



ANNUAL REPORT 2022

1.	CHAIRMAN'S REVIEW.....	5
2.	IN ROTTA VERSO LA RIPRESA - IL TRASPORTO MARITTIMO VEDE L'USCITA DALL'EMERGENZA E FRONTEGGIA NUOVE TENSIONI GEOPOLITICHE	
2.1.	Andamenti e prospettive del trasporto marittimo mondiale ed europeo.....	7
2.2.	Andamenti e prospettive del trasporto marittimo italiano.....	9
2.3.	Le azioni per sostenere e rilanciare il settore.....	11
2.3.1.	Sbloccati i ristori	
2.3.2.	Navigare in sicurezza	
2.3.3.	PNRR – Fondo Complementare, primo passo per le flotte <i>green</i>	
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.	Le relazioni industriali	
2.4.	Le azioni per mettere in sicurezza il settore.....	19
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.....	27
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.	Possibilità concrete e false aspettative sulla decarbonizzazione: il Pacchetto <i>Fit for 55</i>	31
3.2.	L'iniziativa <i>FUEL EU Maritime</i> e la proposta di inclusione del trasporto marittimo nel sistema <i>EU ETS</i>	33
4.	LE GRANDI DIRETTRICI DEL 2022	
4.1.	Premessa.....	35
4.2.	Il conflitto russo-ucraino.....	36
4.3.	L'occasione da non perdere: il rinnovo delle flotte dei traghetti.....	37
4.4.	Investimenti nei porti e <i>Cold Ironing</i> . Concentrazione delle risorse per ottenere la massima efficienza.....	38
4.5.	Un sistema veramente integrato: l'ultimo miglio ferroviario.....	39
4.6.	Sostenere e non osteggiare l'integrazione verticale del sistema logistico.....	40
4.7.	Proteggere e sostenere il trasporto marittimo di corto raggio.....	41
4.8.	Chiudere la ferita NASpl.....	43
4.9.	La necessaria e non più procrastinabile semplificazione delle certificazioni dei marittimi.....	44
4.10.	La necessità di evitare gli impatti negativi del <i>Fit for 55</i>	46
5.	LA STRUTTURA DI ASSARMATORI	
5.1.	La tolda di comando.....	47
5.2.	L'equipaggio.....	48
5.3.	I gruppi di lavoro.....	50
6.	ENGLISH SUMMARY	
6.1.	Chairman's review.....	52
6.2.	Sustainability challenge and false myths.....	53
6.2.1.	Concrete possibilities and false expectations about decarbonisation: the Fit for 55 package	
6.2.2.	The FUEL EU Maritime initiative and the proposal to include shipping into the EU ETS	

1. CHAIRMAN'S REVIEW

Il 2021 ormai "in archivio" e i primi sei mesi del 2022 hanno confermato, dopo un 2020 prettamente caratterizzato dall'emergenza pandemica, come la situazione a livello globale rimanga permeata di grandi incertezze, incertezze che si ripercuotono anche e soprattutto sul trasporto marittimo e sulle attività a monte e a valle dello stesso.

Se infatti possiamo dire, con ragionevole obiettività, che ci siamo messi alle spalle i momenti più duri dell'emergenza sanitaria, è anche vero che le nostre imprese si sono trovate a fare i conti con altre situazioni difficili, paradossalmente ancora più sfidanti e ricche di incognite. Quanto al Covid, possiamo dire che i mercati sono pienamente ripartiti, con particolare riguardo a quelli relativi al traffico passeggeri che nei mesi più duri del *lockdown* erano stati particolarmente colpiti dalle misure atte a contenere l'epidemia. Nel 2021 il numero di persone trasportate sui traghetti da e per le isole maggiori e minori è tornato a crescere, pur senza raggiungere i livelli del 2019, e i dati dei primi mesi del 2022 confermano la tendenza di crescita in atto, con livelli che prefigurano - se proiettati a fine anno - una piena ripresa del settore, almeno nel numero dei passeggeri. Nello stesso anno sono ripartiti anche i servizi crocieristici e pure in questo caso i dati sono incoraggianti: nel corso del 2022 ci avvicineremo ai livelli del 2019 e, secondo le stime, la ripresa sarà totale già nel corso del 2023. Merito di una politica sanitaria attenta e scrupolosa delle compagnie che grazie ai rigorosi protocolli adottati hanno potuto riaccendere i motori e riprendere a navigare.

Il 2022, come detto, si è aperto tuttavia con nuove e difficili sfide, a partire dal conflitto russo-ucraino deflagrato il 24 febbraio scorso. Nel Mar Nero e Mar d'Azov è stato ben presto adottato il *MarSec 3*, il massimo livello di sicurezza possibile. Unione Europea e Stati Uniti d'America hanno optato per pesanti sanzioni economiche nei confronti della Russia che, dal canto suo, ha messo in atto politiche simili nei confronti di quei Paesi - fra cui anche il nostro - che hanno fornito sostegno e armamenti all'Ucraina. Questo quadro molto complesso ha impattato direttamente sul trasporto marittimo, che per sua natura risente in modo assai rilevante delle tensioni geopolitiche. Assarmatori ha partecipato in modo attivo a tutti i tavoli e gli incontri tenuti dal Governo, dai singoli Ministeri e dalle associazioni internazionali e, come era accaduto per la pandemia, anche il conflitto russo-ucraino, e in particolare i suoi effetti, ha portato all'attenzione del grande pubblico l'importanza del trasporto marittimo e più in generale della *supply chain*, mettendo nel contempo in rilievo la sua fragilità.

Il 2022 è anche l'anno in cui saranno disegnati in modo definitivo i contorni di una legislazione ambientale che riguarda anche il nostro settore e che apre a conseguenze di assoluto rilievo. Mi riferisco al pacchetto *Fit for 55* proposto dalla Commissione Europea. Si tratta di un tema che ha avuto e sta avendo poca risonanza a livello mediatico ma che, quando dipanerà i suoi effetti, farà parlare parecchio di sé, purtroppo quando ormai rischierà di essere troppo tardi. Assarmatori si è mossa in anticipo, predisponendo analisi e studi *ad hoc* e facendo sentire la sua voce in ambito europeo, dove peraltro - sempre nel corso del 2022 - ha inaugurato il suo nuovo ufficio di Bruxelles. È, questa apertura, un altro inequivocabile e tangibile segno della continua crescita della nostra Associazione, oggi ancora più vicina ai luoghi dove si assumono decisioni rilevanti per il nostro

settore.

Questo sarà anche l'anno in cui è destinata ad andare finalmente in porto una norma a lungo attesa per la messa in sicurezza delle attività delle nostre aziende italiane attive nel settore del trasporto marittimo, ovvero la riforma del regime di aiuto previsto dalla legge 30/1998. Si tratta di uno strumento che dalla sua adozione ad oggi ha fatto sì che le aziende armatoriali rimanessero in Italia, permettendo loro di creare valore, mantenere il *know how* e l'occupazione marittima. Il nostro Paese è chiamato ad adeguarsi ad una Decisione della Commissione Europea del giugno 2020 per uniformarsi al quadro regolatorio comunitario, garantendo competitività alle nostre imprese rispetto a quelle stabilite in Paesi con fiscalità agevolate, così minimizzando il rischio della loro delocalizzazione.

Abbiamo poi la grande opportunità che deriva dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e dal Fondo complementare ad esso collegato, cui deve essere giocoforza accompagnata un'opera efficace e profonda di semplificazione normativa, che preveda - nelle varie forme in cui si è ipotizzata - anche una *governance* unitaria del "settore mare".

Ci siamo lasciati alle spalle acque tumultuose. Siamo oggi alle prese con navigazioni forse ancor più sfidanti. Lavorare insieme, coesi e attenti, è l'unica ricetta possibile per traguardare il nostro settore nella prospettiva della decarbonizzazione senza intaccare l'efficienza dei servizi, la sostenibilità delle nostre imprese e l'occupazione marittima.

Buon vento a tutti.



2. IN ROTTA VERSO LA RIPRESA - IL TRASPORTO MARITTIMO VEDE L'USCITA DALL'EMERGENZA E FRONTEGGIA NUOVE TENSIONI GEOPOLITICHE

2.1. Andamenti e prospettive del trasporto marittimo mondiale ed europeo

Sono ormai esaurite le ondate della pandemia da Covid-19, l'economia mondiale è globalmente in ripresa. I primi segnali d'inversione di tendenza rispetto alla recessione si sono avuti già a fine 2020, rinforzandosi poi nel corso del 2021, 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, permangono difficoltà di non poco conto che, anche nel corso del 2022, hanno impattato in modo preoccupante sul trasporto marittimo e, più in generale, su tutta la *supply chain*.

Lo stringente *lockdown* deciso dalle Autorità cinesi per contenere i casi di contagio ha comportato un nuovo blocco del porto di Shanghai, principale hub mondiale per quanto riguarda il trasporto containerizzato e non solo, nel corso dell'intera primavera 2022. All'apice di questo blocco, secondo quanto riferito da *Bloomberg*, ben 477 navi portacontainer erano ferme in rada: per avere un termine di paragone, durante il *lockdown* del 2021 questo numero non era mai salito oltre quota 200.

Quanto accaduto a Shanghai e nei porti limitrofi ha consolidato le ormai strutturali incertezze e instabilità del trasporto marittimo che comportano, anche per i gruppi armatoriali di linea, costi e inefficienze: basti pensare (dato *ING Research*) che all'apice del blocco l'11% della capacità mondiale di equipment container era bloccata nei porti della Cina, il tutto a fronte di una domanda di trasporto in netta crescita.

Nel primo trimestre del 2022 il commercio mondiale, influenzato anche dalle crescenti tensioni geopolitiche, ha confermato segnali di rallentamento che erano emersi già sul finire dell'anno precedente. Se nel 2021 gli scambi mondiali erano cresciuti del 19% a prezzi costanti rispetto ai dodici mesi precedenti, fra gennaio e marzo di quest'anno la crescita è passata dal 9,9% tendenziale del quarto trimestre dell'anno scorso al 4,9% tendenziale. Un rallentamento significativo alla luce del confronto, e generalizzato a livello di industrie.

Quanto accaduto in Ucraina dal 24 febbraio scorso in poi ha colpito direttamente il trasporto marittimo, a partire dalla sicurezza stessa della navigazione. Buona parte del Mar Nero e tutto il Mar d'Azov hanno visto innalzare l'*alert* di sicurezza al massimo livello, il *MarSec 3*, che prevede l'obbligo di uscire e il divieto di rientrare in tali spazi.

Particolare impatto si è verificato sull'import di materie prime fondamentali per il nostro Paese, merci che in precedenza arrivavano in via prioritaria proprio da Russia e Ucraina. Parliamo non solo di gas, ma anche di argilla, carbone, acciaio, semilavorati siderurgici, grano, soia, cereali in genere, fertilizzanti.

Alcune compagnie di navigazione attive in questa area geografica hanno evidenziato in questi mesi di conflitto una riduzione dei traffici compresa fra il 20 e il 25%, percentuale che sale al 35-40% se si considera anche l'area balcanica. Ma i problemi per il naviglio persistono anche nei porti russi nel mar Baltico (su tutti San Pietroburgo e Murmansk), pur in assenza di formali restrizioni: qui, infatti, rimane concreto il rischio di ritorsioni da parte della Russia verso navi e asset di quei

2. IN ROTTA VERSO LA RIPRESA - IL TRASPORTO MARITTIMO VEDE L'USCITA DALL'EMERGENZA E FRONTEGGIA NUOVE TENSIONI GEOPOLITICHE

Paesi che, come l'Italia, hanno partecipato alle sanzioni economiche, hanno inviato armi in Ucraina e sequestrato imbarcazioni (in particolare maxi yacht) di proprietà russa. Resta concreta anche la possibilità di incappare in contenziosi con i noleggiatori, laddove questi pretendano di recarsi ugualmente in queste aree per caricare la merce mentre gli armatori preferiscono non farlo, per tutelare i marittimi a bordo ma anche la flotta stessa.

