



ASSARMATORI

ANNUAL REPORT 2024





ASSARMATORI
ANNUAL REPORT 2024

INDICE

- 6 Un anno vissuto tra conflitti, sanzioni, tensioni geopolitiche e transizione energetica a tappe forzate
- 12 Il paradigma del carburante pulito. Quando? Dove? Come? A quale costo?
- 20 L'evoluzione del sostegno dello Stato al trasporto marittimo
- 26 Garantire al Mediterraneo una politica europea dei trasporti equa e vincente
- 32 Superare la neutralità tecnologica per giungere alla decarbonizzazione del trasporto marittimo
- 40 Il dilemma del Carbon Intensity Indicator
- 46 Sostenere la sfida della competitività nei porti italiani

- 52** La semplificazione legislativa della navigazione quale presupposto per tutelare la competitività della bandiera italiana
- 58** La Zona Economica Speciale Unica: la scommessa italiana in un'Europa oggi necessariamente mediterranea
- 64** La formazione di una nuova generazione di marittimi
- 70** Il supporto alla formazione: lo strumento per aumentare l'attrattività dei lavori del mare
- 78** Sostenere la voce dell'armamento nel dibattito pubblico
- 84** La tolda di comando
- 86** I Gruppi di Lavoro

UN ANNO VISSUTO TRA CONFLITTI, SANZIONI, TENSIONI GEOPOLITICHE E TRANSIZIONE ENERGETICA A TAPPE FORZATE

Le tensioni geopolitiche sfociate in aperti conflitti e il ricorso alle sanzioni sempre più pervasivo ed esteso sono fattori diventati parte della nostra vita spingendoci verso una normalità nuova a cui le società e le imprese faticano ad adeguarsi.

Al conflitto russo-ucraino, che perdura da ormai oltre due anni, si è sommata la tensione mediorientale, che per quanto riguarda lo *shipping* si è concretizzata con gli attacchi degli Houthi alle navi mercantili in transito attraverso lo stretto di Bab el-Madeb verso il Canale di Suez. Per intenderci, il tema non si limita al nostro settore, anche se spesso sono le navi e gli equipaggi a essere in prima linea. È un tema di nuova geopolitica che possiamo solo osservare, sperando che la ragione politica e il diritto internazionale

prevalgano sulle tensioni e le guerre. Si vedono infine i primi impatti delle normative di matrice europea in materia di transizione energetica, che offrono grandi opportunità ma che impongono il ricorso a politiche dirigitiche efficaci per non perdere occasioni e competitività.

Navigare fra venti burrascosi

Dallo scorso autunno si è azzerato il traffico passeggeri attraverso il Canale di Suez, ma anche il traffico cargo ne ha risentito: nei primi mesi dell'anno i passaggi sono diminuiti di oltre il 40%, con punte del 50%. Per quanto riguarda gli scali italiani, questi hanno accusato il colpo nell'immediatezza dei primi attacchi, arrivando ad un decremento di circa il 21% di traffici (dato aggregato a livello nazionale), per poi seguire un andamento altalenante,

fatto di frenate e accelerazioni. A preoccupare per il calo dei traffici, considerata la nuova rotta *Far East-Europa* che nella maggioranza dei casi passi attraverso il Capo di Buona Speranza, sono soprattutto i porti adriatici e non quelli tirrenici che, per una questione meramente geografica, hanno visto anzi un consolidamento delle movimentazioni.

Per quanto riguarda la merce, inoltre, tenendo in considerazione che l'*import* italiano arriva soprattutto dalla Cina, che il Paese verso cui è maggiormente indirizzato l'*export* sono gli Stati Uniti d'America e che, secondo dati della Banca d'Italia, solo il 7% delle esportazioni italiane transita(va) attraverso Suez, le preoccupazioni sono, pacificamente, rivolte maggiormente ai traffici in ingresso rispetto a quelli in uscita.

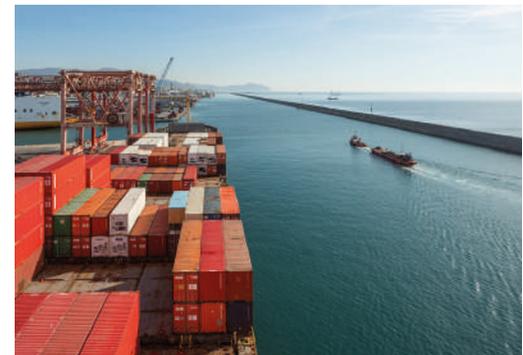
di Stefano Messina
Presidente

Una rotta più lunga, e quindi *transit time* più elevati, comportano l'aumento dei costi operativi delle navi e, dunque, l'innalzarsi dei noli. Tuttavia, il rischio che questo aumento si possa tradurre in Europa in una nuova spinta inflattiva è inesistente. A dirlo è la Banca d'Italia, secondo cui in questa fase storica i porti non mostrano difficoltà nello smistare i *container*, la stiva disponibile è più che adeguata e in presenza di una domanda debole le scorte di magazzino sarebbero in grado di attenuare le eventuali tensioni sugli approvvigionamenti dall'Asia. Anche in caso di uno scenario particolarmente pessimistico, ovvero in cui le rate di nolo si stabilizzassero su livelli superiori a quelli del picco, la crescita dei prezzi alla produzione manifatturiera nell'area europea sarebbe, dopo 12 mesi, più alta di

circa 1,4 punti percentuali rispetto al caso in cui le tariffe di noleggio fossero rimaste pari a quelle pre-crisi. Il rialzo sull'inflazione al consumo sarebbe di conseguenza, secondo Palazzo Koch, al massimo di 0,3 punti percentuali. Nell'ipotesi di una normalizzazione, con il ritorno delle rate di *charter* ai livelli pre-crisi entro la seconda metà del 2024, la crescita dei prezzi alla produzione manifatturiera sarebbe, dopo cinque mesi, più alta dello 0,8% (rispetto all'ipotesi iniziale di costi di trasporto invariati), traducendosi quindi in un aumento di prezzi al consumo di massimo 0,15 punti percentuali.

Il conflitto russo-ucraino – o, meglio, le sanzioni economiche nei confronti della Russia che ne sono scaturite – continua inoltre ad avere un notevole impatto sullo *shipping*. Risulta infatti

in crescita, come conseguenza, la cosiddetta *flotta ombra* composta da quelle navi cisterna impiegate per il trasporto di prodotti petroliferi spediti da Paesi soggetti a sanzioni internazionali: recenti monitoraggi parlano di un aumento del 17%, che si traduce in un totale di 787 unità, pari al 13,7% del tonnellaggio delle *tanker*. Tali dimensioni rendono difficile la regolamentazione di questo mercato per timore di una



spirale ascendente in termini di noli marittimi.

Per uno shipping veramente sostenibile

In mezzo a questo difficile contesto, il trasporto marittimo sta affrontando la prima fase della regolazione derivata dal *Green Deal*, avviandosi non certo senza interrogativi verso la decarbonizzazione.

Da inizio anno è in vigore, per quanto non ancora a pieno regime, l'*Emission Trading System (ETS)*, mentre da poche settimane è realtà l'*AFIR*, l'*Alternative Fuels Infrastructure Regulation*, che si sommano alle regole della *FuelEU Maritime* e al *Carbon Intensity Indicator (CI)* voluto dall'IMO.

Questo è un tema, non ci stanchiamo di dirlo, di straordinaria rilevanza e complessità, dove la necessità di poter contare su una politica che difenda l'identità mediterranea è ancora più marcata: nel nostro mare, infatti, le soluzioni per arrivare ad un abbattimento delle emissioni sono più complesse e di

queste peculiarità – pensiamo ai porti italiani e non solo, incastonati all'interno delle città – occorre tenere conto.

La neutralità tecnologica presenta indubbi vantaggi a livello industriale, ma è invece penalizzante, in quanto foriera di grande incertezza, nel trasporto marittimo e soprattutto in quello cosiddetto di prossimità. Qui non parliamo infatti di navi che, su rotte di alcune migliaia di miglia, scalano diversi porti e possono quindi scegliere dove rifornirsi a seconda del *fuel* individuato e della sua disponibilità. Quando parliamo di trasporto pubblico locale, Autostrade del Mare, del traffico crocieristico e dei collegamenti con le isole, ci riferiamo a rotte che spesso collegano anche due soli porti fra di loro, talvolta all'interno dello stesso Stato.

L'industria marittima attende di sapere su quali combustibili potrà effettivamente contare all'interno degli scali, per sviluppare di conseguenza le proprie scelte di investimento. In

tal senso sosteniamo la creazione e lo sviluppo dei cosiddetti *Green corridor*, ovvero di rotte fra due o più porti, allo scopo di creare un perimetro definito ove realizzare gli investimenti sostenuti dai fondi *ETS* e *FuelEU*. Proprio in tale contesto, grazie all'utilizzo sussidiato di combustibili alternativi come i biocarburanti, agli investimenti nelle infrastrutture portuali destinati allo stoccaggio e alla distribuzione degli stessi, si potranno effettivamente abbattere le emissioni.

