioni di passeggeri.

In Italia, il settore vale circa 13 miliardi di euro e grazie ad una catena del valore molto lunga, genera complessivamente 30 miliardi di euro di fatturato all'anno, 120 mila posti di lavoro, salari per 3,6 miliardi di euro e una spesa diretta di 5,4 miliardi di euro. Nel 2019, in Italia, sono stati movimentati

circa 11 milioni di passeggeri.

Si tratta di numeri impressionanti che sono stati cancellati dagli effetti dirompenti che la pandemia ha avuto sul settore della crocieristica.

Le misure di contenimento adottate dagli Stati per arginare la diffusione dell'epidemia hanno determinato, di fatto, la chiusura di un numero crescente di porti alle navi da crociera fino ad arrivare alla completa paralisi del settore a causa del divieto imposto dagli Stati costieri alle compagnie.

Le principali compagnie di navigazione hanno dunque progressivamente sospeso l'operatività in Italia e negli altri paesi della Unione, nonché in quelli extra-UE a vocazione crocieristica.

In Italia, dopo la terribile fase di *lockdown*, si è iniziato a considerare a livello istituzionale, anche solo in via sperimentale, la ripresa delle attività almeno fra i porti nazionali della Repubblica. Le Istituzioni, con il supporto delle principali compagnie di navigazione, hanno concentrato l'attenzione sulla definizione di nuovi protocolli di sicurezza.

Nel DPCM del 7 agosto 2020 è stato pubblicato il *cd. "Protocollo crociere"* che ha permesso la ripartenza del settore in Italia (nel Mediterraneo) almeno per le principali compagnie di navigazione che operano in Italia.

L'intensità e la durata della crisi in atto, tuttavia, rendono le

prospettive del settore particolarmente incerte, sia sul fronte della domanda, sia in relazione all'assetto industriale del settore che prevede comunque importanti impegni (investimenti) da parte degli operatori in termini di ordini di nuove navi.

c) Continuità territoriale con le Isole maggiori

Stante la difficile situazione del momento, gli armatori impegnati nei collegamenti con le isole maggiori non si sono tirati indietro ed anche in assenza del carico "*passenger*" hanno continuato a garantire i collegamenti marittimi per il trasferimento di merci essenziali tra cui le forniture mediche, i beni alimentari destinati alla distribuzione organizzata e tutti gli articoli necessari per la vita quotidiana. In questo scenario, si stima che le perdite di fatturato connesse alla sola voce del trasporto passeggeri siano tra il 50 e 60% rispetto all'anno precedente. Nel 2019, i servizi di collegamento marittimo *Ro-Ro Pax* attivi nelle due Isole maggiori hanno movimentato oltre 30 milioni di tonnellate di merce e oltre 6 milioni di passeggeri. Dalla fine del *lockdown* i traghetti hanno ripreso a trasportare passeggeri anche se le disposizioni emanate ad inizio del mese di novembre 2020, nuovamente limitative della libera circolazione delle persone, sono destinate a incidere grandemente sui risultati a fine anno delle aziende.

d) Autostrade del Mare

I servizi di lungo e medio raggio e delle *cd. "Autostrade del Mare"* ("**AdM**") non hanno fatto eccezione poiché le stesse restrizioni alla circolazione delle persone hanno, di fatto, azzerato il trasporto di passeggeri eliminando una quota di

incassi necessari per l'equilibrio economico delle aziende. Ciononostante, i servizi marittimi hanno continuato ad essere regolari per garantire il transito delle merci nei collegamenti nazionali ed internazionali nell'area mediterranea.

In questo scenario, è verosimile attendersi un dato consuntivo annuale per le compagnie di navigazione che registrerà una contrazione del trasportato pari al 60% dei passeggeri e di oltre il 30% delle merci.

e) Corto Raggio e TPL marittimo

Anche per il trasporto di corto raggio di passeggeri e merci costiero e per quello con le Isole minori, il crollo della domanda è stato poderoso. Da una prima drastica riduzione dei passeggeri nella prima fase di emergenza, durante il *lockdown* si è giunti al totale blocco di tale traffico, nonché ad una consistente riduzione del traffico merci. Con la riapertura del Paese, questi servizi hanno ripreso, almeno parzialmente, l'attività di trasporto. Le perdite per il 2020 saranno comunque ingenti. Basti pensare che nel periodo marzo – settembre 2020 sono stati trasportati oltre 6 milioni di passeggeri in meno nel comparto nazionale rispetto allo stesso periodo dello scorso anno con una perdita di ricavi che supera i 90 milioni di euro.

f) Trasporto rinfusiero locale

Nei trasporti di “*corto raggio*” rientrano, se pur in misura minore, anche i servizi costieri esercitati dalle navi rinfusiere, chimichiere e cisterniere oltre ai servizi di *bunkeraggio*, ed altri effettuati mediante le cosiddette “*unità di servizio*”. Per

tali servizi, vitali per le comunità insulari e non solo, non sono state ravvisate particolari riduzioni di traffico dovute alla pandemia. Tutto sommato, infatti, la domanda di beni e servizi non ha subito particolari oscillazioni.

g) Servizi ancillari al trasporto

I servizi ancillari rappresentano una importante e complementare attività a supporto dei vettori marittimi.

In questo quadro articolato, l'attuale pandemia ha certamente influito sui bilanci delle diverse società che operano nei porti nazionali occupandosi dei servizi tecnico-nautici, dei servizi terminalistici, delle forniture di bordo, dei servizi turistici a terra e della ulteriore moltitudine delle attività che fanno da corollario al trasporto marittimo.

La contrazione delle attività varia da percentuali prossime al 100% purtroppo registrate dalle attività a servizio delle attività di crociera, a percentuali significative anche se variabili a seconda del sotto-comparto nei servizi di terminal, fino ad una riduzione più contenuta delle attività delle imprese concessionarie dei servizi tecnico nautici.

2 LA RISPOSTA DELLE ISTITUZIONI AL COVID-19



2.1. La risposta della Unione europea

Uno studio pubblicato il 18 marzo 2020 curato dai ricercatori della Banca d'Italia e dal titolo davvero illuminante *“Nessun paese è un'isola: per una risposta coordinata al COVID-19”*, aveva già in allora evidenziato che l'improvvisa emergenza legata all'epidemia da COVID-19 manifestatasi nei primi mesi del 2020 avrebbe avuto effetti che non avrebbero potuto ritenersi circoscritti a un determinato Stato, ma che avrebbero avuto ripercussioni sull'economia mondiale e dell'Unione europea nel suo complesso.

Già nella sua Comunicazione 2020/C 91 I/01, del 20 marzo 2020, la Commissione europea aveva messo in rilievo il ruolo fondamentale delle banche e degli altri intermediari finanziari nel far fronte agli effetti dell'epidemia di COVID-19.

Mantenere il credito all'economia era dunque vista come la prima delle priorità. A tal scopo era già stato ritenuto opportuno che gli Stati membri potessero adottare misure per incentivare gli enti creditizi e gli altri intermediari finanziari onde consentire a questi ultimi di continuare a svolgere il proprio ruolo di sostenitori delle attività economiche nell'UE.

Per aiutare l'economia della Unione e le iniziative dei diversi Stati membri, la Commissione europea ha inoltre adottato, il 19 marzo 2020, un Quadro di riferimento temporaneo per gli aiuti di Stato dedicati al sostegno dell'economia. Tale primo intervento era volto a consentire agli Stati membri di approntare misure di sostegno alle imprese colpite dalla crisi potendo sfruttare tutta la flessibilità

prevista dalle norme esistenti sugli aiuti di Stato.

Contestualmente, la Commissione europea proponeva di attivare la clausola di salvaguardia generale del Patto di Stabilità e Crescita che, in caso di grave recessione economica per la zona euro o l'UE, può prevedere la necessaria flessibilità alle politiche di bilancio nazionali.

Il 16 marzo la Banca europea per gli investimenti ha lanciato un piano per mobilitare fino a 40 miliardi di euro di finanziamenti, per prestiti ponte, sospensioni dei debiti e altre misure intese ad alleviare la situazione di liquidità e i vincoli in materia di capitale circolante per le PMI e le imprese a media capitalizzazione.

Il 2 aprile, la Commissione ha lanciato la nuova iniziativa SURE (sostegno per attenuare i rischi di disoccupazione in un'emergenza), per aiutare a proteggere i posti di lavoro e sostenere le famiglie.

La BCE ha quindi approntato un programma temporaneo di acquisto di titoli del settore privato e pubblico chiamato *“Programma di acquisto per l'emergenza pandemica”* con una dotazione finanziaria iniziale di 750 miliardi di euro. Il 4 giugno 2020 la BCE ha deciso di implementare le risorse del PEPP di ulteriori 600 miliardi.

Il 17-21 luglio 2020, in sede di Consiglio europeo straordinario, è stato raggiunto un accordo su un articolato pacchetto per la ripresa, basato sul programma *Next Generation EU* e sul quadro finanziario pluriennale (QFP)

dell'Unione 2021-2027. Si tratta, come evidenzia il comunicato stampa del Consiglio, di un pacchetto articolato di 1.824,3 miliardi di euro che combina, come detto:

- le risorse del QFP 2021-2027 pari a 1.074,3 miliardi di euro;
- le risorse del Recovery Fund fino a 750 miliardi di euro.

Le risorse del programma *Next generation EU* saranno destinate a sette programmi distinti: dispositivo per la ripresa e la resilienza (*Resilience and Recovery Fund -RRF*), *REACT-EU*, Orizzonte Europa, *InvestEU*, Sviluppo rurale, Fondo per una transizione giusta (*JTF*) e *rescEU*. Di tale pacchetto, 390 miliardi di euro saranno distribuiti sotto forma di sovvenzioni agli Stati membri e 360 miliardi di euro sotto forma di prestiti.

L'ammontare totale del programma è quindi di 750 miliardi di euro, dei quali 390 destinati ad erogazioni a fondo perduto e gli altri 360 miliardi erogati sotto forma di prestiti. Una parte delle risorse arriverà direttamente dal bilancio comunitario. Per la parte rimanente, la Commissione è autorizzata ad emettere *eurobond*. All'Italia spettano circa 209 miliardi di euro.



2.2. La risposta italiana

La risposta del Governo italiano è stata pronta ed efficace e ha assistito molti se non tutti i diversi comparti incisi dalla crisi pandemica. Stante l'evidente necessaria urgenza, la formula legislativa maggiormente utilizzata dall'Esecutivo è stata quella della decretazione d'urgenza attraverso l'emanazione di alcuni decreti legge. Anche il Parlamento ha fatto la sua parte convertendo senza ritardi i decreti seppur con modificazioni che non ne hanno limitato la portata che in certi casi è stata addirittura rafforzata.

a) I decreti legge a tutela delle imprese e del tessuto sociale da marzo a Luglio 2020

Il primo è il cosiddetto **Decreto Cura Italia** del 17 marzo 2020 e cioè a pochi giorni dallo scoppio della pandemia nel Paese mentre altri stati della Unione stavano ancora pensando che il problema non gli appartenesse.

Il Decreto contiene fondamentali misure a sostegno del settore trasporto, che in questi mesi ha compiuto, assieme a tante altre categorie, un sacrificio straordinario ed essenziale per la tenuta economica e sociale del Paese. Il Governo, infatti, ha previsto norme generali per il settore del trasporto merci e passeggeri, terrestre, aereo, marittimo, dei taxi e delle imprese di noleggio con conducente.

Per l'intero settore è stata introdotta l'estensione della cassa integrazione per tutelare le aziende e i lavoratori e sono state sospesi, fino al 30 aprile, i versamenti delle ritenute, dei contributi previdenziali e assistenziali, insieme agli adempimenti tributari con scadenza compresa tra l'8 marzo 2020 ed il 31 maggio 2020.

Tali adempimenti sono poi stati ulteriormente differiti con altri provvedimenti.

Per il settore del mare, il Decreto ha disposto fino al 30 aprile l'esonero dal pagamento della tassa di ancoraggio – comunque rimborsata all'Autorità di sistema portuale mediante il trasferimento di risorse pubbliche – la sospensione dei canoni relativi alle operazioni e concessioni portuali fino al 31 luglio e il differimento del pagamento dei diritti doganali per alcune categorie di operatori professionali.

Poche cose rispetto a quanto fatto per il settore aereo per il quale è stato stanziato un fondo con dotazione iniziale di 500 milioni di euro destinato a compensare la minore tariffazione passeggeri da parte delle imprese italiane.

Nessun sostanziale aiuto è pervenuto il mese successivo dal **Decreto Liquidità** dell'8 aprile 2020 che ha comunque introdotto misure urgenti, anche se trasversalmente interessanti per le nostre imprese, in materia di accesso al credito ed il rinvio degli adempimenti fiscali.

Nel mese di giugno lo Stato ha poi previsto copiosi sostegni a varie parti della industria del trasporto nazionale con il **Decreto Rilancio** del 16 giugno 2020, ed in particolare per il settore ferroviario, aereo e per quello del trasporto locale, quest'ultimo declinato sotto tutte le sue forme e quindi anche per la via marittima.

b) Il Decreto Agosto (D.L. n. 104/2020)

La pressione che ASSARMATORI ha esercitato sul Governo ha portato al **Decreto Agosto** del 14 agosto 2020 dove, finalmente, abbiamo trovato due misure da noi fortemente promosse, contenute negli articoli 88 e 89 del provvedimento.

Si tratta di due disposizioni molto significative per il comparto: la prima estende da agosto al 31 dicembre 2020, una misura di sostegno alle attività del lungo raggio anche al settore del cabotaggio di corto raggio permettendo la decontribuzione del costo del lavoro dei marittimi imbarcati sulle navi del primo Registro nazionale. La seconda, istituisce un fondo con una dotazione iniziale di 50 milioni di euro per il 2020 teso a compensare la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri trasportati da febbraio al 31 dicembre 2020, mutuando quanto è stato fatto per il settore aereo e per quello del trasporto su rotaia. Il decreto è stato infine convertito dalla Legge n. 126 del 2020.

c) I Protocolli adottati per l'emergenza sanitaria nel trasporto marittimo

L'azione di Governo non si è né si poteva limitare all'emanazione dei decreti legge di natura emergenziale. Fin dalle primissime fasi dell'emergenza sanitaria è stato evidente che doveva essere regolata in modo adeguato la contemporanea presenza di un numero elevato di persone sui mezzi di trasporto per mitigare il rischio di contagio.

La continuità del funzionamento dei trasporti nel loro complesso – sia delle merci, come dei passeggeri – è stata

giustamente individuata fin da subito come un presupposto imprescindibile per non portare il Paese al collasso. Allo stesso tempo andavano definite le regole di ingaggio, cosa non semplice anche perché l'Italia ha suo malgrado dovuto fare da capofila tra i Governi continentali nella regolamentazione di queste attività in quanto è stata la prima a subire l'effetto violento della pandemia e la prima ad assumere serie misure di contenimento.