Una delle conseguenze del conflitto è l'aumento del costo dei prodotti energetici. Il prezzo di un barile di petrolio Brent ha sfiorato quota 140 dollari, toccando il record dal 2008. Il Governo italiano - attraverso alcuni decreti legge - ha messo in campo misure atte a contenere il contraccolpo di questi aumenti. Purtroppo non sono stati previsti interventi specifici a sostegno del trasporto marittimo, con particolare riguardo ad alcuni settori di quest'ultimo. Le imprese armatoriali non sono state classificate come "energivore" fatto che le ha escluse ulteriormente dalla possibilità di attingere ai sostegni. In questo scenario molto complesso, l'Associazione si è fatta parte attiva presso i decisori per evidenziare l'esigenza di sostenere il comparto attraverso misure atte a coprire almeno parzialmente i rincari che purtroppo le imprese di navigazione sono costrette a sostenere in questo particolare momento storico.

Il combinato disposto di tutti i fattori economici e geopolitici ha fatto rivedere al ribasso le stime di crescita del PIL italiano, rispetto a quanto ipotizzato l'anno scorso in cui era stato previsto un "rimbalzo" dopo i terribili dati del 2020. La Commissione Europea, che aveva previsto un aumento del 4,1% del 2022 e del 2,3% per il 2023, ha rivisto questi dati nella misura, rispettivamente, del 2,4% e dell'1,9%. Addirittura, secondo il Fondo Monetario Internazionale, si prevede una "crescita trimestrale molto debole o negativa a metà o nel terzo trimestre del 2022". Il comparto marittimo, al pari degli altri settori, deve inoltre fare i conti con le tendenze economiche globali, caratterizzate - proprio in questi primi sei mesi del 2022 - da un netto rialzo dell'inflazione e quindi dei tassi di interesse. A maggio la prima ha toccato una crescita dell'8,1% rispetto all'anno precedente in media nella Eurozona e secondo la Banca Centrale si attesterà a fine anno al 6,8% (rispetto a una previsione, a inizio 2022, del 3,3%), per poi scendere al 3,5% nel 2023 e al 2,1% nel 2024. Come detto, a questo segue un rialzo dei tassi di interesse, che a livello europeo si attesteranno a luglio a +0,25% e poi, secondo le previsioni della stessa BCE, a settembre a +0,50%.



2.2. Andamenti e prospettive del trasporto marittimo italiano

Analogamente all'andatura dell'economia italiana ed europea si è mosso il comparto marittimo nel nostro Paese. Il trasporto via mare proprio negli anni della pandemia si è imposto all'attenzione dell'opinione pubblica come infrastruttura essenziale uscendo, come considerazione in tali termini, dal recinto dei soli "addetti ai lavori". Il traffico merci, che non ha subito rallentamenti neanche nei mesi del lockdown più stringente, permettendo agli italiani, nei limiti delle condizioni date, di continuare a vivere normalmente, ha fatto segnare un record storico proprio nel 2021, con particolare riferimento al trasporto containerizzato. In questi dodici mesi, infatti, in Italia sono stati movimentati poco più di 11 milioni di TEUs (11,2 milioni per la precisione), facendo segnare una crescita del 5,7% rispetto al periodo precedente e mostrandosi in ascesa anche con riferimento al 2019, *benchmark* pre-pandemico, quando i TEUs movimentati furono 10,41 milioni. Ma il segno, rispetto al 2020, è decisamente positivo anche per gli altri comparti: in crescita le rinfuse liquide (+4,22%), quelle solide (+15,24%), le tonnellate trasportate attraverso i ro-ro (+15,27%) e quindi le singole unità ro-ro (+18,83%). I primi segnali del 2022, desunti dai rendiconti trimestrali delle Autorità di Sistema Portuale italiane, continuano a mostrare segnali incoraggianti, per quanto a macchia di leopardo e differenziati a seconda delle tipologie di merci. La recrudescenza della pandemia - in particolare in Cina dove, come si è già avuto modo di evidenziare, sono stati messi in atto *lockdown* localizzati - pone ulteriori e pesanti interrogativi per quanto riguarda l'immediato futuro. L'armamento tuttavia ha dimostrato di sapersi adattare con velocità alle disruption della supply chain e sarà in grado di assorbire anche questa problematica.

Ben differente è il capitolo relativo al traffico passeggeri. Come si è detto, il 2019 viene considerato l'anno di riferimento per valutare il "prima" e il "dopo" l'emergenza pandemica. In quel frangente, fra crociere e traghetti, furono movimentate 67,5 milioni di persone, un dato drasticamente calato a 32,4 milioni nel corso del 2020, anno in cui il settore crocieristico è stato quasi del tutto azzerato mentre quello dei traghetti ha subito un forte rallentamento, recuperando parte del terreno perso solo nel corso dei mesi estivi confermandosi, ancora una volta, come *asset* indispensabile per consentire all'industria turistica insulare del nostro Paese la necessaria mobilità delle persone.

Nel 2021 in totale i passeggeri movimentati sono stati 43,3 milioni: un dato che si colloca a "metà del guado" fra quello del 2019 e quello del 2020, indicando segnali incoraggianti di ripresa che, anche in questo caso, vengono confermati dalle prime indicazioni sui mesi iniziali del 2022.

Particolarmente interessante è l'analisi del comparto crocieristico, soprattutto in relazione alle stime di crescita di quest'anno e del 2023 che appaiono più che confortanti. In questa stagione estiva la maggior parte delle principali compagnie che scalano il nostro Paese rimetterà in servizio l'intera flotta. Ciò anche grazie ai protocolli sanitari adottati in primis da questa industria. Secondo le stime di *Cemar Agency Network*, al termine del 2022 saranno circa 8,8 milioni i passeggeri movimentati nei porti italiani (+340% rispetto al 2021 e -26% rispetto al 2019); le toccate nave saliranno invece a 4.824 unità, riportando questi dati ai livelli pre-pandemici, ovvero le 4.895 del 2019. Saranno infine 157 le navi in transito nelle acque italiane in rappresentanza di 48 compagnie di navigazione. In base alle prime valutazioni, la crescita proseguirà anche nel 2023: stando alle

2. IN ROTTA VERSO LA RIPRESA - IL TRASPORTO MARITTIMO VEDE L'USCITA DALL'EMERGENZA E FRONTEGGIA NUOVE TENSIONI GEOPOLITICHE



proiezioni i passeggeri movimentati supereranno i 12 milioni ritornando finalmente ai livelli record del 2019. A fine 2022 saranno 75 i porti italiani coinvolti nel traffico crocieristico. Proseguirà il primato di Civitavecchia, seguita da Genova e Napoli, mentre si farà notare la decrescita di Venezia: il blocco dello scalo e il ritardo nelle soluzioni alternative ha provocato l'allontanamento delle compagnie di crociere, a favore dei porti di Trieste e Ravenna. Per il traffico crocieristico su base regionale, la Liguria si confermerà prima in classifica, oltre a essere la regione in cui si concentra l'83% delle agenzie che gestiscono gli scali delle navi in tutti i porti d'Italia, seguita da Lazio, Sicilia e Campania. I mesi più trafficati saranno quelli di ottobre (706 scali), maggio (660 scali), settembre (615 scali) e luglio (573 scali). Il giorno di picco dovrebbe essere domenica 9 ottobre con 35 navi ormeggiate nei porti italiani e oltre 82.000 passeggeri movimentati in una sola giornata.



2.3. Le azioni per sostenere e rilanciare il settore

2.3.1. Sbloccati i ristori

C'è voluta un'azione costante e pressante dell'Associazione sulle istituzioni nazionali ed europee, ma a quasi due anni dalla adozione delle misure adottate dal Governo per sostenere il comparto marittimo, duramente colpito dalla pandemia, la Commissione europea, nell'ambito del *Temporary Framework (TF)*, ha approvato ed autorizzato gli aiuti di cui agli artt. 88 e 89 del D.L. n. 104/2020. Entrambe le decisioni, emanate nei mesi di maggio e giugno 2022¹, sono state assunte dopo un iter legislativo, regolatorio e attuativo - lungo ed articolato - che ha visto l'Associazione impegnata in un confronto con le Amministrazioni, talvolta anche serrato, ma sempre teso a fornire supporto tecnico nell'interesse generale dell'industria marittima.

Come noto, le due misure di aiuto sono destinate ad un comparto di grande rilevanza strategica per il Paese per la presenza di imprese che operano stabilmente nei collegamenti marittimi insulari necessari per garantire la continuità territoriale, i flussi di persone e l'approvvigionamento delle merci. Queste imprese, infatti, seppur colpite dalla crisi pandemica, hanno sempre garantito la continuità territoriale con le isole maggiori e minori e, quindi, la circolazione dei cittadini residenti nelle isole e il supporto all'industria turistica locale (ove possibile), il mantenimento delle attività di collegamento esistenti e la salvaguardia dei livelli occupazionali rispetto a quelli preesistenti alla pandemia.

Nel merito delle misure, è bene ricordare che, per quanto riguarda l'art. 88 nella sua prima emanazione, l'esonero dal versamento dei contributi previdenziali dovuti per legge dalle imprese armatoriali era stabilito a decorrere dal 1° agosto 2020 e fino al 31 dicembre 2020.

Tuttavia, visto il perdurare delle limitazioni alla mobilità e la corrispondente crisi del settore armatoriale, l'Associazione ha ritenuto opportuno sollecitare il decisore ottenendo per ben due volte l'estensione della misura ad un periodo più lungo. La prima volta estendendo il periodo al 30 aprile 2021 con la Legge 30 dicembre 2020, n. 178 (Legge di Bilancio 2021). La seconda volta con il decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73 (cd. Decreto Sostegni-bis) che estendeva la misura dal 30 aprile 2021 al 31 dicembre 2021. La misura, quindi, ha uno stanziamento complessivo pari a 119 milioni di euro. Allo stato attuale, a seguito della decisione europea, il Ministero ha incaricato l'INPS di effettuare l'ultima verifica sull'ammissibilità delle imprese all'aiuto. Tale verifica conclusasi in questi giorni consentirà al MIMS di emanare il provvedimento di pagamento per le imprese istanti che - ai sensi della sezione 3.1 del TF - non abbiano superato il limite complessivo dei 2,3 milioni di euro di aiuti già ricevuti nel periodo considerato dalla misura.

Per le altre imprese, ovvero quelle che abbiano superato il suddetto limite, l'Amministrazione - in raccordo con l'Associazione - ha notificato alla Commissione (nei primi giorni del mese di maggio) un nuovo progetto di aiuto, identico nel merito a quello previsto dall'art. 88 ma vincolato alla sussistenza delle condizioni poste dalla sezione 3.10 del TF che, tuttavia, consentirebbe alle

¹ Brussels, 4.5.2022 C(2022) 3065 final - State Aid SA.101428 (2022/N) – Italy COVID-19: support for cabotage and other maritime services (Art. 88 D.L. n. 104/2020); Brussels, 8.6.2022 C(2022) 3922 final - State Aid SA.100553 (2021/N) – Italy COVID-19: Compensation for large shipping companies (Art. 89 D.L. n. 104/2020).

2. IN ROTTA VERSO LA RIPRESA - IL TRASPORTO MARITTIMO VEDE L'USCITA DALL'EMERGENZA E FRONTEGGIA NUOVE TENSIONI GEOPOLITICHE

restanti imprese di fruire del sostegno superando il limite dei 2,3 milioni di euro stabilito invece dalla sezione 3.1 del TF.

L'Associazione sta seguendo l'evoluzione della misura supportando l'Amministrazione nella attuale interlocuzione avviata con la Commissione, che auspichiamo si concluda positivamente e che dovrebbe portare entro il 30 giugno alla approvazione della misura.