In tale scenario, è essenziale non solo per gli armatori ma per tutto il Sistema Paese che gli ingenti proventi generati dal trasporto marittimo in Italia dal sistema *ETS* e dal regime sanzionatorio della *FuelEU Maritime* vengano destinati al settore marittimo e portuale nazionale per finanziare i necessari investimenti legati alla produzione dei nuovi combustibili, alle infrastrutture portuali per il rifornimento di questi ultimi, al sostegno delle Autostrade del Mare, e ai poderosi interventi di rinnovo

delle flotte armate dagli armatori nazionali.

In un percorso di transizione energetica che procede a tappe forzate, occorre sottolineare ancora una volta come gli armatori non possano essere lasciati soli, in quanto non sono gli unici attori. La sfida coinvolge anche l'industria di terra per la produzione e la capillare distribuzione di carburanti alternativi al fossile. Se la produzione è un fattore industriale che le nostre imprese – pubbliche e private, veri campioni europei e internazionali – hanno dimostrato di saper affrontare, sono la distribuzione e la logistica fino alla banchina e la messa a bordo che rappresentano ancora un punto interrogativo.

La nostra bussola

Serve prestare maggiore attenzione al processo legislativo comunitario, onde evitare di essere costretti a intervenire *in extremis* o, ancora peggio, vedersi calare dall'alto decisioni talmente impattanti per il nostro settore da metterne a rischio



la sua intera competitività qualora non adeguatamente (e nei tempi giusti) governate.

Occorre gestire bene i fondi per la decarbonizzazione e scongiurare fughe in avanti che renderebbero ancora più precario l'equilibrio su cui viaggiano le nostre imprese. Non dobbiamo poi dimenticare l'esigenza di una semplificazione del sistema regolatorio settoriale. Occorre rendere la bandiera italiana

competitiva rispetto a quelle esistenti negli altri Paesi dell'UE, per scongiurare il rischio che la modifica del regime di aiuto di Stato agli operatori nazionali impegnati nel trasporto marittimo, i quali avranno facoltà di ottenere tale sostegno anche se opereranno con navi battenti bandiera di un Paese dell'UE o dello Spazio Economico Europeo, crei invece i presupposti per un *flagging out* a favore di altri

registri dell'Unione. Semplificazione quantomai necessaria, e a costo zero, anche per affrontare la gravissima crisi determinata da tempo a causa della carenza di figure professionali di bordo che ha assunto, in occasione delle passate stagioni estive e dei relativi picchi di lavoro e con particolare riferimento all'attività dei traghetti ro-ro e ro-pax, un carattere emergenziale.

L'AUTORE



Stefano Messina, nato a Genova nel marzo 1968, dal 1994 è entrato a far parte delle aziende del Gruppo di famiglia occupandosi principalmente di pianificazione, amministrazione, finanza e controllo nell'ambito del core-business dell'armamento e dei servizi di trasporto marittimo internazionale di linea. Attualmente è Presidente del Gruppo Messina SpA, Vice Presidente Esecutivo della Ignazio Messina & C. SpA, oltre a ricoprire incarichi in altre società quali Presidente di Four Jolly SpA (società armatoriale nel segmento tanker) e Presidente di Yarpa SpA (società di private equity). Da gennaio 2018 è Presidente di Assarmatori. Nel novembre 2023 è stato nominato Consigliere del Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro in rappresentanza della categoria delle imprese.

A YEAR LIVED AMID CONFLICTS, SANCTIONS, GEOPOLITICAL TENSIONS AND A RAPID ENERGY TRANSITION

by Stefano Messina
Chairman

Geopolitical tensions that lead to open conflicts and the increasingly pervasive use of sanctions have become part of our lives, pushing us toward a "new normal" where societies and businesses struggle to adapt. The Middle Eastern tensions aggravated the Russia-Ukraine conflict, and the Houthi attacks on merchant ships in the Bab el-Mandeb Strait affected the shipping sector. This has resulted in the cessation of passenger traffic in the Suez Canal, as well as having an impact on cargo traffic. During the initial months of the year, transits experienced a decrease of over 40%, with peaks of 50% in March.

The Adriatic ports are experiencing a decline in traffic, unlike the Tyrrhenian ports, which have seen a consolidation of movements due to geographical reasons. A longer route then results in increased operational costs for ships, due to geographical reasons. However, as reports from the Bank of Italy testify, the risk that this could translate into a new inflationary push is nonexistent.

The Russian-Ukrainian conflict, or, more precisely, the economic sanctions against Russia that have resulted from it, continue to have a significant impact on shipping. As a result, the so-called shadow fleet, composed of tankers used to transport petroleum products from countries subject to international sanctions, is growing.

In this context, maritime transport is facing the initial phase of regulation arising from the Green Deal. Since the beginning of the year, the Emission Trading System (ETS) has been in effect, and the Alternative Fuels Infrastructure

Regulation (AFIR) entered into force in April. In addition to the FuelEU Maritime regulations and the IMO Carbon Intensity Indicator (CII). This is a highly pertinent and intricate matter, where the necessity to rely on a policy that safeguards the Mediterranean identity is even more evident.

Technological neutrality, for instance, possesses undeniable advantages at the industrial level; however, it can be detrimental as it engenders significant uncertainty in maritime transport, particularly in short-sea shipping. In fact we are not referring to vessels that traverse distances exceeding several thousand miles and make frequent stops at various ports, thereby allowing them to select their fueling location based on the chosen fuel and its availability. On the contrary when discussing local public transportation, the Motorways of the Sea, cruise traffic, and connections with the islands, we frequently refer to routes that connect only two ports, sometimes

within the same country.

In such a scenario, it is essential that the substantial revenues generated by maritime transport in the country from the ETS system and the FuelEU Maritime sanctions regime be allocated to the national maritime and port sectors to finance the necessary investments related to the production of new fuels, port infrastructure for their refueling, modal shift and major fleet renewal interventions. We must also consider the need for a simplified sectoral regulatory system, both to make the Italian flag competitive with those in other EU countries and to improve maritime labor.

IL PARADIGMA DEL CARBURANTE PULITO. QUANDO? DOVE? COME? A QUALE COSTO?

Siamo tutti d'accordo sulla necessità di decarbonizzare il trasporto (anche) marittimo. Quando, nel maggio del 2021, fu presentato dalla Commissione europea l'oramai arcinoto pacchetto *Fit for 55*, molti furono i malumori e i dubbi sollevati dagli addetti ai lavori. Era evidente che un'operazione così complessa, che avrebbe impresso una formidabile pressione al comparto (tutto) del trasporto, presentata ben prima della conclusione della più devastante epidemia globale che i viventi ricordino, facesse sollevare più di un sopracciglio. Era chiaro che non si trattava di un mero *greenwashing*, perché regole come la revisione della tassonomia, l'inclusione del trasporto marittimo nel regime *ETS*, gli obiettivi sfidanti (impossibili

dicono in molti) della *FuelEU*, sono – al contrario – regole destinate a promuovere, *rectius*, imporre, una vera e propria rivoluzione industriale. Le due guerre scoppiate ad un passo dai confini dell'Unione (siano essi quelli di Cipro o della Romania) non hanno modificato lo spirito del pacchetto legislativo che, tuttavia, ha perso alcuni pezzi lasciando di fatto il mare come principale destinatario (per adesso) delle regole europee. Parallelamente a quanto avverrà con la nuova Commissione e il nuovo Parlamento europei (per non parlare di possibili cambi di assetto politico in Paesi chiave dell'Unione), vanno tenute in considerazione le regole emanate dal legislatore marittimo convenzionale (l'IMO per intenderci) le quali, anch'esse,

pongono dubbi significativi, come ampiamente trattato in un altro contributo del nostro *report* annuale del 2024. Ora, molto si è fatto e molto si deve fare per ovviare ad alcuni evidenti errori di valutazione politica delle misure citate. Si pensi all'oramai arcinoto impatto del regime *ETS* sui traffici portuali di *transshipment* nei porti mediterranei dell'Unione. Si pensi alla distonia di una normativa climatica differenziata tra mare e terra che rischia di spostare sul trasporto terrestre il traffico già faticosamente attratto dalle linee delle Autostrade del Mare. Si deve lavorare per trovare le necessarie modifiche alle normative.