Pertanto, se i trasporti marittimi non si sono fermati lo si deve anche all'adozione di alcuni protocolli che hanno consentito di affrontare la situazione con consapevolezza e professionalità.

ASSARMATORI e le sue imprese hanno contribuito in modo proattivo e consapevole alla stesura di tali protocolli che per brevità vorremmo ricordare:

- Il **“Protocollo logistica e trasporti”**: questo protocollo è stato fermamente voluto dalla Ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, On. Paola De Micheli, e dalla sua Vicecapo di Gabinetto dott.ssa Teresa Di Matteo, che hanno personalmente condotto le riunioni – tenutesi in modalità videoconferenza – fin dalla prima stesura del documento (cd. *“Protocollo condiviso per la logistica ed i trasporti”* del 20 marzo 2020), con la partecipazione attiva di tutte le Associazioni del settore e dei rappresentanti dei lavoratori. L'efficacia di questo protocollo e soprattutto dell'implementazione che ne hanno dato le compagnie di navigazione è testimoniata dai dati di consuntivo della stagione estiva da poco

conclusasi. Infatti, non sono emerse criticità di rilievo ed il settore del trasporto marittimo ha dimostrato di saper gestire con efficacia ed efficienza anche i pochi casi – fortunatamente “*falsi allarmi*” – che si sono verificati nel corso della stagione. Nella sua stesura definitiva il documento è diventato l’Allegato n. 14 al DPCM dell’11 giugno 2020.

- Il “**Protocollo crociere**”: il 4 giugno 2020 – si badi bene solo 24 ore dopo la riapertura delle “*frontiere*” regionali interne e con gli stati europei – la Ministra De Micheli ha convocato la prima riunione tecnica del *cd. “Tavolo Crociere”* al quale hanno preso parte anche la Direzione Generale per la vigilanza sulle Autorità Portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d’acqua interne del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (“**MIT**”), il Ministero della Salute ed il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto (“**Comando Generale**”). Su proposta della Ministra è stato quindi istituito uno specifico gruppo di lavoro che ha definito il protocollo nazionale sulle crociere - tanto atteso dalle compagnie di navigazione - e che una volta approvato dal CTS nei primi di agosto ha permesso di avviare, almeno tra i porti nazionali, le prime crociere, ripartite ufficialmente il 16 agosto.
- Il “**Protocollo imbarchi, franchigia e sbarchi**” – per ora ancora a livello di studio e valutazione – con lo scopo di delineare delle procedure che possano accompagnare il lavoratore marittimo dalla sua partenza dal luogo di residenza fino alla nave, durante la sua permanenza a

bordo (con particolare riferimento all’interfaccia bordo-terra ed alle franchigie) ed infine allo sbarco ed al rientro nel suo luogo di residenza. Tutto ciò al fine di mitigare il problema della permanenza a bordo del personale navigante oltre i limiti previsti dai contratti e dalla stessa *MLC* (massimo consentito è di 11 mesi). La problematica, è tutt’ora in essere e minacciata dalla “*second wave*” della pandemia. Il tavolo di lavoro è sempre attivo, ottimamente coordinato dal VI° Reparto del Corpo delle Capitanerie di Porto, che ha già messo in campo azioni concrete. Al momento di scrivere il protocollo è nella sua fase di stesura finale.

- Il “**Protocollo Ro/Ro-Pax e navi da carico**”: - anche questo per ora ancora a livello di studio e valutazione - con l’obiettivo di precisare ulteriormente le azioni da mettere in atto per limitare la diffusione del contagio a bordo delle navi diverse dalle navi da crociera, sia di quelle da carico che delle navi impegnate nel trasporto di passeggeri, come i traghetti *Ro/Ro-Pax*. Anche in questo caso, al momento di scrivere il testo è ancora in fase di elaborazione, il suo iter di validazione prevede l’approvazione scientifica da parte del CTS seguita da quella politica da parte del Governo.

3 COME IL COVID-19 CAMBIA IL PARADIGMA DEL REGIME DEGLI AIUTI DI STATO



Già da marzo 2020, la Commissione europea, accogliendo le accurate richieste degli Stati membri, li ha sostanzialmente sollevati – ancorché in parte – dalla rigorosa applicazione dei divieti in materia di sostegno alle imprese individuando diverse opzioni – oggi e per un limitato periodo di tempo – messe a loro disposizione per la concessione di misure che non rientrano nell'ambito del controllo degli aiuti di Stato e che possono essere attuate senza il coinvolgimento della Commissione stessa.

La Comunicazione COM (2020) 1863 – denominata “*Temporary Framework for State aid measures to support the economy in the current COVID-19 outbreak*” – offre dunque un quadro temporaneo per consentire agli Stati membri di adottare misure di aiuto all'economia nel contesto della pandemia di COVID-19 in deroga alla disciplina ordinaria sugli aiuti di Stato.

Questo regime è stato integrato il successivo 3 aprile con la Comunicazione della Commissione C (2020) 2215, e ulteriormente modificato ed esteso l'8 maggio, con le Comunicazioni (C (2020) 3156 e il 29 giugno e C (2020) 4509).

Inizialmente, la scadenza di applicabilità del quadro temporaneo era stata fissata al 31 dicembre 2020, fatta eccezione per le misure di ricapitalizzazione che potevano essere concesse fino al 30 giugno 2021. Il 13 ottobre la Commissione ha prorogato tale scadenza al 30 giugno 2021, ad eccezione che per i regimi di aiuto alla ricapitalizzazione che vengono prorogati per ulteriori tre mesi fino al 30 settembre 2021. Prima del 30 giugno 2021 è previsto che la

Commissione potrà valutare nuove modifiche o proroghe sulla base degli sviluppi della pandemia.

In pratica, i regimi di aiuti concessi dagli Stati alle imprese nel contesto dell'attuale pandemia hanno oggi la loro base giuridica:

- a. Nell'articolo 107 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (“**TFUE**”), che al paragrafo 2, lettera b), considera compatibili gli aiuti pubblici destinati a ovviare ai danni arrecati dalle calamità naturali oppure da altri eventi eccezionali (esimendo, dunque, tali tipi di aiuti dall'obbligo di previa approvazione da parte della Commissione UE).
- b. Nel paragrafo 3, lettera b), dello stesso articolo del trattato che dispone che possono essere compatibili con il mercato interno gli aiuti destinati a porre rimedio ad un grave turbamento dell'economia di uno Stato membro (previa approvazione della Commissione europea, al fine di valutare il carattere mirato alla finalità e la loro adeguatezza e proporzionalità).

Pertanto, gli aiuti concessi a norma dell'articolo 107, paragrafo 2, lettera b), del TFUE devono compensare i danni causati direttamente dalla pandemia di COVID-19, ad esempio, i danni causati direttamente dalle misure di quarantena che impediscono al beneficiario di esercitare la sua attività economica.

Per contro, gli altri tipi di aiuti volti a porre rimedio in modo

più generale alla crisi economica innescata dalla pandemia di COVID-19 devono essere valutati alla luce della diversa base di compatibilità rappresentata dall'articolo 107, paragrafo 3, lettera b), del TFUE e quindi soggetti al vaglio della Commissione medesima.

Il programma straordinario di aiuto di cui al capitolo che segue ricade in questa seconda disposizione del TFUE.



3.1. Il programma Next Generation EU e Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)

Il 15 settembre scorso il Comitato interministeriale per gli affari europei ha presentato al Parlamento una proposta di linee guida per la definizione del Piano italiano coerente con le indicazioni fornite dalla Commissione.

Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza è dunque il primo documento che permetterà la stesura finale del piano di intervento che verrà vagliato dall'Unione europea nella prossima primavera (anche se l'eventuale erogazione dei fondi potrebbe slittare all'estate 2021).

I 209 miliardi di euro spettanti all'Italia saranno ripartiti in 81,5 miliardi in sussidi e 127,5 miliardi in prestiti. Di tali somme 65,5 miliardi circa saranno sovvenzioni a fondo perduto.

Il PNRR è per ora il documento più significativo che indica le intenzioni del nostro Governo circa l'impiego delle risorse del *Recovery fund*. Il documento evidenzia gli obiettivi ambientali, sociali, industriali ed economici ritenuti degni di interesse nei quali la digitalizzazione, innovazione, ambiente, mobilità, istruzione e competitività sono i *drivers* del Piano che ben si coniugano con il settore dello *shipping*.

La contropartita politica del *Recovery fund* è che i piani debbono essere tali da assicurare il raggiungimento di due obiettivi: la ripresa economica dopo la crisi del COVID-19 e la creazione di una piattaforma industriale e di servizi idonea al raggiungimento degli obiettivi climatici che l'Europa si prefigge (zero emissioni nette entro il 2050).

Con tali premesse l'attenzione del PNRR si è concentrata sul tema della conversione ecologica e, per quanto riguarda le infrastrutture, sulla mobilità e sui trasporti. Oltre alla "*cura del ferro*", le autostrade e il trasporto su gomma dovrebbero essere depotenziati, mentre il trasporto marittimo dovrebbe essere privilegiato, anche a ragione della conformazione territoriale del nostro Paese.

3.2. Il PNRR e le ricadute per lo shipping nazionale

Tra i progetti inseriti nel PNRR, quelli che hanno ricaduta diretta nel mondo dello shipping nazionale sono quattro e precisamente:

- I. Un progetto che si pone l'obiettivo di rinnovare il 20% della flotta di navigazione di continuità territoriale di corto raggio con modelli più sostenibili (propulsione elettrica, *fuel* alternativi come il metano e l'idrogeno) sotto il profilo ambientale sull'intero territorio nazionale, in base a *mix* traghetti-mezzi veloci scelto.
- II. Un progetto che dovrebbe consentire il rinnovo e lo sviluppo tecnologico della flotta italiana con mezzi altamente performanti in termini ambientali, con propulsioni ibride e innovative e sistemi digitali di controllo. L'obiettivo è quello di migliorare la sicurezza, l'efficienza e l'impatto ambientale degli attuali servizi di continuità territoriale e di cabotaggio, integrandoli con lo sviluppo delle infrastrutture portuali.
- III. Un progetto che prevede la realizzazione del "*Piano Nazionale del Cold Ironing*", come elemento qualificante del Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima.
- IV. Un progetto che riguarda lo sviluppo della mobilità a idrogeno. In particolare, in relazione alla navigazione marittima, il progetto riguarda sia i mezzi navali (come traghetti e navi da crociera di grandi dimensioni alimentate a idrogeno) che le infrastrutture portuali; comprendendo gli impianti di stoccaggio per l'idrogeno e le infrastrutturazioni di sostegno, nonché i processi di

distribuzione dell'idrogeno dagli impianti di stoccaggio ai mezzi che lo utilizzeranno.

Occorre notare come l'attenzione del PNRR al nostro settore conferma ulteriormente il fatto che il Governo ha inteso considerare il trasporto via mare in continuità territoriale e le autostrade del mare come una infrastruttura essenziale del Paese al pari della rete ferroviaria e stradale. L'ammmodernamento delle flotte e la conversione ecologica delle unità costituisce dunque un passaggio fondante dell'ammmodernamento della struttura logistica del Paese a cui le imprese del settore guardano con grande interesse.



4 COME RISOLLEVARCI DALL'EMERGENZA COVID-19



4.1. Usare bene le risorse del Recovery Fund

La consistenza attuale della flotta nazionale operante (trasporto di passeggeri e merci a livello regionale e locale costiero da e per le isole minori) è di poco inferiore alle 180 unità, di cui il 47% circa rappresenta la tipologia *Ro-Pax*, mentre il restante 53% fa riferimento alle unità veloci. La totalità della flotta può trasportare circa 76.000 passeggeri (48.000 sui mezzi *Ro-Pax* e 28.000 sulle unità veloci) e oltre 25.000 metri lineari di carico (oltre il 98% su mezzi *Ro-Pax*).

Nel 2019 sono stati oltre 26 milioni i passeggeri che hanno utilizzato questo tipo di trasporto dove le nostre imprese esercitano oltre il 90% dei servizi. In questo ambito, assume grande rilevanza il trasporto passeggeri garantito dalle nostre imprese nel Golfo di Napoli che in termini di passeggeri trasportati (oltre 8 milioni l'anno) è secondo solo a quello della Baia di Hong Kong. Gli altri servizi marittimi a corto raggio riguardano principalmente le isole minori della Toscana, della Sicilia, della Sardegna e delle Isole Tremiti.

In termini di stazza lorda, su un totale di circa 233.000 tsl, l'89% circa è costituito da unità *Ro-Pax* e il restante 11% da unità veloci.

La consistenza dell'attuale flotta delle navi che operano è di poco meno di 180 unità, pari a circa 233.000 tsl, di cui il 45% circa sono *ro-pax* ed il 55% mezzi veloci.

La ineludibile transizione energetica di queste unità ma soprattutto la necessità di adeguare i mezzi di trasporto marittimo alle sempre più difficili condizioni climatiche che rischiano moltiplicare la sospensione dei servizi alle popolazioni

isolane per l'incapacità degli attuali mezzi nautici di prendere il mare in presenza di condi-meteo particolarmente avverse, impongono una seria riflessione sul rinnovo di questa flotta attraverso misure di co-finanziamento pubblico-privato.

In particolare gli interventi agevolati dall'aiuto per le nuove costruzioni sostituiranno le unità più obsolete e meno efficienti dal punto di vista ambientale con naviglio di nuova concezione; da questo punto di vista andrebbe valutata la realizzazione di alcuni progetti tipo (specifici per condizioni operative omogenee) che consentano di realizzare delle economie di scala e di rendere più efficiente l'utilizzo delle risorse disponibili.

Potrebbe essere ipotizzata una misura valida per consentire un efficiente *refitting* delle unità più giovani, agevolando la rimotorizzazione, quando ciò è tecnicamente possibile, delle unità con il LNG o con soluzioni *dual-fuel*, l'installazione di *scrubber* sulle unità che usano *fuel "pesante"*, in modo da ridurre le emissioni di ossidi di zolfo e di particolato in atmosfera al di sotto dei limiti attuali previsti dalla normativa e per tutte le condizioni operative della nave, e l'installazione di *riduttori catalitici (SCR)* per ridurre le emissioni di ossidi di azoto.

Sotto il profilo del risparmio energetico, potrebbe essere pensato un generalizzato *upgrade* degli impianti elettrici di bordo, come ad esempio l'impianto dell'aria condizionata o l'impianto di illuminazione. Infine è possibile un *upgrade* degli impianti di trattamento delle acque nere e delle acque grigie.

In tema di nuove costruzioni, vista l'età della flotta adibita al corto raggio, per operare un significativo adeguamento della flotta sarebbe necessario rimpiazzare circa 30 mezzi veloci e circa 60 traghetti di varie dimensioni, questo significherebbe la mobilitazione di risorse pari a circa 300-400 milioni di euro per i soli mezzi veloci e di 1.200-1.700 milioni di euro per i traghetti. La valutazione degli interventi di *retrofit* è decisamente più complessa, vista la grande varietà degli interventi possibili e la conseguente grande varietà di costi, pensando ad un adeguato ammodernamento delle unità si può ipotizzare un impegno tra gli 80 ed i 140 milioni di euro.