Per quanto riguarda - invece - l'art. 89, contenuto nel medesimo D.L. n. 104/2020, il Governo - sollecitato dall'Associazione - aveva previsto la costituzione di un Fondo per la compensazione dei danni subiti dal settore del trasporto marittimo con una capienza, iniziale, pari a 50 milioni di euro. Anche in questo caso il supporto al Decisore da parte dell'Associazione ha consentito che il Parlamento, approvando la legge di Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2021 e il bilancio pluriennale per il triennio 2021-2023 (Legge n. 178/2020), al comma 665, finanziasse di ulteriori 20 milioni di euro per l'anno 2021 il suddetto Fondo, portando il totale della misura a 70 milioni di euro.

Il 10 settembre 2021 il Governo presentava alla Camera il decreto legge n. 121, *cd.* Decreto Infrastrutture. L'articolo 4, comma 4, del provvedimento, novellando l'articolo 89, comma 2, del Decreto Agosto, al fine di evitare il contrasto con le norme europee in tema di aiuti di Stato e di regolazione del mercato interno con conseguente possibile non approvazione della misura in sede di notifica della stessa Commissione europea, modificava la norma istitutiva soddisfacendo così le richieste dell'Unione europea rispetto ai beneficiari della misura. L'articolo modificato prevedeva infatti l'estensione della norma a tutte le bandiere europee con la seguente dicitura: «alle imprese armatoriali con sede legale ovvero aventi stabile organizzazione nel territorio italiano che utilizzano



2. IN ROTTA VERSO LA RIPRESA - IL TRASPORTO MARITTIMO VEDE L'USCITA DALL'EMERGENZA E FRONTEGGIA NUOVE TENSIONI GEOPOLITICHE

navi iscritte nei registri degli Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo ovvero navi battenti bandiera di Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo».

Il 7 dicembre 2021, in attuazione delle disposizioni dell'articolo 89 del succitato decreto, il MIMS, di concerto con il MEF, emanava il decreto interministeriale n. 499 attuativo della misura nel quale venivano stabilite le modalità di presentazione della domanda da parte delle imprese di navigazione istanti. Le domande (venti in tutto) presentate dalle imprese di navigazione istanti hanno comportato l'impegno della totalità delle risorse stanziare (70 milioni di euro) a valere sui fondi dello Stato per il 2022. In data 1° marzo 2022 il MIMS trasmetteva alla Commissione europea il rendiconto generale dei prospetti integrativi compilati dalle imprese istanti. La Commissione europea – ricevuta la documentazione da parte del Ministero – confortava l'Amministrazione dando il proprio parere favorevole all'approvazione della misura accogliendo, altresì, la richiesta avanzata da parte della nostra Amministrazione di estendere l'aiuto, almeno fino al 30 giugno 2020, ai servizi marittimi internazionali tra Italia, Marocco, Tunisia e Albania in considerazione del perdurare delle misure restrittive. Come detto in precedenza, la definitiva autorizzazione resa dalla Commissione europea ha innescato una accelerazione al provvedimento attuativo. L'Amministrazione, allo stato attuale, starebbe infatti per emanare il provvedimento di pagamento e ripartizione dell'aiuto secondo lo schema di aiuto approvato da Bruxelles; fatto per il quale va riconosciuto e apprezzato il lavoro svolto dalla struttura del Dicastero di Porta Pia. I dati che hanno attestato le gravi perdite finanziarie subite, e che sono stati presi in considerazione dalla Commissione, sono stati quelli forniti dal Ministero delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili (MIMS), equivalenti alle stime fornite al Ministero da parte dell'Associazione.



2. IN ROTTA VERSO LA RIPRESA - IL TRASPORTO MARITTIMO VEDE L'USCITA DALL'EMERGENZA E FRONTEGGIA NUOVE TENSIONI GEOPOLITICHE

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, in modo particolare, 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;
- Protocollo sanitario crociere;
- Protocollo imbarchi/sbarchi e libera uscita.

Con l'entrata in vigore della legge di conversione del D.L. 221/2021 i suddetti protocolli non sono più in vigore per effetto dell'art. 18 (Disposizioni finali).

In generale, l'esperienza derivante dalla gestione dell'emergenza Coronavirus ha rappresentato per il trasporto marittimo una sfida forse senza precedenti dal punto di vista sanitario, ma ha permesso di sviluppare regole, protocolli e un *know how* che in futuro potranno essere di grandissima utilità nell'evenienza che possano inopinatamente profilarsi all'orizzonte nuovi scenari del genere.



2. IN ROTTA VERSO LA RIPRESA - IL TRASPORTO MARITTIMO VEDE L'USCITA DALL'EMERGENZA E FRONTEGGIA NUOVE TENSIONI GEOPOLITICHE

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, Parlamento e MIMS 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.

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. Nel corso del 2022 andranno a compimento le procedure di approvazione di tale misura da parte della Commissione Europea, che dovrà valutare la compatibilità di tale stanziamento con il regime relativo agli aiuti di Stato, e a valle di questo è attesa l'emanazione del decreto attuativo e la conseguente erogazione delle risorse.

Entrando nel dettaglio di queste ultime, per favorire la transizione ecologica il decreto 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 impiegate nei servizi con porti nazionali.



2. IN ROTTA VERSO LA RIPRESA - IL TRASPORTO MARITTIMO VEDE L'USCITA DALL'EMERGENZA E FRONTEGGIA NUOVE TENSIONI GEOPOLITICHE

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 di aiuto alle imprese operanti le navi ammissibili che battono bandiera di un Paese dell'UE o del SEE. La lunga partita si è dunque protratta anche nel corso del 2021 e dei primi mesi del 2022 e si è in attesa che venga emanato il decreto legge che dia attuazione, anche nell'Ordinamento nazionale, agli impegni previsti nella Decisione della UE. Nessun dubbio che l'estensione dei benefici previsti dal regime di aiuto alle imprese che operano navi iscritte nei registri dell'Unione europea porterà ad un significativo incremento degli occupati tra i marittimi residenti in Italia. Il Registro Internazionale è uno strumento fondamentale per mantenere le aziende armatoriali in Italia e permettere loro di continuare a creare valore, ricchezza e occupazione, così come è accaduto dal 1998, anno della sua introduzione, ad oggi. Si tratta, appunto, di un regime di aiuto in vigore da ormai 24 anni, e il recepimento della Decisione della Commissione Europea prevede che i beneficiari potranno considerare le attività a terra nei redditi ammessi a beneficio nel limite del 50%, proprio per uniformare lo strumento italiano a quello degli altri Stati membri della UE. Non bisogna dimenticare, inoltre, che la stessa Commissione aveva imposto all'Italia di applicare questa misura entro gennaio 2021 e quindi il ritardo è, ad oggi, superiore ai 18 mesi. Per tutti questi motivi, la sua "messa in sicurezza" è elemento imprescindibile e non più rinviabile.



2.3.5. Le altre misure di sostegno (Marebonus e Ferrobonus)

L'attività associativa prosegue le sue interlocuzioni con il MIMS e la società Rete Autostrade Mediterranee SpA (RAM) - braccio operativo del Ministero per l'attuazione degli incentivi nazionali -, partecipando attivamente alle iniziative proposte dal MIMS.

Nel corso del 2022 sono state - infatti - diverse le occasioni di confronto con l'Amministrazione sul tema relativo allo sviluppo degli schemi di eco-incentivi per il trasporto marittimo sia a livello nazionale che europeo.

Il tema che si sta affrontando a livello nazionale è quello di definire un meccanismo di ripartizione degli incentivi "sostenibile" che tenga conto del risparmio dei "costi esterni" realizzati grazie all'utilizzo della modalità di trasporto marittimo maggiormente performante.

In questo senso, l'Amministrazione è impegnata nella predisposizione di un nuovo decreto Marebonus, attraverso il quale si vorrebbe affermare il principio di premialità basato sulla tipologia di naviglio utilizzata che eroga il servizio marittimo "premiando" le navi più performanti.

Tale impostazione era stata sostenuta nel corso di una apposita riunione del 4 gennaio 2022, convocata dal Ministero per affrontare gli elementi che avrebbero potuto caratterizzare il nuovo finanziamento del "Marebonus".

Secondo l'Associazione, la suddetta impostazione finirebbe per provocare distorsioni delle condizioni di mercato e della concorrenza mediante, ad esempio, l'utilizzo di criteri che guardino retroattivamente agli investimenti realizzati sulle navi.

Ad oggi la bozza di decreto del nuovo Marebonus sembrerebbe non essere adeguata e soprattutto non presentabile alla Commissione per la notifica del provvedimento. In un recente incontro tenutosi presso la RAM abbiamo ancora una volta rimarcato la necessità di essere preventivamente coinvolti nella scelta dei criteri che saranno eventualmente individuati dall'Amministrazione.

Sul fronte "Ferrobonus" - invece - l'attuale assetto normativo della misura garantisce equilibrio e stabilità al mercato di riferimento.

2.3.6. Le relazioni industriali

Nell'arco del 2021, in piena vigenza del CCNL unico per il settore privato dell'Industria Armatoriale, sono intervenute le tre erogazioni *una tantum* previste dall'accordo. Inoltre, gli incrementi retributivi stabiliti dalla contrattazione collettiva nazionale, ed erogati rispettivamente a partire dal 1° gennaio 2022 e dal 1° luglio 2022 (il terzo ed ultimo aumento è previsto a far data dal 1° luglio 2023), si sono dimostrati tempestivi, intercettando la fase conclusiva della crisi pandemica e fornendo un utile supporto al personale in forza presso le società armatoriali private.

Nel suo ruolo di associazione di rappresentanza delle società di navigazione, in data 30 marzo 2022 Assarmatori ha sottoscritto la propria adesione all'accordo del 21.02.2002 istitutivo degli

2. IN ROTTA VERSO LA RIPRESA - IL TRASPORTO MARITTIMO VEDE L'USCITA DALL'EMERGENZA E FRONTEGGIA NUOVE TENSIONI GEOPOLITICHE



Accordi di flotta, e di definizione del modello unico di riferimento per l'intera industria armatoriale. Con Decreto del Ministro del Lavoro e delle Politiche Sociali datato 23 settembre 2021 Assarmatori, succeduta a Fedarlinea, ha conseguito la nomina del secondo componente nel nuovo Comitato amministratore del Fondo Solimare. Inoltre, sempre con riferimento al fondo SOLIMARE, è stata raggiunta un'intesa di massima con le OO.SS. in relazione alle modifiche da apportare ai fini di consentire la corretta operatività di questo strumento, in ragione della recente riforma degli ammortizzatori sociali.

Prosegue altresì l'attività istituzionale svolta dall'associazione nell'ambito del Fondo Nazionale Marittimi.

Per quanto concerne la necessaria opera di semplificazione dei requisiti di accesso e di aggiornamento dei percorsi formativi di diverse figure professionali richieste sul mercato del lavoro marittimo, proseguono con continuità i lavori e le interlocuzioni dell'Associazione presso i tavoli del Mare.

2.4. Le azioni per mettere in sicurezza il settore

2.4.1. La vaccinazione dei marittimi

Nel mese di luglio 2020 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.

Più volte è stata manifestata al Decisore e all'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 proseguita anche in occasione delle successive misure sanitarie adottate dal Governo per limitare la diffusione della pandemia - fra queste la vaccinazione per i marittimi e l'obbligo del green pass anche a bordo dei mezzi di trasporto pubblico e privato - con la richiesta e il contributo associativo per le necessarie note di chiarimento.

A vaccinazione ormai completata - per quanto, vista la particolarità del lavoro marittimo, permangano a macchia di leopardo alcune specifiche situazioni su cui intervenire - e superato il momento peggiore dell'ondata pandemica, Assarmatori ha continuato il suo impegno al fianco del Decisore, dell'Amministrazione e delle altre associazioni - di categoria e non - per accompagnare il processo di progressiva uscita dalla fase emergenziale.

