



ANNUAL REPORT 2021

SOMMARIO

1. CHAIRMAN'S REVIEW

2. IN ROTTA VERSO LA RIPRESA - IL TRASPORTO MARITTIMO VEDE L'USCITA DALL'EMERGENZA

- 2.1. Andamenti e prospettive del trasporto marittimo mondiale ed europeo
- 2.2. Andamenti e prospettive del trasporto marittimo italiano
- 2.3. Le azioni per sostenere e rilanciare il settore
 - 2.3.1. Sbloccare i ristori
 - 2.3.2. Navigare in sicurezza
 - 2.3.3. PNRR – Fondo Complementare, primo passo per le flotte *green*
 - 2.3.4. L'evoluzione del sostegno dello Stato al trasporto marittimo
 - 2.3.5. Le altre misure di sostegno (Marebonus e Ferrobonus)
 - 2.3.6. Attività sindacale
- 2.4. Le azioni per mettere in sicurezza il settore
 - 2.4.1. La vaccinazione dei marittimi
 - 2.4.2. Lo sforzo per la semplificazione
 - 2.4.3. Il contrasto alla pirateria
 - 2.4.4. La voce dell'Associazione nel dibattito pubblico
- 2.5. Andamenti e prospettive dell'ambito marittimo-portuale italiano
 - 2.5.1. I servizi tecnico-nautici e portuali
 - 2.5.2. La necessità di un maggior coordinamento tra chi gestisce i porti e l'utenza e di una politica portuale armonizzata
 - 2.5.3. Il "peso" di Assarmatori negli organi consultivi dei porti nazionali

3. SVOLTA GREEN E FALSI MITI

- 3.1. La proposta di inserimento del trasporto marittimo nel sistema europeo di scambio delle emissioni (EU-ETS)
- 3.2. Possibilità concrete e false aspettative sui carburanti alternativi

4. LE GRANDI DIRETTRICI DEL 2022

- 4.1. Premessa
- 4.2. L'occasione da non perdere: il rinnovo delle flotte dei traghetti
- 4.3. Investimenti nei porti & Cold ironing. Concentrazione delle risorse per ottenere la massima efficienza
- 4.4. Un sistema veramente integrato: l'ultimo miglio ferroviario
- 4.5. Appoggiare e non osteggiare l'integrazione verticale del sistema logistico
- 4.6. Proteggere e sostenere il trasporto marittimo di corto raggio
- 4.7. Chiudere la ferita NASpl
- 4.8. La necessaria e non più procrastinabile semplificazione delle certificazioni dei marittimi
- 4.9. La sospensione della tassa di ancoraggio per il rilancio delle Crociere

1. CHAIRMAN'S REVIEW

È un fatto che l'anno appena passato l'abbiamo vissuto in modo intenso. Si è rivelato come un periodo pieno di luci ed ombre, un anno che si è concluso con una crescita economica che non si vedeva da anni, ma che ancora non ha colmato le perdite accumulate durante la grande crisi del 2020. Una crescita, peraltro, molto differenziata nei vari settori. Quello appena passato, insomma, è stato un anno tumultuoso anche per le nostre famiglie, costellato di insidie che di volta in volta abbiamo dovuto affrontare.

Il virus con il quale abbiamo imparato a convivere, ha continuato a creare incertezza nei mercati e nella società che ancora oggi soffrono instabilità e incertezza. Tuttavia, anche nel settore dello *shipping* abbiamo registrato una cauta ripresa rispetto all'anno precedente seppure in un contesto che risente dell'incertezza generale.

In questo *Annual Report*, come sempre, troverete analisi puntuali della congiuntura economica e il resoconto di come l'Associazione si è mossa per cogliere tutte le opportunità che la situazione ha imposto e per superare gli ostacoli che via via si sono manifestati. È stato un lavoro complesso, ma non privo di risultati, anche importanti. Un'ottima base per muoverci ora verso gli obiettivi che ci prefiggiamo e che orienteranno l'attività di Assarmatori nel 2022, come sempre impegnata nella difesa degli interessi dello *shipping* italiano.

Obiettivi molto chiari: si tratta, in primo luogo, di mettere in sicurezza e fare applicare completamente il nuovo regime di aiuti alle imprese marittime deciso dall'Italia e approvato dall'Unione Europea ("UE") nel giugno 2020. Va infatti completato l'iter legislativo e regolamentare del nuovo regime, che aggiorna la normativa un tempo legata al solo Registro Internazionale ed oggi allargata alle bandiere della UE. Una grande occasione che, se si saprà cogliere a pieno, servirà a rilanciare l'occupazione marittima e non solo.

L'altra grande questione riguarda la transizione ecologica. Sfida che da anni impegna a fondo gli armatori che hanno sempre sostenuto gli obiettivi fissati dall'IMO nel percorso di graduale decarbonizzazione del trasporto marittimo affrontando, tra l'altro, maggiori costi ed ingenti investimenti per rispettare ogni tappa prevista dal *VI protocollo della Convenzione Marpol*. La necessità di fare qualcosa di importante per l'ambiente non viene certo messa in discussione in quanto gli obiettivi che la politica più ambiziosa si è posta sono perfettamente condivisibili. Ciò che desta preoccupazione è il potenziale uso punitivo della leva fiscale (e non solo) per disincentivare l'uso di carburanti fossili. Bisogna affrontare la questione in modo olistico, a cominciare dal sostegno alla ricerca che porti ad individuare presto le migliori soluzioni energetiche, avviando la conseguente produzione in grande quantità di carburanti puliti, costruendo al tempo stesso, con grande rapidità, le infrastrutture di distribuzione e stoccaggio degli stessi - incentivando parallelamente il rinnovo delle flotte o il loro adeguamento all'uso dei nuovi *fuel* ecologici. Fissare gli obiettivi senza tenere conto delle tecnologie disponibili significa solo alzare i costi del trasporto, senza alcuna contropartita per l'industria, la collettività e l'ambiente.

Altro obiettivo è quello di ottenere finalmente dal Governo, dal Parlamento e dalla Amministrazione le regole necessarie per una non più differibile opera di semplificazione della burocrazia per il settore che rende sempre meno competitivo il sistema marittimo italiano, a cominciare dal caotico e inefficiente regime regolatorio e tariffario dei Servizi Tecnico Nautici, per finire con il ridondante e talvolta vessatorio meccanismo delle certificazioni che riguardano sia l'attività delle navi sia quella degli stessi marittimi. Per un sistema sicuro e competitivo servono poche regole e controlli efficienti al pari delle marinerie più efficienti che per ciò solo non sono meno sicure.

Questa è la direzione che tutti insieme abbiamo indicato e su queste rotte navigheremo a vele spiegate. Buon vento a tutti.

2. IN ROTTA VERSO LA RIPRESA – IL TRASPORTO MARITTIMO VEDE L'USCITA DALL'EMERGENZA

2.1. Andamenti e prospettive del trasporto marittimo mondiale ed europeo

Esaurite le prime grandi ondate della pandemia da Covid-19, l'economia mondiale è globalmente in ripresa, anche se a velocità diversa secondo le varie regioni geografiche e soprattutto secondo l'efficienza delle campagne vaccinali. I primi segnali d'inversione di tendenza rispetto alla recessione si sono avuti a fine 2020, rinforzandosi poi nei primi mesi del 2021 per progredire quindi in primavera, grazie ai successi delle campagne vaccinali e al conseguente allentamento delle restrizioni sociali, ma anche grazie alle politiche monetarie e fiscali ultra-espansive decise dalla gran parte dei Paesi avanzati. Tuttavia, il rallentamento delle vaccinazioni estive negli Stati Uniti e una ripresa dei contagi in Cina e Giappone hanno rallentato la spinta espansiva tra luglio e agosto e, ora, altri fattori di disturbo rischiano di creare problemi nei mesi futuri - dalla possibile adozione di politiche monetarie più restrittive in Paesi chiave (in particolare sono sotto osservazione le scelte della FED, ma anche le politiche di raffreddamento dei mercati immobiliari e del credito decise dalla dirigenza cinese) alla crescita dell'inflazione.

Gli scambi commerciali sono comunque in aumento (+2,4% nella media del primo semestre) grazie a una domanda tornata vivace, mentre le strozzature all'offerta prodotte dalla ripresa asimmetrica della produzione mondiale e dalla difficile gestione della catena logistica, hanno spinto in alto i prezzi delle materie prime e di molti prodotti intermedi. Il prezzo del Brent ha superato, infatti, gli 85 dollari al barile, ferro e acciaio sono saliti del 150% nel primo semestre, l'alluminio ha toccato i 2.782 dollari alla tonnellata, prezzo massimo negli ultimi dieci anni, con una crescita da gennaio a settembre del 39%. L'indice FAO dei prezzi alimentari è salito a luglio del 32,9% rispetto allo stesso mese dell'anno precedente. Come rileva il Ministero dell'Economia nella *Nota di aggiornamento al DEF* di settembre, tutti questi rialzi *“hanno indotto un'accelerazione del tasso di crescita dei prezzi a livello mondiale. L'inflazione al consumo dei Paesi dell'area dell'OCSE, che a febbraio era pari all'1,7 per cento a/a, all'inizio del terzo trimestre è arrivata al 4,2 per cento su base annua, sospinta in larga parte dai prezzi energetici. Di contro, l'accelerazione dell'inflazione di fondo sta risultando più moderata (3,1 per cento a/a in luglio dall'1,7 per cento di inizio anno), indicando che in questa fase risultano prevalere fattori legati all'andamento delle componenti più volatili dell'indice, ad effetti di base rispetto alla dinamica anomala dell'anno precedente e alle strozzature nei rifornimenti, che nel complesso dovrebbero risultare temporanei”*.

Restringendo l'esame al Vecchio Continente, si vede chiaramente che l'economia europea è globalmente in ripresa (+2,2%) e ha raggiunto un livello del PIL reale di soli 2,5 punti in meno rispetto al quarto trimestre 2019 e secondo le stime della BCE e della Commissione UE a fine 2021, il gap dovrebbe essere interamente colmato. In crescita anche l'inflazione che ha toccato il 3%, ai massimi dal 2011. Una corsa destinata a durare ancor un po', visto che la BCE prevede ulteriori rialzi per la spinta dell'offerta e i rincari generalizzati dei prezzi causati dall'aumento dei costi di produzione (energia, materie prime, trasporti etc.). La stessa BCE ritiene però che entro qualche mese la fiammata dovrebbe spegnersi e prevede infatti una discesa dell'inflazione nel prossimo biennio: il 2021 dovrebbe chiudersi dunque con un tasso di inflazione medio del 2,2 %, che dovrebbe poi scendere all'1,7% nel 2022 e all'1,5% nel 2023.

In questo quadro globale il trasporto marittimo è al centro dell'attenzione soprattutto per il forte aumento dei noli per il settore dei contenitori che ha visto, nel secondo trimestre l'indice SCFI medio (*SCFI Comprehensive Index*) toccare i 3.259,15 punti, con un incremento del 263% rispetto all'analogo periodo 2020. Questa conseguenza è dovuta soprattutto ai rincari sulle rotte asiatiche (i noli medi fra Shanghai e i porti mediterranei sono saliti nel secondo trimestre 2021 del 500% rispetto allo stesso trimestre 2020). Sotto osservazione da più parti sono state le scelte commerciali dei principali *carrier*, che però sono solo uno degli elementi che ha causato questa corsa e nemmeno il più rilevante. Il fenomeno del *blank sailing*, che in una fase di emergenza come quella vissuta nel 2020, con chiusure asimmetriche dei porti e misure di contenimento non omogenee decise dalle varie autorità nazionali, è stato quasi fisiologico, sta rientrando nella norma. Per contro, pesa maggiormente la congestione dei porti (soprattutto quelli asiatici e nordamericani) che non riescono a smaltire la quantità di merce che la forte domanda richiede, anche per la crescita del commercio online, che è un'altra eredità della pandemia. Nel 2020, l'anno centrale della pandemia, l'*e-commerce* è cresciuto del 36,7% in America Latina, del 31,8% in Nord America, del 29,1% nell'Europa Centrorientale, del 26,4% in Asia e del 26,3% nell'Europa Occidentale. Pesano inoltre la carenza dei container (dispersi lungo la catena logistica durante la pandemia e ora lentamente in fase di recupero) e l'aumento del costo per i combustili marini, conseguenza diretta dell'andamento del Brent.