Come si vede, la cifra complessiva necessaria ad ammodernare il nostro settore del corto raggio è – come ordine di idee – dell'ordine dei 2.000-2.200 milioni di euro e la cifra ipotizzata dal PNRR a copertura dello svecchiamento del 20% di questa flotta è del tutto congruente con questa stima. Quindi le risorse messe a disposizione del comparto del trasporto locale di corto raggio, combinate ad una opportuna leva finanziaria, possono consentire un efficace intervento di svecchiamento ed efficientamento della flotta italiana impiegata nei servizi di corto raggio con l'obiettivo di:

- I. continuare a garantire i servizi di trasporto per le Isole minori per i prossimi decenni, allorquando le condizioni climatiche saranno destinate a peggiorare ulteriormente;
- II. agevolare la transizione energetica del trasporto locale in sintonia con gli altri comparti pure interessati ad analoghe misure di aiuto.

È molto importante sottolineare come, sia dal punto di vista delle nuove costruzioni che, in particolare, da quello del *refitting*, moltissime di queste risorse possono essere investite in Italia, dove esistono dei poli cantieristici ed una ben distribuita rete di officine navali, attivi sia nella costruzione che nella manutenzione e trasformazione, pronti per acquisire e portare a termine i lavori necessari a far compiere al settore questo salto di qualità.

Il naviglio *Ro-Ro/Ro-Pax* impiegato nei servizi regolari sulle rotte di continuità territoriale con le isole maggiori e nelle AdM è impegnato sulle rotte nazionali ed internazionali in 130 servizi A/R che generano 573 partenze settimanali con oltre 1,33 milioni di metri lineari di capacità di stiva netta a settimana sia sui segmenti *Ro-Ro* che *Ro-Pax*.

Nel 2019 sono stati oltre 17 milioni i passeggeri movimentati e oltre 106 milioni le tonnellate di merce movimentata nei porti collegati. In particolare, i servizi di collegamento marittimo *Ro-Ro/Ro-Pax* attivi nelle due Isole maggiori hanno movimentato oltre 30 milioni di tonnellate di merce e oltre 6 milioni di passeggeri.

I numeri relativi alla consistenza della sola flotta di bandiera italiana, indicano 50 navi *Ro-Pax* e 15 navi *Ro-Ro*, per una capacità totale di trasporto di oltre 170.000 passeggeri e di quasi 132.000 metri lineari di carico (di cui circa il 35% nelle sole navi *Ro-Ro*). La stazza lorda complessiva è di oltre 1,9 milioni di tonnellate.

Per quanto riguarda le navi dedicate al cabotaggio nazionale di lungo raggio (tipicamente navi *Ro-Ro-cargo* e *Ro-Ro-Pax*) le nuove costruzioni di unità di questo tipo possono giovare di quasi tutte le tecnologie attualmente disponibili, con vincoli minori rispetto alle unità adibite al corto raggio. Infatti gli spazi a disposizione sono tali da consentire di sistemare a bordo motorizzazioni ed impianti anche di notevole ingombro e peso, ovviamente sacrificando talvolta qualcosa in termini di carico utile. Dimensioni e spazi offrono agli interventi di *retrofit* una maggiore libertà, rispetto alle unità adibite al corto raggio, anche se il dover operare su strutture e spazi esistenti comporta evidentemente anche per questo tipo di navi qualche limitazione.

Lo svecchiamento di questa flotta può quindi trarre vantaggio da un mix migliore tra nuove costruzioni e *retrofit*, anche se è evidente che le risorse necessarie sono più elevate, quantunque coinvolgano un numero inferiore di unità. L'età media della flotta suggerisce la sostituzione di circa 30 navi *Ro-Ro* di varie dimensioni, di cui due terzi circa del tipo *Ro-Ro-Pax* ed il restante del tipo *Ro-Ro-cargo*, con un equivalente valore delle risorse da mobilitare stimabile in 2.500/2.900 milioni di euro. Anche gli interventi di *retrofit*, che possono essere più vari e più incisivi rispetto a quelli possibili per il corto raggio, richiedono un impegno più elevato e valutabile 800/1.200 milioni. In totale la massa di risorse necessaria ad adeguare agli obiettivi ambientali la nostra flotta *Ro-Ro-cargo* e *Ro-Ro-Pax* è dell'ordine dei 5 milioni di euro.

Il fondo di 1.500 milioni di euro che verrebbe messo a disposizione dal PNRR non copre evidentemente tutto il fabbisogno, ma supportato da un'adeguata leva finanziaria consente all'armamento di porsi ambiziosi traguardi.

In conclusione, la combinazione di una componente di contribuzione pubblica a fondo perduto come quella prospettata, affiancata dalla partecipazione di risorse private per il rimborso della componente di finanziamento agevolato, consentirà di liberare risorse destinate al settore, che ha reale bisogno di svecchiare l'infrastruttura marittima del trasporto nazionale e internazionale di merci e passeggeri su navi *Ro-Ro*.

4.2. Far evolvere il regime del Registro internazionale verso le regole della UE

Con Decisione C (2020) 3667 dello scorso 11 giugno della Commissione europea (“**Decisione**”), la Commissione ha autorizzato, fino alla fine del 2023, alcune misure a sostegno del trasporto marittimo di cui al *cd. “Registro internazionale”* italiano.

Come emerge dal testo della Decisione, la Commissione, dopo aver valutato le misure modificate nel quadro delle norme unionali sugli aiuti di Stato, in particolare alla luce dei suoi orientamenti in materia di aiuti ai trasporti marittimi del 2004, ha ribadito la conformità del regime del Registro internazionale italiano alle norme della Unione europea vigenti in materia, richiedendo tuttavia una serie di adeguamenti da adottarsi entro il prossimo febbraio 2021.

Inter alia le Autorità italiane si sono impegnate a:

- I. Estendere tutti i benefici del regime a tutte le navi ammissibili che battono bandiera di un Paese dell’UE o dello Spazio Economico Europeo (“**SEE**”). Ciò per evitare ogni discriminazione tra le compagnie di navigazione e i registri dei diversi Paesi del SEE e tutelare le norme del mercato interno in materia di libertà di stabilimento.
- II. Approvare le modifiche imposte al quadro giuridico interno entro sette mesi dalla data di adozione della Decisione.

In forza di tali impegni, e sempre per ciò che rileva la tutela del lavoro marittimo, la disciplina italiana dovrà dunque essere modificata per estendere l’incentivo previsto dall’articolo 6 della Legge n. 30/98 a tutto il personale

marittimo comunitario imbarcato su navi iscritte, non solo nel Registro internazionale italiano, ma anche nei registri degli Stati dell’Unione europea e dello SEE.

Questa misura se adeguatamente implementata nel nostro ordinamento, è in grado di garantire un significativo incremento degli occupati tra i marittimi residenti in Italia invertendo una tendenza al ribasso assai preoccupante ed oramai invalsa da qualche anno.

La riduzione del numero delle navi iscritte ai registri nazionali ha provocato un freno all’occupazione dei marittimi nazionali poiché la misura che incentiva il loro arruolamento è stata – fino ad oggi – limitata alle navi di bandiera italiana. Queste navi, anziché aumentare diminuiscono visibilmente creando un vero e proprio limite strutturale al mercato del lavoro marittimo italiano.

La stessa Decisione della Commissione europea dà atto della sostanziale stabilità del numero del personale imbarcato (che si attesta da dieci anni su un numero che varia tra le 21 mila e le 23 mila unità circa); circostanza che conferma la mancanza di prospettive occupazionali di quei soggetti che, una volta formati e affacciatisi al mondo del lavoro marittimo, sono costretti alla disoccupazione e o all’imbarco a condizioni peggiorative e prive di adeguate forme di tutela previdenziale e assistenziale.

Questa situazione merita grande attenzione poiché, se l’armamento nazionale di bandiera italiana fatica a crescere, a livello mondiale assistiamo ad un significativo aumento

della domanda di lavoro marittimo derivata da un altrettanto significativo aumento del numero e della dimensione delle navi oltre che da un enorme incremento del settore delle crociere, da sempre molto *labour intensive* soprattutto per quanto riguarda gli addetti ai servizi complementari di bordo.

Il mercato del lavoro marittimo è, per definizione, un mercato globale, basti considerare come la mobilità geografica del luogo di lavoro, ossia la nave, renda di fatto al marittimo possibile l'imbarco su qualsiasi nave in qualsiasi parte del mondo indipendentemente dalla legge regolatrice del contratto di arruolamento ovvero dallo stabilimento del datore di lavoro.

Autorevoli osservatori affermano che nei prossimi 5 anni la domanda di ufficiali e sottufficiali sarà superiore all'offerta di 92.000 unità e nei prossimi 10 anni lo squilibrio salirà a 147.500 unità. La situazione del mercato del lavoro marittimo internazionale potrebbe dunque rappresentare una importante occasione di impiego per i nostri giovani, così come per i meno giovani che sono purtroppo in esubero a cagione del ridimensionamento dell'armamento nazionale di cui si è parlato in precedenza.

Orbene, quello che l'estensione richiesta dall'Unione europea deve garantire è che questo stesso beneficio divenga fruibile per le navi iscritte nei registri UE e SEE dagli armatori italiani e stranieri, alle stesse condizioni oggi previste (ed in concreto applicate) per i marittimi impiegati sulle navi del Registro internazionale.

Oggi, in base alla legge italiana, il beneficio è applicabile nei rapporti di lavoro fra armatori italiani, comunitari e non comunitari aventi stabile organizzazione in Italia ed il personale comunitario imbarcato su navi iscritte nel Registro internazionale (essendo l'Italia il Paese di bandiera e quindi territorialmente rilevante all'inquadramento del contratto e al relativo obbligo contributivo).

Domani l'adeguamento imposto dall'UE dovrà prevedere l'estensione del beneficio ai rapporti di lavoro fra il personale:

- I. italiano e comunitario residente in Italia;
- II. che sia imbarcato su navi iscritte in Registri UE o SEE;
- III. arruolato e retribuito (ai sensi del precitato comma 4 dell'art. 11 del Regolamento Comunitario n° 883/2004) da armatori stabiliti in Italia ovvero dai soggetti (nazionali o stranieri) che abbiano un raccomandatario o un rappresentante in Italia.

In Conclusione: le misure che il Governo italiano è tenuto a recepire nel nostro ordinamento – in termini normativi e di regolamentazione attuativa – costituiscono una occasione unica per affrontare il problema della disoccupazione tra i marittimi nazionali.

Al di là dell'ineludibile obbligo giuridico derivante dalla appartenenza del nostro Paese alla Unione, una modifica del portato normativo vigente è oggi necessaria per fronteggiare una emergenza sociale e per scongiurare l'abbandono dei regimi contributivi dei marittimi italiani sempre più esposti al rischio di dover accettare di essere arruolati da imprese di

navigazione straniere che, legittimamente, possono sottrarsi al regime contributivo italiano.

Questi soggetti sono apparentemente in grado di sostenersi e di sostenere le loro famiglie ma sono esposti al concreto rischio di essere privati di adeguate forme di sostegno al maturare dell'età in cui il soggetto non è più in grado di produrre reddito.

La riforma, oltre ad un significativo incremento degli arruolati, porterà un ulteriore risultato: quello di consolidare e addirittura incentivare lo stabilimento di imprese di navigazione in Italia o quanto meno di imprese datoriali che *ivi* gestiscono la parte relativa all'arruolamento, formazione e addestramento della forza lavoro marittima.



4.3. Essere protagonisti e non vittime della svolta ambientalista

a. Una premessa

Come si è visto, molte delle risorse messe a disposizione per rilanciare l'economia in seguito alla crisi sanitaria fanno un esplicito riferimento alla transizione verso la de-carbonizzazione dell'energia e questo riguarda ovviamente anche il settore del trasporto marittimo. Occorre salvaguardare progresso e sviluppo, di cui lo *shipping* è la spina dorsale, riaffermando che: il trasporto via mare è la modalità di trasporto di gran lunga più sostenibile, e deve essere ancora più ecocompatibile utilizzando al meglio le risorse che saranno messe a disposizione.

Al fine di allineare il settore ai target della Convenzione di Parigi, l'IMO ha fissato l'obiettivo di ridurre le emissioni di anidride carbonica dovute allo shipping di almeno il 50% entro il 2050, rispetto ai livelli del 2008, con lo *step* intermedio di un'intensità di carbonio ridotta del 40% entro il 2030. Questo "obiettivo 2050" ci dice che la costruzione di navi *carbon-free* non può più attendere. Sul fronte *carbon-free* e *carbon-neutral* al momento esistono diverse tecnologie promettenti, ma nessuna effettivamente "pronta all'uso"; molte delle risorse da investire dovranno essere indirizzate verso R&D ma nel frattempo, tenendo conto dei tempi di vita utile delle navi, il rinnovamento delle flotte non può più aspettare e deve procedere migliorando la propria sostenibilità ambientale usando le tecnologie disponibili. Questo processo deve essere alimentato dalle risorse proprie del sistema, ossia dai noli, ma anche supportato e finanziato dagli Stati, che devono impegnarsi ad agevolare la costruzione di navi che sfruttino anche in via sperimentale le tecnologie alternative attualmente disponibili e le soluzioni

transitorie – ma comunque vantaggiose per l'ambiente – come il gas naturale liquefatto.

In questo contesto di esigenza di ingenti risorse per il rinnovo delle flotte, la direttiva sul sistema europeo per lo scambio delle quote di emissione (ETS) costituirà un significativo ostacolo che le imprese di navigazione europee, già stremate dalla crisi da COVID-19, potrebbero non essere in grado di superare.

È necessario che i Decisori europei garantiscano alle imprese unionali che lavorano nel mercato globale un *Playing level field* altrettanto globale in termini di riduzione dell'impatto ambientale. In altre parole lo *shipping* è per sua natura globale ed occorre pertanto evitare che le flotte europee siano penalizzate e perdano quote di mercato a vantaggio di bandiere meno "sensibili". Questo sarebbe inutile dal punto di vista ambientale e grandemente dannoso per l'industria europea del trasporto marittimo.

Parimenti lo stesso *Playing level field* globale deve essere garantito alle imprese europee durante l'intero ciclo di vita della nave: dalla progettazione (EEDI), alla gestione (EU-MRV e IMO-DCS), fino al suo riciclaggio (Convenzione di Hong-Kong e *EU-Ship Recycling Regulation*).

b. Il mondo dello shipping verso la "decarbonizzazione"

Nella scala delle questioni da affrontare in relazione allo sviluppo globale della nostra società, il tema dell'impatto ambientale delle attività dell'uomo ha assunto un livello di priorità elevato. Qualunque attività di rilievo deve essere

considerata e vagliata tenendo conto dei tre pilastri fondamentali su cui poggia il concetto di sostenibilità: l'aspetto economico, l'aspetto sociale e l'aspetto ambientale. Lo *shipping* non fa evidentemente eccezione e conseguentemente è da anni impegnato nel miglioramento della propria compatibilità ambientale, mantenendo la propria bussola saldamente orientata verso la sostenibilità nel suo complesso.