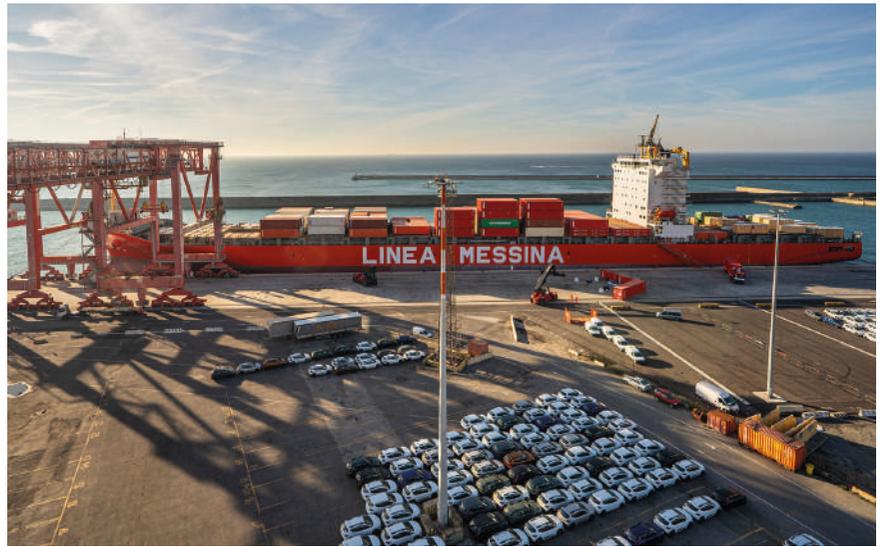
Il Governo italiano si è speso molto sia in Europa sia nel consesso del G7, e noi con esso. Sono confidente

di Alberto Rossi
Segretario Generale

che avremo le nostre soddisfazioni.

Le criticità ancora esistenti

Ma i problemi di fondo sono altri e in particolare due. La neutralità tecnologica impressa dall'anima industriale dell'Unione mal si concilia, per non dire che non si concilia affatto, con le esigenze che gli armatori mantengono riguardo ai loro investimenti in nuove unità navali. Questo tema è particolarmente sentito nei settori più fragili del trasporto, e cioè quelli delle linee di prossimità: soprattutto i collegamenti con le isole e le Autostrade del Mare. Ma anche gli altri settori non sono certo a loro agio nel dover puntare su diverse tecnologie, dipendendo da diversi carburanti che prima o poi saranno disponibili. Si tratta sempre



di azzardare una scommessa sul futuro attraverso investimenti che potrebbero in seguito dimostrarsi meno efficienti e più costosi quando,

finalmente, si comprenderà cosa l'industria della raffinazione e della distribuzione sarà in grado di fare in termini di quantità, di fornitura



capillare e di costi. La regolazione settoriale è pure molto indietro. Si veda ad esempio il Gas Naturale Liquefatto (GNL) la cui efficienza dipende dai depositi e dalle regole che sottendono i bunkeraggi a bordo. Occorre quindi essere chiari almeno con noi stessi. Tutti sono impegnati nella transizione energetica ma il *timing* è sbagliato per molti comparti. Allo stato attuale, si rischia soltanto di subire gli effetti punitivi della legislazione

climatica (costo dei certificati *ETS* e delle sanzioni della *FuelEU*) senza avere un orizzonte entro cui rendere operativi quei mezzi nautici che possano effettivamente consumare carburanti alternativi, e quindi decarbonizzare. Sarebbe stato più serio puntare sulle tecnologie disponibili e non lasciare il mercato a decidere da solo con il rischio che, in determinati contesti come per esempio il Mediterraneo e i suoi porti così congestionati e vicini

ai centri abitati, questa incertezza possa essere vista come un fattore che limita la competitività del trasporto oltreché la possibilità di ridurre le emissioni.

Occorrerà quindi lavorare su un calendario meno sfidante di quello pensato dall'Unione Europea, che oggi sta affrontando un cambiamento dovuto alla creazione di nuove alleanze e all'influsso di nuove idee uscite dalle urne. Occorre decidere, almeno a livello nazionale, su quale carburante investire per il settore marittimo. Gli armatori hanno le idee abbastanza chiare, alcuni hanno già fatto delle scelte che poi sono quelle possibili nei traffici che interessano le nostre coste. Dovremo lavorare sul GNL e sui biocarburanti come peraltro evidenza uno studio che abbiamo contribuito a realizzare con il RINA ed ENI. Dal 2025 il Mediterraneo occidentale sarà area SECA con la conseguenza che in esso i carburanti fossili utilizzabili saranno ulteriormente ridotti. Quest'ultima è una sfida che imprimerà ulteriore

pressione alla ricerca di probabili alternative.

Le implicazioni dell'AFIR

Dobbiamo tuttavia avere chiaro che la decarbonizzazione dell'industria del trasporto marittimo dipende dalla disponibilità di prodotti energetici alternativi nei punti di ricarica. Il regolamento sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (*Alternative Fuel Infrastructure Regulation, AFIR*) costituisce un importante strumento per definire e realizzare questo presupposto, per raggiungere la neutralità energetica oltreché per evitare i costi associati al non farlo. Tale regolamento pone sfide ambiziose e obblighi significativi allo Stato e all'industria, e impone l'avvio di un lavoro sinergico tra pubblico e privato che rende imprescindibile la comprensione del chi fa cosa, quando e come. Premesso che a pagare i certificati d'emissione, nel caso dell'*ETS*, o le cospicue sanzioni a carico degli operatori per il regime *FuelEU* sarà



il mercato (i passeggeri e le merci), è ovvio che la capacità di accedere alla fornitura di tali carburanti è un fattore di competitività per la società tutta.

Infatti, non avere tale disponibilità comporterà un pregiudizio e, più prima che poi, qualche armatore chiederà conto ai soggetti interessati che non avranno assolto alle obbligazioni loro imposte dalla legge. Ecco dunque l'esigenza di definire, fin da subito, quello che

è chiaro ai giuristi ma meno agli addetti ai lavori, e cioè il quadro delle obbligazioni e delle responsabilità degli attori della filiera. Agli armatori è chiesto l'impegno di adeguare la parte propulsiva delle navi per l'uso sicuro di tali carburanti. Questo esercizio avviene con l'adeguamento (*refitting*) del naviglio esistente o con la costruzione di nuove navi, azioni per adesso rallentate dal fatto che l'armatore tenderà ad investire quando sarà sicuro di trovare il

carburante prescelto lungo la rotta su cui intenderà far operare la nave. Ancora una volta, i segmenti più fragili sono quelli del cosiddetto traffico locale: collegamenti con le isole maggiori e minori, le crociere e le Autostrade del Mare. Sulle linee intercontinentali, il vettore avrà maggiore facilità di rifornirsi di questi carburanti in porti che hanno meno problematiche

nell'infrastrutturazione delle reti di distribuzione rispetto a quelli europei del Mediterraneo e, in particolare, a quelli italiani.

Se si pensa ad una nave impiegata in una linea, peraltro molto trafficata, tra Livorno e Olbia, questa ha poche alternative rispetto al rifornirsi ad Olbia oppure a Livorno, ed è su questi due porti che deve poter contare per fare rifornimento

di nuovi carburanti. Gli armatori presenti su questa linea, dunque, attenderanno di avere un quadro preciso sulla tempistica entro la quale il carburante alternativo sarà disponibile nei due porti caposcalo prima di fare investimenti. Nel caso in cui li facessero, la spesa non sarebbe giustificata dovendo la nave continuare, essendo comunque dotata di un motore *dual fuel*, a usare carburante fossile. Qui sopperisce, appunto, quanto previsto dall'*AFIR*. Riguardo al trasporto marittimo esso prevede l'obbligo per gli Stati membri di sviluppare, entro il 31 dicembre 2024, un numero adeguato di punti di rifornimento per il GNL nei porti marittimi della rete centrale TEN-T (tutti quelli interessati dalle linee di prossimità). La stessa norma prevede poi l'obbligo per gli Stati membri di predisporre, sempre entro il 31 dicembre 2024, un progetto di quadro strategico nazionale per lo sviluppo del mercato dei combustibili alternativi nel settore dei trasporti (metanolo, idrogeno,



ammoniaca ed elettricità *in primis*) e la realizzazione della relativa infrastruttura. Infine, v'è l'obbligo per gli Stati membri di realizzare, entro il 31 dicembre 2029, una rete di distribuzione dell'energia elettrica da terra alle navi in porto (OPS o *cold ironing*), per navi portacontenitori, traghetti e di crociera. Su questo dobbiamo dare atto al Governo che l'Italia è *leader* in Europa per qualità e quantità dei progetti varati e apripista per la relativa regolazione anche sottesa al rispetto delle norme UE sugli aiuti di Stato.

L'industria che continuiamo a chiamare petrolifera, ma che si occupa più in generale della produzione di combustibili, sta facendo progressi, sia per qualità che per quantità, nella sfida verso la produzione di quantitativi sufficienti di carburanti alternativi per il trasporto marittimo. Si presume pertanto che si potrà contare su una sufficiente disponibilità di GNL e bioGNL oltretutto di *biofuels* su tutto il territorio nazionale. L'attenzione passa pertanto su



coloro che sono responsabili delle attività di deposito, distribuzione e messa a bordo di tali carburanti nei porti italiani, siano essi posti nella rete TEN-T (ovvero i principali e comunque tutti quelli interessati alle linee marittime di prossimità più sopra richiamate) ovvero nei porti

cosiddetti minori, dove peraltro non è certamente secondaria la necessità di poter disporre di questi carburanti.