Sollecitata più volte da diverse associazioni di categoria (spedizionieri, caricatori e operatori portuali *in primis*), la Commissione europea ha preso una posizione sul tema del caro-noli container e dei possibili comportamenti anti-concorrenziali da parte dei *liner* tramite la risposta ad una interrogazione presentata dall'europarlamentare della Lega Danilo Oscar Lancini. La stessa Margrethe Vestager, Commissario europeo per la concorrenza, ha precisato che *“La Commissione è a conoscenza degli aumenti dei prezzi del trasporto in container, del livello di qualità del servizio nella catena di approvvigionamento marittimo e delle relative difficoltà per i produttori e i consumatori europei”*. *“In questa fase”* non ha però *“ricevuto prove né individuato comportamenti anticoncorrenziali”* in relazione agli stessi aumenti. Una conclusione a cui – prosegue – *“sono giunte altre importanti agenzie, per esempio la Federal Maritime Commission degli Stati Uniti”*. Più chiaramente, a seguito dei confronti avuti con vari *stakeholder*, la Commissione – prosegue Vestager – ha anzi concluso che le cause di questo fenomeno *“sono molteplici e non necessariamente del tutto simili in tutto il mondo nonché difficilmente attribuibili a un unico fattore determinante o a una sola categoria di operatori”*.

Un altro fattore determinante è che la ripresa così forte della domanda globale e della conseguente produzione, dopo la frenata del 2020, non può essere assorbita completamente dalla capacità della flotta mondiale che, al pari della capacità dei porti, ha dei limiti fisiologici di elasticità. Come le banchine non si moltiplicano per miracolo, le navi non si comprano dal concessionario. Ci vogliono anni per costruirle, ma l'incremento degli ordini dimostra che la questione è assolutamente all'attenzione delle compagnie. A luglio *VesselsValue* registrava un vero e proprio boom nel mercato delle nuove costruzioni delle navi portacontainer con un totale di 286 unità ordinate, il 790% in più rispetto al primo semestre 2020. A guidare l'impennata le classi *New Panamax* (112 nuovi ordini). Ma è tutto il mercato delle navi ad alta capacità ad essere in fermento. Nei prossimi due anni la flotta di navi con capacità superiore ai 15 mila TEU crescerà del 9% nel 2022 e del 229% nel 2023.

In ogni caso a ridimensionare l'allarme sul calo noli dovrebbe bastare l'analisi della BCE, il cui compito principale è preservare la stabilità dei prezzi, ossia mantenere l'inflazione al 2% nel medio termine. È proprio la Banca Centrale Europea nel suo *Bollettino Economico* di aprile a osservare: *“Nel complesso, i più elevati costi del trasporto marittimo e i tempi di consegna più lunghi hanno temporaneamente ostacolato le catene di approvvigionamento. Tuttavia, man mano che l'offerta si adegua all'aumento della domanda, queste strozzature dovrebbero ritardare, ma non arrestare la ripresa a livello mondiale. Al contempo, con la revoca delle misure di chiusura (lockdown) e il riequilibrio della spesa dei*

consumatori verso i servizi, ci si dovrebbe attendere un certo allentamento delle attuali strozzature delle catene di approvvigionamento, con ripercussioni sui costi del trasporto marittimo”.

Una analisi confermata poi anche dal *Bollettino Economico* di fine luglio. Gli esperti della BCE rilevano infatti che *“negli ultimi mesi le pressioni inflazionistiche sui beni industriali non energetici sono ulteriormente aumentate”, e questo è avvenuto “in misura maggiore ai primi stadi della catena di formazione dei prezzi”, ma l’aumento dei costi del trasporto marittimo è solo uno dei fattori, insieme al “ Brusco incremento dell’inflazione delle materie prime” e “l’insufficiente offerta di alcune materie prime e beni intermedi”.*

2.2. Andamenti e prospettive del trasporto marittimo italiano

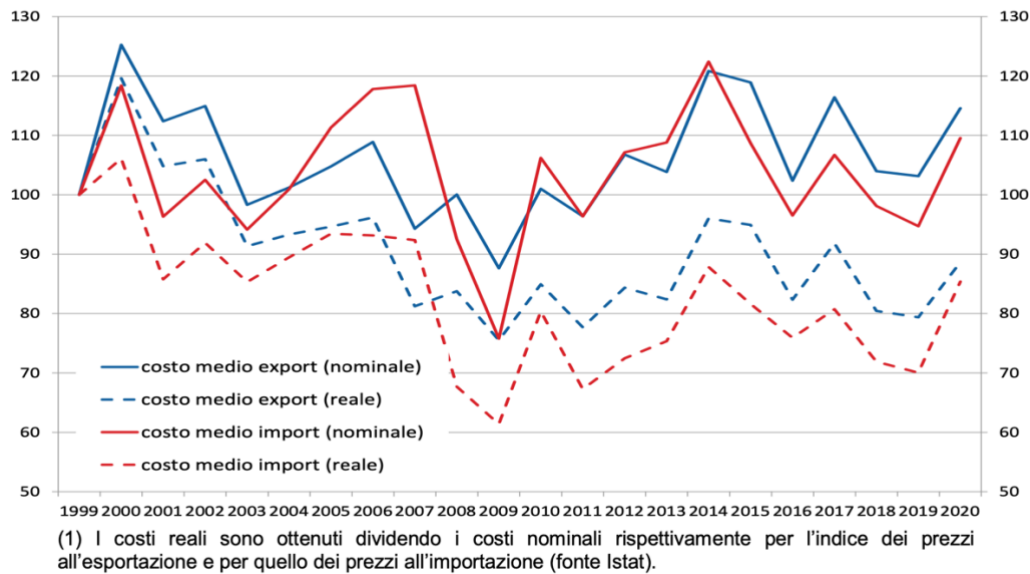
Anche in Italia la ripresa si sta facendo sentire. La *Nota di aggiornamento al DEF*, l’ultimo documento ufficiale del Governo sulle prospettive economiche presentato all’inizio di ottobre, segnala con soddisfazione che nel primo semestre dell’anno la crescita del PIL reale ha oltrepassato le previsioni *“e gli indicatori più aggiornati fanno ritenere che il terzo trimestre registrerà un altro balzo in avanti del prodotto. Pur ipotizzando un fisiologico rallentamento della crescita negli ultimi tre mesi dell’anno, la previsione annuale di aumento del PIL sale al 6,0 per cento, dal 4,5 per cento ipotizzato nel DEF in aprile”.*

L’ottimismo prevale anche nelle previsioni più a lungo termine, se la campagna vaccinale, ormai arrivata all’80% della popolazione, sarà completata nei termini e nei prossimi mesi si potranno riaprire completamente tutte le attività sociali, culturali e sportive, si potrà raggiungere il livello di PIL trimestrale pre-crisi entro la metà del 2022. Dovrebbe essere quella la base di lancio della fase di vera e propria espansione economica, che, secondo il governo *“porterà la crescita del PIL e dell’occupazione nettamente al di sopra dei ritmi registrati nell’ultimo decennio”.* A spingere la crescita dovrebbero essere le favorevoli condizioni monetarie e finanziarie, il ritrovato ottimismo delle imprese e dei consumatori e soprattutto il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), *“che rappresenta un’occasione inedita per rilanciare il nostro Paese all’insegna della sostenibilità ambientale e sociale”.*

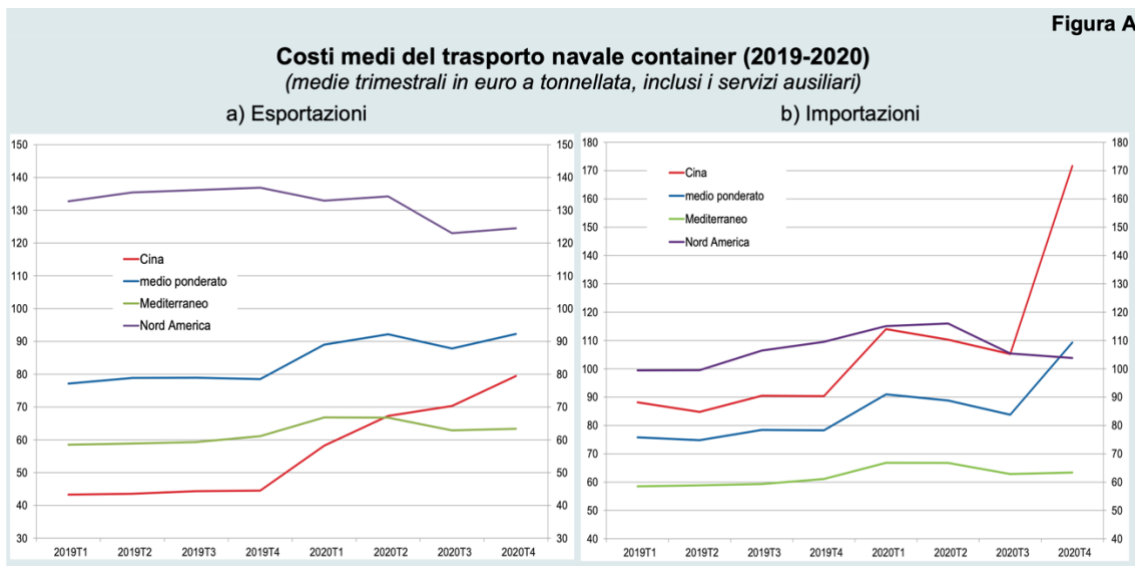
Nella crescita del PIL superiore alle attese, secondo il Governo, hanno pesato già *“alcuni incentivi all’innovazione e all’efficientamento energetico finanziati dal PNRR, ma non ne incorporano ancora il forte impulso agli investimenti pubblici, peraltro già in notevole crescita (quasi il 20 per cento in termini nominali nel 2020 e 16 per cento quest’anno). Grazie anche al recupero di competitività testimoniato dall’espansione del surplus commerciale del Paese, la nuova previsione tendenziale indica tassi di crescita del PIL reale pari al 4,2% nel 2022, 2,6 per cento nel 2023 e 1,9 per cento nel 2024. Queste proiezioni, che sono state validate dall’Ufficio Parlamentare di Bilancio, porterebbero il PIL al di sopra del trend pre-crisi nel 2024; dal 2025, anche grazie ai due anni rimanenti del PNRR, vi sarà una concreta opportunità di accrescere il prodotto, l’occupazione e il benessere dei cittadini italiani in misura ben superiore a quanto si sarebbe potuto immaginare prima della crisi”.*

Un ottimismo che non tutti condividono, segnalando i rischi di una crescita dell’inflazione che finirebbe per danneggiare soprattutto l’export. E anche qui in Italia, soprattutto dal fronte Confindustriale, si mette il caro noli tra i fattori di crisi. A questo proposito, però, sarebbe bene rileggere l’indagine 2020 della Banca d’Italia sul Trasporto Merci, pubblicata di recente, nella quale analizzando le serie storiche dei costi del trasporto marittimo di merce in **contenitore** si vede non solo che nel ventennio i noli hanno avuto negli anni caldi importanti, ma che, nonostante il forte incremento del 2020, fino alla fine dello scorso anno si sono mantenuti, almeno per quanto riguarda i costi reali, al di sotto dei livelli del 1999. E questo vale soprattutto per il trasporto container.

Costi medi del trasporto navale: container (1)
(indici dei costi misurati in euro/ton, 1999=100)



Se poi si analizzano le variazioni trimestrali dei costi dei noli container da inizio della crisi pandemica si capisce che con eccezione delle rotte cinesi, sia per l'import che per l'export, gli incrementi non sono stati così eclatanti:



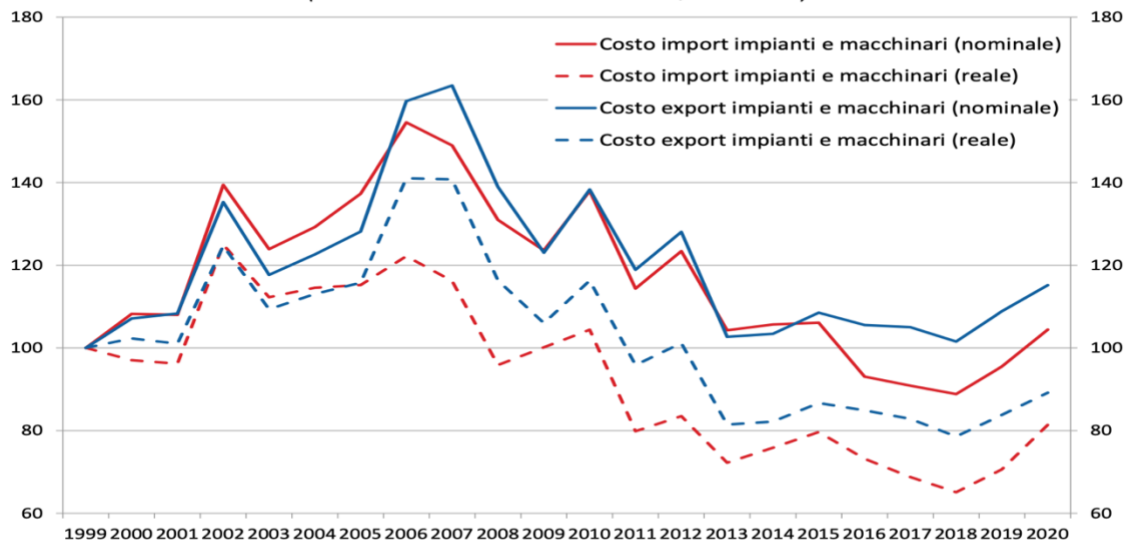
Addirittura, per quanto riguarda l'export verso il Nord America, c'è stato un calo.