L'*International Maritime Organization* ("**IMO**"), ovvero l'agenzia delle Nazioni Unite, affronta le tematiche dello *shipping* in tutti i suoi aspetti, inclusi quelli ambientali, a livello globale. Anche l'Unione europea emana delle normative che regolano il settore dal punto di vista ambientale, a cui devono adeguarsi sia le navi battenti bandiera degli Stati membri, così come – almeno in parte – le navi di paesi terzi che toccano i porti comunitari o che navigano nelle acque comunitarie. Esistono, infine, normative di carattere ambientale emanate dagli Stati nazionali e spesso anche da autorità marittime locali.

Tutto ciò fa dello *shipping* una delle attività più normate – e più soggette a controlli – nei settori industriali e dei servizi e, dietro questa spinta, da anni procede decisamente verso il miglioramento delle proprie *performances* ambientali. Lo *shipping* segue due percorsi distinti ma comunque convergenti verso la stessa direzione: ricerca di una sempre maggiore efficienza energetica delle navi e riduzione delle emissioni nocive in atmosfera. La riduzione dei consumi, derivante da una maggiore efficienza energetica, produce una riduzione proporzionale delle emissioni di gas serra, così come delle

emissioni di sostanze nocive e pericolose per la salute, come gli ossidi di zolfo, gli ossidi di azoto ed i particolati.

c. L'iniziativa IMO Sulphur Cap 2020

Lo *shipping* non è mai stato a guardare. Nel 2020 si è completato il processo che ha visto progressivamente ridursi, attraverso un percorso stabilito dall'Annesso VI° della Convenzione MARPOL adottata in sede IMO, la percentuale di zolfo ammissibile nei combustibili navali. Ciò ha comportato un ingentissimo sforzo economico e tecnico per tutte le compagnie di navigazione.

Questo percorso, di grande attenzione verso l'ambiente, iniziato nell'ottobre del 1983 con l'effettiva entrata in vigore della Convenzione MARPOL ed ulteriormente implementato con l'entrata in vigore nel maggio 2005 dell'Annesso VI° della stessa Convenzione, ha subito negli ultimi anni una decisa accelerazione.

Ora, la riduzione delle emissioni di gas clima-alteranti, ovvero la riduzione dei *Green House Gases* ("**GHC**"), spesso definita in modo convenzionale come la riduzione delle emissioni di CO₂, è diventata una priorità assoluta dietro la spinta di quella che è ormai unanimemente riconosciuta come "*l'emergenza climatica*". È ormai evidente a tutti la necessità di una transizione verso fonti energetiche alternative; si parla ormai decisamente di decarbonizzazione delle fonti energetiche, anche di quelle in uso nel settore navale. Questo significa abbandonare l'utilizzo dei combustibili fossili, che sono oggi, in pratica, la totalità dell'energia utilizzata a bordo delle navi.

Si stima che l'impatto attuale dello *shipping* in termini di gas-serra sia di poco inferiore al 3%, a fronte di un 13% totale da addebitare al settore dei trasporti (incluso lo *shipping*); mentre al settore industriale, incluso quello della produzione dell'energia, è ascrivibile il 43% dei gas clima alteranti di origine antropica, il 18% agli usi civili ed il 25% all'agricoltura ed all'allevamento.

d. Un nuovo capitolo della Convenzione MARPOL

Ai fini di una progressiva riduzione delle emissioni di CO₂, l'IMO ha adottato un ulteriore pacchetto di misure tecniche per le nuove navi e di misure operative per tutte le navi in esercizio, aggiunte in un nuovo capitolo dell'Annesso VI° della MARPOL; l'IMO ha inoltre disegnato una *road-map* che prevede una serie di misure *short-term*, alcune delle quali già in atto, che saranno completate entro il 2023 e che condurranno ad una verifica della strategia adottata ed alla definizione di misure *mid-term* che, nel periodo 2023-2030, dovranno portare ad una riduzione di almeno il 40% delle emissioni di CO₂. Tra il 2030 ed il 2050 saranno applicate delle misure *long-term*, con l'obiettivo di ridurre di almeno il 70% l'intensità di emissione delle navi, in modo che per quella data le emissioni totali annue di CO₂ da parte dello *shipping* internazionale siano il 50% rispetto a quelle del 2008.

L'ambizioso obiettivo ultimo dell'IMO è quello di raggiungere zero emissioni di GHG da parte dello *shipping* internazionale il prima possibile entro questo secolo.

e. L'Unione europea

Dal canto suo anche l'Unione europea, attraverso i

programmi Clima Energia 2020 e 2030 ha definito una serie di obiettivi per ridurre le emissioni di gas serra fino al 2050. Per l'anno 2030 le emissioni di gas serra devono essere ridotte di almeno il 40% rispetto al 1990.

La decarbonizzazione è quindi la sfida tecnologica che lo *shipping* si trova ad affrontare per i prossimi anni, una sfida di gran lunga più difficile rispetto alle precedenti e più difficile rispetto ad altri comparti industriali, a causa della elevata concentrazione di energia trasportabile di cui le navi hanno bisogno per poter operare. Si tratta senza dubbio di una sfida epocale che può cambiare il paradigma del trasporto via mare.

Allo stato attuale le navi, salvo poche eccezioni, usano fonti di origine fossile per la generazione dell'energia necessaria alla propulsione e per i servizi di bordo; la grandissima parte di questi combustibili sono fuel, distillati o residuali, derivati dal petrolio, una piccola ma crescente parte è costituita dal gas naturale, anche questo di origine fossile, che in grandissima percentuale è sostanzialmente metano.

L'Europa sta quindi assumendo in ambito globale la *leadership* delle politiche di contrasto ai cambiamenti climatici e più in generale delle politiche a salvaguardia dell'ambiente. Si tratta di un ruolo trainante che viene sollecitato da un'opinione pubblica europea sempre più convinta circa la necessità di un cambiamento di rotta nei modelli di sviluppo e di consumo perseguiti finora. Le politiche europee si stanno da anni indirizzando

verso modelli di economia circolare, di riduzione dell'impatto ambientale e di recupero delle situazioni di degrado.

Il settore dello *shipping* non sfugge a questi indirizzi ed è anche lui oggetto di misure a cui deve uniformarsi, parte già in atto ed altre in via di definizione.

Occorrerebbe, tuttavia, rispetto ad un'industria che è per sua natura globale ed in grado di rilocalizzarsi rapidamente, una riflessione più attenta.

Bisogna evitare iniziative che, pur partendo da obiettivi più che condivisibili, finiscono per causare un danno allo *shipping* europeo senza produrre degli effettivi benefici per l'ambiente, quando spesso non rischiano di produrre l'effetto opposto.

f. Sostituire le flotte

Considerando che il ciclo di vita delle unità navali è solitamente pluridecennale, si comprende facilmente che la sostituzione delle flotte, che richiede enormi impieghi di risorse finanziarie, necessita di un tempo significativamente lungo. Per questo molte delle navi che vengono costruite oggi saranno ancora operative nel 2050, tutte comunque avranno dispiegato la loro vita utile per gran parte dell'arco di tempo che ci separa da oggi a quella data. Se a questo si aggiunge che allo stato attuale – è bene essere chiari, al riguardo – non esistono tecnologie pronte all'uso in grado di soppiantare la motoristica navale esistente, è facile capire l'enorme portata della sfida che il mondo dello *shipping* si troverà ad affrontare.

Esistono, infatti, molti esempi di sperimentazioni con *fuel* e sistemi propulsivi alternativi, alcuni con risultati molto promettenti, ma si tratta comunque di esperimenti ancora lontani da una concreta messa in produzione. Qualora da qualcuno di questi esperimenti, o anche da più d'uno di questi, dovesse emergere una tecnologia in grado di rimpiazzare l'esistente, ci vorrà comunque del tempo per passare dalla prototipizzazione alla produzione su scala industriale, ed ancora dell'altro tempo per sostituire progressivamente le 70/80 mila navi che costituiscono ad oggi la flotta mondiale.

g. Il ruolo dei combustibili marini

È ormai chiaro che un ruolo chiave nella sostituzione degli attuali combustibili sarà giocato dall'idrogeno (ovviamente prodotto con fonti pulite e rinnovabili, come il solare e l'eolico), usato in modo diretto nelle celle a combustibile oppure nella produzione di *fuel* alternativi come l'ammoniaca, il metano sintetico o il *fuel* sintetico, ma il percorso tecnologico ed industriale che porterà alla completa sostituzione dei *fuel* attuali è ancora lungo e non privo di incognite – non ultime quella legate alla sicurezza – e richiederà ingenti sforzi in termini di ricerca e sviluppo e grandi risorse economiche per la sua realizzazione.

Come già detto il rinnovamento delle flotte sarà un processo che necessariamente non potrà essere breve, nel frattempo le navi dovranno continuare a navigare utilizzando al meglio i combustibili e le tecnologie esistenti, in attesa di essere progressivamente sostituite con unità *carbon-free* o *zero-carbon*. Da questo punto di vista, risulta imprescindibile

imboccare immediatamente, in modo molto più deciso rispetto a quanto fatto finora, la strada dell'impiego del Gas Naturale Liquefatto in ambito navale.

È necessario realizzare in modo rapido la rete infrastrutturale necessaria. Gli armatori, come dimostra il settore delle crociere, hanno già fatto importanti passi in questa direzione e sono pronti a farne altri ancora, basta che venga loro garantita la possibilità di approvvigionare le loro navi. Quella del LNG è una tecnologia pronta all'uso che, come sappiamo, non risolve il problema delle emissioni di gas serra ma, comunque, lo mitiga e riduce drasticamente le emissioni nocive in atmosfera. Occorre dunque che parte delle risorse disponibili vengano mobilitate verso questa direzione, sia a favore delle infrastrutture small-scale che

verso gli armatori che vogliono investire in questa direzione.

h. La necessità di un *playing level field* internazionale

È necessario tenere sempre presente come elemento guida il *playing level field*: lo *shipping* europeo gioca le sue carte in un ambito globale e, giocoforza, deve confrontarsi sui mercati mondiali ad armi pari. Provvedimenti che colpiscono solo – in misura preponderante – le flotte europee e danno alle bandiere degli altri paesi dei decisivi vantaggi competitivi, in un mercato che è da anni strutturalmente depresso, alla ricerca di economie di scala e di efficienza dei processi che lasciano ormai ben pochi margini di azione. L'armatore europeo che, a causa del solo fatto di issare a poppa delle proprie navi una bandiera europea, non fosse più in grado di reggere il mercato sarebbe inevitabilmente indotto, prima di



soccombere, al *flagging-out* verso bandiere non europee.

Occorre quindi evitare di mettere in campo iniziative tali che le nostre flotte siano penalizzate e perdano quote di mercato a vantaggio di bandiere spesso significativamente meno “sensibili” alla compatibilità ambientale: con tutta evidenza questo sarebbe quanto meno inutile dal punto di vista ambientale e significativamente dannoso dal punto di vista dell’economia europea.

i. Le norme europee sul riciclaggio delle navi

Alcune iniziative e regolamenti già in vigore pongono dei vincoli agli armatori europei che non riguardano gli armatori di altre bandiere.

È il caso, ad esempio, della regolamentazione dell’Unione sul riciclaggio delle navi, che anticipa nei tempi, superandola nelle richieste, la Convenzione di Hong-Kong sullo stesso tema, peraltro non ancora in vigore. In questo caso, a parte l’esigenza di dotarsi di un inventario dei materiali pericolosi, imposta sia alle navi europee come a quelle non europee che toccano i porti europei, le navi europee possono avviarsi alla demolizione solo in relativamente pochi cantieri, per la maggior parte e salvo pochissime eccezioni, europei.

In Europa – occorre dirlo – non esiste ormai da decenni una significativa e competitiva industria della demolizione navale; questa attività se eseguita in Europa presenta dei costi molto elevati, così per l’armatore quella che era una risorsa – il valore di *scrap* della nave alla fine del suo ciclo di vita – si trasforma in un elevato costo da sostenere. Al

contrario, le bandiere non europee possono continuare ad inviare le loro navi verso quelle aree asiatiche dove questo tipo di attività continua ad avere per l’armatore un ritorno economico significativo. Le navi possono essere inviate nei numerosi cantieri che si sono già adeguati e certificati rispetto ai *requirements* della Convenzione di Hong Kong ed a volte – ed è da dire purtroppo, visto che si tratta di una pratica assolutamente da condannare – sono anche inviate in stabilimenti dove la demolizione delle navi avviene senza nessun rispetto per la sicurezza dei lavoratori e tanto meno dell’ambiente. Da questo punto di vista, è necessario che l’Unione europea acceleri il processo di certificazione dei cantieri presenti in quelle aree del mondo in modo che, nel rispetto dei requisiti di sicurezza ed ambientali, si ristabilisca un equilibrio economico tra le navi demolite in Europa e le navi demolite in quei paesi dove tradizionalmente è presente l’industria della demolizione navale.

j. Mrv (Monitoring Reporting and Verification)

Un secondo aspetto su cui occorre riflettere è l’utilizzo che si sta delineando in Europa dell’*Mrv* (*Monitoring Reporting and Verification*), ovvero del meccanismo di registrazione delle emissioni di CO₂ da parte delle navi. L’*EU-Mrv*, entrato in vigore alla metà del 2015, riguarda tutte le navi con *Gross Tonnage* superiore alle 5.000 tonnellate che toccano i porti europei e richiede la registrazione dettagliata dei consumi (in navigazione ed in porto), delle emissioni di CO₂, del carico trasportato, della distanza percorsa e del tempo trascorso in mare, escluso il tempo all’ancora. Si tratta di un sistema per certi versi analogo all’*IMO-DCS* (*Data Collection System*), entrato in vigore nella primavera del 2018, a cui devono

uniformarsi tutte le navi sopra le 5.000 tonnellate impegnate in viaggi internazionali. L'*IMO-DCS* prevede la registrazione dei consumi totali, la distanza percorsa, il tempo di navigazione ed usa la portata lorda come parametro del carico trasportato.

Una significativa – e non trascurabile – differenza è anche quella relativa alla pubblicità dei dati: i dati dell'*EU-Mrv* sono conservati in un database pubblico dove è individuabile la singola nave, mentre il database *IMO-DCS* è sì pubblico, ma i dati sono anonimi e forniti in forma aggregata. Da questo punto di vista sono evidenti gli aspetti di riservatezza commerciale messi a rischio dal sistema europeo.