2.4.2. Lo sforzo per la semplificazione

Sul tema della semplificazione non c'è più tempo da perdere. In considerazione del periodo storico che stiamo vivendo, risulta cruciale introdurre modifiche all'attuale sistema regolatorio dell'industria marittima; con particolare riferimento a specifiche semplificazioni amministrative, attraverso le quali si può rendere il sistema marittimo-portuale maggiormente competitivo ed in grado di assumere un ruolo sempre più determinante nell'ambito delle sfide globali. Lo stesso Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza ("PNRR"), è bene ricordarlo, prevede infatti un pacchetto di investimenti e riforme, due delle quattro misure in particolare riguardano proprio la semplificazione e la competitività.

In questa prospettiva, ci preme sottolineare l'attenzione del Governo alle questioni che attengono

2. IN ROTTA VERSO LA RIPRESA - IL TRASPORTO MARITTIMO VEDE L'USCITA DALL'EMERGENZA E FRONTEGGIA NUOVE TENSIONI GEOPOLITICHE

al nostro settore. Questo è dimostrato dall'istituzione, lo scorso dicembre presso il Ministero delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibile del cd. "Tavolo Mare", nell'ambito del quale partecipano tutte le componenti del cluster marittimo nazionale e di cui Assarmatori è primario soggetto partecipante. All'interno del Tavolo sono stati istituiti quattro gruppi di lavoro che si occupano specificamente di:

- semplificazione normativa,
- digitalizzazione delle procedure,
- lavoro marittimo,
- lavoro portuale.

Nell'ambito del Tavolo, congiuntamente alle altre Associazioni del settore (Confitarma e Federagenti) e alle Organizzazioni sindacali (Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti), abbiamo presentato un pacchetto di misure, atte alle modifiche che attengono alla gestione amministrativa delle navi, nonché proposte di semplificazione normativa (per quanto riguarda il lavoro marittimo, con particolare riferimento alla gente di mare).

Le modifiche avanzate, nella maggior parte dei casi, si riferiscono ad articoli del Codice della Navigazione divenuti oramai superati e dei quali si richiede l'abrogazione o una modalità applicativa aggiornata. Le stesse modifiche sono contenute in alcune delle proposte di legge su cui il Parlamento è impegnato a legiferare.

A tal proposito, in occasione dell'audizione presso la IX Commissione Trasporti della Camera dello scorso 5 aprile, l'Associazione ha rappresentato al Decisore la necessità di integrare le proposte di



2. IN ROTTA VERSO LA RIPRESA - IL TRASPORTO MARITTIMO VEDE L'USCITA DALL'EMERGENZA E FRONTEGGIA NUOVE TENSIONI GEOPOLITICHE



legge in discussione con ulteriori proposte di semplificazione che, insieme alle altre Associazioni del cluster, stiamo promuovendo presso le competenti sedi istituzionali.

Nel merito degli articoli dei provvedimenti di legge proposti dagli On. Gariglio e Ficara, le suddette modifiche porterebbero certamente ad un miglioramento delle attività armatoriali - sia lato nave, sia lato marittimi - senza oneri a carico dello Stato, anzi ottimizzando le risorse private e pubbliche ottenendo nei fatti un reciproco beneficio. I suddetti benefici per il settore armatoriale si tradurrebbero in maggiore competitività e, per l'Amministrazione, in un risparmio netto a favore del bilancio dello Stato. Di conseguenza, ci sarebbe anche un effetto attrattivo nei confronti di ulteriori compagnie che al momento operano con altre bandiere.

Nel dettaglio, con particolare riferimento agli articoli, sosteniamo ad esempio:

- la proposta di introdurre l'art.152-bis che prevede l'iscrizione provvisoria delle navi nei registri nazionali. La proposta mira ad introdurre anche nel nostro ordinamento il regime dell'iscrizione provvisoria in modo da consentire, fra l'altro, la contestualità tra consegna, iscrizione della nave e trascrizione dell'ipoteca.
- La proposta di modifica all'art.156 del Codice della Navigazione (Dismissione della bandiera e sospensione temporanea all'abilitazione alla navigazione) che permetterebbe, nei casi di cancellazione dai registri con procedura d'urgenza, il rilascio di una unica fideiussione o altra garanzia assicurativa evitando di dover attendere i nullaosta degli Enti pubblici interpellati dalla Capitaneria di Porto di riferimento ed al contempo il rilascio della doppia fideiussione.

2. IN ROTTA VERSO LA RIPRESA - IL TRASPORTO MARITTIMO VEDE L'USCITA DALL'EMERGENZA E FRONTEGGIA NUOVE TENSIONI GEOPOLITICHE

- La proposta di modifica all'art. 172-bis cod. nav. (Esenzione dall'annotazione di imbarco e sbarco), nel senso di consentire all'Autorità marittima di rilasciare un'unica autorizzazione per l'avvicendamento di personale appartenente al medesimo armatore che opera servizi regolari negli stessi porti, rendendo inoltre più flessibile l'impiego dei propri marittimi.
- La proposta di modifica dell'art.175 cod. nav. (Giornale di macchina e giornale radiotelegrafico) che riguarda la semplificazione relativa all'obbligo di tenuta a bordo del giornale radiotelegrafico.
- La proposta di modifica all'art. 176 (Collaudi e ispezioni) del Decreto legislativo 1° agosto 2003, n. 259, che ha lo scopo di rivedere i criteri di svolgimento delle visite ed i collaudi da parte degli ispettori dell'ex Ministero delle Comunicazioni e del Ministero dello Sviluppo Economico, limitandone la competenza al solo fine del rilascio e del rinnovo della licenza radio. Il minor coinvolgimento degli ispettori del MISE e il venir meno dell'intervento del consolato consentirebbe di contenere i notevoli costi gestionali ed economici, per legge a carico dell'armatore, senza far venir meno la competenza in capo al MISE ai fini del rilascio della licenza radio.
- La proposta di modifica all'art. 18 (Tipi di visite) del Decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271. La modifica della norma propone che le navi sottoposte alle ispezioni previste dal D.lgs. n. 32/2016 non debbano essere sottoposte anche alle visite di cui agli artt. 83 e 84 della Legge 1045/1939 e all'art. 18 del D.lgs. 271/99. Inoltre, per le navi che non rientrano nel campo di applicazione del D.lgs. n. 32/2016 si propone di eliminare la duplicazione delle visite di cui agli artt. 83 e 84 della Legge 1045/1939 e all'art. 18 del D.lgs. 271/99, mantenendo soltanto queste ultime.
- La proposta di modifica all'art.328 cod. nav. (Forma del contratto), al fine di rendere strutturale la semplificazione prevista dalla disposizione di cui all'art. 103-bis del Dl. 17 marzo 2020 n.18, convertita con modificazioni in legge del 24 aprile 2020 n. 27, attraverso cui l'arruolamento dei lavoratori marittimi può essere perfezionato secondo la procedura di cui all'art. 329 cod. nav. ovvero con la stipula del contratto direttamente a bordo a cura del comandante.

Inoltre, riteniamo non più rinviabile la creazione dell'anagrafe digitale unica della Gente di Mare; questo anche e soprattutto al fine di favorire il processo della digitalizzazione del settore marittimo rispetto al sistema dell'attuale collocamento della Gente di Mare, avvicinando sensibilmente domanda ed offerta di lavoro.

L'insieme delle semplificazioni nei termini sopra indicati non è solo una ambizione che potrebbe, se attuate, migliorare il sistema marittimo-portuale, è anche un obbligo in quanto le azioni del PNRR stabiliscono che l'attuazione delle misure previste dal Piano in termini di investimenti materiali siano sempre correlate a misure di semplificazione normativa.

2.4.3. Il contrasto alla pirateria

Nel 2021 in Africa, in particolare nella Costa Occidentale, vi è stata una nuova *escalation* di attacchi sia a terra che in mare. 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 tal senso, risulta fondamentale il ruolo della Marina Militare.

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 propugnatori 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, l'attività associativa si adopera costantemente ed a ogni livello istituzionale e della Marina Militare, affinché sia assicurata una costante presenza delle nostre navi militari sulle rotte commerciali più a rischio e siano svolte attività di esercitazione fra le navi nostre associate e quelle della Marina Militare.

Inoltre continua, secondo una ormai consolidata politica di reciproca collaborazione, l'attiva presenza dell'Associazione ai tavoli tecnici organizzati con Marina Militare sulla sicurezza marittima che sono declinati nelle tre accezioni gestite dal Comando in Capo della Squadra Navale (CINCPNAV), inerenti alla *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 2021, 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 ottobre 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 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 Confrtrasporto del 9 e 10 novembre 2021, 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 Stefano 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.

2. IN ROTTA VERSO LA RIPRESA - IL TRASPORTO MARITTIMO VEDE L'USCITA DALL'EMERGENZA E FRONTEGGIA NUOVE TENSIONI GEOPOLITICHE

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 2021 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 che continua ad andare avanti in sinergia con l'Ammiraglio di Squadra Enrico Credendino. 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".



2. IN ROTTA VERSO LA RIPRESA - IL TRASPORTO MARITTIMO VEDE L'USCITA DALL'EMERGENZA E FRONTEGGIA NUOVE TENSIONI GEOPOLITICHE

Anche nei primi sei mesi del 2022 l'Associazione è stata protagonista del dibattito pubblico. A titolo esemplificativo e non esaustivo, vale la pena citare la presenza e l'intervento del Segretario Generale Alberto Rossi all'evento "Gli 80 anni del Codice della Navigazione", tenutosi a Roma alla presenza del Ministro Enrico Giovannini; al Forum Internazionale di Confcommercio, svoltosi sempre nella capitale e organizzato da Ambrosetti, con relazione del vicepresidente di Confrtrasporto Gian Enzo Duci incentrata in particolare sui rischi per il trasporto marittimo italiano derivanti dall'applicazione delle misure IMO e del pacchetto *Fit for 55* voluto dall'UE; la partecipazione - attraverso il Presidente, il Segretario Generale e i funzionari della struttura - ai più importanti incontri istituzionali e associativi sui temi di interesse dell'Associazione.

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, 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 45 mila visualizzazioni in media al mese. In salita costante anche l'attività sui *social media*, con punte di oltre 36 mila interazioni al mese e oltre 10 mila follower costanti. Entro la fine del 2022 saranno implementate ulteriori attività di comunicazione, con particolare riferimento ad una presenza ancora più incisiva sui *social network*, mentre è già stata introdotta una rassegna stampa quotidiana (il cosiddetto "Mattinale") che contiene una sintesi dei principali articoli di interesse, con rimandi per gli approfondimenti, le posizioni dell'Associazione sui temi del giorno e l'agenda degli appuntamenti.



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

2.5.1. I servizi tecnico-nautici e portuali

A distanza di più di quattro 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" – che oggi rappresenta il quadro regolatorio di riferimento di molte attività svolte in ambito portuale e che ha portato ad una progressiva revisione della disciplina vigente di queste ultime, nonché dei criteri e meccanismi per la definizione delle tariffe dei servizi tecnico-nautici – è tempo di tirare le somme sulla sua effettiva applicazione.

Quello che sembra emergere in prima battuta, tuttavia, è ancora la necessità – nonostante siano stati fatti dei passi in avanti rispetto al passato – di una fattiva applicazione uniforme del nuovo quadro regolatorio che, ancora oggi, fatica a trovare concretezza sia a livello centrale che locale con riferimento ai servizi tecnico-nautici e portuali.

Per quanto riguarda il **servizio di pilotaggio**, si è recentemente concluso l'iter amministrativo per il rinnovo tariffario biennale in occasione del quale, per la prima volta, sono stati utilizzati, seppur in parte, i nuovi criteri e meccanismi stabiliti in conformità con quanto previsto dal Regolamento. A partire dal 1° marzo scorso, infatti, sono entrate in vigore le nuove tariffe approvate dal MIMS che hanno previsto un aumento su base nazionale del +4,04%. Ciononostante, prosegue in sede ministeriale il continuo e complesso lavoro di aggiornamento dei criteri e meccanismi (con il coinvolgimento delle Associazioni rappresentative dell'utenza e dei piloti) per supportare il MIMS nell'applicazione delle "nuove regole" volte al rispetto ed alla implementazione dei principi di trasparenza, proporzionalità e rendicontazione di cui al Regolamento. In questo senso, degna di nota è la recente circolare del MIMS che, in parallelo all'obbligo di predisposizione del bilancio d'esercizio in forma abbreviata ai sensi del codice civile e della relativa certificazione ad opera di un revisore, ha introdotto nuovi schemi di contabilità regolatoria per le Corporazioni dei piloti. Il tutto al fine di tenere conto con maggiore evidenza e trasparenza dell'articolazione della *cd.* "spesa ammessa".