Diverso è per esempio l'andamento dei costi all'importazione dei **bulk liquidi e solidi**, che nel corso della crisi pandemica per quanto riguarda i **bulk solidi** sono persino scese, ma nel ventennio passato erano invece quasi sempre salite e tutt'ora sia in termini nominali, sia in termini reali sono ben al di sopra dei livelli del 1999.

È importante, infine, considerare anche le variazioni ventennali del mercato dei noli nel **general cargo**, che alla fine del 2020 collocano i costi reali tra il 10 e il 20% in meno dei livelli del 1999.

Figura 7

Costi medi della nave *general cargo*: trasporto impianti, macchinari e mezzi di trasporto (1)
(indici dei costi misurati in euro/ton, 1999=100)



(1) I costi reali sono ottenuti dividendo i costi nominali rispettivamente per l'indice dei prezzi all'esportazione e per quello dei prezzi all'importazione (fonte Istat).

In ogni caso, almeno dal punto di vista del trasporto marittimo delle merci il 2021 sembra aver dato il segnale della svolta. Tutti i segmenti sono in crescita e non solo per l'effetto rimbalzo dopo l'*annus horribilis* 2020. Secondo i dati di Assoport (ancora non completi) nel primo semestre il settore container, che lo scorso anno era stato l'unico a chiudere con un incremento (+2,7%) rispetto al 2019, è arrivato a movimentare 58,1 milioni di tonnellate, con un incremento dell'1,5% sul medesimo semestre 2020, ma è il comparto RO-RO ad aver fatto il balzo più sorprendente, raggiungendo i 55,8 milioni di tonnellate movimentate, con una crescita rispetto all'identico periodo del 2021 del 21,2%. Le rinfuse liquide hanno toccato quota 78,9 milioni di tonnellate (+2,7%) e le rinfuse solide sono arrivate a 25,5 milioni di tonnellate (+13,1%). Le altre merci hanno toccato i 9,5 milioni di tonnellate movimentate, con una crescita rispetto al primo semestre dello scorso anno del 13,9%. In totale nei primi sei mesi del 2021 i porti italiani hanno movimentato 228,8 milioni di tonnellate di merce, l'8% in più di quante ne erano state movimentate nella prima metà dello scorso anno. Da ricordare che nel 2020 l'intero comparto ha chiuso l'anno con un risultato negativo rispetto al 2019 del 10,7%.

In leggera ripresa, ma ben lontano dai livelli pre-pandemia è invece il trasporto marittimo dei passeggeri. Nel 2020 i cali sia delle persone movimentate che del fatturato erano stati drammatici. Nel trasporto locale si era passati da oltre 43,6 milioni di passeggeri del 2019 a 21,1 milioni, con un calo del 49,2%. Il settore dei traghetti era sceso da 17,9 milioni a 9,5 milioni (-46,7%). Praticamente azzerato il comparto crociere passato da 11,9 milioni di passeggeri a 641 mila, un crollo del 94,6%.

I dati di Assoport del primo semestre 2021, confrontati con l'analogo periodo dello scorso anno riflettono una moderata variazione di tendenza che dovrebbe però essersi accentuata nel terzo trimestre, di cui mancano ancora i dati conclusivi. Complessivamente nei porti italiani nei primi sei mesi del 2021 sono stati movimentati 10 milioni di passeggeri, 500 mila in più dello stesso periodo del 2020. Un incremento dovuto soprattutto al settore traghetti, passato da 1,9 milioni di passeggeri a 2,8 milioni. Il saldo è invece ancora negativo per il trasporto locale, che nei sei mesi iniziali del 2020 aveva registrato 7 milioni di passeggeri, contro i 6,8 milioni di quest'anno. In rosso anche le crociere, che nel primo semestre 2020 (ma sarebbe più corretto dire nei primi due mesi) aveva movimentato 483 mila

persone e nei primi sei mesi di quest'anno (ma anche qui sarebbe meglio dire fra maggio e giugno), hanno registrato 338 mila passeggeri. Come già detto, in entrambi i settori, traffico locale e crociere, l'andamento del traffico estivo dovrebbe garantire un'ulteriore ripresa ed è prevedibile una chiusura dell'anno con una generale crescita rispetto al 2020, ma i numeri saranno ancora ben distanti da quelli del consuntivo 2019.

2.3. Le azioni per sostenere e rilanciare il settore

2.3.1 Sbloccare i ristoranti

C'è voluta un'azione pressante e continua dell'Associazione, ma dopo più di anno dalla emanazione delle misure di aiuto sta per finire la lunga attesa dei ristoranti per le compagnie di navigazione colpite dalle limitazioni al traffico passeggeri durante la pandemia. Nel mese di agosto 2020, infatti, in conseguenza dell'emergenza pandemica tuttora in corso – su espressa richiesta dell'Associazione che sull'argomento ha condotto una impegnativa azione presso il decisore – il Governo aveva adottato due specifiche misure di aiuto per sostenere il comparto marittimo ed in particolare il trasporto marittimo di passeggeri e merci con le isole maggiori e minori. Si trattava, come noto, degli artt. 88 e 89 del D.L. n. 104/2020 - convertito in legge n. 126 del 13 ottobre 2020, recante *“Misure urgenti per il sostegno e il rilancio dell'economia”* (cd. *“Decreto Agosto”*).

Le norme, da un lato, avrebbero dovuto sollevare le imprese marittime che operano nei servizi regionali e costieri da oneri legati al mantenimento della forza lavoro (art. 88) e dall'altro, indennizzare almeno in parte il comparto che garantisce gli stessi servizi, della mancata fatturazione passeggeri subita a causa della pandemia (art. 89).

Sull'art. 89, in particolare, il fondo previsto dalla disposizione di legge, aveva una capienza iniziale pari a 50 milioni di euro per l'anno 2020, poi integrato su nostra richiesta con ulteriori 20 milioni di euro dalla Legge di Stabilità 2021 per un totale della misura pari a 70 milioni di euro.

Da settembre 2020 ad oggi, stante alcuni rilievi posti della Unione europea, ai Ministeri competenti non è stato possibile deliberare il prescritto decreto attuativo.

Oggi finalmente il D.L. n. 121/2021, cd. *“Decreto Infrastrutture”*, recependo quanto richiesto dall'UE, modifica ed estende la portata applicativa dell'articolo 89 alle imprese armatoriali aventi bandiera UE/SEE (*“Spazio Economico Europeo”*), che operano con navi impiegate nei trasporti di passeggeri e combinati di passeggeri e merci, anche in via non esclusiva, per l'intero anno, consentendo il via libera della norma con l'emanazione del relativo decreto di attuazione.

Nella parte finale dell'anno sono stati raccolti da parte del MIMS i dati relativi ai danni subiti a seguito della emanazione (il 20 dicembre 2021) del tanto atteso decreto interministeriale attuativo n. 499. Il decreto che dispone la liquidazione dovrebbe essere emanato nella prima parte del 2022.

L'altra misura a favore del comparto marittimo, questa volta prevista esclusivamente per le navi del Primo registro che esercitano attività di cabotaggio, è quella relativa **all'articolo 88** del citato Decreto Agosto. Anche questa misura, che in sintesi è tesa a de-contribuire il costo del lavoro dei marittimi, non ha immediatamente ricevuto la prescritta autorizzazione dell'UE ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea. Anche in questo caso la Commissione che ha chiesto di estendere la misura di aiuto anche al personale marittimo che, nel periodo considerato (1° agosto 2020 – 31 dicembre 2021), si trovava imbarcato a bordo di navi impiegate nei servizi previsti dalla norma che battono bandiera della UE e del SEE.

Questa circostanza, che allarga di fatto la platea dei possibili beneficiari, ha indotto la Ragioneria dello Stato ad un maggiore approfondimento della copertura economica, il che ha impedito al Governo di inserire nel Decreto Infrastrutture già richiamato, le modifiche richieste dall'Unione europea.

È bene ricordare che la misura di aiuto è stata per ben tre volte confermata da tre provvedimenti di legge, che hanno costituito un *plafond* totale pari a 119 milioni, quali: (i) Legge n° 126 del 13 ottobre 2020 di conversione del Decreto Agosto; (ii) Legge n. 178 del 30 dicembre 2020 (cd. "Legge di stabilità 2021"); (iii) Legge n. 106 del 23 luglio 2021 di conversione del Decreto – Legge n. 73 del 25 maggio 2021 (cd. "Decreto Sostegni-bis").

Grazie alla fattiva collaborazione tra l'Amministrazione e le Associazioni di categoria di settore è stato possibile verificare che l'estensione della misura nei termini su esposti non determinerà in concreto alcun maggior costo per l'Erario o comunque qualsivoglia incremento che possa superare lo stanziamento complessivo previsto dalla misura pari a 119 milioni di euro. In questo quadro, in fase di conversione in legge del succitato decreto, le forze politiche (sollecitate) hanno presentato due appositi emendamenti che recepiscono le modifiche richieste dalla Commissione europea per autorizzare l'aiuto. L'atteso decreto attuativo dovrebbe essere finalmente emanato nelle prime settimane del 2022.

2.3.2 Navigare in sicurezza

Sin dall'inizio della pandemia, il Governo e le Amministrazioni competenti hanno svolto un ruolo determinante, promuovendo la redazione di specifici protocolli sanitari mirati ad arginare gli effetti della pandemia. Il tutto per garantire la continuità delle attività lavorative, economiche e sociali del Paese.

Per quanto di nostro interesse, l'Associazione è stata parte attiva nella elaborazione di specifici protocolli che sono stati poi approvati dal CTS ("Comitato Tecnico Scientifico") ed inseriti nei DPCM che il Governo ha di volta in volta emanato per fronteggiare la pandemia. Si tratta dei seguenti documenti:

- Protocollo condiviso di regolamentazione per il contenimento della diffusione del COVID-19 nel settore del trasporto e della logistica inserito nel DPCM del 2 marzo 2021 (Allegato 14): riguarda tutti i segmenti produttivi del settore dei trasporti e della logistica, stabilisce le regole per il contenimento della diffusione del COVID-19, per la sicurezza dei lavoratori e dei viaggiatori nei settori del trasporto e della logistica. Al momento in cui scriviamo, il protocollo è in fase di aggiornamento secondo le nuove disposizioni di contenimento introdotto a livello nazionale con il D.L. n. 127/2021 in materia di certificazione verde cd. green pass vengono.
- Protocollo sanitario crociere: l'emergenza da COVID-19 nel mondo ha comportato il blocco totale delle crociere. In questo contesto, su proposta dell'allora Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, oggi MIMS, di concerto con il Ministero della Salute e del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, è stato istituito uno specifico gruppo di lavoro, al quale ha partecipato attivamente anche l'Associazione, che ha definito il protocollo nazionale sulle crociere – tanto atteso dalle compagnie di navigazione – e che una volta approvato dal CTS ad inizio agosto 2020 ha permesso di riavviare, almeno tra i porti nazionali, le prime crociere, ripartite ufficialmente il 16 agosto 2020.
- Protocollo imbarchi/sbarchi e libera uscita: con l'approvazione di questo protocollo, anch'esso inserito nel DPCM del 2 marzo 2021 (Allegato 28), sono stati compiutamente disciplinati gli adempimenti molto stringenti a carico di marittimi e armatori, fra cui l'obbligo di eseguire almeno un test molecolare RT-PCR prima dell'imbarco a bordo della nave. Il tutto al fine di

creare a bordo un ambiente “protetto” che riduca al minimo le possibilità di contagio. Obiettivo che alla luce dei fatti è stato effettivamente raggiunto.

2.3.3 PNRR – Fondo Complementare, primo passo per le flotte *green*

Con il D.L. n. 59 del 6 maggio 2021, recante misure urgenti relative al Fondo complementare al Piano nazionale di ripresa e resilienza e altre misure urgenti per gli investimenti, cd. “*Fondone*”, il Governo ha ripartito la quota di 500 milioni di euro assegnata dal PNRR per il rinnovo delle flotte a valere sugli anni 2021 – 2026. La misura è anche il risultato di una intensa attività dell’Associazione che ha saputo evidenziare a Governo e Parlamento le esigenze del settore e le criticità delle norme in bozza, proponendo modifiche ed integrazioni che potessero risultare più fruibili dalle imprese armatoriali e quelle attive nel settore della cantieristica.