Giocoforza, quindi, l'industria guarda con attenzione all'agire delle Autorità di Sistema Portuale e sui loro concessionari titolari degli

impianti di deposito costiero (che non sfuggono alla disciplina di cui all'articolo 18 della Legge n. 84/94 quanto ad obbligazioni di risultato e apertura al mercato) e sulle imprese concessionarie dei servizi di bunkeraggio.

Questi ultimi sono i soggetti più direttamente responsabili della messa a disposizione di carburanti alternativi e, *in primis*, di obbligazioni che sono previste dalle normative europee e dal regolamento *AFIR*. Da loro gli armatori si attendono l'integrale rispetto delle attività di programmazione, gli investimenti necessari e la fornitura di un servizio efficiente e non ingiustificatamente oneroso. Senza dubbio, le attività a cui le imprese sono chiamate dovranno essere precedute da un'approfondita azione di programmazione da parte del Governo e delle Autorità di Sistema Portuale che abbia il proprio fondamento sulle esigenze attuali e prospettiche dell'utenza. Ogni ritardo rischia di essere pagato a caro prezzo.

L'AUTORE



Alberto Rossi è avvocato esperto del diritto dei trasporti, della navigazione e delle attività portuali, con particolare attenzione ai temi della concorrenza. Dal 2011 è socio dello studio ADVANT – NCTM dove è membro del dipartimento trasporti marittimi e logistica. Ha maturato lunghe permanenze all'estero dove ha approfondito temi contrattuali ed assicurativi legati al trasporto. Dal 2018 è Segretario Generale di Assarmatori. È esperto del Cipom e autore di numerose pubblicazioni scientifiche e regolare contribuente di conoscenza a seminari e convegni.

THE GREEN FUEL PARADIGM. WHEN? WHERE? HOW? AT WHAT COST?

by Alberto Rossi
Secretary General

The process of decarbonizing the maritime transport, while universally acknowledged as of paramount importance, is particularly challenging. The "Fit for 55" legislative package has raised concerns among industry stakeholders due to its ramifications. The inclusion of maritime transport into the *ETS* regime, the revision of the taxonomy, and the FuelEU's ambitious targets impose a substantial industrial transformation. Despite geopolitical crises close to the Union's borders, the package has retained its essence through the parliamentary and Council's process, although some aspects have been revised, leaving the maritime sector as one of the primary recipients of the new European regulations. There

are two major structural issues that prevent the proposed measures from being immediately effective. First, the technology neutrality promoted by the European Union does not align well with the needs of shipowners regarding investments in new vessels. This is particularly true for the most vulnerable sectors of transportation, such as short-sea shipping, island connections, and Motorways of the Sea. Shipowners are compelled to bet on various technologies and fuels, resulting in risky investments that could prove inefficient and costly once the refining and distribution industry is capable of providing alternative fuels in sufficient quantities and at reasonable costs. Second, sectoral regulation remains lagging. For example, the efficiency of Liquefied Natural Gas (LNG) depends on the shore storages and on efficient rules for on-board bunkering. It is evident that the timing of the European regulations is fairly inadequate for many sectors, risking punitive effects without the ability to operate vessels that consume alternative fuels and reduce emissions. Decarbonization of

marine transportation is dependent on the availability of alternative energy products at refueling points. The Alternative Fuels Infrastructure Regulation (*AFIR*) is a crucial instrument for delineating and implementing the infrastructure required to attain energy neutrality and mitigate the associated costs. This regulation imposes significant obligations on both the State and the industry, necessitating a strong synergic public-private collaboration. In order to use new fuels safely, shipowners must retrofit existing vessels or build new ones. However, investments will only be made when shipowners are assured that their chosen fuel will be available along operational routes. This is particularly problematic for local trades, such as connections to major and minor islands, Mediterranean cruises and in the Motorways of the Sea. The *AFIR* regulation mandates that Member states establish a sufficient number of LNG refueling points at seaports within the TEN-T core network by December 31st, 2024, and devise a comprehensive national strategic framework for the advancement

of the alternative fuels market. By December 31, 2029, all ports must have on-shore power supply distribution networks established. The fuel industry is making progress in producing sufficient quantities of alternative fuels such as LNG, bioLNG, and biofuels. Nonetheless, it is imperative to ensure the competitiveness of shipping and reduce emissions by ensuring the availability of these fuels in ports. Port System Authorities and concessionaires of shore storage facilities are responsible for making these fuels available in ports across Italy. Any delay in planning and implementing the necessary infrastructure will have serious consequences for the entire sector. In conclusion, the energy transition in shipping requires close public-private collaboration, clear planning, and timely investment to develop the necessary infrastructure. Failing in doing so will create costs and inefficiencies that will undermine the whole sector's competitiveness.

L'EVOLUZIONE DEL SOSTEGNO DELLO STATO AL TRASPORTO MARITTIMO

Il percorso verso la transizione energetica e la conseguente decarbonizzazione del trasporto marittimo è necessario per il raggiungimento degli obiettivi dell'Agenda 2030 dell'*International Maritime Organization (IMO)* e del Pacchetto *Fit for 55* della Commissione europea.

Per raggiungere tali ambiziosi traguardi, lo sforzo dell'industria marittima in atto deve essere sostenuto da politiche economiche, nazionali e unionali, in grado di rendere sostenibile la transizione ecologica del settore. Da questo punto di vista occorre innanzitutto intercettare e bene utilizzare i proventi derivanti dai regimi *ETS* e *FuelEU* per sostenere l'intermodalità marittima, l'utilizzo dei carburanti alternativi, il rinnovo

delle flotte e degli impianti portuali. Non a caso la Direttiva (UE) n. 959/2023, che ha previsto l'introduzione del trasporto marittimo nel regime *ETS* a partire dal 1° gennaio del 2024, stabilisce con chiarezza gli scopi che gli Stati membri dovranno raggiungere con il supporto dei fondi generati proprio da questi prelievi. Chiarezza che, per la verità, non si ravvede con riferimento alle sanzioni imposte dal regime concorrente della *FuelEU*. In questo contesto pertanto occorre spendere qualche parola sulle tre direttrici su cui, conformemente alle politiche climatiche e dei trasporti dell'Unione europea, dovranno innestarsi le attività di sostegno da parte degli Stati membri a partire dal momento in cui i primi fondi saranno disponibili

(prevedibilmente alla fine del 2025).

L'intermodalità marittima

Il supporto al *modal shift* dovrà essere il primo dei tre obiettivi del regime *ETS* nazionale. Ciò significa che occorre *in primis* proteggere e valorizzare i servizi regolari sulle rotte di continuità territoriale con le isole maggiori e nelle Autostrade del Mare, ivi inclusi i servizi di feederaggio per il trasporto dei contenitori. L'importanza di sostenere questi segmenti di traffico risulta evidente solamente considerando il naviglio ro-ro e ro-pax impegnato sulle rotte nazionali e internazionali che garantisce alcune centinaia di partenze settimanali dai porti italiani con oltre 1,33 milioni di metri lineari di capacità di stiva

di Giovanni Consoli
Vice Segretario Generale

netta a settimana. L'Italia è stato uno – se non il primo – dei Paesi europei ad introdurre un incentivo nazionale, un tempo Ecobonus, poi Marebonus ed oggi chiamato *Sea Modal Shift*, la cui adozione ha permesso la crescita esponenziale del trasporto marittimo di medio e corto raggio lungo le dorsali marittime del Paese, togliendo ogni anno dalla strada migliaia di mezzi pesanti e riducendo le esternalità negative del trasporto su gomma ovvero i costi sociali legati al congestionamento delle strade, agli incidenti stradali e all'inquinamento atmosferico.

Inoltre, l'opportunità di rafforzare il modello di incentivazione strada-mare ci offre, altresì, l'occasione di correggere l'errore (tutto italiano) di non considerare, *rectius* classificare,



i servizi *feeder* come servizi marittimi regolari riconducibili allo *Short Sea Shipping*. In questo senso per aggiustare il tiro bisogna richiamare semplicemente la base giuridica unionale che definisce in modo esaustivo i servizi marittimi classificabili come *Short Sea Shipping*

nei quali ovviamente rientrano a pieno titolo anche i servizi *feeder* di contenitori.

Il supporto all'uso dei carburanti alternativi

Il percorso tecnologico e industriale che dovrebbe portare alla completa

sostituzione dei *fuel* attuali è ancora lungo e non privo di incognite, non ultime quelle legate alla sicurezza, e richiederà ingenti sforzi in termini di ricerca e sviluppo nonché grandi risorse economiche per la sua realizzazione. Nel frattempo, le navi dovranno continuare a navigare utilizzando al meglio i combustibili e le tecnologie esistenti. Da questo punto di vista risulta imprescindibile intraprendere immediatamente, in modo più deciso rispetto a quanto

fatto finora, la strada dell'impiego dei biocarburanti marini, ovviamente senza dimenticare l'utilizzo del Gas Naturale Liquefatto (GNL) in ambito navale.