Gli armatori che toccano i porti europei si sono ovviamente adeguati ad entrambi questi sistemi con un aggravio procedurale non indifferente e con i problemi di riservatezza dei dati di cui si è detto. Tuttavia adesso il sistema *EU-Mrv* si sta delineando non solo come uno strumento che, come il sistema *IMO-DCS*, serve a misurare l'efficacia delle misure prese per la riduzione delle emissioni di CO₂, ma anche per introdurre meccanismi di natura economica che possono provocare significative distorsioni del mercato, andando a perturbare il *playing level field* di cui si è detto.

k. EU-Emission Trading System (ETS)

Questo, tra le iniziative adottande nella cosiddetta svolta green è il regime che – a nostro modo di vedere – appare essere il più distorsivo.

Lo scambio di quote di emissioni (noto anche come *cap and*

trade) è un approccio basato sul mercato, usato a volte con successo oltre che dall'Unione europea da molti altri Stati, per controllare le emissioni di inquinanti. L'*ETS* fornisce un incentivo economico a ridurre le emissioni inquinanti. Infatti, una volta fissate le quote, queste assumono un valore di mercato che ne consente lo scambio tra soggetti diversi e il superamento delle quote può comportare multe significative. Il sistema funziona soprattutto quando viene usato in un ambito relativamente chiuso nel quale è possibile evitare o minimizzare il cosiddetto *carbon leakage*, che si verifica quando c'è un trasferimento delle emissioni da uno Stato verso un altro Stato con politiche ambientali meno rigide.

Fino ad ora, in Europa, il trasporto marittimo nel suo complesso è stato escluso dal sistema *EU-ETS*, così come il trasporto aereo internazionale (fino al 31 dicembre 2023 il sistema *EU-ETS* si applica unicamente ai voli tra aeroporti situati nello *SEE*). Lo scorso 15 settembre, i risultati della Plenaria del Parlamento europeo hanno supportato la proposta dell'*ENVI Committee* a favore dell'inclusione del settore marittimo nel regime *EU-ETS* a partire dal 2022. Questo, secondo i promotori, dovrebbe “costringere” gli armatori ad acquistare quote di carbonio dell'UE per coprire le emissioni delle loro navi, misurate molto probabilmente sulla base dell'*EU-Mrv*. Tale posizione sarà comunque soggetta alla approvazione da parte del Consiglio, quale centro dell'equilibrio istituzionale della Unione, in cui gli Stati membri, per il tramite dei propri rappresentanti designati a livello ministeriale, faranno valere il miglior interesse generale a livello unionale.

In questo contesto, il nostro Paese, disponendo di una consistente flotta (datata) di navi impegnate nel trasporto costiero, nonché nel lungo raggio, dovrebbe ponderare le possibili conseguenze di una adesione ad una posizione più oltranzista e rigorosa che, pur essendo in linea di principio condivisibile, non lo è nell'ottica del perseguimento del miglior interesse nazionale.

L'introduzione unilaterale da parte dell'Unione europea dell'*EU-ETS* al settore marittimo europeo non tiene conto della road-map concordata in ambito IMO e rischia di comprometterne il successo.

Sebbene tutto lo *shipping* sia concorde nell'affermare che sia necessario un ulteriore sforzo per ridurre ancora di più le proprie emissioni di CO₂, con un livello di ambizione paragonabile a quello del resto dell'economia mondiale, per contribuire in modo giusto e proporzionato al raggiungimento dell'obiettivo climatico di Parigi, altrettanto concordemente afferma che tutto ciò può accadere solo in un contesto globale. Le misure regionali e le scadenze irrealistiche sono controproducenti e portano a risultati opposti.

Ci sono ancora molti passi da compiere prima che la votazione del Parlamento Europeo del 15 settembre scorso abbia degli effetti pratici, dovrà essere infatti confermata in una votazione plenaria all'inizio del prossimo anno e successivamente inizieranno i negoziati tra gli Stati membri e la Commissione europea.

Ci si auspica che la posizione portata avanti dalla Commissione *ENVI* del Parlamento sia ribaltata e che l'Unione europea si impegni maggiormente nel dialogo globale, senza controproducenti e rischiose fughe in avanti.

È infatti opinione comune tra gli operatori che includere il trasporto marittimo nel sistema *EU-ETS* porterebbe in modo inevitabile alla ri-localizzazione delle emissioni di carbonio, con effetti negativi su commercio ed occupazione e nessun vantaggio per l'ambiente. A fianco delle grandi ripercussioni commerciali, si avrà un declino dei porti europei, verranno realizzati dei grandi porti di *transshipment* appena fuori dei confini UE, che verranno serviti da navi grandi ed efficienti le quali, non toccando i porti dell'Unione, non saranno soggette né all'*EU-Mrv* né all'*EU-ETS*. Da questi porti i carichi verso i porti dell'Unione saranno trasportati da navi più piccole e quindi meno efficienti in termini di emissioni di gas serra. Il bilancio globale sarà quindi negativo sotto tutti i punti di vista.

Questa è una realtà reale e non virtuale perché il mercato segue il profitto e le scelte di sistema, se sono locali, sono soggette a soccombere se il mercato può offrire soluzioni alternative più economiche.

Il nostro Paese, dove è in servizio la più grande flotta mondiale di navi traghetto *Ro-Ro-Pax* e *Ro-Ro-cargo*, dovrebbe fare un'attenta valutazione circa l'opportunità di supportare talune scelte che, condivisibili in linea di principio in relazione ai temi ambientali, sono suscettibili di ricadute immediate contrarie all'interesse nazionale. Paesi a

basso o con nessun tasso di trasporto marittimo locale e quindi indifferenti alle conseguenze sulle imprese e sui clienti finali che verrebbero incisi da un inevitabile incremento dei noli, non possono dettare l'agenda ai paesi dove il settore del trasporto marittimo è centrale per l'economia e la comunità sociale.

Intervenendo ambito IMO, *Interferry*, associazione rappresentativa del segmento *ferry worldwide*, ha fatto delle proiezioni sull'applicazione delle iniziative che stanno emergendo in quella sede ed ha calcolato che su un campione di 110 navi *Ro-Ro-Pax* solo 50 (il 45%) sarebbero in grado di essere conformi ai requisiti proposti, ottenendo un analogo risultato anche per i traghetti *Ro-Ro-cargo*. Questo ci fa capire che le flotte devono essere rinnovate e molte delle navi attualmente in servizio dismesse, con un ingente impiego di risorse.

In questo quadro complicato è facile immaginare quale sarebbe l'impatto se le compagnie dovessero essere incise dalla necessità di acquisto di certificati ambientali.

La situazione della flotta italiana è ancora più critica, perché le nostre navi sono nella fascia alta quanto ad anzianità di servizio, quindi sono da attendersi risultati ancora più penalizzanti. Sarebbe estremamente utile ed interessante ripetere quest'analisi su un campione significativo di traghetti italiani. Il RINA ha, ad esempio, tutti gli elementi per fare in modo rapido uno studio come questo e metterebbe l'Italia nella posizione di valutare, con elementi concreti, l'impatto delle diverse scelte sulla nostra flotta.

I. Iniziative in sede IMO in relazione alla riduzione dei GHG: l'Italia deve proteggere la propria flotta di traghetti

Richiamando la posizione di *Interferry* citata nel punto precedente, ed avendo in mente l'essenzialità e l'imprescindibilità per il nostro Paese di disporre di una flotta di traghetti a servizio della nostra comunità insulare, occorre che l'Italia agisca in modo pragmatico.

Bisogna certamente operare in modo deciso nella direzione del contenimento delle emissioni di GHG senza per questo rischiare di mettere fuori servizio in brevissimo tempo una buona parte della nostra flotta *Ro-Ro-cargo* e *Ro-Ro-Pax*. Come detto si dovrebbero preliminarmente valutare con cura gli impatti delle varie proposte sulla nostra flotta, tenendo conto che l'Amministrazione, come detto, ha tutti gli elementi per fare uno studio in modo rapido e preciso.

Ricordando le grandi difficoltà tecniche incontrate dall'IMO in occasione dell'adozione dell'*EEDI*, prima di introdurre in modo definitivo pesanti norme retroattive (modalità di calcolo e di applicazione dell'*EEXI* – *Energy Efficiency eXisting ship Index* - e del *CII* – *Carbon Intensity Index*) per questa classe di navi, l'Italia dovrebbe suggerire all'IMO di considerare una prima fase di sperimentazione in cui vengano acquisiti i dati conseguenti all'applicazione delle nuove norme, per studiarne le ricadute effettive sul naviglio esistente e valutarne l'impatto in modo complessivo sulla base di dati certi; questa prima fase sarebbe poi seguita da un'eventuale revisione della norma su una base "equa" e "certa" e non sulla scorta di un'ipotesi oggi non facilmente verificabile.

4.4. Semplificare le norme

ASSARMATORI ha lavorato costantemente al fine di rappresentare loro le azioni migliorative alle innumerevoli leggi che normano il settore.

Il nostro lavoro ha visto l'importante contributo del MIT ma anche il patrocinio del Comando Generale che, con i suoi tecnici qualificati, ci ha aiutato ad evidenziare le tante criticità della normativa di riferimento.

La considerevole opera di selezione è stata riassunta in una serie di emendamenti, tutti *“a costo zero”* per le casse dello Stato, che sono stati presentati al Decreto Legge 16 luglio 2020, n. 76, recante *“misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale”*.

Purtroppo solo per alcune di esse è stato possibile vederne la trasposizione nella norma, ragion per cui autorevoli commentatori hanno evidenziato l'opportunità di riaprire i termini per una nuova legislazione che possa avere come obiettivo la semplificazione del nostro lavoro.



La misura è oltremodo necessaria anche e soprattutto a seguito del necessario allargamento del sostegno previsto dalle norme della Legge n. 30/98 alle imprese che armano navi registrate nei membri della UE e dello SEE, circostanza che farà perdere a breve il vantaggio fino ad oggi esclusivo della bandiera italiana potendo pertanto l'armatore mantenere i benefici anche operando navi che battono bandiere non italiane e che sono soggette a regole meno costose e complicate garantite da altri registri della Unione europea.

Fra le proposte individuate da ASSARMATORI, tese alla semplificazione delle norme che regolano il comparto, si evidenziano:

- a. CoNSAM. L'istituzione del "Comitato nazionale per la semplificazione in ambito marittimo (CoNSAM) presso il MIT" che provveda alla "Semplificazione delle procedure amministrative inerenti al settore marittimo". L'obiettivo è innalzare il livello di competitività del Sistema Paese provvedendo al costante aggiornamento e armonizzazione della normativa di settore.
- b. Attuazione del DPR 231/2006. Nel 2006 è stata fatta la legge sulla disciplina del collocamento della Gente di Mare ma, ad oggi, risulta inapplicata in quanto ancora sprovvista dei necessari decreti attuativi. Le nuove norme risultano necessarie stante la necessità di migliorare l'incontro tra la domanda e l'offerta di lavoro.
- c. Unificazione delle visite ispettive a bordo delle navi. Il numero di ispezioni da effettuare sulle navi di bandiera italiana non trova pari in alcun'altra bandiera al mondo. Infatti, se le navi straniere sono soggette a 3 soli controlli nell'arco di 5 anni, le navi italiane devono effettuarne 15 o addirittura 16. L'accorpamento di tutti questi controlli razionalizzerebbe risorse economiche, energie e tempo, sia per la Pubblica Amministrazione, sia per le imprese di navigazione.
- d. Certificati di sicurezza radio. La proposta è tesa a:
 - I. allineare i certificati di sicurezza radio per le navi da carico con quelli previsti dalla normativa internazionale;
 - II. uniformare la durata del certificato sicurezza radio e del certificato "safety equipment" ai cinque anni consentiti dalla normativa internazionale;
 - III. affidare agli Organismi Riconosciuti il compito di effettuare le visite per il rinnovo del certificato radio e delle ispezioni annuali. Questo consentirebbe di contenere i notevoli costi che per legge sono a carico dell'armatore.

4.5. Garantire l'estensione dell'aiuto al comparto del trasporto locale, nazionale e internazionale con navi *Ro-Ro/Ro-Pax* per far fronte alla emergenza da COVID-19

Il cd. "Decreto Agosto", con gli articoli 88 e 89, ha dato un primo concreto aiuto al settore maggiormente colpito dall'emergenza, quello del trasporto costiero, anche di piccolo cabotaggio, passeggeri e merci e traghetti di continuità territoriale con le isole. Ad oggi queste misure sembrerebbero coerenti con quello di cui il nostro settore necessita.

L'art. 88 del Decreto prevede l'estensione, a decorrere dal 1° agosto 2020 e fino al 31 dicembre 2020, alle imprese armatoriali delle unità o navi iscritte nei registri nazionali che esercitano attività di cabotaggio del benefico della cosiddetta decontribuzione a carico dello Stato per il personale navigante.

La misura, nonostante una significativa riduzione degli organici a bordo delle navi causata dalla crisi sanitaria, dovrebbe consentire la salvaguardia degli attuali livelli occupazionali del settore, permettendo alle compagnie di navigazione di continuare a fornire i servizi di collegamento marittimo essenziali per le comunità insulari.

Al tempo in cui scriviamo gli obiettivi dell'Associazione sono quelli di tutelare la conversione in legge della misura senza modifiche che ne possano indebolire lo strumento o la dotazione e rendere la misura strutturale, almeno per il 2021 e anche se in misura percentuale.

Secondo le nostre stime, lo stanziamento per il 2020 dovrebbe essere congruo in quanto sono circa 4.000 i marittimi dipendenti delle compagnie di navigazione che

dovrebbero usufruire del beneficio in relazione ai quali le imprese versano una contribuzione media mensile obbligatoria INPS-INAIL compresa tra 1.650 e 1.750 euro mensili.

Per quanto riguarda l'art. 89 del Decreto, attraverso il quale, come noto, è stato istituito presso il MIT un Fondo con una dotazione iniziale di 50 milioni di euro per l'anno 2020 per riconoscere alle compagnie di navigazione una parziale compensazione delle perdite di ricavo sul trasporto passeggeri nel periodo compreso fra la fine di febbraio e il 31 dicembre 2020, la misura rappresenta un ulteriore obiettivo a lungo perseguito da ASSARMATORI ed infine raggiunto anche grazie al supporto di Confrtrasporto.

Al tempo in cui scriviamo gli obiettivi dell'Associazione sono quelli di ottenere nella legge di stabilità 2021 un adeguato rifinanziamento della misura.

4.6. Incentivare la formazione professionale del personale marittimo

I devastanti effetti sul sistema dei trasporti e della logistica generati dall'emergenza COVID-19 hanno sfortunatamente impattato anche sulla formazione professionale dei marittimi.

La formazione marittima, in Italia, si sviluppa su un percorso di filiera che parte dalla scuola secondaria superiore e prosegue negli Istituti Tecnici Superiori (“**ITS**”) ed è strutturata su *standard* di qualità e di conformità alla Convenzione internazionale STCW e alle direttive unionali.