Più nel dettaglio, per favorire la transizione ecologica, il decreto attuativo per il rinnovo della flotta navale prevede l’utilizzo di 500 milioni di euro per la costruzione di nuove navi o per interventi di completamento di unità navali già in fase di costruzione, privilegiando prioritariamente i progetti per le navi traghetto.

In particolare: *(i)* 250 milioni di euro dovrebbero riguardare nuove navi a propulsione caratterizzata da un basso impatto ambientale; *(ii)* 250 milioni dovrebbero riguardare la dotazione delle unità navali in fase di costruzione di impianti che limitino le emissioni inquinanti e riducono i consumi *(iii)* e il 10% dello stanziamento complessivo dovrebbe invece essere riservato a navi che operano in ambito portuale, come i rimorchiatori.

Tra gli interventi sulle navi già in costruzione ammessi al contributo pubblico si dovrebbero inoltre prevedere i seguenti interventi:

- l’installazione di sistemi per l’uso di combustibili a minore impatto ambientale (GNL, Bio-GNL, metanolo, idrogeno);
- l’adozione di motori elettrici ad alta efficienza e, per i porti, la costruzione di reti per l’alimentazione elettrica delle navi in banchina (cosiddetto *Cold Ironing*, finanziato a parte).

Su questa misura il Governo ha pubblicato in data 14 dicembre 2021 il Decreto interministeriale n. 389 del 12 ottobre 2021 che detta le linee guida per l’utilizzo degli importi impegnati per la costruzione di nuove navi o per interventi di completamento di unità navali già in fase di costruzione. Nei primi mesi del 2022 sarà pubblicato il decreto che fisserà le condizioni di accesso ai fondi e le regole per la presentazione delle domande.

2.3.4 L’evoluzione del sostegno dello Stato al trasporto marittimo

L’anno della pandemia è stato anche quello della Decisione C (2020) 3667 della Commissione europea che ha autorizzato, fino alla fine del 2023, alcune misure a sostegno del trasporto marittimo riconosciute alle navi iscritte al Registro Internazionale italiano. Autorizzazione condizionata però al recepimento nell’ordinamento interno degli adeguamenti necessari a rendere le misure compatibili con il diritto unionale. Nella fattispecie si tratta dell’estensione dei benefici del regime a tutte le navi ammissibili che battono bandiera di un Paese dell’UE o del SEE. Ciò al fine di 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.

La lunga partita si è dunque protratta anche nel corso del 2021 e, allo stato attuale, risulta ancora in fase di discussione il testo finale della norma di recepimento degli impegni previsti nella Decisione della

UE che sarà in seguito notificata alla Commissione europea ai fini della sua approvazione finale e che, successivamente, sarà attuata nell'ordinamento nazionale.

Il tutto, sul presupposto che queste misure – se adeguatamente implementate nel nostro ordinamento – siano in grado di garantire una integrale ed ordinata applicazione dei citati benefici alle imprese che da tempo li ricevono e che, ovviamente, hanno interesse a mantenere il livello dell'aiuto inalterato e, se possibile, senza problematiche applicative.

Nessun dubbio che l'estensione dei benefici previsti dal regime di aiuto italiano alle navi iscritte nei registri della Unione europea porterà ad un significativo incremento degli occupati tra i marittimi residenti in Italia.

In conclusione, una modifica del portato normativo vigente è oggi necessaria per fronteggiare un'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 nostro regime contributivo. La nuova norma quindi, se da un lato porterà ad un significativo incremento del numero di marittimi italiani occupati, dall'altro migliorerà l'assetto e la competitività della nostra marineria, consolidando ed incentivando 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.

2.3.5 Le altre misure di sostegno (Marebonus e Ferrobonus)

L'attività dell'associazione aveva già ottenuto che la Legge di Bilancio 2020, approvata a fine dicembre 2019, contenesse il rifinanziamento degli incentivi per lo *shift* modale strada/mare (Marebonus) e strada/ferro (Ferrobonus). In particolare all'art.1, commi 110 e 111, della Legge n. 160 del 27 dicembre 2019 (Legge di Bilancio 2020), oltre ai fondi già previsti per il Marebonus nel 2020, altri 25 milioni per il 2021. Per il Ferrobonus lo stanziamento prevedeva 14 milioni per il 2020 e 25 milioni per il 2021.

In sostanza l'intervento legislativo completava il programma di finanziamento pubblico, inizialmente previsto solo per il triennio 2016, 2017, 2018, dalla Legge 28 dicembre 2015, n. 208 (Legge di stabilità 2016).

Successivamente, a causa dell'esplosione dell'Emergenza COVID – 19, le difficoltà che ogni segmento della catena logistica ha dovuto affrontare hanno spinto il legislatore a concedere ulteriori interventi a sostegno del settore che hanno trovato collocazione nel decreto rilancio.

In particolare, per il Marebonus è stata autorizzata *“la spesa di ulteriori 26 milioni di euro per l'anno 2020 e di ulteriori 15 milioni di euro per l'anno 2021”*. Mentre per il Ferrobonus è stata autorizzata la spesa di 40 milioni di euro per l'anno 2020 e di ulteriori 20 milioni di euro per l'anno 2021.

L'attività associativa ha proseguito le sue interlocuzioni con il MIMS e la politica al fine di rifinanziare le due misure con una norma da inserire nella Legge di Bilancio 2022. Purtroppo questo non è stato possibile. In attesa di avere una diversa occasione legislativa, l'Associazione partecipa al tavolo indetto dal MIMS relativo all'utilizzo dei fondi stanziati dalla Legge di Bilancio 178/2020 per gli anni 2022-2026. In particolare, per l'anno 2022 lo stanziamento è di 19,5 milioni di euro e di 21,5 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2026.

2.3.6 Attività sindacale

A seguito della firma del Contratto collettivo nazionale del settore marittimo da parte di Assarmatori avvenuta, dopo una intensa trattativa sindacale, il 16 dicembre 2020, l'Associazione ha assunto il ruolo

di agente contrattuale del settore del lavoro marittimo, divenendo parte stipulante e firmataria della richiamata contrattazione collettiva. L'accordo di rinnovo in vigore dal 1° gennaio 2021 avrà validità fino al 31 dicembre 2023.

Nel suo ruolo di associazione di rappresentanza delle Società di navigazione già aderenti a Fedarlinea, Assarmatori ha inoltre siglato con le segreterie nazionali di FILT-CGIL, FIT-CISL e UILTRASPORTI specifiche intese riguardanti rispettivamente:

- l'estensione del "CCNL Unico" al personale navigante ed amministrativo per il quale ha trovato applicazione fino al 31 dicembre 2020 la contrattazione collettiva stipulata tra le stesse OO.SS. e Fedarlinea, scaduta e non più rinnovata tra le stesse parti;
- l'avviso comune per l'occupazione marittima italiana;
- l'adesione all'intesa 30 luglio 2015 sull'impiego degli allievi ufficiali, sottufficiali e comuni sulle navi;
- l'adesione di Assarmatori all'accordo istitutivo del Fondo Solimare e la sua rappresentanza nel comitato amministratore del medesimo fondo di solidarietà di settore costituito presso l'Inps;
- l'adesione alle vigenti intese in materia di libertà sindacali.

Per effetto della nuova contrattazione a livello associativo sono in corso attività di supporto alle aziende associate in tema di agibilità sindacali e Accordi di flotta.

Sul primo argomento, con decisione del Consiglio direttivo del 14 settembre 2021 e della Commissione "Lavoro e Relazioni Industriali" del 5 ottobre 2021, è stata stabilita l'attuazione della ripartizione del contributo dovuto alle OO.SS. per l'anno 2021, nonché il mandato di proporre alle controparti la modifica dell'intesa sindacale oggetto dell'accordo.

Per quanto riguarda invece la definizione degli "Accordi di flotta" entro la fine del mese di gennaio 2022, per le imprese associate interessate, verranno definiti i succitati accordi con le OO.SS. di riferimento con Assarmatori che, rispetto agli eventi precedenti, consolida ulteriormente il proprio ruolo in quanto agente contrattuale.

Infine, si evidenzia una discreta attività di assistenza nell'ambito delle richieste di iscrizione di alcune nuove unità navali al Registro Internazionale appartenenti alle aziende associate. Questa attività oltre alla normale interlocuzione con l'Amministrazione prevede anche un'attività sindacale finalizzata all'ottenimento di "accordi di conformità" da sottoscrivere con le OO.SS.

Sempre nell'ambito delle attività sindacali si segnala inoltre l'attività istituzionale portata avanti nell'ambito delle attività del Fondo Nazionale Marittimi.

2.4. Le azioni per mettere in sicurezza il settore

2.4.1 La vaccinazione dei marittimi

Nel mese di luglio 2021, il Governo, con il supporto del Commissario straordinario all'emergenza COVID-19, ha avviato la campagna straordinaria di vaccinazione del personale marittimo imbarcato e in attesa di imbarco, dando concreta attuazione alla Risoluzione adottata nel corso dell'*International Labour Organisation ("ILO") Special Tripartite Committee della Maritime Labour Convention 2006*, dello scorso aprile, che ha raccomandato agli Stati Membri dell'ILO di adottare un approccio condiviso per giungere in tempi rapidi alla vaccinazione del personale di bordo.

È importante, però, evidenziare che quest'iniziativa è stata possibile anche grazie anche all'intervento di Assarmatori che in svariate occasioni ha manifestato al Decisore e alla Amministrazione l'urgenza di

adottare misure prioritarie specifiche per il personale navigante al fine di mettere in sicurezza gli equipaggi e scongiurare il formarsi di focolai infettivi, difficilmente gestibili negli ambienti nave. La spinta e la collaborazione delle associazioni dell'armamento sono state determinanti anche quando il MIMS, in attuazione delle decisioni assunte dalla Struttura di supporto commissariale per l'emergenza COVID-19, si è attivato per organizzare la vaccinazione dei lavoratori marittimi, nazionali, europei ed extraeuropei. Un lavoro che ha interessato migliaia di persone che nel corso dell'estate sono state vaccinate negli *hub* portuali appositamente creati.

L'attività dell'Associazione è stata utile anche in occasione delle successive misure sanitarie adottate dal Governo per limitare la diffusione della pandemia - fra queste la vaccinazione per i marittimi e dal 15 ottobre l'obbligo del green pass anche a bordo dei mezzi di trasporto pubblico privato - con la richiesta e il contributo associativo per le necessarie note di chiarimento.

2.4.2 Lo sforzo per la semplificazione

Tra le attività intraprese dall'Associazione per contrastare gli effetti prettamente sociali derivanti dall'emergenza pandemica da COVID-19, vi è anche quella tesa a consentire alle imprese ed ai lavoratori marittimi di continuare ad esercitare le proprie attività professionali, le stesse definite indispensabili dai più alti livelli delle Istituzioni della Unione ed internazionali che hanno attribuito alla "gente di mare" la qualifica di "key workers". Qualifica tanto mai giustificata soprattutto per aver garantito i collegamenti via mare e l'approvvigionamento delle merci (soprattutto verso le comunità insulari) nei momenti più difficili della pandemia.

In questo quadro, le molteplici proposte di Assarmatori hanno incontrato un certo riscontro da parte delle Autorità competenti, le quali, considerato il perdurare delle difficoltà amministrative, logistiche e organizzative a causa dell'emergenza sanitaria, hanno convenuto sulla necessità di prorogare le certificazioni (di competenza, di addestramento e mediche) possedute dai marittimi, consentendo loro di continuare a svolgere le regolari attività legate ai mestieri del mare.

Inoltre, per le certificazioni di addestramento (STCW), il 2021 è stato un anno di particolare rilevanza in quanto si è completato il primo quinquennio dall'entrata in vigore degli "emendamenti alla Convenzione di Manila 2010". A seguito delle lunghe chiusure dei centri di addestramento autorizzati all'erogazione dei corsi STCW, si è riscontrata una grande difficoltà per soddisfare le migliaia di richieste dei marittimi che, nel biennio 2020-2021, si sono trovati nella necessità di dover effettuare il *refresh* dei propri addestramenti.

Assarmatori ha più volte evidenziato anche la necessità di estendere la validità di taluni certificati nave (legati per lo più al ripetersi di visite o ispezioni dell'intera unità natante o di specifici apparati di bordo) al fine di consentire il regolare svolgimento delle attività lavorative, senza mai trascendere dai principi connessi alla sicurezza della navigazione ed alla salvaguardia della vita umana in mare. Anche in questo caso, la risposta dell'Amministrazione competente è stata di supporto all'armamento.