In Italia la neutralità tecnologica, preservata anche in assenza di valide basi industriali dal legislatore europeo, può solo ipotizzarsi nella scelta tra il biocarburante, in genere *biodiesel*, e il GNL.

Anche qui abbiamo l'esperienza analoga, ma non simile, del

supporto dato all'utilizzo del carburante alternativo nel settore dell'aviazione (*SAF*), che da qualche anno viene agevolato proprio attraverso i fondi generati da una parte del trasporto aereo nel continente europeo. È fuori di dubbio che per rendere sostenibile l'utilizzo dei carburanti alternativi, l'unica strada percorribile sia quella di promuovere lo sviluppo di misure incentivanti in grado di ridurre il differenziale di prezzo tra i carburanti convenzionali.

Occorre poi uno sforzo per regolamentare le operazioni di bunkeraggio nei porti nazionali, per consentire alle navi il pieno utilizzo dei carburanti alternativi, ivi incluso ovviamente il GNL. Per fare questo è prioritario individuare in tempi celeri un modello gestionale e operativo da applicarsi in tutti i porti italiani interessati, ma che sappia avere riguardo alle peculiarità degli stessi.





Il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali

La terza e ultima area di intervento che dovrà essere sostenuta dai fondi generati da regimi *ETS* e *FuelEU* è quella del rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. Si auspica a riguardo un alleggerimento dei vincoli previsti dall'applicazione delle degli Orientamento in materia di aiuti di Stato per l'ambiente, il clima e l'energia (CEEAG) dal momento

che le disposizioni non riflettono l'attuale situazione tecnologica disponibile sul mercato, le quali, si sostanziano in una preferenza per soluzioni a propulsione elettrica e a carburanti sintetici ad oggi inesistenti o tecnicamente impossibili per molti segmenti. La modifica delle CEEAG dipende a sua volta da un eventuale aggiornamento della Tassonomia europea, che

rappresenta la classificazione delle attività considerate sostenibili secondo l'Unione, la quale si preannuncia altrettanto complessa alla luce del forte valore ideologico conferito dalla Commissione europea alla stessa. Nessuna decarbonizzazione del settore marittimo potrà mai avvenire senza la messa a disposizione dei carburanti alternativi nei porti dell'Unione in modo capillare,

efficiente e poco costoso.

Gli armatori hanno già fatto e faranno sempre più importanti passi in questa direzione, ma occorre che sia individuato il carburante idoneo e che venga loro garantita la possibilità di approvvigionare le proprie navi con tale *fuel*.

In tale contesto, l'Italia deve senza indugio elaborare il quadro strategico nazionale per lo sviluppo delle infrastrutture di distribuzione dei combustibili alternativi. Questo è il passaggio probabilmente più importante che dovrà essere fatto nei prossimi 2/3 anni, poiché ogni ritardo impatterà negativamente sulla catena del valore dell'intero settore gravando i servizi di trasporto marittimo delle merci e dei passeggeri di un ulteriore costo derivante dai regimi e *ETS* e *FuelEU*, costi che, diversamente, potrebbero essere evitati attraverso, appunto, l'utilizzo di carburanti alternativi a quelli fossili.

L'AUTORE



Giovanni Consoli, in Assarmatori dal 2018, economista, è esperto del programma nazionale delle Autostrade del Mare ed è specializzato nel lavoro marittimo e la sua formazione, nello short sea shipping e nella gestione degli incentivi nazionali ed europei. Dal 2024 ricopre il ruolo di Vice Segretario Generale dell'Associazione.

THE EVOLUTION OF THE SUPPORT FOR MARITIME TRANSPORT

by Giovanni Consoli
Deputy Secretary General

The maritime industry must be supported by economic policies, both at the national and European levels, that can make the sector's ecological transition sustainable, to achieve the ambitious goals set in the Agenda 2030 by the International Maritime Organization (IMO) and the European Commission's Fit for 55 Package. It is a priority to use revenues from *ETS* and *FuelEU* measures to support (i) maritime intermodality, (ii) the deployment of alternative fuels, and (iii) the renewal of fleets and port facilities. First, on intermodality, it is necessary

to protect and enhance regular services on the territorial continuity routes with major islands and the Motorways of the Sea, including feeder services for container transport.

The importance of supporting these traffic segments is evident just by considering the ro-ro and ro-pax vessels engaged on domestic and international routes that provide several hundred weekly departures from Italian ports with more than 1.33 million linear meters of net hold capacity per week. Italy has been one - if not the first - of the European countries that introduced a national incentive, once Ecobonus, then Marebonus and now called Sea Modal Shift, whose adoption has allowed the exponential growth of medium and short sea shipping along the country's maritime backbone, taking thousands of trucks off the road every year and reducing the negative externalities of road transport as well as the social costs related to road congestion, road



accidents and air pollution.

Furthermore, it is imperative to promote utilization of alternative fuels by replicating the similar measures taken to facilitate the deployment of alternative fuels (SAF) in the aviation sector through the funds generated by a portion of European aviation in recent times.

There is no question that to make the use of alternative fuels sustainable, it is essential to promote the development of incentive measures that can reduce the price difference between conventional and sustainable fuels. An effort is also needed to regulate bunkering operations in domestic ports to allow ships to make full use of alternative fuels, including, of course, LNG. To achieve this,

it is a priority to identify quickly a management and operational model that can be uniformly applied to all national ports without ignoring their particularities.

Lastly, to ensure the renewal of port fleets and ports facilities, it is imperative to modify the policy constraints established by the Guidelines on State Aid for Climate, Environmental Protection, and Energy (CEEAG 2022). Currently, the provisions favor electric propulsion and synthetic fuel solutions that are not in sync with current technological advancements or are even unfeasible to implement in certain segments.

GARANTIRE AL MEDITERRANEO UNA POLITICA EUROPEA DEI TRASPORTI EQUA E VINCENTE

Il 1° gennaio 2024 rappresenta una data storica, perché è entrato in funzione l'*Emission Trading System* per il trasporto marittimo. Le emissioni di CO₂ prodotte nel 2024 saranno, nella misura del 40% a causa dell'applicazione progressiva del regime che diventerà pienamente operativo a partire dal 2026, rendicontate per acquistare quote di emissioni corrispondenti. L'anno in corso è significativo anche per altre importanti misure del pacchetto legislativo *Fit For 55*: il 13 aprile è entrato in vigore il regolamento sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (*AFIR*), mentre entro agosto le compagnie di navigazione dovranno conformarsi alle prime disposizioni del regolamento sulla diffusione di carburanti alternativi nel

settore della navigazione marittima (*FuelEU Maritime*).

Le esigenze dei Paesi mediterranei

Pur essendo stata migliorata nel corso del processo legislativo che ne ha permesso l'approvazione, la normativa climatica europea dedicata allo *shipping* possiede criticità significative che derivano dalla sua stessa impostazione di fondo, per lo più sorda alle esigenze dei Paesi europei del Mediterraneo. Difatti, il baricentro delle politiche europee in materia di transizione energetica e trasporti è sbilanciato verso Nord: l'apporto più significativo alla stesura delle proposte e alla loro discussione è stato, ed è tutt'ora, fornito dai decisori politici e dal *cluster* industriale del centro e del

nord Europa. Ciò è il frutto non tanto di una volontà prevaricatrice dei Paesi del Nord, quanto di un'assenza di coordinamento e protagonismo del Sud Europa nelle sedi europee, dove le peculiarità di uno scenario *sui generis* come quelle del quadrante mediterraneo devono essere espresse e difese.

Tra le più importanti, annoveriamo una rete capillare di servizi di cabotaggio nazionale, la presenza diffusa delle Autostrade del Mare a sostegno del *modal shift*, il significativo e storico legame dei territori costieri mediterranei con il comparto crocieristico, e la pervasiva presenza del modello di porto-città sulle coste sudeuropee. Le caratteristiche che l'Italia e i Paesi europei del Mediterraneo condividono delineano un'identità

di Cesare Crocini
Responsabile Ufficio
Affari Europei di Bruxelles

marittima precisa, di cui è indispensabile prendere coscienza per poter contribuire in modo efficace alla realizzazione di una politica europea dei trasporti equa e vincente. Al contrario, quando gli aspetti caratteristici dell'economia marittima mediterranea non emergono dovutamente nel processo legislativo, le conseguenze negative sono tutt'altro che secondarie. Non è un caso che l'ETS penalizzi soprattutto le attività di *transshipment* nel Mediterraneo, né è una casualità che il combinato disposto di ETS e *FuelEu Maritime* rischi di abbattere la competitività delle Autostrade del Mare, o ancora che la progettazione e la realizzazione di un'infrastruttura per i carburanti alternativi nei nostri porti risulti estremamente più complessa e

sfidante rispetto a quanto avviene nei porti del *Northern Range*. Fenomeni come quelli elencati sono il risultato di una legislazione europea che nei fatti viene meno all'obiettivo basilare di garantire parità di condizioni alle imprese operanti nel mercato unico dell'Unione.