In Italia sono attivi 69 Istituti tecnici dell'indirizzo Trasporti e Logistica che svolgono percorsi di formazione triennali per la preparazione di circa 10.000 Allievi ufficiali di macchina e coperta. Ogni anno si diplomano in media 3.000 studenti.

Gli ITS, per le figure di Tecnico superiore per la mobilità delle persone e delle merci, sono 5, tutte istituzioni di eccellenza e, per questo, denominate come Accademie della Marina Mercantile Italiana, e collocate negli snodi nevralgici del cluster marittimo: Genova, Trieste, Gaeta, Catania e Cagliari. La sola Accademia genovese, in 15 anni di attività, ha formato oltre 1.600 professionisti del mare. Il 90% di loro ha trovato lavoro grazie alla stretta collaborazione con l'armamento.

Per imbarcare a bordo delle navi, tutti i marittimi iscritti alle matricole della gente di mare sono chiamati a sostenere i corsi relativi al *cd. “Basic Training”*. La partecipazione a questi corsi ci consegna un sostanziale indice sulla nuova occupazione che ogni anno il settore garantisce; tra marittimi e personale addetto ai servizi accessori di bordo il

numero di partecipanti ai corsi di *Basic Training* non è inferiore a 1.500 unità.

La formazione del marittimo rappresenta un costo che solitamente è a carico dello stesso marittimo. Si è stimato che un marittimo di ruolo “comune” debba investire, prima di imbarcare, dai 3.000 ai 5.000 euro, cifra che per gli Ufficiali di bordo può arrivare a toccare quota 17.000-20.000 euro.

Anche in considerazione dell'attuale situazione emergenziale, sarebbe auspicabile facilitare gli investimenti per i citati ITS, sostenendo al contempo l'utilizzo della tecnologia informatica al fine di incentivare la trasmigrazione dei contenuti formativi di corsi prettamente o prevalentemente teorici nella modalità FAD. In questo modo si velocizzerebbero i tempi della formazione stessa, ottimizzandoli, permettendo altresì di conseguire notevoli risparmi economici.

4.7. I sussidi al settore marittimo non sono Sussidi Ambientalmente Dannosi

I Sussidi Ambientalmente Dannosi (“**SAD**”) sono sussidi alle imprese e alle famiglie che impattano sulle politiche ambientali, avendo ricadute negative sull’ambiente. Non esiste una definizione univoca che metta tutti d’accordo, ma in genere si fa ricorso a quella dell’OCSE, che considera ambientalmente dannosi quei sussidi che aumentano i livelli di produzione tramite il maggior utilizzo di risorse non rinnovabili e il conseguente incremento del livello dei rifiuti, dell’inquinamento e dello sfruttamento di risorse naturali.

Circa 10 anni fa, durante il G20 di Pittsburgh, i governi dei paesi più potenti della Terra presero l’impegno di procedere alla riduzione dei SAD. Obiettivo ribadito da diversi summit internazionali successivi che hanno anche indicato nel 2025 la data entro cui giungere ad una eliminazione graduale (*phase-out*), come previsto dalla dichiarazione del G7 di Ise-Shima.

A questo proposito l’Italia, con la Legge 28 dicembre 2015, n. 221, per la promozione della *green economy* e il contenimento dell’uso eccessivo di risorse naturali, ha affidato al Ministero dell’Ambiente la compilazione di un Catalogo SAD da presentare ogni anno al Parlamento perché possa procedere ad una revisione dei sussidi nell’ottica di una sostituzione degli stessi con altri ambientalmente favorevoli. A partire dal 2016 sono stati prodotti tre Cataloghi, l’ultimo dei quali, pubblicato nel maggio 2020 sulla base di dati del 2018, calcola che l’insieme dei SAD ammonta a circa 19,8 miliardi di euro di cui circa 4 miliardi di euro sarebbe la quota del settore trasporti.

Nelle prime due edizioni del Catalogo, erano ben tre le misure a sostegno del trasporto marittimo catalogate come SAD. Precisamente l’esenzione dall’accisa sui prodotti energetici impiegati per la navigazione marittima, la riduzione dell’80% della base imponibile ai fini IRPEF e IRES per gli armatori di navi iscritte al Registro internazionale o per chi gestisce attività commerciali complementari o accessorie su navi da crociera iscritte allo stesso registro, il credito d’imposta sul reddito delle persone fisiche e gli sgravi contributivi per chi assume marittimi comunitari sulle navi italiane iscritte al Registro internazionale. Un quarto sussidio, il contributo ai servizi marittimi per il trasporto combinato delle merci (Marebonus), è stato considerato “*incerto*” ai fini ambientali e, infine, un quinto sussidio, quello riguardante la riduzione delle accise sui prodotti energetici per le navi che fanno esclusivamente movimentazione all’interno del porto di *transshipment*, è stato definito SAF, cioè ambientalmente favorevole.

Particolarmente contraddittorio è sembrato a tutto il *cluster* marittimo l’inserimento delle norme riguardanti il Registro internazionale, varato con la Legge n. 30/98 per rendere competitiva la bandiera italiana e difendere l’occupazione dei lavoratori marittimi nazionali. Misura che proprio per la sua particolare importanza l’Unione europea non considera un aiuto di Stato.

Nel catalogo, invece, si poteva leggere che: “*grazie alla Legge n. 30/1998 il numero delle navi sotto regime italiano è aumentato quindi proporzionalmente è cresciuto l’inquinamento prodotto da quelle stesse navi*”. Considerazione

che prescindeva dal grande apporto che il regime decontributivo dell'articolo 6, comma 1, della Legge n. 30/98 ha fornito al mercato del lavoro italiano ed anche all'ambiente. Le navi beneficiate, infatti, hanno drasticamente ridotto il trasporto di merci e persone su gomma, migliorando la sicurezza stradale e la qualità dell'aria, contribuendo attivamente al benessere di un settore che in Italia vale direttamente circa 13 miliardi, ma che grazie ad una catena del valore molto lunga, ogni anno ne genera complessivamente 30 e considerando anche l'indotto, garantisce 120 mila posti di lavoro, salari per 3,6 miliardi di euro ed una spesa diretta di 5,4 miliardi di euro.

Anche grazie all'intervento di ASSARMATORI, ma più complessivamente del mondo del trasporto, non solo marittimo, una prima proposta del Ministero dell'Ambiente che prevedeva un taglio lineare del 10% all'anno di tutti i sussidi inseriti nel catalogo è stata archiviata, mentre il Governo, prima con il Decreto Clima e poi con la Legge di Bilancio 2020-2022, ha avviato una discussione politica sull'argomento e lo scorso febbraio ha insediato presso il Ministero dell'Ambiente una apposita commissione con il compito di elaborare un progetto organico di revisione dei SAD entro la fine del 2020.

Diversi sono i criteri presi in considerazione dalla commissione, fra questi anche la valutazione della competitività e della ricchezza che i vari settori sono in grado di creare, in termini di PIL e di posti di lavoro. Non a caso, dopo aver approfondito il tema del comparto del trasporto marittimo, il Ministero dell'Ambiente ha tolto dall'elenco dei

SAD i due sussidi collegati al Registro internazionale, riconoscendone la valenza in termini di occupazione. Il Ministero ha comunque auspicato, che a fronte degli aiuti concessi, ci sia un costante impegno delle aziende verso un maggiore adeguamento *green* delle navi.

4.8. Sostenere le Autostrade del Mare

Tra i principali elementi caratterizzanti della politica europea dei trasporti figurano, senz'ombra di dubbio, le Autostrade del Mare. Esse, sin dagli anni '90, rappresentano quel segmento essenziale dei servizi regolari, frequenti ed economicamente sostenibili del trasporto via mare di rotabili (autoveicoli commerciali, rimorchi o semirimorchi) a bordo di navi *Ro-Ro* o miste *Ro-Pax*, con navigazione attiva sia su tratte di cabotaggio nazionale (collegando, ad esempio, la Penisola con le Isole maggiori) che su rotte internazionali.

L'obiettivo con cui nascono e si sviluppano le AdM è quello di accrescere l'efficacia e la competitività delle catene logistiche multimodali. Sulla scia di tali finalità, il nostro Paese rappresenta non solo il luogo ove opera la più grande flotta *Ro-Ro/Ro-Pax* dell'Unione, ma detiene anche il primato per merce movimentata in *Ro-Ro*, con una quota di mercato pari al 24,5% del totale europeo. Risultato simile anche sul fronte del traffico passeggeri non croceristi, per cui l'Italia si colloca al primo posto con una quota di mercato che ammonta al 20,6% del totale europeo. Questi risultati avvalorano ulteriormente il fatto che il traffico delle AdM va a rappresentare quel segmento di settore che, negli ultimi cinque anni, ha registrato le migliori performance con un incremento del 23,8% per il comparto *Ro-Ro* e del 18,5% per quello *Ro-Pax*.

Anche sul versante degli scambi internazionali della merce via mare, le Autostrade del Mare hanno contribuito a garantire la quota dell'export "*Made in Italy*", con una quota movimentata in ambito internazionale che, nel 2018, ha rappresentato il 33,5% del totale *Ro-Ro*.

L'ottimo andamento descritto ha subito un lieve rallentamento nel corso del 2019 e ha registrato forti cali in conseguenza della pandemia. Pur avendo garantito la continuità dei servizi di trasporto merci anche nella più critica fase dell'emergenza sanitaria, nel primo semestre del 2020 il segmento *Ro-Ro* ha registrato un calo medio del 30% a livello tendenziale rispetto allo stesso periodo del precedente anno.

Situazione ben più critica per quanto concerne il traffico passeggeri che, nello stesso arco temporale, soprattutto per il comparto traghetti, ha registrato un calo della domanda che stimiamo possa superare il 60%.

Non v'è dubbio che le AdM sono significativamente la vera alternativa alla strada. Si stima che la quota di veicoli-km sottratti al trasporto stradale sulle tratte nazionali abbia generato nell'anno 2017 un risparmio in costi esterni pari a 264 milioni di euro, in termini di inquinamento atmosferico, cambiamento climatico, incidentalità, congestione e rumore.

Se si considerano, inoltre, le emissioni indirette immesse in atmosfera durante la produzione dei combustibili (*WTT*) e il danno arrecato all'*habitat* dal trasporto su strada, il risparmio complessivo in esternalità negative ammonta a 293 milioni di euro l'anno.

Per potenziare, sviluppare ed intercettare risorse per le AdM è tuttavia necessario un cambio di paradigma attraverso il quale considerare i servizi ad esse connessi quali l'unica



infrastruttura possibile e non soltanto una alternativa *green* a basso impatto ambientale. Solo in questo caso saremo in grado di risolvere la congestione stradale e comunque ridurre le principali esternalità negative legate al trasporto su gomma.

Le AdM, in virtù anche del fatto di avere costi di realizzazione e di gestione inferiori rispetto alle altre modalità di trasporto e di essere capaci di ridurre concretamente gli oneri economici, ambientali e sociali imputabili, ad esempio, al “*tutto strada*”, dovrebbero pertanto poter attirare il sostegno della Unione Europea e non rimanere affidato alla generosità dei singoli Stati membri interessati.

In questa prospettiva, Italia, Francia, Spagna e Portogallo, con l'obiettivo dunque di promuovere un sistema di incentivo coordinato a sostegno dello sviluppo delle Autostrade del Mare, valido sia per i servizi dell'Atlantico che del Mediterraneo occidentale, hanno presentato alla Commissione europea il progetto “*Med Atlantic Ecobonus*”. Senza entrare nel merito della predetta proposta, sarebbe molto importante, soprattutto in questo particolare momento storico, fare sistema tra i paesi dell'area mediterranea al fine di presentare una proposta politica alla UE che, rafforzando quella che sembrerebbe ancora in discussione sul “*Med Atlantic Ecobonus*”, sostenga da subito iniziative volte a potenziare e migliorare il trasporto combinato strada-mare.

4.9. Proteggere e incentivare i servizi di Crociera nel Paese

Per riportare in Italia il settore crocieristico ai livelli del 2019 bisognerà attendere la fine della pandemia. Tuttavia, la ripresa del settore, per la verità è già in atto grazie alla fattiva collaborazione dei Decisori che ha portato alla approvazione del “*Protocollo crociere*” nonché alla perseveranza delle principali compagnie di navigazione che scalano abitualmente i nostri porti.

Sarà importante puntare su progetti concreti in grado di sostenere ed incentivare il settore delle crociere anche e dopo la fase di rilancio post pandemia nel solco di una tradizione pluridecennale che ha contribuito a rendere il nostro Paese una tra le mete più importanti al mondo per il turismo crocieristico.

ASSARMATORI ritiene che dovranno essere valorizzati sul territorio i progetti maturi su cui è stata già espressa piena condivisione fra la parte pubblica e quella privata. Trattasi, in particolare, delle opere e degli investimenti che sono già stati avviati sul territorio riguardanti lo sviluppo delle stazioni marittime e l'uso dell'LNG, quale soluzione di transizione energetica per i prossimi 15-20 anni.

Le principali compagnie armatoriali presenti sui nostri mari hanno, infatti, investito ingenti risorse per ridurre al minimo l'impatto ambientale delle navi, quando sono in navigazione e in porto, grazie all'utilizzo di nuove tecnologie ma soprattutto con piani di espansione delle flotte che prevedono la costruzione di navi alimentate a LNG. Ciononostante, la mancanza di infrastrutture per il rifornimento diretto di LNG nei nostri porti ha, di fatto,

vanificato, almeno per il momento, lo sforzo economico fatto da questi *player*. È quindi necessario continuare a lavorare per adeguare i nostri porti velocemente all'utilizzo del LNG, utilizzando anche le risorse che saranno messe a disposizione del Paese con il Piano nazionale.

Il tutto, tenendo presente che – nell'alveo delle nuove tecnologie da sviluppare in ambito marittimo a basso impatto ambientale – tale soluzione deve considerarsi solo temporanea, in quanto la vera energia propulsiva del futuro è l'idrogeno. In questa prospettiva è quindi auspicabile un ulteriore intervento da parte delle amministrazioni per velocizzare la transizione energetica a cui peraltro lo stesso PNRR ha dedicato grande attenzione.

Un altro progetto su cui puntare per il rilancio del settore, peraltro interconnesso a quelli sopra menzionati, è quello relativo alla elettrificazione delle banchine dei porti storici. L'utilizzo della tecnologia *cd. “cold-ironing”*, attraverso la quale la rete elettrica di terra fornisce energia alle navi in sosta nei porti, si qualifica come uno degli interventi più significativi per ridurre l'emissione di sostanze nocive e di rumore nelle aree portuali delle città costiere italiane. Il problema è particolarmente sentito nei porti storici di città portuali come Genova, Napoli, Venezia e Livorno.