Anche le procedure di arruolamento per l'imbarco devono essere semplificate ed il relativo contratto deve potersi stipulare dinnanzi al Comandante, in servizio sulla specifica unità natante, il quale provvederà poi alla registrazione dei contratti presso la stessa Autorità marittima. Su quest'ultimo punto, Assarmatori auspica che l'Amministrazione possa mantenere la semplificazione adottata durante il periodo pandemico anche dopo la cessazione dello stato di emergenza, ad oggi fissata al 31 marzo 2022.

Inoltre, a seguito delle nostre interlocuzioni con il Ministero della Salute sulla problematica relativa ai rinnovi dei certificati "First Aid e Medical Care", il 22 dicembre 2021 è stata emanata la circolare del Ministero della Salute che, alla luce dello stato di emergenza nazionale prorogato al 31 marzo 2022 e

al fine di agevolare il personale marittimo non ancora in regola con i certificati di formazione e addestramento di cui al Capo VI, Regola VI/4, *First Aid* e *Medical Care*, ha ritenuto di:

- a. poter estendere le disposizioni contenute dalla Circolare n. 0037560 del 18 agosto 2021 a tutta la durata dello stato di emergenza nazionale al fine di consentire l'iscrizione ai soli corsi di aggiornamento / *refresh First Aid* e *Medical Care* anche a quei marittimi imbarcati i cui certificati scadano in corso di navigazione ovvero durante il periodo di malattia o infortunio consecutivo allo sbarco, successivamente alla data del 31/12/2021 e comunque entro il termine dichiarato dello stato di emergenza a livello nazionale;
- b. considerare validi tutti i certificati di formazione / addestramento ottenuti dai naviganti in possesso di certificazione scaduta entro il 31/12/2021 che abbiano effettuato parte della formazione on line entro il 31/12/2021 e la restante formazione pratica e prova finale nell'anno 2022, comunque entro il termine dichiarato dello stato di emergenza;
- c. aumentare ulteriormente, ad integrazione della circolare n° 0011565 del 23/03/2021, almeno fino alla fine dello stato di emergenza, il numero massimo di allievi iscrivibili ai corsi di aggiornamento portandolo a 35 per il *refresh First Aid* ed a 30 per il *refresh Medical Care* sempre che vi sia il rispetto delle normative e delle misure anti Covid 19 vigenti; inoltre, i limiti di cui sopra potranno essere superati, in deroga e previa autorizzazione da parte del Ministero della Salute, da tutti gli enti accreditati che abbiano adottato e/o già implementato modalità di formazione on line come descritto nelle precedenti circolari sul tema.

Infine, il 20 dicembre scorso si è riunito il "**Tavolo del Mare**" presieduto dal Ministro Giovannini alla presenza della dirigenza del MIMS e delle associazioni del settore della *blue economy*. Trattasi di una iniziativa, alla quale l'Associazione ha partecipato in prima linea - fortemente voluta del Ministro, anche alla luce delle molte richieste di intervento segnalate dal *cluster* del trasporto e della logistica in materia di sostenibilità e semplificazione.

In tale contesto Assarmatori è già pronta per fornire contributi e supporto tecnico all'Amministrazione sulle diverse tematiche che riguardano il settore marittimo. In particolare, sul tema della sostenibilità e della semplificazione delle norme che riguardano sia le navi sia i marittimi, temi sui quali si sta lavorando già da diverso tempo con il Ministero. Nello specifico, rispetto alle "*semplificazioni*", le proposte normative per il settore marittimo dovrebbero ad avviso dell'Associazione riguardare due distinti ambiti della navigazione: il primo ambito, è afferente alla **navigazione costiera** e concerne le norme STCW per i marittimi che svolgono la propria opera su navi che sono attive nella navigazione costiera sulla base dell'articolo 8 del decreto legislativo n. 71 del 2015, che già prevede per questi lavoratori percorsi formativi semplificati nell'ambito delle norme stabilite dalla Convenzione STCW. In questa prospettiva, Assarmatori ha elaborato un documento (validato dalla Commissione "*Corto Raggio*") che individua alcune proposte di immediata semplificazione per le certificazioni dei marittimi sopra indicati.

Il secondo ambito riguarda invece la **semplificazione delle norme** che maggiormente impattano sulla **gestione delle navi** nelle diverse sfere operative. Anche per questa materia è stata condotta una puntuale analisi che, nelle singole criticità individuate, propone soluzioni normative a "*costo zero*" per l'Amministrazione. Nel documento, articolato per tipologie di navi, vi è, tra le altre, una sezione dedicata al lavoro marittimo nonché una analisi comparativa dei regimi amministrativi delle diverse bandiere.

2.4.3 Il contrasto alla pirateria

Nel 2021 in Africa vi è stata una nuova *escalation* di attacchi sia a terra che in mare. Qui, le zone maggiormente incise dalle azioni criminali sono senz'altro da individuare nel Golfo di Guinea (dove si registrano attacchi con veloci *skiff* sempre più cruenti, anche ai danni delle persone, con diversi casi di rapimenti di marittimi a scopo di riscatto) e nella zona del Corno d'Africa.

È quindi indubbiamente di grande valore la presenza delle navi militari impegnate in programmi internazionali di pattugliamento e sorveglianza marittima nelle acque africane a maggior rischio che sono attraversate da importanti rotte commerciali.

In questi ultimi mesi, però, si registra anche una importante novità di carattere politico – strategico che sta cambiando il modo di affrontare il problema da parte della comunità internazionale. Infatti, le rappresentanze diplomatiche e militari dei vari paesi oggi si confrontano su questi temi:

- considerare il mare come un *unicum* e non come “*specifiche acque territoriali di questo o quel paese*”;
- necessità di dialogare con tutti gli attori dei diversi scenari locali e non solo con le varie rappresentanze diplomatiche dei singoli paesi delle acque interessate;
- acquisire il maggior numero di informazioni possibili creando una “*rete di dialogo*” fra tutte le navi commerciali, quelle di pattugliamento militare e le rappresentanze nazionali a terra.

Tutto ciò, una volta concretizzato, avrebbe l'obiettivo di creare una serie di attività finalizzate ad una maggiore sicurezza in mare delle marine mercantili europee ed internazionali a garanzia di una navigazione più sicura.

In questo quadro generale, la Marina Militare Italiana è fra i più attivi proponenti di tali nuove politiche a difesa delle navi e delle persone su queste imbarcate. Politiche che mirano, soprattutto, a salvaguardare gli interessi della nostra marineria mercantile e di quella che con il nostro Paese ha rilevante continuità commerciale.

In tale contesto, la nostra attività si è rivolta ad ogni livello istituzionale e della Marina Militare, per caldeggiare una costante presenza delle nostre navi militari sulle rotte commerciali più a rischio, a tutela delle navi e del personale imbarcato.

A tal fine e sempre in un clima di massima collaborazione, sono ormai consolidati i lavori ai tavoli tecnici fra l'Associazione e la Marina Militare sulla sicurezza marittima che sono declinati nelle tre accezioni gestite dal Comando in Capo della Squadra Navale (CINCOMNAV), inerenti la *Maritime Security Operations*, la *Maritime Situational Awareness* e la *Maritime Capacity Building for Shipping* (NCAGS).

2.4.4 La voce dell'Associazione nel dibattito pubblico

Alla intensa attività di rappresentanza e difesa degli interessi armatoriali nel confronto con Governo, Parlamento e Istituzioni varie, Assarmatori ha affiancato un lavoro costante ed altrettanto intenso di studio e analisi del mercato nazionale e globale in cui opera lo *shipping*, a cominciare dall'indagine svolta per l'Associazione da Nomisma, uno dei più accreditati centri studi italiani, la quale, attraverso i dati raccolti tra il 2020 e i primi mesi del 2021, ha messo in luce le reali dimensioni del contributo della *Shipping Industry* all'economia nazionale.

La presentazione del Rapporto, avvenuta il 18 marzo 2021 nel *webinar* dal titolo “*Shipping, un motore per la ripresa*”, organizzato congiuntamente da Assarmatori e Confrtrasporto, ha coinvolto nel dibattito anche il Ministro per le Infrastrutture e la Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini, alla sua prima uscita

pubblica dopo la nomina del nuovo Governo, oltre ad alcuni esponenti del Parlamento e delle Istituzioni.

Tra le occasioni di studio e dibattito organizzate da Assarmatori si possono ricordare, tra le molte, il Forum su “Il ruolo dei combustibili alternativi nella transizione energetica del comparto marittimo”, organizzato dall’Associazione insieme ad Assocostieri il 19 maggio, il faccia a faccia tra il Presidente di Assarmatori, Stefano Messina e il Presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini, sul futuro del Porto di Genova, che ha aperto il 5 novembre una giornata di confronto con le Istituzioni, la politica e i vari *stakeholders* sugli stessi temi - partendo da una analisi molto approfondita sui numeri e il peso della presenza degli associati di Assarmatori nella realtà portuale genovese. Un’occasione di analisi e confronto che sarà ripetuta presto nelle altre principali città marittime. Non meno rilevante per profondità di contenuti e qualità degli interventi, è stata la tavola rotonda organizzata da Assarmatori sui temi della transizione ecologica all’interno del Forum internazionale di Confraspporto del 9 e 10 novembre, alla quale è intervenuto nuovamente anche il Ministro Giovannini.

Oltre ai momenti di riflessione promossi o organizzati direttamente da Assarmatori, l’attività convegnistica e di dibattito dell’Associazione è proseguita in maniera assidua durante tutto il 2021 e ha visto impegnati direttamente il Presidente, il Segretario Generale e diversi componenti del Board, oltre che vari esperti e funzionari dell’Associazione. Complessivamente tra *webinar*, tavole rotonde, seminari di studio e altre occasioni di confronto, Assarmatori è stata presente in oltre 140 eventi.

L’Associazione ha fatto sentire la sua voce anche in occasioni di confronto organizzate direttamente dalle massime Istituzioni, come le due audizioni sul PNRR indette rispettivamente dalla Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni della Camera e dalla Commissione Lavori pubblici, Comunicazioni del Senato il 2 e l’11 febbraio, o le due sessioni della Cabina di Regia per l’Internazionalizzazione tenute nel 2021 presso il Ministero degli Affari Esteri, quella straordinaria del 20 aprile e quella annuale del 13 dicembre. Importante anche la partecipazione del Presidente Messina e del Segretario Generale, Alberto Rossi, all’audizione presso il Parlamento Europeo su: *Boosting the use of alternative fuels in transportation sector*, che si è tenuta il 14 aprile.

Un altro importante momento di confronto e coordinamento è stato quello sui temi della tutela degli interessi nazionali nel dominio marittimo e nello scenario geopolitico del Mediterraneo Allargato, al centro della prima riunione del Tavolo Tecnico tra Marina Militare e Assarmatori, incontro aperto il 17 giugno dal saluto dell’allora Capo di Stato Maggiore della Marina, Ammiraglio di Squadra Giuseppe Cavo Dragone e del Presidente Messina - proseguito da un serrato confronto tra alti ufficiali della Marina e gli esperti dell’Associazione. Un confronto proficuo testimoniato anche dalla più generale intesa di cooperazione tra il Comando Generale della Flotta Navale Italiana (CINCPNAV), il Corpo delle Capitanerie di Porto (ITCG) e Assarmatori, che ha portato all’esercitazione antipirateria di fine 2020, che ha coinvolto nelle acque del Golfo di Guinea la fregata missilistica della Marina Militare “Federico Martinengo” e la nave portacontainer “MSC Augusta”.

Tutte queste iniziative sono state accompagnate da un’intensa attività di comunicazione, che tra comunicati, interviste e interventi sui vari media ha visto una costante presenza di Assarmatori su quotidiani, settimanali, siti web e radio e Tv. Complessivamente nel 2021 le riprese sulle varie testate sono state più di mille, mentre il sito web di Assarmatori, recentemente rinnovato, supera le 40 mila visualizzazioni in media al mese. In salita costante anche l’attività sui *social media*, con punte di oltre 25-30 mila interazioni al mese e circa 7 mila *follower* costanti.

2.5. Andamenti e prospettive dell'ambito marittimo-portuale italiano

2.5.1 I servizi tecnico-nautici e portuali

Sono passati quasi tre anni dall'entrata in vigore dell'ormai noto 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", e la concreta attuazione dei principi e delle norme in esso contenute fatica ancora a trovare piena applicazione, nonostante quel testo sia diventato il quadro regolatorio di molte attività marittime e portuali, portando ad una progressiva revisione della disciplina vigente, nonché dei criteri e meccanismi per la definizione delle tariffe dei servizi tecnico-nautici.