Riteniamo dunque indispensabile un'alleanza strategica tra i Paesi del Sud del continente per promuovere e difendere le istanze del settore marittimo mediterraneo. Recentemente, un esempio virtuoso di collaborazione di questo tipo ha permesso di sospendere in Consiglio dell'Unione europea le negoziazioni sull'*Energy Taxation Directive* (ETD), il cui testo prevede di introdurre un livello di tassazione minima sui carburanti ad uso marittimo nelle tratte intra-europee.

Alcuni Stati membri mediterranei (Italia, Grecia, Malta, Cipro) hanno compreso gli effetti negativi che la proposta avrebbe sui segmenti marittimi più caratteristici dei rispettivi ecosistemi industriali, e si sono opposti al provvedimento che era, invece, accettabile per il Nord Europa. La stessa azione comune realizzata durante le negoziazioni su ETD dev'essere ora rilanciata per affrontare i temi, presenti e futuri, in discussione a livello europeo e non solo: si tratta di costruire e promuovere un protagonismo nuovo sulla base della comune identità mediterranea. Come Associazione che rappresenta un settore internazionale per vocazione, ciò costituisce oggi il rinnovato spirito con cui portiamo avanti le nostre azioni nei confronti delle Istituzioni

europee. Gli anni a venire ci riservano una sfida epocale: accelerare il percorso di decarbonizzazione e digitalizzazione, coniugando sostenibilità e competitività in un contesto economico e geopolitico sempre più complesso.

Una strategia per i carburanti alternativi

Sarà necessario creare le condizioni per sostenere la diffusione dei carburanti alternativi, che nell'elaborato meccanismo legislativo delle politiche

europee sono la componente meno valorizzata. Infatti, i Paesi mediterranei dovranno sviluppare una politica energetica compatibile con i porti-città, superando definitivamente la fase della neutralità tecnologica in favore di scelte strategiche precise su quali tipologie di carburanti prediligere e in quali porti collocare le infrastrutture energetiche del futuro, costruendo le politiche d'intervento pubbliche in accordo con i fabbisogni e i *business plan* delle compagnie di navigazione.

A questo riguardo, il bacino del Mediterraneo dovrà dotarsi di strumenti che altrove già risultano efficaci, tra cui i corridoi verdi (*Green corridor*) che consentono di mettere a sistema l'intera catena del valore marittimo-industriale per accelerare il processo di decarbonizzazione lungo rotte predeterminate.

La decarbonizzazione del settore sarà vincente soltanto se sostenuta dal reimpiego delle risorse che gli Stati nazionali avranno a bilancio grazie all'inclusione dello *shipping* nell'*ETS*. Il principale ambito d'intervento dovrà essere, ancora una volta, quello del sostegno alla diffusione dei carburanti alternativi: similmente a quanto avviene nel settore dell'aviazione, il comparto marittimo ha bisogno d'incentivi economici che coprano il differenziale di costo tra carburanti tradizionali e combustibili alternativi. Un ulteriore ambito d'intervento prioritario per il bacino del Mediterraneo è il sostegno alle Autostrade del Mare, attraverso il rafforzamento delle misure d'incentivazione dello



shift modale, come il Marebonus (attualmente *Sea Modal Shift*). Inoltre, nel paniere ideale delle misure fondamentali per decarbonizzare lo *shipping*, includiamo interventi finanziari dedicati al rinnovo delle flotte, che tuttavia devono fare i conti con un complesso quadro di regole europee in materia di aiuti di Stato, che impedisce di fatto l'accesso al credito pubblico perché non è allineato con il reale sviluppo tecnologico raggiunto dal mercato.

La competitività dello *shipping* e dell'intero comparto devono trovare diritto di cittadinanza nell'agenda politica della nuova legislatura europea che si sta aprendo. Secondo le intenzioni espresse fino ad ora, i prossimi cinque anni a Bruxelles saranno caratterizzati da una maggiore attenzione alla componente industriale dell'Unione, compresa la filiera marittima. A questo riguardo, riteniamo indispensabile l'introduzione di misure correttive per tutelare i segmenti svantaggiati dalla normativa climatica europea, in primo luogo le attività e gli



hub di *transhipment*, così come la rinuncia a qualsiasi nuova forma di tassazione regionale, come le accise sui carburanti o imposizioni fiscali su servizi di bordo e sul trasporto passeggeri.

Parallelamente, nell'ambito di un rilancio della cantieristica europea, servono nuove sinergie e schemi di supporto finanziario che permettano di rendere competitivo il prezzo delle nuove costruzioni realizzate nei cantieri dell'Unione rispetto ai Paesi Terzi. Particolare attenzione va

dedicata anche allo smantellamento delle unità navali vetuste e al riciclo dei materiali ricavati dalle operazioni di dismissione. Oggigiorno, la normativa europea di settore non è adeguata alla domanda potenziale di servizi di smantellamento e riciclo che, nei prossimi anni, le flotte battenti bandiera europea manifesteranno. Il nuovo concetto di Spazio Marittimo Europeo, recentemente introdotto con la revisione delle linee guida per lo sviluppo delle reti trans-europee

dei trasporti, sarà approfondito nei mesi a venire, e non potrà prescindere dall'apporto e dalle indicazioni dei Paesi mediterranei e dei rispettivi settori. L'accorciamento delle catene del valore globale e la necessità per le economie nazionali di costruire resilienze agli *shock* esogeni (guerre, pandemie) ci impongono di guardare ai Paesi che si affacciano sul *Mare Nostrum* in ottica strategica.

Su queste e altre sfide, Assarmatori promuove un'azione trasparente e concreta, proponendosi di costruire una sempre maggiore coesione e collaborazione con i *partner* dell'Europa mediterranea e tra gli stessi Governi, nella convinzione che soltanto un'Unione che valorizzi la propria presenza mediterranea, le proprie radici storiche e la propria proiezione marittima possa garantire una politica dei trasporti equa e vincente al Mediterraneo stesso.

L'AUTORE



Cesare Crocini, dal 1° febbraio 2024 è entrato a far parte dell'equipaggio di Assarmatori con il ruolo di responsabile dell'ufficio Affari Europei di Bruxelles, forte di un'esperienza quasi decennale nelle istituzioni nazionali ed europee (Consiglio regionale della Liguria, Camera dei Deputati, Senato della Repubblica e Parlamento Europeo).

ASSURING A FAIR AND SUCCESSFUL TRANSPORT POLICY TO THE MEDITERRANEAN

by Cesare Crocini
Head of EU Office

The 1st of January 2024 has been an important date, because the inclusion of the maritime sector in the Emission Trading System (*ETS*) became effective. 40% of the CO2 emissions produced by the maritime sector in 2024 will fall into the scope of the *ETS* due to the progressive implementation of the Directive, which will become fully operational from 2026 onward. Furthermore, in 2025, shipowners will have to start surrendering an equal number of allowances. Similarly, the current year is significant as other pieces of European climate legislation (the so-called Fit for 55 package) entered or are going to enter into force. As a

matter of fact, the European policies on energy transition and transport are biased in favor of northern Europe, which led the policy-making process of the last few years due to a lack of leadership in the Southern part of the continent. The unique characteristics of a *sui generis* scenario such as the Mediterranean basin must be expressed and valorized within the European Institutions, otherwise negative effects on the most significant characteristics of the Mediterranean maritime economy are inevitable. These characteristics include a pervasive network of national cabotage services, the widespread presence of the Motorways of the Sea supporting the modal shift, the significant and historical link of Mediterranean coastal areas with the cruise sector, and the pervasive presence of the “city-ports” model. It is no coincidence that these segments or aspects of our maritime economy are adversely impacted by the climate legislation of the Union, such as the loss of competitiveness

of transshipment hubs caused by the *ETS* or the difficulties for the Mediterranean ports to comply with the infrastructure requirements set forth by the alternative fuels infrastructure regulation (*AFIR*). Such phenomena are the results of a legislation which is *de facto* violating the basic goal of assuring a level-playing field in the single market of the Union, creating distortions.

Italy and the other European Mediterranean countries share a well-defined maritime identity. Becoming aware of that identity is essential to contributing effectively to the realization of a fair and successful European transport policy for the Mediterranean. The upcoming years represent a major challenge for us, namely accelerating the path of decarbonization and digitization, as well as combining sustainability and competitiveness in an increasingly complex economic and geopolitical context. The successful decarbonization of the sector will largely hinge

on the reinvestment of the financial resources that Member States will acquire through the inclusion of shipping activities in the *ETS*. Furthermore, the political agenda of the new European legislature must incorporate the competitiveness of the shipping sector and the entire industry among its objectives. According to the intentions expressed so far by European policymakers, the next five years will focus on the Union’s industrial aspects, including the maritime sector. In this regard, we deem it imperative to implement corrective measures to safeguard the maritime segments that are currently adversely affected by certain provisions of European climate legislation.