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 2 milioni (di questo stanziamento) sono stati utilizzati sotto forma di riduzioni delle tariffe sostenute dai traffici di linea nel periodo ottobre-dicembre 2020. In questo contesto, anche in ragione del perdurare della situazione emergenziale, è stato posticipato alla seconda metà del 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**, sebbene la pandemia abbia rallentato il lancio delle nuove gare per il rilascio delle concessioni di rimorchio portuale, nonché la prosecuzione delle istruttorie già in corso, ad oggi i relativi *iter* amministrativi sembrano essere in via di ripresa. Al mese di giugno 2022, risultano aggiudicate le gare bandite nei porti di Savona, La Spezia e Civitavecchia; mentre

risultano pubblicati i bandi di gara relativi ai porti di Genova e Livorno, nonché quelli rientranti nell'ambito della competenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale mediante un unico bando di gara. Si presume che altri porti (primo fra tutti Venezia) seguiranno nel corso dell'anno. In questo senso, ed in linea con le precedenti linee guida ministeriali, al fine di scongiurare il rischio che il calo generalizzato dei traffici registrato a causa dell'attuale scenario pandemico possa alterare i procedimenti di gara *in fieri*, si auspica che 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 sopracitato Regolamento.

Sotto il profilo dei servizi portuali, invece, 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. Anche in questo caso, si auspica l'adozione di appositi tavoli tecnici ministeriali al fine di garantire un'applicazione uniforme delle nuove regole nei nostri porti.

In conclusione, riconoscendo la comprovata qualità e l'importanza dei servizi tecnico-nautici e portuali ai fini della sicurezza e dell'efficienza del sistema portuale nella sua interezza, si ribadisce ancora una volta come il citato Regolamento unionale 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 ed 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 altresì l'efficienza logistica e 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 radicarsi ed investire.

È dunque di primaria importanza dare un fattivo ruolo di coordinamento: (i) al neo istituito “Tavolo Mare”, da parte del MIMS, con l'obiettivo di aprire un confronto permanente con le associazioni di categoria e sindacali e approfondire temi generali e specifici che riguardano i porti e la loro sostenibilità economica, sociale e ambientale; (ii) alla Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale, 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 Ministro 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. Trattasi, quindi, di un consesso in cui i rappresentanti delle associazioni maggiormente rappresentative delle categorie operanti nel settore marittimo (in primis l'utenza armatoriale) devono essere direttamente coinvolti ed ascoltati nell'ottica di un reale coordinamento a livello nazionale dei nostri Sistemi Portuali, specie con riferimento alle iniziative legate alle opere di infrastrutturazione portuale, poiché saranno, in ultima analisi, giudici di tali scelte.

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 Amministrazioni (i.e. le AdSP) anche in seno alla citata Conferenza di Coordinamento convocata in sede centrale nonché nell'ambito “Tavolo Mare”.

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 in cui vi è un ente centrale al quale spetta

2. IN ROTTA VERSO LA RIPRESA - IL TRASPORTO MARITTIMO VEDE L'USCITA DALL'EMERGENZA E FRONTEGGIA NUOVE TENSIONI GEOPOLITICHE

l'esecuzione delle linee generali di politica portuale delineate dal Ministero di appartenenza e che opera quindi per l'intero comparto portuale nazionale secondo un sistema a raggiera da cui si diramano poi le singole autorità portuali. Diversamente, 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. Anche il modello spagnolo – che ha contorni più centralistici e demaniali – costituisce un buon esempio a cui tendere, nella scelta del modello più razionale ed efficiente. In Italia, infatti, l'assenza di una *governance* portuale unitaria può, talvolta, portare all'adozione di scelte non armonizzate che lasciano 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 2022 è stato l'anno in cui Assarmatori ha potuto rafforzare la propria attività istituzionale e di lavoro 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. Possibilità concrete e false aspettative sulla decarbonizzazione: il pacchetto Fit for 55

La decarbonizzazione dello shipping rappresenta la maggiore sfida presente e futura del settore e avrà un significativo impatto economico e operativo. Che la transizione energetica non sia un'opzione ma costituisca una necessità non è uno slogan ma un dato di fatto acquisito. Necessità inderogabile, pienamente condivisa da Assarmatori. Altrettanto acquisito è - o perlomeno dovrebbe esserlo - il fatto che il trasporto marittimo è un'infrastruttura essenziale e strategica, in particolare per un Paese come l'Italia.

Tuttavia, come evidenziato dalla nostra Associazione in tutte le sedi e occasioni di dibattito pubblico, alcune proposte normative avanzate a livello unionale con l'intento condivisibile di favorire la transizione rischiano di mettere in crisi seriamente il trasporto marittimo, con il rischio di rallentare lo stesso processo di transizione o addirittura di creare effetti boomerang di "trasferimento modale inverso" ovvero dal mare alla strada.

Gli effetti concomitanti, concentrati nel breve volgere di pochi anni, delle misure ambientali introdotte dall'Organizzazione Marittima Internazionale ("IMO") - quali il *Carbon Intensity Index* ("CII") - e di quelle di ormai prossima adozione da parte dell'Unione europea ("UE"), attraverso il Pacchetto *Fit for 55* comportano, per lo shipping, non solo la necessità di investimenti di enorme portata per l'adeguamento delle flotte, ma anche - e soprattutto - la necessità di disporre di soluzioni tecniche e di infrastrutture che ad oggi a malapena si cominciano ad intravedere.

Come evidenziato in vari studi (da ultimo il rapporto "Decarbonizzare i trasporti. Evidenze scientifiche e proposte di *policy*" a cura della Struttura per la transizione ecologica della mobilità e delle infrastrutture del MIMS, aprile 2022), i carburanti alternativi e le relative necessarie infrastrutture di produzione e distribuzione non sono al momento sufficientemente maturi e disponibili per lo shipping e non lo saranno ragionevolmente per diversi anni. Soprattutto in un Paese come il nostro, dove la strada è ancora più in salita rispetto ad altri Paesi europei, anche a cagione delle caratteristiche morfologiche dei nostri porti (quasi tutti contigui, se non addirittura inclusi nel tessuto cittadino) che renderanno molto difficile dotare gli stessi di impianti per lo stoccaggio e la fornitura di tali carburanti.

Occorre, quindi, tenere ben presente che la transizione sarà lunga - alcuni decenni - e non lineare, con l'adozione di soluzioni diverse nei vari settori dello *shipping*, per cui è urgente accelerare sulla R&D di tecnologie innovative e sviluppare la catena logistica dei combustibili a basso/zero tenore di carbonio e relativa costruzione di infrastrutture di distribuzione e stoccaggio degli stessi. Nonostante le difficoltà tecnologiche e infrastrutturali, tra cui il trasporto marittimo deve districarsi nel suo cammino verso la decarbonizzazione, il settore è comunque in marcia e si sta sforzando di adoperare tutte le soluzioni attualmente disponibili per diminuire l'impronta di carbonio e le proprie emissioni nocive. È necessario non perdere di vista il fatto che siamo di fronte alla necessità di costruire, praticamente *ex-novo*, un sistema in grado di produrre a terra e fornire a bordo le nuove tecnologie ed i nuovi *fuel*.

In sintesi, la transizione è una grande sfida, complessa e che richiede altrettanta grande serietà. Gli armatori, che da anni sono impegnati per rispettare gli obiettivi fissati dall'IMO nel percorso

di de-carbonizzazione del trasporto marittimo, condividono lo spirito dell'accelerazione impressa dall'Unione europea in questo percorso, ma chiedono che si affronti la questione in modo ragionato e responsabile.

In tale contesto, Assarmatori è stata una delle poche associazioni a livello unionale ad aver manifestato pubblicamente fortissime preoccupazioni in merito ad alcune proposte legislative contenute nel pacchetto *Fit for 55* adottato dalla Commissione europea il 14 luglio 2021 che, in assenza di opportuni correttivi, rischiano di penalizzare fortemente il comparto marittimo-portuale nazionale. Si tratta di un pacchetto di proposte legislative che mirano ad accelerare la traiettoria della decarbonizzazione in Europa, agendo essenzialmente sulla leva economica e fiscale, con l'obiettivo di ridurre le emissioni nette di gas serra di almeno il 55% entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990. Il quadro complessivo prospettato in tali proposte delinea un aggravio normativo e sanzionatorio con maggiori costi operativi, soprattutto nei segmenti pax e ro-ro-pax. Costi che gli armatori non avranno la possibilità di evitare entro i termini temporali proposti, stante l'attuale mancanza di prospettive a medio termine su possibili sistemi propulsivi a basse o zero emissioni disponibili su larga scala e sulle relative infrastrutture (in special modo nel Mediterraneo).

In tale contesto, si è lavorato per colmare la lacuna derivante dalla mancanza di studi d'impatto di tale proposte sul settore del trasporto nazionale per le isole, anche in considerazione dei concomitanti effetti delle sopracitate norme IMO già *in itinere*, attraverso una dettagliata analisi delle ricadute di tali proposte.



3.2. L'iniziativa FUEL EU Maritime e la proposta di inclusione del trasporto marittimo nel sistema EU ETS

Tra le proposte del pacchetto *Fit for 55* più impattanti (e potenzialmente penalizzanti) per il comparto marittimo-portuale nazionale figura, innanzitutto, la proposta **FUEL EU Maritime**. Tale proposta prevede che le navi che faranno scalo nei porti UE utilizzino combustibili la cui intensità di gas serra dovrà progressivamente diminuire fino al 2050 secondo determinati valori percentuali stabiliti rispetto al 2020, pena l'applicazione di ammende per l'armatore. La proposta prevede, inoltre, che dal 2030 le navi passeggeri e le navi portacontainer utilizzino la fonte di energia elettrica di terra (*Cold-Ironing*), a meno che a bordo non venga utilizzata una tecnologia più "pulita", con alcune eccezioni previste sino al 2035.

Pur condividendo l'obiettivo di fondo di tale iniziativa (favorire l'adozione di combustibili alternativi a quelli derivati dal petrolio nel settore navale), Assarmatori ha sin dall'inizio espresso forti perplessità in relazione alla tempistica proposta, che presuppone uno sviluppo delle fonti a basso contenuto di carbonio attualmente non prevedibile. Se da un lato l'incentivazione può rappresentare un valido supporto per accelerare il processo, l'obbligo per gli armatori di raggiungere prefissate quote di "fuel alternativi" in assenza di certezze sullo sviluppo tecnologico, infrastrutturale e di approvvigionamento risulta "punitiva" nei confronti di un comparto che si vedrebbe sostanzialmente comminare delle sanzioni per colpe non sue, con ulteriori aggravii economici a detrimento dello sviluppo e del rinnovo delle flotte.

A livello legislativo unionale, il 2 giugno 2022 il Consiglio dell'Unione europea ha adottato la propria posizione in vista dei successivi negoziati con il Parlamento europeo e la Commissione. Rispetto alla proposta iniziale della Commissione, la posizione del Consiglio introduce alcuni miglioramenti, anche grazie all'impulso di Assarmatori, ma lascia fondamentali nodi aperti che continueranno ad essere sensibilizzati dall'Associazione presso i Decisori. In sintesi, l'accordo raggiunto in Consiglio introduce deroghe per i collegamenti marittimi con le isole minori e disposizioni specifiche volte ad arginare il rischio di delocalizzazione del trasbordo container in *hub* non-UE ma prossimi all'Unione. Rende, inoltre, più flessibili le norme relative agli obblighi e alle eccezioni relative all'utilizzo del *Cold-Ironing* per le navi portacontainer e passeggeri. In vista dei successivi negoziati interistituzionali, Assarmatori continuerà a battersi al fine di rafforzare le esenzioni introdotte dal Consiglio e di subordinare il rispetto dei target all'effettiva disponibilità dei fuel alternativi sostenibili nei porti, attraverso clausole che riconoscano le responsabilità dei fornitori dei suddetti *fuel*.