Se da un lato, infatti, si è ancora in attesa di vedere all'opera l'istituendo Ufficio di controllo interno e gestione dei rischi presso il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili quale autorità competente in materia di gestione dei reclami ai sensi del Regolamento, dall'altro lato, si continua ad assistere ad un ritardo nella piena applicazione di quanto previsto dal Regolamento per rendere più competitivi e meno costosi i servizi tecnico-nautici e portuali.

Per quanto riguarda il **servizio di pilotaggio**, prosegue il complesso lavoro di aggiornamento dei criteri e meccanismi per la formazione della tariffa per renderla più conforme ai principi di trasparenza, proporzionalità e rendicontazione sanciti dal Regolamento. È attualmente in corso, con il coinvolgimento delle Associazioni rappresentative dell'utenza, dei piloti ed il Ministero di competenza, la fase conclusiva dell'iter amministrativo per il rinnovo tariffario biennale in occasione del quale, per la prima volta, saranno utilizzati i nuovi criteri e meccanismi stabiliti in conformità con quanto previsto dal Regolamento.

Il **servizio di ormeggio** è stato l'unico dei servizi tecnico-nautici che ha beneficiato di uno stanziamento governativo *ad hoc*, pari a 24 milioni di euro, quale indennizzo per le ridotte prestazioni rese nel periodo febbraio-dicembre 2020, di cui due milioni (di questo stanziamento) sono stati utilizzati sotto forma di riduzioni delle tariffe sostenute dai traffici di linea nel periodo ottobre-dicembre 2020. Un provvedimento che ha comportato, nell'immediato, riflessi positivi per l'armamento, ma va rilevato anche che in ragione del perdurare della situazione emergenziale, è stato posticipato al 2022 l'avvio dell'iter di revisione delle tariffe del servizio di ormeggio nei porti nazionali, le cui nuove tariffe saranno applicabili solo a far data dal 1° gennaio 2023.

Quanto poi al **servizio di rimorchio**, il lancio delle gare per il rilascio delle concessioni di rimorchio portuale è stato rimandato per diversi anni salvo poi essere avviato in alcuni porti nazionali, poco prima della pandemia. Il *cd. Decreto Rilancio* ha poi però sospeso per 12 mesi tutte le gare e, di conseguenza, prorogato le concessioni in essere. Le istruttorie sono pertanto riprese a fine 2020 ed anche se, al mese di settembre 2021, risultano pubblicati solamente i bandi di gara relativi ai porti di Civitavecchia e La Spezia (mentre è in fase di aggiudicazione la gara nel porto di Savona), si presume che altri porti seguiranno nel corso dell'anno. Inoltre, per evitare che il calo generalizzato dei traffici registrato nel 2020 possa alterare i procedimenti di gara *in fieri*, il Ministero ha fornito apposite indicazioni alle competenti Autorità Marittime al fine di applicare correttamente le linee guida già adottate in materia. Sul punto, si 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.

Sotto il profilo dei servizi portuali merita 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, che è stata recepita nel nostro Ordinamento dal D.Lgs. 8 novembre 2021, n. 197 che ha introdotto delle novità rispetto al panorama pre-vigente anche alla luce dei principi sanciti dal citato

Regolamento. A titolo esemplificativo, ma non esclusivo, degne di nota sono: (i) l'aggiornamento della definizione di servizio di linea secondo quanto stabilito dalla giurisprudenza unionale, con evidenti riflessi anche nell'ottica di una maggiore armonizzazione della disciplina delle esenzioni di cui al Decreto medesimo per determinate tipologie di navi; (ii) la previsione secondo la quale il servizio di raccolta di rifiuti nei porti debba essere erogato in conformità alla legislazione nazionale e, soprattutto, europea vigente, con particolare riferimento ai principi di cui al Regolamento (UE) 2017/352. Ciò nel senso dunque di non prevedere più, di *default*, regimi di esclusiva o monopolio in capo ad un unico erogatore, nonché di non prevedere a monte un obbligo per l'armatore di conferire ad un unico soggetto.

In conclusione, pur riconoscendo la comprovata qualità e l'importanza dei servizi tecnico-nautici e portuali ai fini della sicurezza e della efficienza del sistema portuale nella sua interezza, si ribadisce ancora una volta come il Regolamento rappresenti un'occasione unica di 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, infatti, a rendere i nostri porti più rispettosi delle 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.

2.5.2 La necessità di un maggior coordinamento tra chi gestisce i porti e l'utenza e di una politica portuale armonizzata

Il porto, in quanto infrastruttura essenziale, è il luogo nel quale si misurano le efficienze delle imprese che vi operano e quindi nel quale si misura anche l'efficienza trasportistica del Paese. In questo contesto – sul presupposto che se un porto è eccessivamente costoso e/o inefficiente tale fenomeno si riflette, in primo luogo, sul servizio del trasporto in sé e, in secondo luogo, sulla competitività delle merci – è essenziale che vi sia un coordinamento diretto tra chi amministra un determinato sistema portuale e gli utenti che vi operano perché hanno inteso radicarvisi ed investire.

È dunque di primaria importanza dare un fattivo ruolo di coordinamento 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.

La guida del MIMS che la presiede e decide, tra le altre, quali opere infrastrutturali approvare all'interno degli specifici ambiti portuali è decisiva per avere un sistema portuale quanto più armonizzato e coordinato possibile che tenga conto delle istanze e delle esigenze degli utenti dei singoli sistemi di riferimento.

In questo contesto occorre poi segnalare che, nonostante la movimentazione di fondi già stanziati per la realizzazione di opere nei porti, *ivi* incluse quelle di grande infrastrutturazione, come annunciato dal Decisore nel corso dell'ultimo anno, nonché delle risorse messe a disposizione nell'ambito del PNRR per l'implementazione della capacità portuale, continua a pesare sull'intero sistema-porto nazionale la mancanza di una politica portuale omogenea ed effettivamente armonizzata a livello centrale.

In questo scenario, anche in considerazione dell'attuale contesto emergenziale, si auspica nuovamente l'effettiva attuazione della riforma a beneficio della competitività della portualità nazionale. Il tutto

anche nell'ottica di un maggior coordinamento tra l'utenza dei singoli sistemi portuali e le competenti AdSP anche in seno alla citata Conferenza di Coordinamento convocata in sede centrale.

In diversi Paesi dell'Unione europea il sistema portuale è visto come un *unicum* e affidato ad una *governance* unitaria, si pensi ad esempio alla Spagna un cui vi è un ente centrale al quale spetta l'esecuzione delle linee generali di politica portuale delineate dal Ministero di appartenenza che opera quindi per l'intero comparto portuale nazionale secondo un sistema a raggiera da cui si diramano poi le singole autorità portuali, oppure si veda il modello francese in cui lo Stato intende progressivamente lasciare il ruolo più importante agli operatori privati, vedendo in questo nuovo approccio un volano per rafforzare la competitività dei propri porti. In Italia, invece, l'assenza di una *governance* portuale unitaria può, talvolta, portare all'adozione di scelte non armonizzate che lascia spazio a fughe in avanti da parte dei singoli enti gestori del porto a svantaggio degli altri porti vicini.

2.5.3 Il "peso" di Assarmatori negli Organi consultivi dei porti nazionali

Il 2021 è stato l'anno in cui Assarmatori ha potuto rafforzare la propria attività istituzionale e relazionale con le singole Autorità di Sistema Portuale a livello periferico.

Al riguardo – oltre ad aver preso parte con propria delegazione ad appositi tavoli tecnici istituiti presso alcune AdSP – nel corso dell'ultimo anno l'Associazione ha rafforzato (e sta continuando a rafforzare) il proprio posizionamento all'interno degli organi consultivi istituiti presso le singole Autorità di Sistema.

Ciò a seguito delle procedure di rinnovo che si sono attivate nella quasi totalità degli scali di Sistema – procedure che dovrebbero concludersi entro la seconda metà dell'anno corrente – aventi ad oggetto la designazione dei rappresentanti delegati (e supplenti) della categoria degli armatori, in nome e per conto dell'Associazione maggiormente rappresentativa della categoria, presso gli Organismi di Partenariato della Risorsa Mare, nonché presso le Commissioni Consultive locali dei principali scali nazionali di cui alla Legge n. 84/94 valevoli per il prossimo quadriennio.

3. SVOLTA GREEN E FALSI MITI

3.1 La proposta di inserimento del trasporto marittimo nel sistema europeo di scambio delle emissioni (EU-ETS)

La decarbonizzazione del settore marittimo è certamente necessaria, ma non dobbiamo nascondere che sia piuttosto problematica. È necessaria dal momento che, per quanto il trasporto via mare sia unanimemente riconosciuto come una delle modalità di trasporto meno impattanti dal punto di vista delle emissioni di gas ad effetto serra, la sua incidenza sul totale di queste emissioni – circa il 3% secondo gli ultimi studi – deve essere ridotta affinché anche questo settore dia il proprio contributo al contenimento del riscaldamento globale, come viene richiesto a tutti i settori industriali e dei servizi.

Lo *shipping* internazionale è da tempo impegnato nella riduzione del proprio impatto ambientale, con azioni concrete che hanno portato nel corso degli anni ad un significativo miglioramento della qualità ambientale delle flotte. Gli obiettivi IMO per la riduzione dei *green house gases* ("GHG") prevedono per 2030 una riduzione del 40% dell'intensità di CO₂ rispetto al 2008 e del 70% nel 2050. Secondo i programmi IMO nel 2050 la quantità assoluta della CO₂ emessa sarà il 50% rispetto al 2008, nonostante che da allora ad oggi vi sia già stato un aumento esponenziale dei volumi di merci trasportate via mare

e si preveda che, una volta superata definitivamente l'emergenza pandemica, il tasso di crescita dei traffici riprenderà il suo corso.

L'obiettivo finale dichiarato dell'IMO è la completa decarbonizzazione dello *shipping* internazionale il prima possibile entro la fine di questo secolo e per raggiungere questo risultato l'IMO ha disegnato una strategia a tre livelli (*short-term, mid-term e long-term*) con un pacchetto di azioni concrete, alcune delle quali già in atto da anni ed altre prossime all'entrata in vigore.

Ad esempio, il 1° novembre 2022 entreranno in vigore delle misure tecniche (*Energy Efficiency Existing Ship Index - EEXI*) ed operative (*Carbon Intensity Indicator – CII* – con nuove prescrizioni sullo *Ship Energy Efficiency Management Plan - SEEMP*) che incideranno su tutte le navi in esercizio soggette alle normative internazionali, tali misure sono parte della strategia *short-term* e spingeranno verso una veloce progressiva riduzione delle emissioni, con la prevedibile progressiva uscita dal mercato delle unità meno performanti. Per il 2023 l'IMO ha previsto una verifica della situazione ed un eventuale *tuning* delle proprie strategie.

Parallelamente all'IMO si muove anche l'Unione europea, le cui azioni sono animate da finalità senz'altro condivisibili ed hanno l'intento di accelerare un processo internazionale giudicato dall'Europa troppo lento. Si deve però considerare che tali azioni sono di natura "regionale", infatti l'Europa, per quanto importantissimo ed imprescindibile ganglio dell'economia mondiale, è pur sempre una parte del contesto globale in cui lo *shipping* internazionale si muove e spesso le sue azioni hanno un'asincronia ed un'asimmetria che rischiano di creare confusione e di compromettere l'azione che l'IMO porta avanti a livello globale. A luglio di 2021, è stato presentato dalla Commissione europea il piano "*Fit for 55*" che prevede di ridurre in Europa entro il 2030 i GHG di almeno del 55% rispetto al 1990, in questo piano sono previste misure che riguardano in modo diretto anche lo *shipping*, come l'inserimento del trasporto marittimo nel sistema ETS ("*Emission Trading System*") europeo, la revisione della ETD (*energy taxation directive*) con la eliminazione dell'esenzione dal pagamento delle accise sui carburanti destinati al trasporto marittimo, l'iniziativa *FuelEU Maritime* per l'incentivazione dell'introduzione dei *fuel* alternativi nel settore navale.

L'introduzione nel sistema ETS dello *shipping* intraeuropeo e dello *shipping* internazionale che scala porti europei e la revisione della ETD, rischiano di creare sensibili contraccolpi economici per gli operatori marittimi – compagnie di navigazione e porti – europei non controbilanciati da significative ricadute positive in tema ambientale. Per quanto riguarda il traffico intraeuropeo, ci sarà, da un lato, un inevitabile aumento dei costi che si ripercuoterà sulle tariffe interne dei trasporti marittimi – anche se questo potrebbe da taluno essere visto come la necessaria *fee* da pagare alla transizione energetica del settore – accompagnato, dall'altro lato, da un serio rischio che venga alterato il *level playing field* tra i paesi del Nord Europa ed i paesi del Mediterraneo.