Therefore, we advocate for a strategic alliance among the southern Member States to promote and defend the needs of the Mediterranean maritime sector.

SUPERARE LA NEUTRALITÀ TECNOLOGICA PER GIUNGERE ALLA DECARBONIZZAZIONE DEL TRASPORTO MARITTIMO

Le sfide richieste per la decarbonizzazione del settore marittimo introdotte dall'*International Maritime Organization* e dall'Unione Europea (UE) hanno portato e porteranno sempre di più alla creazione e allo sviluppo di nuovi combustibili, nuove tecnologie e nuove normative tecniche, idonee ad assicurare un utilizzo sicuro di quest'ultime a bordo nave, seguendo lo spirito della neutralità tecnologica. In particolare, le soluzioni adottate dai due organi legislativi nonostante il *target* comune di arrivare al *net zero* delle emissioni hanno seguito percorsi diversi.

La strategia IMO

L'IMO si è focalizzato a normare le emissioni a bordo nave applicando

un approccio TtW (*Tank to Wake*, che non tiene conto delle intere emissioni a ciclo di vita del combustibile ma solo di quelle emesse durante la fase di combustione dello stesso) mediante l'utilizzo di un indice prestazionale operativo noto come CII (*Carbon Intensity Indicator*) che misura le emissioni di CO₂ rapportate al *transport work* (ossia il prodotto delle miglia percorse e della capacità di carico della nave misurata in GT o DWT), da comparare con indice di riferimento definito per ogni tipologia di nave e decrescente di anno in anno. L'IMO ha emendato anche la normativa relativa al calcolo degli EEDI (*Energy Efficiency Design Index*), indice prestazionale legato al *design* della nave, che per una precisa condizione di funzionamento definisce i grammi di CO₂ emessi

rapportati al citato *transport work*. Anche gli EEDI in analogia con i CII sono basati su un approccio TtW.

La strategia EU

Differentemente dall'IMO, la EU per attuare la decarbonizzazione del trasporto navale all'interno del pacchetto *Fit for 55* ha sviluppato due direttive denominate ETS e RED, e due regolamenti noti come AFIR e *FuelEU Maritime*. RED e AFIR sono dedicate rispettivamente allo sviluppo di combustibili alternativi ottenuti da fonti rinnovabili e delle infrastrutture necessarie per garantirne il bunkeraggio (compreso quello dei combustibili alternativi di origine non biologica) assieme agli impianti di *cold ironing*. La direttiva ETS e il regolamento *FuelEU* sono invece dedicati entrambi alla riduzione delle

di Simone Parizzi

*Responsabile Tecnologia Navale,
Sicurezza Marittima e Ambiente*

emissioni di gas serra seppur con modalità differenti. Il regolamento *ETS* si basa su un sistema *Cap & Trade* di scambio quote di CO_{2eq} con una riduzione progressiva negli anni delle quote emesse sul mercato. Tali quote devono essere acquistate dagli operatori del comparto marittimo e riconsegnate all'UE in numero pari alle emissioni prodotte dal comparto stesso. Viceversa, il regolamento *FuelEU* prevede invece l'utilizzo di un indice prestazionale operativo in analogia al CII ma sviluppato su una metrica più complicata che va a misurare la quantità di CO_{2eq} prodotta rapportata ai MJ di energia immagazzinata nel combustibile utilizzato.

La differenza sostanziale tra l'approccio usato dall'IMO e quello dell'UE, al di là delle diverse metriche

utilizzate per la formulazione degli indici, sta nel tipo di gas serra considerati dall'Unione, che comprendono anche CH_4 ed N_2O oltre alla CO_2 , e nella metodologia di misurazione dell'impronta carbonica di un combustibile che non è più basata su un approccio TtW, bensì WtW (*Well To Wake*), che tiene in considerazione le emissioni sprigionate dal combustibile non solo nella fase di combustione ma anche nel suo intero ciclo vita.

Esiste quindi un profondo disallineamento tra le due legislazioni con impatti non trascurabili sulle soluzioni da adottare nel comparto marittimo.

Soluzioni tecnologiche e fuel adottati sulla base dell'attuale legislazione

Sulla base della legislazione

sviluppata e del principio di neutralità tecnologica sono state individuate differenti soluzioni tecniche e diverse tipologie di combustibile. Per quanto riguarda le soluzioni tecnologiche si hanno i motori *dual fuel* (capaci di operare con due tipologie di carburanti di cui di solito uno tradizionale e uno alternativo) e i relativi impianti di stoccaggio e distribuzione del combustibile utilizzato, le *fuel cell*, le batterie, i sistemi di cattura della CO_2 , i sistemi di efficientamento energetico, i sistemi di propulsione assistita col vento. Tra i *fuel* alternativi oltre a quelli derivati da fonti di origine fossile quali metano (GNL), metanolo (MEOH), ammoniaca (NH_3) e idrogeno (H_2) – che comunque nell'approccio TtW assicurano riduzioni delle emissioni non trascurabili – si hanno i bio-

combustibili, ossia quelli ottenuti da fonti di origine biologica come ad esempio le biomasse oppure i prodotti di scarto urbani (bioGNL, bioMEOH, biodiesel) o quelli di origine non biologica noti anche come combustibili sintetici ottenuti mediante l'utilizzo di energia da fonti rinnovabili (e-GNL, e-MEOH, e-NH₃, e-H₂, e-diesel).

La combinazione di tali combustibili e tecnologie genera differenti soluzioni impiantistiche che possono trovare applicazione su diverse tipologie di nave in funzione dei vincoli tecnico-economico-operativi imposti da queste. Ad esempio, mentre l'utilizzo di un sistema di propulsione elettrico alimentato con batterie può essere applicato ad unità caratterizzate da basse richieste di potenza e su applicazioni di corto raggio, la stessa soluzione non è applicabile per unità con elevata potenza installata e operante sul lungo raggio. In sostanza, quindi, non esiste una combinazione combustibile-tecnologia idonea per ogni applicazione, con l'ulteriore

complicazione che lo stesso *fuel* in funzione del *feedstock* utilizzato per produrlo genera emissioni profondamente differenti a seconda che venga adottato un approccio TtW e WtW.

Limite dell'attuale modello basato sulla neutralità tecnologica

Tenendo conto di quanto detto sopra e delle attuali difficoltà del comparto marittimo a trovare idonee soluzioni, appare evidente come l'attuale modello basato sulla neutralità tecnologica, benché quest'ultima sia una scelta assolutamente condivisibile dal punto di vista industriale, risulti divisivo e inadeguato per il nostro settore per garantire una corretta e veloce decarbonizzazione del comparto. Nonostante lo sviluppo di nuove soluzioni tecniche e una crescita di *know-how* nel settore industriale europeo grazie anche ai generosi finanziamenti erogati dall'Unione per i progetti compresi all'interno del programma *Horizon* e IPCEI, si è generato il problema

dell'uovo e della gallina, causando un rallentamento del processo di decarbonizzazione del settore e una difficoltà di indirizzamento degli investimenti da parte delle compagnie di navigazione e dell'industria. Inoltre, tale problema è stato accentuato dall'asincronia tra lo sviluppo del corpo legislativo e di quello relativo alla normativa tecnica che si è trovata a dover inseguire le soluzioni tecniche introdotte dall'industria sulla base dei *target* di decarbonizzazione dettati dal legislatore.

Si è venuta quindi a creare una situazione paradossale dove, benché sul mercato siano presenti numerosi soluzioni e prodotti, nessuno di questi sta sperimentando uno *scale up* significativo a causa dell'incertezza sul ritorno di investimento da parte dell'offerta e sull'adeguatezza della soluzione adottata da parte della domanda, tenendo conto delle limitazioni tecnico-operative della tipologia di nave e della futura disponibilità delle *supply chain*. Detto in altri termini, nessun produttore di



nuove tecnologie o di combustibile investe per scalare la sua produzione per via dell'incertezza e del rischio dell'investimento e, per contro, nessun armatore investe per installare nuove tecnologie o usare nuovi combustibili per paura di non fare la scelta giusta vista la vita utile di una nave (che si attesta dai 20 ai 30 anni) e trovarsi quindi con una

tecnologia o un combustibile che nel futuro non avranno una *supply chain* adeguata all'utilizzo, sia in termini di *service* che di approvvigionamento. Tutto questo porta ad un proliferare di ipotesi delle quali però nessuna ha le caratteristiche necessarie per svilupparsi e imporsi concretamente come soluzione.

Ulteriore complicazione che si va a

sommare a questo problema è che la normativa tecnica, proprio a causa di questo proliferare di tecnologie e combustibili, non è in grado di sviluppare adeguati regolamenti per la loro certificazione dato che questi richiedono tempi lunghi e risorse importanti. L'assenza di regolamenti tecnici va quindi a generare ulteriore incertezza, frenando gli investimenti per applicazioni su larga scala. Il risultato finale è quindi il drastico rallentamento del processo di decarbonizzazione, dato che le logiche di mercato non sono in grado di indirizzare adeguatamente il processo di sviluppo.