Un'altra proposta legislativa del pacchetto che rischia di penalizzare fortemente il comparto marittimo-portuale nazionale è l'**inclusione del trasporto marittimo nel sistema ETS (EU-ETS)**, il sistema di scambio di quote di emissioni dell'Unione. L'analisi condotta da Assarmatori rivela, infatti, che le imprese di navigazione a causa di un quadro tecnologico ed infrastrutturale indipendente dalla loro volontà – la nave, si ricorda, è solo l'utilizzatore di un fuel alternativo che prima di tutto deve esistere ed essere prodotto, quindi distribuito – non avranno la possibilità di modificare il proprio piano energetico e saranno soggette al mero pagamento dei certificati, con un costo aggiuntivo stimato intorno al 25-30% su ogni singola tratta. A tali impatti vanno aggiunti

i forti rischi di delocalizzazione dell'attività di *transhipment* in *hub* non-EU ma prossimi all'UE dal momento che le navi potrebbero eludere i porti europei per evitare/ridurre i costi di conformità all'EU-ETS e favorire quindi destinazioni extra-UE, soggette a una regolamentazione ambientale meno severa ed a un regime fiscale e lavoristico più favorevole, con conseguente delocalizzazione e incremento delle emissioni di carbonio (*carbon leakage*) dovuti all'aumento delle miglia nautiche percorse.

Le preoccupazioni e le raccomandazioni di Assarmatori hanno trovato eco in diversi documenti istituzionali a livello nazionale ed europeo. Tra questi, la Risoluzione della Commissione delle Politiche UE del Senato Italiano, adottata il 13 aprile, e il Parere della Commissione Trasporti e Turismo (TRAN) del Parlamento Europeo del 28 aprile dove, grazie all'intervento della delegazione italiana, è stata sottolineata la necessità di prevedere deroghe per il traffico insulare e le "Autostrade del Mare", oltre ad una tempistica di attuazione più realistica. Nella posizione negoziale adottata in seduta plenaria il 22 giugno 2022, il Parlamento Europeo ha accolto la sollecitazione di Assarmatori di esentare dall'ETS le rotte soggette a obblighi e/o convenzioni di servizio pubblico ai sensi del regolamento comunitario sul cabotaggio marittimo 3577/92. In vista dei negoziati finali fra Parlamento e Consiglio, Assarmatori continuerà a difendere la necessità di ricalibrare ulteriormente la suddetta proposta della Commissione al fine di preservare il traffico insulare e l'intermodalità, arginare i rischi di delocalizzazione della attività di *transhipment* e conseguente alterazione del *level playing field* tra *liners* e destinare i proventi dell'ETS al settore marittimo per finanziare investimenti in R&D, interventi sulla flotta e sviluppo infrastrutturale.

Merita, infine, una parola la proposta di **revisione** della **Direttiva sulla Tassazione Energetica (ETD)** che, se adottata, porterebbe all'eliminazione dell'esenzione dal pagamento delle accise sui carburanti marini oggi prevista dall'attuale articolo 14, con il rischio di pesanti ricadute sui costi delle compagnie di navigazione. Costi che non potrebbero essere compensati se non con un loro ribaltamento sulle tariffe di trasporto, con le conseguenze che si possono facilmente immaginare, senza che ci siano, attualmente ed ancora per molti anni, effettive alternative energetiche applicabili all'esercizio delle navi. La proposta è al momento in discussione in seno al Consiglio dell'Unione europea dove, essendo materia fiscale, vige la regola dell'unanimità e dove diversi Stati membri – tra cui l'Italia – hanno sollevato già una serie di criticità. Assarmatori continuerà a monitorare tali discussioni, evidenziando la forte contrarietà dell'Associazione alla proposta in questione.

4. LE GRANDI DIRETTRICI DEL 2022

4.1. Premessa

Il 2022 si è aperto con il deflagrare del conflitto russo-ucraino, i cui effetti - come già evidenziato - si sono dipanati immediatamente sul trasporto marittimo e sulle attività a monte e a valle dello stesso.

Si è inoltre 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 continuerà a portare 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 vivono sul mare.

Si è, ancora, 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 è l'anno in cui si avrà finalmente la possibilità di raccogliere i frutti del lavoro, iniziato a valle della nostra costituzione.

Queste saranno le principali e più importanti *mission* dell'Associazione, ma ve ne sono molte altre che hanno altrettanta importanza per le nostre imprese. Di seguito si riportano, in breve, le più importanti.



4.2. Il conflitto russo-ucraino

Quanto accaduto in Ucraina dal 24 febbraio in poi ha colpito direttamente il trasporto marittimo, a partire dalla sicurezza stessa della navigazione. In questo lasso di tempo, Assarmatori è stata in stretto contatto con la NATO, l'IMO, gli organismi europei e il Governo italiano - e in particolare con il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - anzitutto per ottenere e condividere preziose informazioni per la tutela del naviglio e del personale marittimo maggiormente esposto ai ben noti rischi.

Per quanto riguarda i marittimi, sino a questo momento, non si sono profilate problematiche relative al cambio degli equipaggi ma la situazione continua ad avere la massima attenzione di tutta la struttura. Il 10,5% dei marittimi imbarcati sulla flotta mercantile mondiale infatti è russa. In tutto, si contano 198.103 marittimi di cui 71.652 ufficiali e 126.451 comuni. Numeri elevanti anche per i marittimi ucraini che sono 76.441 (il 4% del totale), di cui 47.058 ufficiali e 29.383 comuni. Insieme, rappresentano il 14,5% della forza lavoro di 1,89 milioni di marittimi che operano su oltre 74.000 navi nella flotta mercantile globale.

Gli effetti del conflitto e delle sanzioni, ad esso collegate, stanno comportando modifiche sostanziali agli assetti del trasporto marittimo.

Particolare attenzione è stata posta sull'*import* di materie prime fondamentali per il nostro Paese e non solo – materie che in precedenza arrivavano in via prioritaria proprio da Russia e Ucraina. Ci si riferisce all'argilla, al carbone, all'acciaio, ai semilavorati siderurgici, al grano, alla soia, ai cereali in generale e ai fertilizzanti. In anticipo sui tempi, Assarmatori, nel corso di un tavolo settoriale convocato al Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale proprio per fare il punto su queste tematiche, aveva evidenziato al Governo la necessità di individuare nuovi *partner* commerciali in grado di esportare tali *commodity*, evidenziando al contempo la necessità di non perdere tempo prezioso, onde evitare di restare schiacciati dal noto meccanismo economico che prevede, a fronte di un rapido aumento della domanda, una conseguente repentina crescita dei prezzi.

Analogamente, particolare attenzione è stata posta e viene tuttora posta sulle nuove rotte che interessano queste materie prime, in particolare grano e acciaio. Nel primo caso, i Paesi esportatori a cui guardare con interesse sono il Canada e, più in generale, l'America del Sud. Mentre, nel secondo, l'India sta già registrando un considerevole aumento della domanda.

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

Il Decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, che 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, tra le misure, ha destinato una parte di quei fondi al rinnovo delle flotte verdi. Gli stanziamenti 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.

Tuttavia, alla luce del fatto che il totale dell'investimento è contenuto, è importante 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 che è 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).



4.4. Investimenti nei porti e *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 generatori che, nella quasi totalità dei casi, sono alimentati da *marine diesel oil*, fonte di emissione di gas nocivi, 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, è il cosiddetto *Cold-Ironing*. Quest'ultimo 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 l'energia in discussione 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 dubbio nella direzione giusta, tuttavia, in presenza di risorse – come sempre e per definizione – limitate, occorre concentrare gli interventi in quei contesti in cui quanto speso dovrebbe essere effettivamente efficace. Avere delle banchine elettrificate senza che vi attraccino navi dotate di impianti di *Cold-Ironing* non produce dal punto di vista ambientale alcun risultato. L'elettificazione delle banchine e l'adeguamento delle navi devono necessariamente andare di pari passo ed è evidente che esista 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). Inoltre, 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. Infine, occorre che ci sia una cabina di regia a livello nazionale, per evitare che vengano attuate politiche a "macchia di leopardo", ovvero che l'elettificazione sia presente in alcuni porti e non altri o che, anche all'interno dello stesso scalo, possano esistere terminal dotati della necessaria infrastruttura e altri che ne siano invece privi.



4.5. 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 2,5 milioni di TEUs all'anno, di cui oltre 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 tale catena logistica.

Il tutto sul presupposto che la *cd. "cura del ferro"* debba puntare non tanto all'estensione quanto alla manutenzione e al 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, pregiudicandone la 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.

4.6. Sostenere e non osteggiare l'integrazione verticale del sistema logistico

Negli ultimi anni, ma in particolare nel corso degli ultimi mesi, nel Paese si è spesso dibattuto sul tema della cosiddetta integrazione verticale. Si tratta della decisione da parte dell'armatore di investire le risorse finanziarie e operative non più solo sulle proprie navi ma anche a terra, impegnando capitali e uomini per realizzare le proprie attività, con l'obiettivo di portare le proprie unità in quel terminal e in quel porto per 30 o più anni, investendo e realizzando adeguati volumi di traffico. In questo modo, si ha la garanzia che per quel porto – e per il tessuto sociale che vi ruota attorno – si avrà una prospettiva economica che, altrimenti, risulterebbe 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.



4.7. 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. Per ridurre le condizioni di svantaggio derivanti dall'insularità è necessario intervenire dal punto di vista normativo in linea con quanto sta avvenendo con la discussione della la proposta di Legge Costituzionale d'iniziativa popolare "Modifica all'articolo 119 della Costituzione, concernente il riconoscimento delle peculiarità delle Isole e il superamento degli svantaggi derivanti dall'insularità" (A.C. 3353-B), attualmente allo studio della Commissione Affari Costituzionali della Camera dei Deputati, in terza deliberazione. Il provvedimento era infatti stato approvato, in seconda deliberazione, dal Senato con la maggioranza assoluta dei suoi componenti. Precedentemente approvato, in prima deliberazione, dal Senato e dalla Camera.

In particolare, bisogna intervenire per ridurre il maggior costo legato al trasporto delle persone, delle merci e dei servizi - le navi in molti casi rappresentano l'unica modalità di trasporto che possa garantire la continuità territoriale e per questa ragione vanno sostenute attraverso misure di sostegno pensate ad hoc. Altrettanto, è necessario favorire l'adozione di misure di sostegno volte alla mitigazione e all'adattamento ai cambiamenti climatici anche e soprattutto per ciò che riguarda il settore marittimo (in quest'ottica è auspicabile un maggior intervento dello Stato a sostegno dell'ammodernamento della flotta impiegata sulle tratte insulari). Infine, favorire gli investimenti nell'occupazione (in molti casi, unica possibilità per i residenti nelle isole) e nella formazione marittima.

Nel breve termine, dunque, sarebbe opportuno rivedere gli schemi di bandi di gara di cui alla delibera ART n. 22/2019 per l'assegnazione dei servizi marittimi in OSP.

Considerando infatti le gare bandite di recente da alcune Regioni committenti, l'Associazione ha registrato una certa difficoltà delle imprese di navigazione a partecipare alle suddette gare, in quanto i criteri di accesso e ripartizione delle compensazioni previste risulterebbero eccessivamente onerosi.

Su tale problematica, l'Associazione, in apposita consultazione pubblica relativa proprio alla su richiamata delibera n. 22/2019, ha già evidenziato all'Autorità di Regolazione dei Trasporti alcune potenziali criticità circa la definizione degli schemi di bandi di gara che, a distanza di tre anni dalla emanazione del succitato Atto di regolazione, si sono puntualmente verificate.