Per lo *shipping* internazionale che scalerà i porti europei l'ipotesi a cui si lavora è che vengano conteggiati ai fini ETS solo il 50% delle emissioni relative alle tratte da o per un porto europeo. Quest'approccio si prevede farà perdere traffico ai grandi *hub* europei a tutto vantaggio degli *hub* già esistenti ai confini dell'UE o di quelli – numerosi – in corso di realizzazione. A questo punto il risultato sarebbe semplicemente una penalizzazione degli scali europei ed una partita in perdita dal punto di vista ambientale. Infatti si potrebbe assistere ad un incremento delle attività di *transshipment* e feederaggio che, come è facile intuire, andrebbero a sommare le loro emissioni a quelle del trasporto *hub-to-hub* e si andrebbe ben oltre la compensazione del risparmio di emissioni che deriverebbe da rotte intercontinentali leggermente più brevi. Si ha inoltre qualche avvisaglia che possano nascere iniziative regionali simili anche in altre aree del mondo, dove si ha la sensazione che l'inserimento dello *shipping* internazionale nell'EU-ETS serva all'Europa e non tanto per limitare le emissioni, quanto per recuperare anche da paesi terzi le risorse economiche per finanziare la propria transizione energetica.

Al fine di rappresentare al Governo ma anche ai decisori europei le problematiche che le iniziative relative alla ETS, la revisione della ETD e la nuova regola sulla *FuelEU Maritime* potrebbero impattare sullo *shipping* internazionale e del nostro paese in particolare, l'Associazione ha intrapreso un percorso teso ad incontrare e sensibilizzare sull'argomento i vari funzionari dei Ministeri coinvolti, che a diverso titolo gestiscono e rappresentano la posizione italiana su questi temi.

3.2 Possibilità concrete e false aspettative sui carburanti alternativi

La necessaria decarbonizzazione del settore marittimo si presenta allo stato attuale alquanto problematica. Il panorama tecnologico ed infrastrutturale, infatti, è ancora lontano dal proporre soluzioni pronte all'impiego che possano consentire allo *shipping* di rinunciare immediatamente ai combustibili fossili, che oggi alimentano la pratica totalità della flotta mondiale.

Quello che si deve fare – e si può fare – immediatamente è procedere in modo deciso verso la *carbon reduction* adoperando soluzioni già mature dal punto di vista tecnico, come il gas naturale liquefatto, i *biofuel*, il gas da petrolio liquefatto o gli alcool. Alla maturità tecnica deve però affiancarsi anche un accettabile livello di reperibilità e da questo punto di vista il GNL rappresenta oggi l'unica soluzione effettivamente applicabile, infatti, a fianco alla maturità tecnica dell'applicazione si sta finalmente assistendo ad un'accelerazione delle infrastrutture dedicate alla logistica della distribuzione del gas.

I *biofuel* sono già una soluzione presente come *drop-in* di *fuel* derivati dal petrolio, tuttavia, la disponibilità di questi prodotti è ancora limitata ed i costi elevati. Il GPL è già adoperato come combustibile da qualche nave attiva nel trasporto di questo combustibile che, come già avviene per le *LNG carrier*, può adoperare per la propulsione una parte del carico che ha a bordo.

Già dal 2015 è in linea in Nord Europa un traghetto di notevoli dimensioni – 240 metri – alimentato a metanolo, a dimostrazione di come questa soluzione tecnica possa essere impiegata con successo, tuttavia anche in questo caso, prescindendo dai discorsi relativi ai costi, manca una diffusa logistica di distribuzione. Quindi, tra le soluzioni *short-term* destinate alla *carbon reduction* l'unica che al momento risulta effettivamente impiegabile su ampia scala è quella relativa al GNL - combustibile sempre di natura fossile e quindi necessariamente di transizione, ma che consente di ridurre drasticamente le emissioni nocive e di abbattere fino al 20% le emissioni di gas serra.

Nella linea di sviluppo dei "gas leggeri", di cui il GNL fa parte, le prospettive di medio termine, proiettate verso le soluzioni *carbon-neutral*, vedranno l'affermarsi di soluzioni come il bio-metano – per altro già presente – e dell'eletto-metano che rimpiazzeranno progressivamente il GNL che è quindi una soluzione sì di transizione, ma comunque "abilitante" di soluzioni assolutamente sostenibili di natura "circolare". La prospettiva *zero-carbon* di lungo termine per i "gas leggeri" è rappresentata dall'idrogeno che tuttavia, a causa del suo basso contenuto energetico, dei grandi volumi necessari per il suo stoccaggio e della catena del freddo molto spinta, necessaria per il suo mantenimento allo stato liquido, ben difficilmente troverà un'applicazione generalizzata a bordo delle navi come combustibile puro. È più probabile che si affermino, invece, dei *carrier* di idrogeno come l'ammoniaca. Infatti, nella linea di sviluppo dei "gas pesanti" e degli "alcool" nel medio termine vedremo l'affermarsi di soluzioni *carbon-neutral* come il bio-metanolo o l'eletto-metanolo, per arrivare nel lungo termine alla soluzione *zero-carbon* rappresentata, appunto, dall'ammoniaca.

Dal punto di vista dell'applicazione navale le tecnologie basate sui *bio-fuel* e sui *fuel*-sintetici sarebbero senza dubbio altamente desiderabili, infatti, consentirebbero in larga misura di continuare ad adoperare le tecniche motoristiche ed impiantistiche che vengono oggi usate a bordo delle navi. Si tratta di combustibili liquidi biologici o di sintesi assimilabili a quelli in uso attualmente, sia dal punto di vista del loro utilizzo sia dal punto di vista della loro densità energetica. Sarebbe necessario, tuttavia,

un deciso incremento della quantità disponibile e dei progressi tecnologici che portino a *fuel* di sintesi di seconda e terza generazione, in grado di essere competitivi dal punto di vista dei costi e *carbon-neutral* o *zero-carbon* nel medio e nel lungo termine dal punto di vista del loro impatto ambientale.

Occorre però considerare che la vera partita della transizione energetica delle navi si gioca a terra, sia perché sono industria e logistica terrestri che devono dare alle navi la possibilità di rifornirsi dei *fuel* alternativi, qualunque essi siano, sia perché tutti i percorsi alternativi descritti sopra e tutti i processi di produzione di *fuel* alternativi ai combustibili fossili non possono prescindere da una massiccia disponibilità di energia elettrica prodotta da fonti rinnovabili o comunque non legate ad emissioni di gas serra. Questo è un presupposto imprescindibile ed una condizione che, se non soddisfatta, rende accademico qualsiasi tipo di discorso sul tema “decarbonizzazione dello *shipping*”.

Anche il mondo dello *shipping*, insomma, aspetta con ansia il diffondersi dell’energia elettrica *green* - prodotta da fonti rinnovabili come il solare, l’eolico o l’idroelettrico - in grado di alimentare gli energivori processi di produzione dei vari combustibili alternativi non fossili senza controindicazioni per l’ambiente; oppure per caricare le batterie di quei mezzi navali che potranno adoperare questa tecnologia. Con i progressi a cui stiamo assistendo nel campo dello *storage* dell’energia elettrica, infatti, non è difficile ipotizzare che in futuro le unità adibite ai collegamenti di corto raggio possano essere alimentate da batterie caricate da colonnine poste in banchina.

La transizione energetica delle flotte navali sarà un processo abbastanza lungo ed articolato. Le navi hanno un ciclo di vita di 20-25 anni ed è quindi del tutto evidente che buona parte delle navi che sono attualmente in costruzione – di cui solo il 12% è alimentato con soluzioni che permettono l’utilizzo anche di *fuel* alternativi (soprattutto GNL) – saranno ancora in esercizio alle soglie del 2050. Questo dato di fatto deve indurci da un lato ad accelerare il più possibile tutti i processi volti a raggiungere gli obiettivi che sono stati fissati, dall’altro ad agire con un necessario pragmatismo. Tutto questo tenendo conto che lo *shipping* è la spina dorsale dei commerci internazionali e che, se la riduzione delle emissioni si tradurrà in una riduzione dei volumi di traffici, sarà lo sviluppo globale ad essere penalizzato, con ripercussioni economiche e sociali difficilmente sostenibili.

In ogni caso è opportuno non aspettarsi un *silver bullet*, ossia una soluzione tecnica buona per ogni circostanza. Probabilmente si assisterà ad un panorama articolato ed all’affermarsi di soluzioni diverse a seconda dei contesti operativi delle flotte. Per questo è necessario che il Legislatore impronti le sue scelte regolatorie alla massima neutralità tecnologica, solo così, infatti, sarà possibile far emergere le migliori soluzioni possibili in relazione ai diversi contesti di riferimento.

4. LE GRANDI DIRETTRICI DEL 2022

4.1 Premessa

Si è a lungo parlato della necessità di gestire in maniera intelligente e costruttiva la transizione energetica nel settore del trasporto marittimo nazionale ed internazionale cercando di cogliere le opportunità ed evitando di adottare norme che siano anticipatorie rispetto alla tecnologia, ai carburanti e alle reti di distribuzione oggi a disposizione degli armatori. In questa direttrice, l’Associazione porterà la sua voce in tutte le sedi perché si è fermamente convinti che l’armamento debba fare la propria parte assecondando un processo virtuoso di evoluzione tecnologica ma allo stesso tempo si ha il compito di mantenere una rete di servizi frequente efficiente e veloce a servizio del paese.

In questa prospettiva è pertanto necessario evidenziare ai Decisori nazionali, europei ed internazionali tutti gli aspetti che incidono sulla capacità della nostra *industry* ad assolvere i compiti ad essa assegnati, dando il supporto di conoscenza necessario per escludere che una legislazione adottata a livello internazionale ed europeo possa essere neutrale in contesti distinti da quelli del bel paese ma che, invece, assumono contorni e implicano conseguenze del tutto deteriori per paesi che come l'Italia vive sul mare.

Si è inoltre dato conto degli ultimi avvenimenti che hanno interessato l'evoluzione dei regimi di aiuto ai servizi di trasporto marittimo esercitati dalle imprese italiane. Il 2022 sarà l'anno in cui si avrà finalmente la possibilità di raccogliere i frutti del nostro lavoro iniziato a valle della nostra costituzione.

Queste saranno le principali e più importanti *mission* della Associazione. Ma ve ne sono molte altre che hanno altrettanta importanza per le nostre imprese. Eccole in breve per citare le più importanti.

4.2. L'occasione da non perdere: il rinnovo delle flotte dei traghetti

Come accennato in precedenza, il Decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59 ha istituito il Fondo complementare al PNRR, con una dotazione complessiva di circa 30,6 miliardi di euro, per gli anni dal 2021 al 2026, e ha destinato una parte di quei fondi (800 milioni di euro) al rinnovo delle flotte verdi. Gli stanziamenti¹ per l'ammodernamento della flotta esistente, con priorità per il trasporto passeggeri svolto dai traghetti, sono una enorme occasione di sviluppo per tutto il settore.

L'importante, però, proprio perché il totale dell'investimento è contenuto, è concentrare bene gli interventi, puntando soprattutto ad ammodernare il sistema di trasporto marittimo a servizio delle comunità insulari che risiedono nelle isole maggiori e minori del Paese o impegnato nelle Autostrade del Mare - in linea con quanto previsto dal Decreto stesso che affida a tali iniziative la priorità nella scelta degli interventi (nel rispetto, tra l'altro, dell'orientamento chiaramente espresso dalle Commissioni Parlamentari di Camera e Senato, allorquando esaminarono l'ipotesi di stanziamento in questione).

4.3. Investimenti nei porti & Cold ironing. Concentrazione delle risorse per ottenere la massima efficienza

Durante la loro sosta nei porti, le navi devono continuare ad alimentare gli impianti di bordo tenendo in moto i loro generatori che, nella quasi totalità dei casi, sono alimentati da *marine diesel oil*. Ciò, evidentemente, è fonte di emissione di gas nocivi (ossidi di zolfo, ossidi di azoto, particolato), di anidride carbonica e di rumore.

La soluzione tecnica che consente di fermare i generatori di bordo una volta che la nave ha completato la manovra di attracco e di alimentare i servizi di bordo attraverso la rete elettrica di terra – il cosiddetto “*Cold Ironing*” – azzerava completamente le emissioni prodotte dalla nave durante la sosta in porto e risolve all'origine questa problematica. È del tutto evidente, tuttavia, che il tema delle emissioni si sposta a questo punto dalla nave alla modalità con cui viene prodotta a terra l'energia elettrica. Se questa energia elettrica è prodotta in modo sostenibile, ad esempio da fonti rinnovabili ed in modo “pulito”, il bilancio globale è positivo, altrimenti – è il caso di una centrale elettrica alimentata a carbone – la “partita ambientale” si può chiudere anche in perdita.