Sarebbe di molto mitigato (non si può pensare di fornire energia elettrica a tutte le navi in sosta) il problema delle emissioni e del rumore delle navi durante la loro sosta. A questo occorre aggiungere che quando la corrente elettrica fornita da terra sarà prodotta attraverso fonti rinnovabili, si

avranno anche notevoli benefici in termini di emissioni di gas serra. Le unità adibite a servizi di crociera che frequentano i nostri porti sono nella quasi totalità già dotate di impianto a bordo idoneo al collegamento via *cold-ironing* e quindi già pronte per la auspicata transizione energetica.

Da ultimo, si segnala la necessità di intervenire tempestivamente sul nodo irrisolto che riguarda l'approdo delle navi a Venezia. Per una vera ripartenza del settore, ASSARMATORI ritiene indispensabile individuare con urgenza una soluzione che consenta il mantenimento dei servizi di crociera nella laguna, anche tornando all'ipotesi di apertura di un ulteriore terminal a porto Marghera.



4.10. Far evolvere un ambiente portuale italiano competitivo e rispettoso della legge

Il porto, con la sua efficienza ed economicità, è quasi sempre il luogo ove si misura la efficienza trasportistica di un paese. È anche il luogo dove si misurano le efficienze delle imprese di navigazione.

Se il porto è inefficiente o poco competitivo, l'armatore va altrove se può. Se è costretto a scalare un porto scarsamente competitivo o inefficiente tale onerosità economica e di sistema si rifletterà sul servizio del trasporto e sulla competitività delle merci. Insomma una catena del valore che nel porto ha uno dei suoi termometri principali.

Ecco perché le attività portuali, che vedono le imprese associate essere tra le prime nel settore del terminalismo e delle stazioni marittime, sono al centro della nostra azione associativa.

a. Il necessario rispetto del Regolamento (UE) 2017/352

Sono passati più di 18 mesi dall'entrata in vigore del Regolamento (UE) 2017/352 che *«istituisce un quadro normativo per la fornitura di servizi portuali e norme comuni in materia di trasparenza finanziaria dei porti»* (“**Regolamento**”).

L'applicazione dei principi e delle norme contenute nel Regolamento, divenuto oggi il quadro regolatorio di molte attività marittime e portuali, ha portato ad una progressiva revisione – anche mediante l'apprezzato intervento del MIT – della disciplina vigente, nonché dei criteri e meccanismi per la definizione delle tariffe dei servizi tecnico-nautici.

Al riguardo, ASSARMATORI ribadisce, riconoscendo la

comprovata qualità e l'importanza dei servizi tecnico-nautici e dei servizi portuali ai fini della sicurezza e della efficienza del sistema portuale nella sua interezza, come il Regolamento rappresenti un'occasione di grande sviluppo del mercato, posto che i correttivi all'attuale disciplina consentiranno di migliorare il livello di competitività dei porti nazionali mettendoli finalmente in grado di competere sulla base dei costi dei servizi con i porti dei sistemi portuali che contendono al nostro Paese la partenza o il destino della merce.

Riuscire a rendere i nostri porti più coerenti con le regole di trasparenza e proporzionalità imposte dal Regolamento consentirà loro e al Paese di intercettare traffici che oggi sono diretti dove la nave e la merce pagano meno.

b. Rendere competitivi i servizi tecnico-nautici e portuali

Per quanto concerne il servizio di pilotaggio, è in corso un procedimento di revisione della disciplina riguardante i criteri e meccanismi tariffari del servizio presso la competente Direzione Generale del MIT.

Il citato procedimento di verifica avviato a livello ministeriale si è avvalso di uno studio affidato dal MIT ad un consulente esterno. Sul punto, ASSARMATORI auspica di procedere quanto prima al prossimo adeguamento tariffario per il biennio 2021/2022 disponendo di una formula tariffaria aggiornata e compatibile con le norme del Regolamento.

Per quanto concerne il servizio di rimorchio portuale, invece,

il 2019 si era chiuso con l'avvio delle istruttorie propedeutiche al lancio delle gare per l'affidamento del servizio nei porti con concessioni in scadenza o in regime di proroga tecnica in attesa della pubblicazione della Circolare ministeriale avvenuta nel mese di marzo dello stesso anno e contenente le (nuove) *“Linee guida per il rilascio delle concessioni per l'esercizio del servizio di rimorchio portuale”*.

L'articolo 199, comma 3 lettera c) del Decreto Rilancio ha comportato il rinvio di 12 mesi, a partire dalla conclusione dello stato di emergenza, di tutte le concessioni e della pubblicazione dei bandi di gara.

Inoltre, nell'ottica di evitare inutili costi per l'utenza, una specifica Circolare ministeriale ha:

- I. invitato le Capitanerie di Porto a valutare la riorganizzazione, in riduzione, del servizio di rimorchio adeguandolo al calo della domanda registratosi nei porti a causa dell'emergenza;
- II. interpretato la norma di legge di recente emanazione nel senso di ricomprendere nella citata proroga di 12 mesi anche le concessioni già scadute e/o prorogate (nonché quelle provvisorie).

Sul punto ASSARMATORI, pur prendendo atto dell'interpretazione della legge fornita dalla citata Circolare, auspica che, compatibilmente con l'attuale situazione emergenziale, sia dato corso alle procedure di lancio delle gare per la selezione dei nuovi concessionari del servizio di rimorchio nei porti interessati. Il tutto, sul presupposto che tale contesto porterà ad un miglioramento

della struttura tariffaria, pur senza rivoluzionare l'assetto della forza-lavoro o dell'organizzazione del servizio, adeguando altresì l'attuale disciplina a quanto previsto dal Regolamento (UE) 2017/352.

Sul fronte del servizio di ormeggio, invece, con la legislazione emergenziale (ed in particolare la Legge n. 77/2020) è stata introdotta una misura che prevede lo stanziamento di un contributo fino ad un massimo di 24 milioni di euro per la perdita di fatturato nel corso del 2020 legata al COVID-19; trattasi, tuttavia, di un provvedimento che, se applicato correttamente, comporterà riflessi positivi per l'armamento.

Sul fronte dei servizi portuali merita, anzitutto, menzione il servizio di ritiro rifiuti dalle navi. Al riguardo, v'è la Direttiva (UE) 2019/883, relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi, di prossimo recepimento nel nostro Ordinamento interno. Sotto questo punto di vista, ASSARMATORI si adopererà affinché l'utenza sia adeguatamente tutelata presso le Amministrazioni competenti.

Quanto poi agli ulteriori servizi resi nel porto – anch'essi dotati della caratteristica di servizi di interesse generale (*“SIEG”*) quali, a titolo esemplificativo ma non esclusivo, il servizio idrico, i servizi informatici e telematici portuali, i *“servizi comuni al settore commerciale e industriale”* (i.e. parcheggi o bacini di carenaggio), nonché il servizio di vigilanza (o integrativo) antincendio, quello relativo alla *cd. “manovra ferroviaria in porto”*, il servizio di bunkeraggio ed i servizi di antinquinamento – l'attuale emergenza sanitaria

ha ulteriormente rimarcato il fatto che, specie in alcuni porti, l'organizzazione di tali SIEG sia difficilmente compatibile con regimi di esclusiva ove identica regolazione non vi sia anche sotto il profilo tariffario.

Ecco allora che con l'entrata in vigore del Regolamento, nonché a seguito di alcuni avvenimenti dovuti alla sosta forzata delle navi nei porti a causa del COVID-19, è oggi divenuto necessario l'avvio di un procedimento di revisione e adeguamento dei servizi portuali ai principi di trasparenza, proporzionalità e rendicontazione fissati dalla normativa unionale.

c. Il rispetto del diritto alla autoproduzione da parte dei vettori

L'art. 199-bis del *cd. "Decreto Rilancio"*, convertito dalla legge 17 luglio 2020, n. 77 ("**Legge n. 77/2020**"), ha novellato il comma 4-bis dell'articolo 16 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 ("**Legge portuale**") nella parte relativa alle autorizzazioni allo svolgimento delle operazioni portuali per conto proprio o di terzi.

Occorre dire che la novella non regola il diritto all'autoproduzione bensì lo nega del tutto facendo tornare i porti italiani indietro di 25 anni, se non addirittura ad una fase antecedente anche all'entrata in vigore della legge *antitrust* nazionale in cui il diritto all'autoproduzione viene enunciato e qualificato come un diritto soggettivo perfetto nell'ipotesi in cui l'operatore economico intenda offrire a sé stesso, attraverso personale e mezzi propri, un servizio fornito in regime di riserva legale.

L'impianto dell'articolo 16 della Legge portuale e dell'articolo 8 del D.M. 585/95, prima della novella introdotta dalla Legge n. 77/2020, già conteneva tutte le garanzie che consentivano di rilasciare le autorizzazioni contemperando le esigenze di sicurezza, di tutela del lavoro e di competitività dei porti e delle imprese che vi operano. Per assicurare una corretta applicazione della norma, dunque, non serviva cambiarla, bensì vigilare affinché tutti i soggetti rispettassero e applicassero quanto previsto.

In altre parole, ASSARMATORI, anche in considerazione dell'elevata professionalità che contraddistingue i lavoratori marittimi, ribadisce che quello che conta è che alla compagnia di navigazione che scala un porto della Repubblica debba essere assicurata la possibilità di far valere – senza che possa essere frapposto alcun ostacolo – in occasione dell'arrivo o partenza della nave ed anche per più arrivi o partenze già programmate, il diritto di usare la propria organizzazione di mezzi e personale per eseguire una operazione o un servizio portuale. Il tutto anche in virtù dei principi oramai cristallizzati dalla giurisprudenza nazionale ed unionale, nonché dalle pronunce dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato.

Alla luce di quanto sopra, appare evidente come la modifica dell'articolo 16 della Legge portuale abbia disatteso la propria finalità originaria di contenere le gravi ripercussioni negative dell'epidemia di COVID-19 sui servizi portuali e di delineare modalità operative allo svolgimento dei servizi stessi che siano adeguate all'attuale contesto emergenziale ed al suo progressivo superamento. L'approccio del

legislatore nazionale appare, quindi, in forte contrasto non solo con i principi ispiratori della riforma, ma anche con la prospettiva di una maggiore apertura concorrenziale al mercato dei servizi portuali che, da oltre 25 anni, è alla base di ogni riforma in materia finalizzata a promuovere la competitività del sistema marittimo e portuale italiano.

d. L'attuazione della Conferenza Nazionale di Coordinamento delle AdSP

Deve essere dato un ruolo alla Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale (“**AdSP**”), già istituita con la riforma portuale del 2016 (e di fatto mai attuata in concreto), che rappresenta un tassello fondamentale della riforma della governance portuale italiana, con importanti compiti, tra cui:

- I. coordinare i “*grandi investimenti infrastrutturali*”;
- II. pianificare l'urbanistica portuale, le strategie di concessione demaniale e di *marketing*;
- III. promuovere i sistemi portuali a livello internazionale.

La guida del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti che la presiede e decide tra le altre – su proposta dei Presidenti delle AdSP e dei rappresentanti della Conferenza Unificata – quali opere infrastrutturali approvare all'interno degli specifici ambiti portuali è decisiva per avere un sistema portuale armonizzato e senza possibili “*fughe in avanti*” da parte di singole Autorità di Sistema Portuale. La tanto voluta natura pubblica degli Enti di Gestione del porto preclude una contesa competitiva tra le singole AdSP ed anzi impone alle stesse di essere coordinate al centro per giungere ad obiettivi sistemici collettivi.

In questo contesto, anche in considerazione dell'attuale contesto emergenziale, ASSARMATORI ne auspica l'effettiva attuazione a beneficio della competitività della portualità nazionale.

e. Project review delle opere di grande infrastrutturazione portuale

Nell'ambito del progetto “*Italia veloce*”, nei mesi scorsi, il MIT ha annunciato la movimentazione fino a 200 miliardi di euro di opere, 130 già stanziati (considerati necessari per riavviare la domanda interna e il PIL), di cui 4 miliardi relativi alle opere nei porti volti ad aumentare la capacità degli scali anche mediante la realizzazione di opere di grande infrastrutturazione.

Ad oggi, tuttavia, sono pochi i porti (e quindi i terminal portuali) che necessitano di aumentare la propria capacità produttiva. Tant'è, infatti, che molti porti stanno già offrendo una capacità maggiore rispetto a quella che il mercato richiede.

A quanto sopra, si sono aggiunti gli effetti della pandemia da COVID-19 che hanno comportato una notevole riduzione dei traffici marittimi; pandemia che peraltro non si è manifestata nei diversi paesi nello stesso spazio temporale, con la conseguenza che l'economia globale quasi certamente non riuscirà a rimettersi pienamente in moto prima che passi tutto il 2020 e forse (anche) buona parte del 2021.

Pertanto, se da un lato si assiste ad un sotto utilizzo delle strutture portuali, dall'altro lato bisogna tenere conto della

riduzione dei traffici marittimi di merci e persone dovuta al COVID-19 che lasciano ancora una certa incertezza su quando l'operatività dei porti possa effettivamente riprendere a pieno regime.

In questo contesto, piuttosto che concentrarsi su nuove grandi opere nei porti italiani, sarebbe auspicabile una seria *project review* per valutare quali siano le opere di grande infrastrutturazione portuale realmente necessarie.

f. Aumentare l'interconnessione ferroviaria

Il riequilibrio modale a favore di modalità di trasporto sostenibili e la riduzione delle quote modali di mobilità su gomma va perseguito mediante l'incentivazione di misure *ad hoc* mirate all'incremento dell'offerta e della qualità dei servizi.

La modalità ferroviaria e quella marittima devono essere, infatti, ritenute, in linea con quanto definito dagli indirizzi unionali, prioritarie sia per i traffici su scala nazionale che internazionale.