In sostanza, uno dei principali elementi ostativi nel garantire una fattiva partecipazione e relativa congrua erogazione del servizio pubblico è stata individuata soprattutto nella discordanza dell'equilibrio economico-finanziario per l'intera durata dell'affidamento, con una remunerazione inadeguata a compensare i rischi sostenuti dall'operatore per esercitare il servizio di trasporto marittimo.

In virtù di ciò, sarebbe pertanto auspicabile modificare la succitata delibera prevedendo un meccanismo di compensazione degli OSP che sia in grado di incrementare il contributo regionale da erogare all'affidataria del servizio di trasporto marittimo.

Inoltre, sarebbe auspicabile che venisse confermato e reso permanente lo sgravio contributivo



previsto dall'art. 88 del *cd*. Decreto Agosto per i marittimi imbarcati sulle navi operanti nel corto raggio in una maniera analoga a quanto veniva previsto nella prima decade degli anni 2000. I necessari adeguamenti ambientali degli apparati navali imporranno investimenti massivi nel settore che deve, pertanto, ricevere adeguato sostegno anche a cagione della sua importanza strategica per lo Stato e le regioni interessate.



4.8. Chiudere la ferita NASpl

Prosegue senza sosta l'attività di sensibilizzazione promossa da Assarmatori volta ad escludere l'applicazione degli incrementi del contributo addizionale NASpl dello 0,5%, a fronte del rinnovo di contratti di lavoro subordinato a tempo determinato, con particolare riferimento al riconoscimento della specialità del rapporto di lavoro marittimo e delle funzioni del Turno Particolare quale strumento di gestione flessibile del fabbisogno di personale, con benefici effetti in termini di mantenimento dell'occupazione e la conseguente inapplicabilità dell'addizionale ad ogni rinnovo prevista dal Decreto Dignità ai rapporti di lavoro così connotati.

Come noto, la problematica è emersa a seguito della pubblicazione della circolare INPS n. 121 del 2019, la quale è intervenuta esplicitando che l'applicazione della misura è prevista altresì con riferimento ai rapporti di lavoro a tempo determinato del settore marittimo. Scopo della norma è disincentivare l'abuso di contratti a termine e combattere la precarietà, rendendo maggiormente conveniente per il datore procedere con la stabilizzazione del lavoratore attraverso, idealmente, la forma contrattuale del rapporto a tempo indeterminato. Tale previsione si delinea tuttavia come incompatibile con le caratteristiche strutturali della disciplina applicata al particolare settore dei marittimi, la quale risiede all'interno del Codice della Navigazione e non poggia le proprie basi sulla normativa del lavoro comunemente applicata ai diversi altri settori.

Questi costi non giustificati gravano sull'occupazione dei marittimi italiani generando, nel particolare contesto del rapporto di lavoro marittimo, una pesante penalizzazione all'organizzazione del lavoro delle imprese, un ingiusto nocumento economico, tradendo la specificità riconosciuta al lavoro marittimo. Per tali motivi, Assarmatori rimane in prima linea per la correzione di tale erronea applicazione e, a tal fine, non ha mai interrotto sin dal 2019 le diverse interlocuzioni con la politica e le Istituzioni, da ultimo tese all'avvio dei lavori del tavolo tecnico istituito presso il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali ottenuto grazie all'azione dell'Associazione con la politica e a valle di diversi passaggi legislativi.



4.9. 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 nostra pressione esercitata sin dal 2019, è stato conseguito nell'ambito delle Commissioni Trasporti Camera/Senato del 7 ottobre 2021, 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 da noi proposto:

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 caso, 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.

Come descritto in precedenza, l'attuazione del PNRR oltre a prevedere ingenti risorse per rendere maggiormente competitivi interi settori del Paese, impone "parallelamente" all'Amministrazione l'obbligo di attuare le riforme amministrative. Ed è proprio in questa prospettiva che Assarmatori, oggi più che mai, è impegnata (su più fronti) per riformare pezzi di burocrazia che da troppo tempo ingessano la nostra industria. Un primo concreto passo in questa direzione è rappresentato dall'importante lavoro di semplificazione che l'Associazione sta portando avanti nel Gruppo di Lavoro "Gente di Mare" istituito nell'ambito del "Tavolo Mare" del MIMS.

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

Nel dettaglio, i temi che si stanno definendo riguardano in particolare l'istituzione del titolo professionale di Direttore di Macchina su navi fino a 750 KW, l'informatizzazione della documentazione della Gente di Mare attraverso la realizzazione del Portale del lavoro marittimo, la semplificazione delle visite ispettive di sicurezza del lavoro a bordo.

Il primo punto dovrebbe soddisfare le necessità evidenziate dalle imprese di navigazione che operano nel corto raggio. L'istituzione del titolo professionale marittimo di Direttore di Macchina su navi con apparato motore principale inferiore a 750 KW è necessaria al fine disciplinare la formazione e l'addestramento del personale di macchina che imbarca su navi inferiori a 750 KW, per il quale oggi l'ordinamento non prevede una disciplina specifica. Inoltre, la figura professionale colmerebbe un vuoto normativo, tenuto conto che tale figura non è contemplata neanche dal Regolamento al Codice della Navigazione. È del tutto evidente come il suddetto titolo rappresenti la soluzione al problema occupazionale ed operativo collegato alla cronica carenza della figura.

Il secondo punto risulta alquanto interessante, mirando ad una logica di digitalizzazione di talune procedure, conseguibile con l'istituzione di un "Portale del Lavoro marittimo". Questa piattaforma dovrebbe consentire in prima battuta, la possibilità di utilizzare nel medio termine modalità *web service* per attività quali, ad esempio, le procedure di verifica dei titoli abilitativi dei lavoratori marittimi, procedure di riconoscimento delle certificazioni dei marittimi e la creazione della banca dati delle certificazioni marittime. Il portale sarà concepito, quindi, come una piattaforma di informazione e servizi destinati sia alla Gente di Mare che alle compagnie di navigazione.

Il terzo punto, infine, mira a raggiungere quell'obiettivo di semplificazione ampiamente promosso dall'Associazione con specifico riferimento alle visite ispettive di bordo. Per conseguire tale necessaria semplificazione dell'attività ispettiva, viene proposta l'emanazione di una Circolare ad hoc che consenta di evitare sia sovrapposizioni temporali della stessa attività ispettiva che una poco efficace azione di verifica da parte dell'Amministrazione, causata dalla eccessiva numerosità delle verifiche da effettuare anche a breve distanza di tempo sulla stessa nave.



4.10. La necessità di evitare gli impatti negativi del *Fit for 55*

Come detto, nel corso del 2021 e nei primi sei mesi del 2022 l'attività dell'Associazione è stata in buona parte rivolta a (i) studiare e approfondire le conseguenze sul trasporto marittimo del pacchetto *Fit for 55*, (ii) farsi portavoce, presso gli organismi nazionali e comunitari, per evidenziare le criticità che queste misure comportano in particolare per l'Italia (data la sua particolare conformazione geografica e la numerosa comunità insulare), (iii) sensibilizzare, tramite apposite campagne di comunicazione, la stampa specializzata nazionale e internazionale su tali problematiche.

L'apertura di una sede a Bruxelles, guidata da Dario Bazargan, si inserisce anche in questo solco: essere presenti nel cuore delle Istituzioni europee per far sentire la voce dell'armamento italiano e di quegli armatori stranieri che vantano attività nel nostro Paese in ogni segmento del trasporto marittimo.

Assarmatori ha portato all'attenzione del Decisore e di tutto il cluster marittimo-portuale i contenuti previsti dal suddetto pacchetto, provvedendo quindi ad un'opera di sensibilizzazione e informazione non solo verso l'esterno, ma anche all'interno del "nostro" mondo. A essere colpiti da queste misure saranno certamente in primo luogo gli armatori, ma a valle ne faranno le spese anche i sistemi portuali, i terminal e tutte le attività relative alla catena logistica.



5. LA STRUTTURA DI ASSARMATORI

5.1. La tolda di comando

Stefano Messina (Executive Vice President Ignazio Messina & C. S.p.A.)

Vice Presidenti:

Achille Onorato (Amministratore Delegato Moby S.p.A.)

Vincenzo Romeo (CEO Nova Marine Carriers S.A.)

Consiglieri:

Stefano Beduschi (Deputy Senior Vice President Italia Marittima S.p.A.)

Maria Celeste Lauro (CEO Alilauro S.p.A.)

Matteo Catani (CEO Grandi Navi Veloci S.p.A.)

Franco Del Giudice (Presidente Delcomar S.R.L.)

Luigi Merlo (Responsabile delle Relazioni Istituzionali per MSC e Chairman Federlogistica)

Gaudenzio Bonaldo Gregori (Presidente Pillarstone Italy S.p.A.)

Salvatore Ravenna (Chairman ACAP)

Pasquale Russo (General Secretary Conftrasporto)

Segretario Generale:

Alberto Rossi



5. LA STRUTTURA DI ASSARMATORI

5.2. L'equipaggio

Giovanni Massimiliano Consoli, *Director of General Affairs and Maritime Policy*

In Assarmatori dal 2018, economista, è esperto del programma nazionale delle Autostrade del Mare ed è specializzato nella gestione degli incentivi nazionali ed europei.

Fabrizio Lolli, *Director Public Affairs*

In Assarmatori dal 2018, cura i rapporti istituzionali dopo una trentennale attività come libero professionista svolta principalmente al Governo ed in Parlamento, dove ha lavorato come consulente presso Ministeri, Presidenze di Commissione e Gruppi parlamentari.

Enrico Allieri, *Director of Ship Technology, Maritime Safety & Environment*

In Assarmatori dal 2018, ingegnere navale, si occupa di tutto ciò che riguarda la sicurezza della nave, le problematiche relative alla navigazione, nonché le tematiche afferenti alle emissioni e all'inquinamento marino.

Luca Brandimarte, *Ports, Logistics & Competition*

In Assarmatori dal 2018, avvocato, fa parte del team specializzato nei trasporti marittimi e terrestri e della concorrenza. In particolare assiste le compagnie di navigazione associate con specifico riferimento all'ambito portuale e al diritto dell'Unione europea.

Stefano Peduto, *Industrial Relations*

In Assarmatori dal 2022, dottore in giurisprudenza e master in diritto del lavoro, dal 2019 ha maturato esperienza nell'ambito delle relazioni industriali e della consulenza sulla normativa del lavoro tramite l'attività svolta all'interno dell'area Lavoro & Welfare, presso AMMA – Unione Industriali Torino, per il settore dell'industria metalmeccanica.

Dario Bazargan, *Head of the Brussels Office*

In Assarmatori dal 2022, è responsabile dell'ufficio di Bruxelles, segue i temi chiave di matrice unionale e cura i rapporti dell'Associazione con le Istituzioni dell'UE (Commissione, Parlamento e Consiglio) e altre associazioni e organismi del cluster europei.

Camilla Battisti, *Analyst*

In Assarmatori dal 2021, dottoressa in Relazioni Internazionali, svolge analisi sulle principali tematiche afferenti al settore marittimo in ambito nazionale, europeo ed internazionale.

Filippo Corvini, *EU and International Affairs Analyst*

In Assarmatori dal 2020, cura gli interessi dell'Associazione a livello comunitario ed assiste l'ufficio di Bruxelles nell'analisi e compliance delle proposte legislative unionali – con focus su tematiche afferenti alla riduzione delle emissioni (*UE Fit for 55* e *Cold-Ironing*).

5. LA STRUTTURA DI ASSARMATORI

Federica Busanna, *Accounting and Office Management*

In Assarmatori dal 2018, ne cura il *day by day* delle attività e delle mansioni di segreteria e gestione delle pratiche d'ufficio.

Pietro Roth, *Director of External Relations, Communications and Research*

In Assarmatori dal 2022, giornalista professionista, si occupa delle relazioni esterne e in particolare con i media, redige i comunicati stampa, cura l'immagine dell'Associazione e ne monitora le uscite sui mezzi di informazione.