Il piano del Governo che prevede l'elettificazione delle banchine di moltissimi porti italiani va senza

¹ Di seguito vengono riportati gli stanziamenti previsti dal decreto legge 6 maggio 2021, n. 59: (i) 45 milioni di euro per l'anno 2021; (ii) 45 milioni di euro per l'anno 2021; (iii) 54,2 milioni di euro per l'anno 2022; (iv) 54,2 milioni di euro per l'anno 2022; (v) 128,8 milioni di euro per l'anno 2023; (vi) 222 milioni di euro per l'anno 2024; (vii) 200 milioni di euro per l'anno 2025 e (viii) 150 milioni per l'anno 2026.

dubbio nella direzione giusta, tuttavia, in presenza di risorse – come sempre e per definizione – limitate, occorre concentrare gli interventi in quei contesti dove quanto speso può essere effettivamente efficace. Avere delle banchine elettrificate senza che vi attraccino navi dotate degli impianti di *Cold Ironing* non produce dal punto di vista ambientale alcun risultato. L'elettrificazione delle banchine e l'adeguamento delle navi devono necessariamente andare di pari passo ed è evidente che esiste una scala di priorità che vede in testa i porti capolinea ed i collegamenti di linea che gravitano su quei porti - valga come esempio quello dei traghetti passeggeri e dei porti che sono collegati da queste linee.

Infine, un investimento mirato, che finanzia contemporaneamente le infrastrutture di terra ed il *retrofit* delle navi che operano su quelle linee risulterà certamente efficace, mentre un intervento su porti nei quali non attraccino navi in grado di allacciarsi alla rete di terra potrebbe risultare, quanto meno nell'immediato, del tutto inefficace.

4.4. Un sistema veramente integrato: l'ultimo miglio ferroviario

Il *cd.* "ultimo miglio", ossia quel tratto di percorso che separa la merce dall'interporto di terra al terminale marittimo – e viceversa – è un tema di grande interesse, sia per l'ambiente sia per rendere più efficiente l'intera *supply chain*, che vede nel trasporto via mare uno degli aspetti più importanti e per taluni versi più critici.

In primo luogo, rendere "ferroviario" l'ultimo miglio serve innanzitutto all'ambiente. La situazione attuale è particolarmente critica nei cosiddetti porti storici. In un porto come Genova, ad esempio, dove vengono lavorati circa 2,2 milioni di TEU all'anno, di cui il 65% arriva via strada, significa avere una media di quasi 4.500 camion che ogni giorno percorrono strade inserite nel tessuto urbano e che congestionano il porto. Trasferire il carico dagli interporti ai terminali via ferrovia significa, per contro, migliorare molti nodi connessi al traffico urbano, decongestionare i porti ed in ultima analisi rendere più sostenibile ed efficiente tutta la *supply chain* che transita via mare.

In secondo luogo, il porto e la nave devono essere intesi quale anello unico della catena logistica.

L'ultimo miglio è un anello fondamentale di questo modello e dovrebbero essere privilegiati gli investimenti che consentono di realizzare e di completare questa catena logistica.

Il tutto sul presupposto che la *cd.* "cura del ferro" deve puntare non tanto in estensione quanto in termini di manutenzione e potenziamento della capacità dei nodi, delle tratte congestionate e dell'integrazione con le altre infrastrutture di trasporto in un'ottica multimodale in cui la modalità ferroviaria e quella marittima assumano, in linea con quanto definito dagli indirizzi unionali, rilevanza prioritaria sia per i traffici su scala nazionale che internazionale.

Da ultimo, anche se non è certamente l'unico, si rileva che uno dei problemi cruciali che minano la competitività dei porti italiani è rappresentato dall'efficienza e dai costi dei vari servizi a cui le navi devono accedere che, talvolta, sono molto costosi e spesso offerti in un regime di sostanziale monopolio che ne pregiudica competitività ed efficienza. Anche l'ultimo miglio ferroviario, supportato con le risorse pubbliche previste nell'ambito del PNRR e dal fondo complementare ad esso collegato, se non gestito in modo adeguato e con tariffe improntate ai criteri di "trasparenza e proporzionalità" previsti dalla normativa unionale applicabile in materia, rischia di essere un ulteriore freno all'efficienza del nostro sistema portuale, a danno certamente delle compagnie di navigazione, ma anche del sistema portuale italiano nel suo complesso e dell'economia che vi gravita attorno.

4.5 Appoggiare e non osteggiare l'integrazione verticale del sistema logistico

Se l'armatore decide di investire le proprie risorse non più solo sulle proprie navi ma anche a terra, investendo capitali per realizzare un proprio terminal, impegnandosi a portare le proprie navi in quel terminal ed in quel porto per 30 o più anni, garantendo e realizzando adeguati volumi di traffico, allora si ha la garanzia che per quel porto – e per il tessuto sociale che vi ruota attorno – si avrà una prospettiva economica che, altrimenti, sarebbe aleatoria e fugace.

In Italia questo è ampiamente dimostrato da esempi di porti in fortissima crisi, in contrapposizione a porti nei quali l'integrazione verticale ha mostrato come una situazione apparentemente irrisolvibile e fortemente compromessa possa essere completamente ribaltata in tempi estremamente rapidi.

Senza menzionare il fatto che il fenomeno dell'integrazione verticale delle compagnie armatoriali verso i servizi alla merce a terra, nei terminal portuali e quindi ai trasporti stradali e ferroviari è oramai divenuto un caposaldo ineludibile dell'industria marittima globale da intendersi quale fattore mondiale di crescita del traffico.

Analogo discorso vale per altre tipologie di traffico quale quello delle crociere e dei servizi di Autostrade del Mare, ove sussistono analoghe esigenze di rafforzamento dell'attività marittima di linea attraverso l'integrazione verticale nelle strutture portuali e non solo a terra.

È quindi necessario che la politica e il Decisore creino le condizioni affinché questo fenomeno economico virtuoso per l'industria della logistica e la società venga non solo protetto dalle aggressioni degli interessi localistici che tentano di preservare antiche posizioni di privilegio, ma anche incentivato con idonei strumenti che facilitino e supportino gli investimenti.

4.6 Proteggere e sostenere il trasporto marittimo di corto raggio

Proteggere e sostenere il trasporto marittimo di corto raggio è fondamentale per la società civile e le attività turistiche sulle nostre isole.

Occorre creare le condizioni per confermare e magari rendere permanente lo sgravio contributivo di previsto dall'art. 88 del Decreto Agosto per i marittimi imbarcati sulle navi operanti nel settore in una maniera analoga a quanto veniva previsto nella prima decade degli anni 2000. La necessaria evoluzione ambientale degli apparati navali imporrà investimenti massivi nel settore che deve pertanto ricevere adeguato sostegno anche a cagione della sua importanza strategica per lo Stato e le regioni interessate.

4.7 Chiudere la ferita NASpl

Da tempo Assarmatori si sta battendo in ogni sede per far escludere le imprese marittime dall'incremento del contributo addizionale NASpl, dello 0,5%, dovuto nei casi di rinnovo del contratto di lavoro subordinato a tempo determinato.

La problematica, che ha origine dalla normativa introdotta nel 2012 con la *cd.* Legge Fornero (L. 92/2012) e dalle integrazioni del *cd.* Decreto Dignità del 2018, nasce a causa della circolare INPS n. 121 del 2019 che è intervenuta a chiarire i criteri interpretativi ed applicativi del Decreto Dignità. In particolar modo, per quanto concerne l'incremento del contributo addizionale NASpl, dello 0,50%, l'INPS specifica che l'applicazione di tale misura, che peraltro non prevede un tetto, comprende anche i contratti che regolano il rapporto di lavoro nel settore marittimo. Non rientrerebbe più, quindi, fra le fattispecie di esclusione, il lavoro marittimo che però, per propria natura, non può che essere discontinuo.

La nostra unicità, nel panorama dei contratti di lavoro, è quindi fortemente penalizzata da costi non giustificati che gravano sull'occupazione dei marittimi italiani e che producono una pesante penalizzazione alla organizzazione del lavoro delle imprese, generando nocumento economico e tradendo la specificità riconosciuta al lavoro marittimo.

Per tale motivo Assarmatori, dal 2019 ad oggi, non ha mai smesso le tante interlocuzioni con la politica e le istituzioni in generale. L'azione intrapresa ha prodotto, a valle di diversi passaggi legislativi, la costituzione di un tavolo tecnico presso il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, finalizzato all'individuazione di una soluzione normativa alla problematica in oggetto. Tale organismo vedrà la sua prima convocazione nei primi mesi del 2022.

4.8 La necessaria e non più procrastinabile semplificazione delle certificazioni dei marittimi

Il contesto regolatorio vigente offre la facoltà per gli Stati dell'Unione di definire a livello nazionale un diverso gradiente di applicazione delle norme internazionali che presiedono la certificazione professionale dei marittimi (STCW)². Da tempo l'Associazione si sta occupando per indurre il nostro regolatore ad approfittare di questa interessante possibilità.

Un primo risultato concreto di attenzione, frutto della pressione esercitata sin dal 2019 da parte dell'Associazione, è stato conseguito nell'ambito delle Commissioni Trasporti Camera/Senato del 7 ottobre 2021, le allorquando le stesse Commissioni hanno approvato i rispettivi pareri all'AG. 281 sulla "Gente di mare", recante il recepimento della direttiva (UE) 2019/1159.

Fra le altre, nei pareri, praticamente identici tra loro, risultano di particolare interesse i due seguenti punti, il primo dei quali proposto da Assarmatori:

- 1) *valuti il Governo, al fine di salvaguardare l'occupazione di figure professionali impiegate su navi inferiori a 500 GT o in navigazione costiera e, al contempo, garantire un'adeguata operatività di tali unità navali che attualmente soffrono la mancanza di specifiche figure professionali per il settore, l'istituzione in tempi relativamente brevi di un Tavolo interministeriale presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (MIMS) che, nel rispetto delle disposizioni della sez. A/1-3 del codice STCW, in materia di istruzione e formazione per i lavoratori marittimi, abbia l'obiettivo di individuare alcune norme di semplificazione più favorevoli per il personale marittimo che presta la propria opera a bordo di unità adibite esclusivamente a viaggi costieri, ai sensi dell'articolo 8 del decreto legislativo n. 71 del 2015, anche attraverso l'analisi di specifici percorsi formativi;*
- 2) *valuti il Governo, previa eventuale convocazione delle associazioni di categoria e delle parti sindacali interessate, di ampliare lo spazio di definizione delle acque protette e delle acque adiacenti alle acque protette compatibilmente con gli aspetti di garanzia della sicurezza della navigazione ed in coerenza con i principi eurocomunitari.*

Il contesto esaminato dalle Commissioni parlamentari si può distinguere in due ambiti separati. Nel primo ambito, l'obiettivo è quello di perseguire un "rilassamento" delle norme STCW per i marittimi che svolgono la propria opera su navi che sono attive nella navigazione costiera sulla base di una norma, il già citato articolo 8 del decreto legislativo n. 71 del 2015, che già prevede per questi lavoratori la possibilità di agevolare percorsi formativi semplificati nell'ambito delle norme stabilite dalla Convenzione STCW. Viceversa, nel secondo ambito, si considererebbe la mera disapplicazione delle norme STCW in specifici contesti geografici sostituendole con altre che andrebbero individuate.

² Vds la norma di cui all'articolo 8 del decreto legislativo n. 71 del 2015.

Il tavolo che valuterà la proposta di semplificazione avanzata dall'Associazione è già formato presso il MIMS e si attende, pertanto, un piano di lavoro sul tema per il 2022.

4.9 La sospensione della tassa di ancoraggio per il rilancio delle Crociere

Nel periodo pandemico le Compagnie crocieristiche attive nel territorio nazionale hanno perso la quasi totalità dei ricavi e ancor oggi il rilancio delle loro attività si fa attendere posta la perdurante incertezza sanitaria.

Già con il provvedimento contenuto nel decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, l'Associazione è riuscita a far stanziare una somma necessaria per sollevare le poche navi da crociera che toccano i nostri porti dall'onere della tassa di ancoraggio fino alla fine del 2021.

L'Associazione ha sostenuto l'estensione del beneficio anche per i primi mesi del 2022 poiché ciò sarebbe un tangibile segnale di attenzione al settore.

Gennaio, 2022