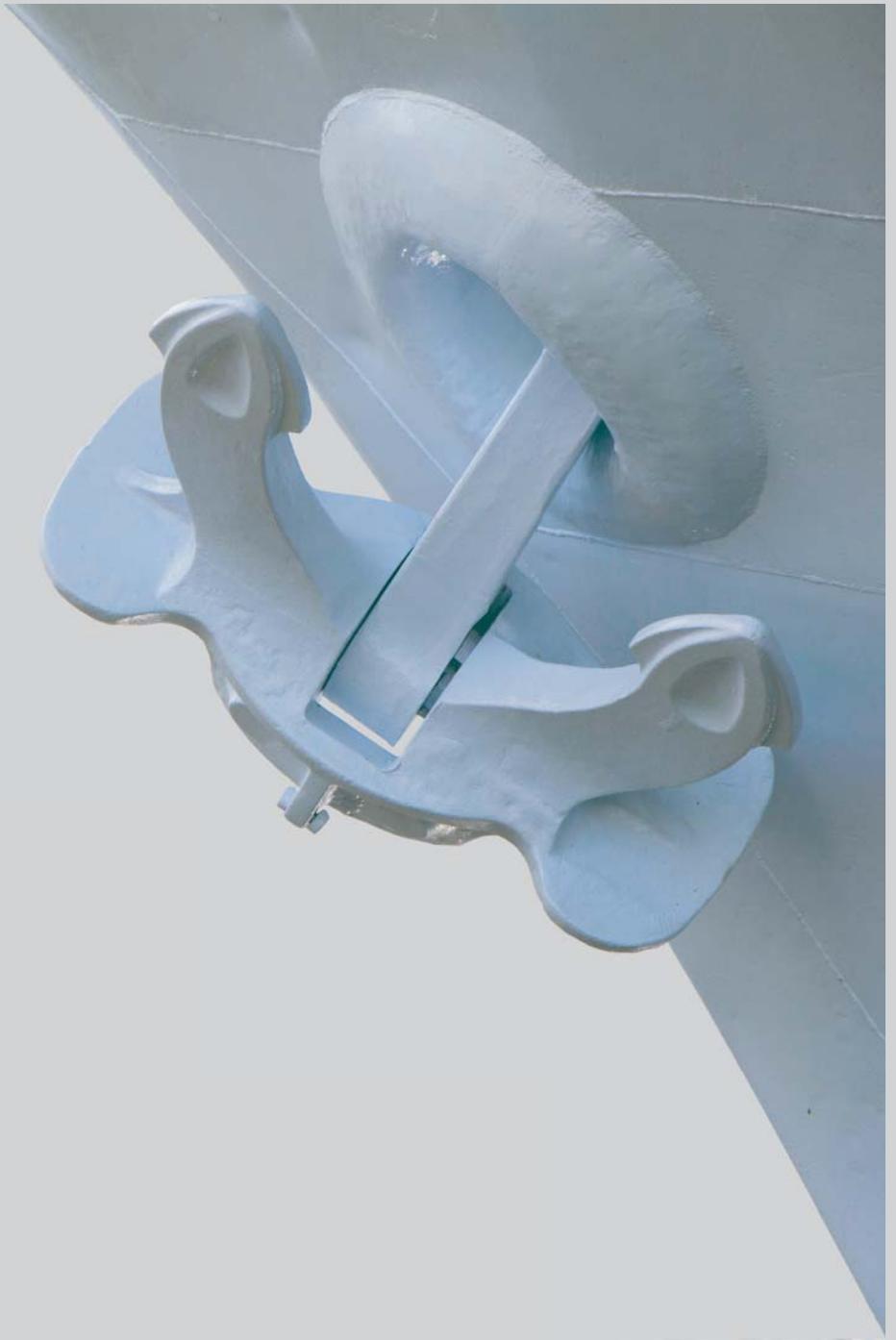
Con specifico riferimento a quella ferroviaria, la *cd. "cura del ferro"* punta non tanto in estensione quanto soprattutto in termini di manutenzione e potenziamento della capacità dei nodi, delle tratte congestionate, della integrazione con il *network* europeo (riferita allo specifico obiettivo di creare un unico *network* ferroviario), della integrazione con le altre infrastrutture di trasporto. Tale strategia, va perseguita in ottica multimodale al fine di migliorare l'accessibilità complessiva al sistema di trasporto nazionale e di offrire una struttura di reti e servizi integrati.





5 LA LOTTA ALLA PIRATERIA: IL NOSTRO RAPPORTO CON LA MARINA MILITARE





Le attività della nostra marina mercantile si svolgono in uno scenario globale, dove le zone a “*rischio di pirateria*” stanno diventando sempre più numerose e gli attacchi alle navi più pericolosi e cruenti ed oggi giorno una delle zone maggiormente a rischio sotto questo punto di vista, è senza ombra di dubbio quella del Golfo di Guinea.

In passato, in tale area, l’obiettivo principale dei pirati erano le petroliere alle quali veniva prelevato il carico per rivenderlo a raffinerie illegali. Oggi il fenomeno si è evoluto ed i pirati preferiscono attacchi veloci con *skiff*, per depredare i mercantili di beni facilmente asportabili o per sequestrare membri dell’equipaggio con il fine di chiedere un riscatto.

La presenza di navi militari impegnate in programmi internazionali di sorveglianza marittima nelle acque africane più a rischio dove incrociano le più importanti rotte commerciali è, per le marine mercantili europee ed internazionali, di grande sollievo e rappresenta la maggiore garanzia per una navigazione più sicura e tranquilla.

In questo quadro generale, la nostra Marina Militare è fra i più assidui componenti di tali programmi internazionali di pattugliamento e sorveglianza.

Questa presenza è davvero fondamentale per garantire gli “*interessi italiani*” nel mondo, siano essi rappresentati non solo dalle navi che battono la bandiera italiana ma soprattutto a tutte quelle che hanno a bordo personale italiano o garantiscono approvvigionamenti o trasporto alle imprese italiane.

Le navi, le donne e gli uomini della Marina Militare rappresentano per gli equipaggi italiani impegnati all’estero, il segno tangibile della presenza del nostro Paese a difesa della propria comunità sociale ma anche economica che opera direttamente sul mare e che, grazie ai traffici marittimi, contribuisce alla crescita ed allo sviluppo propri e dell’intera comunità nazionale.

In tale contesto ASSARMATORI ha da sempre caldeggiato, ad ogni livello istituzionale, il mantenimento della presenza delle nostre navi militari sulle rotte mercantili più a rischio, presenza fondamentale per tutelare la nostra flotta dagli assalti alle navi, specie nel Golfo di Guinea e nell’Oceano Indiano, e la intensificazione della cooperazione nello scambio di informazioni fra la Marina Militare e lo *shipping* nazionale.

Proprio il quotidiano supporto informativo fornito in tempo reale ai nostri armatori dalla Marina Militare risulta essere di fondamentale importanza ai fini della sicurezza rispetto ad un fenomeno, quello della pirateria, che cambia velocemente scenari e metodi ma che non sembra destinato ad esaurirsi tanto rapidamente.

La presenza in quelle acque della nostra Marina, inoltre, risulta essere una scelta obbligata ai fini della sicurezza diretta in quanto molti paesi, fra i quali appunto quelli dell’Africa Occidentale, non consentono l’imbarco di guardie armate internazionali a bordo delle unità mercantili nelle proprie acque territoriali, tanto meno concedono l’ingresso in porto a navi con personale armato a bordo. In tale circostanza, quindi, l’unico

baluardo possibile per la difesa delle nostre flotte e dei nostri equipaggi nelle difficili aree di alcuni paesi soprattutto del *West Africa*, è rappresentato dalla presenza e dall'alta professionalità e dedizione al dovere dei militari della nostra Marina.

Per tali motivi ASSARMATORI ha intrapreso un percorso di incontri con lo Stato Maggiore della Marina, che vede anche il coinvolgimento particolare del Comando Generale, della Guardia Costiera e del Comando in Capo della Squadra Navale, tesi ad approfondire tematiche comuni ai vari settori dell'armamento come la gestione delle operazioni di *Search & Rescue* connesse ai flussi migratori nel Mediterraneo ma anche esigenze cruciali dello *shipping* internazionale come il miglioramento degli standard formativi delle guardie giurate impiegate a bordo di navi mercantili (laddove possano essere utilizzate), l'intensificazione dello scambio di informazioni tra la Marina e lo *shipping* nazionale al fine di incrementare il livello di conoscenza e consapevolezza dello scenario marittimo, elemento indispensabile per assicurare l'esigenza primaria di difendere le libertà dei mari.

In tali incontri, in un clima di grande collaborazione, è stato altresì approfondito anche il ruolo della cellula nazionale di *Naval Cooperation and Guidance* sugli aspetti della sicurezza marittima declinata nelle sue tre accezioni, ovvero *Maritime Security Operations*, *Maritime Situational Awareness* e *Maritime Capacity Building for Shipping* (NCAGS) del Comando in Capo della Squadra Navale (CINCNAV) che si pone come segmento di *Maritime Security*, volto a favorire la cooperazione e lo scambio di informazioni tra la Marina e lo *shipping* nazionale.

6 L'IMPEGNO: NAVI PER ASSISTENZA MIGRANTI



In piena emergenza COVID-19, l'Italia ha continuato a fronteggiare i tanti flussi migratori che hanno interessato il Mediterraneo. Gli arrivi dei migranti nelle nostre acque sono aumentati rispetto ai dati dell'anno precedente, soprattutto a fine *lockdown* e nel periodo estivo. Il risultato è stato l'esaurimento della capacità ricettiva dei migranti negli hotspot e conseguente grave rischio sanitario amplificato dalla eventuale diffusione del Coronavirus in tali ambienti, così considerevolmente affollati.

Quindi, alcuni sindaci siciliani ed il Presidente della Regione Siciliana hanno invocato la presenza di navi per la quarantena, unica immediata ed efficace soluzione per fronteggiare il problema.

L'idea iniziale era per una scelta provvisoria, l'utilizzo delle navi come hot spot per un breve periodo al fine di consentire lo svolgimento delle pratiche burocratiche ed il previsto periodo di sosta in sicurezza sanitaria in attesa di interventi più strutturali.

Il Governo decise quindi, a metà aprile, il primo utilizzo della nave per il servizio di quarantena per migranti. Ricontrata l'efficacia della soluzione, il Governo decise poi di optare per un maggiore impegno delle navi da adibire a tali servizi.

Quindi, nell'ambito dell'emergenza relativa al rischio sanitario connesso all'insorgenza di patologie derivanti da agenti virali trasmissibili e con il proposito di affidare il servizio di assistenza e sorveglianza sanitaria dei migranti soccorsi in mare o giunti sul territorio nazionale a seguito di

sbarchi autonomi, il Governo ha previsto l'utilizzo strutturale di unità navali appositamente predisposte per tale impiego ma anche per tutti quei casi in cui i migranti giungano sul territorio nazionale in modo autonomo attraverso le frontiere terrestri, ovviamente ove non sia possibile individuare altre aree o strutture da adibire ad alloggi.

All'uopo, il MIT ha previsto un elenco di unità navali battenti bandiera italiana e/o comunitaria cui ricorrere per tali affidamenti. L'intera procedura si svolge in attuazione dei Decreti del Capo Dipartimento della Protezione Civile ed è volta a fronteggiare con tempestività le ricorrenti emergenze sanitarie derivanti dall'arrivo dei migranti sul territorio nazionale.

Poter disporre di un luogo per sua natura "*chiuso*", da un punto di vista della possibile diffusione del COVID-19, si è rivelato determinante per la scelta operata ed ancora una volta, la nave si è dimostrata una risposta duttile ad un problema che altrimenti avrebbe richiesto soluzioni ben più complicate e, forse, non avrebbe garantito la stessa sicurezza.

In tale circostanza le nostre imprese hanno risposto con immediatezza ed assoluta disponibilità ed i marittimi imbarcati, appositamente istruiti a fronteggiare questa nuova situazione, hanno dimostrato grande professionalità, disponibilità ed altruismo nei confronti delle persone accolte, vittime di drammi che superano i confini delle nazioni.

7 L'AZIONE DI ASSARMATORI



Il Decreto Agosto, ora Legge n. 126/2020, ha confermato l'importanza del comparto del trasporto sul mare grazie ai due significativi provvedimenti contenuti negli articoli 88 e 89.

Tali misure, permetteranno alle imprese esercenti l'attività di cabotaggio di continuare a fornire gli essenziali servizi di collegamento marittimo e compenseranno la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri trasportati sulle navi salvaguardando, altresì, i livelli occupazionali del settore.

In tale contesto ASSARMATORI si è immediatamente posta come interlocutore nei confronti dei ministeri competenti, per fornire i dati necessari per la redazione dei relativi decreti attuativi, evidenziando il suo ruolo principe di mediatore fra le istituzioni e le imprese.

Le proiezioni economiche che tengono in considerazione gli effetti negativi del COVID-19, prevedono che anche il prossimo anno sarà segnato, in tutto o in parte, da momenti difficili per tanti settori imprenditoriali compreso il nostro.

Per tale motivo, il comparto difficilmente sarà in grado di superare una nuova fase di criticità senza un ulteriore aiuto da parte dello Stato, rendendo quindi necessario prevedere l'estensione della misura della decontribuzione del costo del lavoro dei marittimi, di cui all'articolo 88, anche per tutto il 2021 ed il rifinanziamento del Fondo di cui all'articolo 89 del Decreto Agosto, con almeno altri 50 milioni di euro a valere sull'anno 2020. La dotazione iniziale del Fondo, infatti, riesce a malapena a mitigare non oltre il 7% delle remissioni del comparto ed un

refinanziamento darebbe ossigeno alle imprese che sono in seria sofferenza.

Occorre poi prestare massima attenzione alla trasposizione nel nostro Ordinamento della Decisione della Commissione europea che ha autorizzato, fino alla fine del 2023, le misure a sostegno del trasporto marittimo previste per le imprese e la gente di mare dalla Legge n. 30/98.

L'adozione delle necessarie modifiche legislative contribuirà a salvaguardare la gente di mare incrementando il numero degli arruolati ed incentiverà lo stabilimento in Italia di compagnie di navigazione o di imprese datoriali che gestiscono la parte relativa all'arruolamento, alla formazione e all'addestramento del personale marittimo.

Stante poi la gravità del momento storico che stiamo vivendo a causa della pandemia da COVID-19, ci è altresì imposta una grande attenzione alla nostra industria ma anche a quelle a noi vicine.

In particolare, occorre concertare la ripartenza dei servizi di manutenzione, riparazione, trasformazione della cantieristica navale anch'essi pesantemente incisi dalle ricadute economiche causate dalle misure messe in atto dall'Italia e dagli altri paesi, per contrastare l'emergenza epidemiologica da COVID-19. Tali servizi sono rappresentati, per la maggior parte, da imprese di medio-piccole dimensioni localizzate su tutto il territorio nazionale che si trovano in grande difficoltà e che non vedono prospettive di ripresa stante le ripercussioni economiche non solo nel

breve-medio periodo, ma anche per i successivi anni a venire causate dal rallentamento delle attività navali, alle quali sono per loro natura legate.

Occorre quindi, prevedere apposite misure atte a rilanciare lavori di manutenzione straordinaria delle navi tesi a conseguire obiettivi di competitività tecnologica del settore nonché per la salvaguardia ambientale attraverso l'apporto di migliorie atte a garantire i più elevati standard qualitativi, di sicurezza, di risparmio energetico nella gestione della nave e di emissioni in atmosfera, accogliendo così anche le indicazioni della Unione europea sul Green Deal europeo che si prefiggono l'ambizioso obiettivo di raggiungere la neutralità climatica in Europa entro il 2050. Queste misure devono essere pensate per le imprese armatrici, che dovranno essere invogliate ad intraprendere i lavori di manutenzione, ma anche per le imprese ed i cantieri di riparazione navale che sono al servizio della industria marittima, con conseguente grande beneficio di molte realtà locali per la relativa forza lavoro.



ASSARMATORI

Via del Babuino 51

00187 – Roma (RM)

+39 06 3201244

segreteria@assarmatori.eu

www.assarmatori.eu