Giuseppe Di Palo, *Social Media Manager*

In Assarmatori dal 2018, cura il sito web e l'area della comunicazione attraverso le piattaforme social. Si occupa anche di formazione presso la società Oltremare-Servizi integrati per lo shipping.



5.3. I gruppi di lavoro

Lavoro e Relazioni Industriali

Si dedica ai negoziati ed alle contrattazioni con i sindacati dei marittimi, si interessa delle condizioni di lavoro dei marittimi, della normativa vigente in materia di salute e sicurezza sui luoghi di lavoro, della formazione e dell'uguaglianza nelle retribuzioni e nei trattamenti.

- Presidente: Stefano Messina – Executive Vice President Ignazio Messina & C. S.p.A.
- Segretario: Stefano Peduto – Employment & Legal

Logistica, Porti e Infrastrutture

Si dedica a tutto ciò che attiene la logistica e l'ambito portuale, nonché ai servizi resi alle navi all'interno degli scali portuali. Il Gruppo si occupa inoltre di intrattenere rapporti con gli operatori terminalistici e gli enti istituzionali quali le Autorità di Sistema Portuale e le Capitanerie di Porto, le ferrovie, interessandosi altresì a tutto ciò che riguarda l'autoproduzione delle operazioni portuali, i servizi di rimorchio, di pilotaggio e dei connessi diritti portuali.

- Presidente: Luigi Merlo – Responsabile delle Relazioni Istituzionali per MSC e Chairman Federlogistica
- Segretario: Luca Brandimarte – Ports, Logistics & Competition

Innovation Technology, Ambiente e Sicurezza

Affronta tutti gli aspetti aventi ad oggetto la sicurezza della nave e le tipiche problematiche relative alla navigazione, nonché alle emissioni e all'inquinamento, alla convenzione sulle acque di zavorra, allo sviluppo tecnico della nave, ai combustibili marini alternativi.

- Presidente: Stefano Beduschi – Deputy Senior Vice President Italia Marittima S.p.A.
- Segretario: Enrico Allieri – Director for Ship Technology, Maritime Safety & Environment

Navigazione Internazionale

Copre tutte le problematiche relative alla navigazione oceanica sia per le navi container che per le navi cisterna e navi bulk.

- Presidente: Stefano Beduschi – Deputy Senior Vice President Italia Marittima S.p.A.
- Segretario: Enrico Allieri – Director for Ship Technology, Maritime Safety & Environment

Corto Raggio e TPL

Studia il trasporto marittimo a corto raggio e il trasporto passeggeri locale costiero o con le isole minori e le relative regole applicabili in materia di concorrenza.

- Presidente: Franco Del Giudice – Chairman Delcomar S.R.L.
- Segretario: Giovanni Consoli – Director for Maritime Policy

Cabotaggio e Autostrade del Mare

Studia il trasporto Ro-Ro nell'ambito dei servizi di cabotaggio internazionale, di tariffe portuali, terminal passeggeri, analizzando inoltre la normativa relativa agli aiuti di Stato e tutto ciò che riguarda la tematica delle *cd. "Autostrade del Mare"*.

- Presidente: Matteo Catani – CEO Grandi Navi Veloci S.p.A.
- Segretario: Giovanni Consoli – Director for Maritime Policy

Finanza e Fisco

Si occupa di tematiche relative all'imposta sul reddito delle società di navigazione, all'IVA, alle accise, alle tasse portuali, al *dockage* ed ai dazi all'importazione. Anche il secondo registro navale italiano e il suo schema di contributi pensionistici sono uno dei temi trattati.

- Presidente: Stefano Messina – Executive Vice President Ignazio Messina & C. S.p.A.
- Segretario: Fabrizio Lolli – Director for Public Affairs

Crociere

Si dedica al settore delle crociere e ai suoi "players". Questioni come la catena di approvvigionamento in ambito crocieristico, l'inquinamento e l'accessibilità ai porti e alle acque territoriali, i diritti portuali e i costi associati ai servizi turistici interni, sono solitamente coperti dal gruppo di esperti.

- Presidente: Luigi Merlo – Responsabile delle Relazioni Istituzionali per MSC e Chairman Federlogistica
- Segretario: Giovanni Consoli – Director for Maritime Policy

Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

È attivo nell'affrontare tematiche relative al PNRR di interesse per il settore marittimo (iniziative, strategie, interlocuzioni). Ha il compito, tra le altre, di: (1) individuare e sostenere gli interventi di maggiore interesse per il settore in un'ottica di rinnovamento delle flotte; (2) monitorare le misure di aiuto previste dal Fondo Complementare al PNRR; (3) produrre documentazione tecnica a supporto dell'Associazione; (4) affiancare le imprese per il sostegno dell'eventuale co-finanziamento dell'investimento, soprattutto nella logica di concessione diretta di risorse agli armatori.

- Presidente: Franco Del Giudice – Chairman Delcomar S.R.L.
- Segretario: Giovanni Consoli – Director for Maritime Policy

6. ENGLISH SUMMARY

6.1. Chairman's review

The first part of 2022 has confirmed, after two years shaped by the flow of the pandemic, persisting uncertainty and instability worldwide, with maritime transport that is continuing to be impacted. If the sanitary emergency has come to an end, shipowners companies are facing even more challenging situations although demand has finally raised back even for short sea-shipping for passengers, which has been particularly harmed during the crisis. After the drastic reduction in passengers' traffic, said services have resumed at least partially, in 2021; this positive trend is backed by the estimates of the current year. Cruise services are experiencing the same rise, with a full recovery expected in 2023. This upgrade has been linked to the strict and thorough sanitary policy that shipowners have enforced to assure basic necessities and crucial industrial supplies, despite the challenging operating conditions generated by the pandemic. As stated, 2022 is bringing new challenges with the Russian-Ukrainian conflict that has led to the application of MarSec 3 in the Black Sea and in the Azov Sea. To face this crisis, several Countries such as the EU Member States and the USA have imposed strict economic sanctions against Russia which, from its side, has implemented akin policies towards those who decided to support militarily Ukraine. The conflict has directly impacted maritime transport, which, by nature, is very much affected by geopolitical tensions. Assarmatori has actively participated on the ongoing discussions at the national and international levels and, as during the pandemic, the role of maritime transport as an essential infrastructure and as more generally the backbone of the economy, has been highlighted by the Russian-Ukrainian conflict. While stressing its value and importance on the global realm, the current crisis has, once again, emphasised the fragile nature of shipping. 2022 is also the starting point for the shipping decarbonization, which definitely represents a substantial challenge for the sector, also due to the following application of the European Fit for 55 legislative measures. Since its publication on the 14th of July 2021, Assarmatori has raised its voice at the European level concerning the risk of penalizing the national maritime and port sectors and has conducted a thorough analysis of all the impacts of the Package's relevant proposals on the national fleet. Likewise, the opening of the Assarmatori's office in Brussels represents a milestone of the outgrowth of the Association's activities before the Institutions that define the future of our sector. This year will, in addition, be the turning point for the revision of the legislation related to the Italian Law No. 30/98. Ensuring the extension of state aid to local, national and international transport by Ro-Ro/Ro-Pax ships will avoid the risk of delocalising national enterprises and reducing competitiveness in respect of countries with a more favourable fiscal regime, with, in the end, marked positive spill-over effects on maritime employment.

Finally, the extensive opportunities of the National Recovery and Resilience Plan and of its linked Complementary Fund, must necessarily go alongside to a simplification of the countless laws governing the sector, which should provide for a unified governance of the "sea sector". Shipowners move goods and passengers with passion and professionalism despite the several challenges occurred, improving the reference framework during the past and ongoing crisis and seizing any opportunities to support the decarbonisation of the sector without demeaning the efficiency of the services provided and reducing the maritime employment rate.

6.2. Sustainability challenge and false myths

6.2.1. Concrete possibilities and false expectations about decarbonisation: the Fit for 55 package

The decarbonization of shipping, to which Assarmatori's members are fully committed, arguably represents the sector's greatest ever challenge. Shipping is indeed the hardest to abate sector because it is completely dependent on the support of technologies, fuels and infrastructures to be developed ashore. As demonstrated in various studies, the alternative fuels of the future and related necessary production, storage and distribution infrastructures are currently not sufficiently mature and available at scale for shipping. Nor will they be so for several years. Especially in a country like Italy, where the morphological characteristics of its ports (almost all contiguous to, if not embedded within, the city's urban context) make it also difficult to equip them with the required facilities for the storage and supply of such fuels. The sector is nevertheless striving to use all the solutions currently available and is fully committed to further reducing the carbon footprint and harmful emissions of its operations by transitioning from the use of fossil fuels to carbon-neutral e carbon-free fuels. Yet, despite some promising developments (still at an early or experimental stage), one should not lose sight of the fact that the sector's green transition will be complex, long - a few decades - and not linear, requiring smart policies to successfully accompany and support this journey. In this context, Assarmatori has raised strong concerns on some of the legislative proposals in the Fit for 55 package presented by the European Commission on 14 July 2021. Despite their well-meant objectives, such proposals risk – if not adequately recalibrated – to disproportionately penalize the national maritime and port sector. With dangerous boomerang repercussions, such as carbon leakage to non-EU hubs and modal back shift (from maritime to all road transport), ultimately endangering both the competitiveness and green transition of the sector. In this regard, Assarmatori has filled an existing awareness gap by conducting a comprehensive analysis of all the impacts of the Fit for 55 package's relevant proposals on the national ferry fleet, taking as well as into account the additional impacts of the impending new IMO rules (such as the Carbon Intensity Index, CCI).

6.2.2. The FUEL EU Maritime initiative and the proposal to include shipping into the EU ETS

Amongst the Fit for 55 package's proposals greatly impacting the shipping sector is the FUEL EU Maritime proposal. This proposal provides that ships calling at EU ports use fuels whose GHG intensity will have to progressively decrease until 2050 according to certain percentage values. Failure to comply will expose the shipowners to the risk of heavy sanctions. While supporting the ultimate objective of this initiative, Assarmatori has expressed strong doubts in relation to the proposal which presupposes a path of development and availability in ports of alternative sustainable fuels that is currently very hard to predict. If the incentive can represent a valid support to accelerate the process, the obligation for shipowners to comply with predetermined quotas

of “alternative fuels”, in the absence of certainties on technological, infrastructural and supply developments, will be ultimately punitive against a sector which would be exposed to sanctions due to other parties’ responsibilities.

Another proposal of the Fit for 55 package that risks penalizing the national maritime and port sector, due to the country’s geographic and morphological characteristics, is the inclusion of maritime transport in the ETS system, the EU emissions trading system. As illustrated in the analysis conducted by Assarmatori, the proposal will result in 20/25% cost increases per journey penalizing in particular the national ferry fleet, namely vessels providing services of territorial continuity with the islands as well as those operating in the Motorways of the Sea with negative repercussions on the local mobility and tourism as well as intermodally. To these impacts must be added the risks of relocation of transshipment activities in non-EU hubs but close to the EU, since ships could evade EU ports to avoid / reduce EU-ETS compliance costs and thus favour non-EU destinations subject to less stringent environmental regulations and more favourable tax and labour regimes with resulting carbon leakage effects.

Assarmatori’s concerns and recommendations were echoed in various recent institutional documents at national and EU level and were also partly reflected (at the time of writing) in preliminary positions and draft amendments by the EU Council and the European Parliament. The Association will continue to engage with the EU Council and European Parliament in the ongoing negotiations at EU level with the aim of contributing to adequately recalibrate, and improve, the afore-mentioned proposals before their final adoption.



ASSARMATORI
Via del Babuino 51 - 00187 Roma
www.assarmatori.eu

Progetto grafico
Star Comunicazione in Movimento Sagl
Via Lucchini 1 - 6900 Lugano
www.starcomunicazione.com

Stampato nel mese di luglio 2022
Effemme S.r.l.
Via Sardorella 113 - 16162 Genova Bolzaneto
info@fmgrafiche.it