Proposte per superare il modello attuale

Al fine di poter superare questi ostacoli, accelerare il processo di decarbonizzazione e indirizzare correttamente le risorse da parte sia degli utilizzatori finali, sia da parte delle istituzioni, è necessario sensibilizzare e supportare gli organi legislativi a rivedere le strategie ad oggi adottate indirizzandole verso

un approccio che, superando la neutralità tecnologica, permetta la creazione di una *supply chain* adeguata alle necessità del settore marittimo e che renda più snelli e chiari i processi relativi all'utilizzo di nuovi combustibili e tecnologie. A tal fine di seguito vengono presentate alcune proposte necessarie ad assicurare uno sviluppo equo e sostenibile di tutto il comparto marittimo ed evitare fenomeni distorsivi che penalizzino i porti italiani e il comparto dell'armamento che in questi porti opera.

Incentivo all'uso dei biofuel avanzati e del biogas

Vista l'esistenza sul mercato di numerose unità che sono equipaggiate o con sistemi propulsivi tradizionali o con sistemi propulsivi innovativi alimentati tuttavia con combustibili tradizionali, che non possono essere sottoposte ad azioni di *retrofit* per vincoli tecnici ed economici, risulta fondamentale incentivare l'utilizzo dei *biofuel* e del *biogas* (sia a livello di produzione

che a livello normativo) al fine di poter permetterne la loro decarbonizzazione.

Ad oggi, benché i bio-combustibili come ad esempio il FAME o l'HVO siano classificati come *drop in fuel*, nella realtà dei fatti il loro utilizzo a bordo, sia sotto forma di miscele con combustibili tradizionali sia come combustibili puri, viene accettato da parte di alcune Amministrazioni solo dopo un lungo processo di approvazione che prevede l'esecuzione di una dettagliata analisi di rischio e possibili test a bordo, con conseguente difficoltà di utilizzo ed extra costi per l'operatore-nave che si vanno a sommare a quelli del combustibile stesso. In analogia al sistema certificativo utilizzato nell'*aviation*, sarebbe utile una procedura unica e inequivocabile che sfrutti anche le notazioni di classe implementate oggi da alcune società di classifica e la loro esperienza, così da sviluppare un processo più snello e veloce per utilizzare questi combustibili e renderli davvero *drop in*.

Sviluppo di meccanismi per la redistribuzione dei proventi di ETS e FuelEU Maritime

Secondo l'attuale schema di redistribuzione dei proventi derivanti dalle aste previste dalla direttiva *ETS*, contrariamente a quanto accade nel settore *aviation*, non è previsto per il marittimo alcun meccanismo automatico di compensazione del *price gap* per l'utilizzo di combustibili alternativi. Ciò crea quindi una disparità competitiva tra i due settori con evidenti vantaggi per l'*aviation*. Per ovviare a questa disparità sarebbe necessario introdurre, di concerto con l'Amministrazione, un sistema di compensazione simile a quello usato per l'*aviation* anche per il settore marittimo, basato sull'utilizzo di una quota parte dei proventi redistribuiti agli Stati membri. Tale schema potrebbe utilizzare le informazioni già raccolte mediante il regolamento MRV così da permettere la compensazione del *price gap* per la quantità di combustibile alternativo utilizzato per i viaggi tra i porti unionali e

tra quelli UE e non-UE, sulla base di un *cap* definito e concordato con l'Amministrazione. La restante parte dei proventi *ETS* ridistribuiti agli Stati membri dovrebbe invece essere destinata, come già previsto dalla direttiva, per lo sviluppo delle infrastrutture portuali, per il bunkeraggio di combustibili alternativi (in particolare di bioGNL e biocarburanti) e per installazione di impianti per *cold ironing*.

Rivisitazione e allineamento della Tassonomia europea con la normativa del FuelEU Maritime

Vista l'attuale discrepanza nei criteri di riduzione delle emissioni usati tra i principi di vaglio tecnico contenuti nell'aggiornamento dell'atto delegato Clima che, nell'ambito della Tassonomia europea, definisce il concetto di nave *green* e quelli usati dal regolamento *FuelEU*, al fine di evitare che un'unità aderente alla logica di riduzione di CO_{2eq}/MJ della *FuelEU* non rientri nei parametri di riduzione richiesti dalla Tassonomia europea, e non abbia quindi accesso



a forme agevolate di finanziamento, urge una revisione dei criteri tassonomici al fine di allinearli e renderli coerenti con il resto della normativa europea di settore.

L'introduzione dei Green corridor per supportare lo sviluppo dei collegamenti strategici

Al fine di decarbonizzare e rendere più sostenibili quei collegamenti strategici sia per fini sociali che economici, come ad esempio il

collegamento con le isole minori, è necessario sviluppare una rete di *Green corridor* ossia di rotte marittime tra due o più porti, ove l'utilizzo di combustibili alternativi e lo sviluppo di nuove tecnologie necessari a ridurre le emissioni di gas ad effetto serra sono considerati prioritari e supportati attraverso progettualità comuni, azioni di coordinamento d'area, semplificazioni e interventi regolatori *ad hoc*. Il principio su cui si basa l'identificazione dei *Green*

shipping corridor è la messa a sistema dei bisogni e delle potenzialità dei diversi attori della filiera, al fine di realizzare una transizione energetica coordinata e uniforme lungo il corridoio, favorendo la diffusione di tecnologie pulite sia lato terra (siti di bunkeraggio, capacità di produzione *in loco*, depositi costieri) sia lato mare (propulsione delle unità navali e tecnologie di efficientamento energetico).

Concludendo, solo attraverso il superamento dell'attuale modello basato sulla neutralità tecnologica e l'adozione di specifiche proposte, come quelle illustrate, è possibile accelerare e realizzare la decarbonizzazione del settore del trasporto marittimo.

L'AUTORE



Simone Parizzi, ingegnere navale, da giugno 2024 è entrato a far parte dell'equipaggio di Assarmoratori con il ruolo di responsabile dell'area tecnologia navale, sicurezza marittima e ambiente, dopo varie esperienze maturate presso Lloyd's Register, Carboflotta e Fincantieri, occupandosi di tutte le tematiche inerenti gli aspetti tecnici e di sicurezza della nave nonché relativi alle tematiche della protezione dell'ambiente marino e dell'utilizzo delle nuove tecnologie e dei nuovi fuel legati al processo di decarbonizzazione del comparto marittimo.

OVERCOMING TECHNOLOGICAL NEUTRALITY TO ACHIEVE THE DECARBONIZATION OF MARITIME TRANSPORT

di Simone Parizzi

Naval Technology, Maritime Safety and Environment

Based on the principle of technological neutrality, the challenges for decarbonizing the maritime sector introduced by the International Maritime Organization (IMO) and the European Union (EU) led to the creation and development of new fuels, new technologies, and new technical specifications essential to guarantee the safe utilization of these new fuels and technologies aboard ships. Despite being entirely acceptable and leading to the development of brand new technical solutions and the expansion of European expertise in the industrial sector,



the principle of technological neutrality caused the emergence of the chicken-and-egg dilemma, which has resulted in a slowdown in the decarbonization process of the sector and uncertainty regarding the identification of the most viable solutions for addressing the investments by shipping companies. This slowdown, combined with the lack of technical regulations, creates additional obstacles to the decarbonization process. It is therefore imperative to overcome the technological neutrality principle and effectively utilize the available financial resources to help shipping companies and port infrastructure overcome the present obstacles impeding the green transition in the maritime industry. Diverse measures are required to implement this

new approach to the green transition. One approach involves the creation of a redistribution mechanism to reduce the price gap between traditional fuels and the quantities of sustainable fuels used by shipping companies on the routes between EU and extra-EU ports, based on a redistribution of the share of revenues generated by the *ETS* scheme, akin to the mechanism employed in aviation. This action will restore a level playing field between the two industries. Furthermore, part of the proceeds from the *ETS* must be used to fund the development of infrastructure for bunkering LNG and bio-LNG, which are currently completely lacking on our national territory. Another step is the development of a simplified certification scheme allowing the use of biofuels such as HVO, FAME,

and bio-LNG as drop-in fuels, both as blending and pure fuel. Another important and effective action is the establishment of Green Corridors for specific areas of economic and social interest, such as minor islands. Ultimately, a crucial measure is the revision of the EU Taxonomy to align the sustainability criteria with the requirements of FuelEU maritime Regulation, which is currently in contradiction and prevents from accessing funding for vessels that are in compliance with FuelEU Maritime Regulation. The above-mentioned actions are crucial for overcoming the current obstacles and facilitating a swift and efficient reduction of carbon emissions in the maritime sector.

IL DILEMMA DEL CARBON INTENSITY INDICATOR

Misurare l'efficienza energetica di una nave non è un compito banale, così come ricercare un indicatore che possa rendere semplice questa valutazione. Fermo restando che la transizione energetica non è un'opzione, l'unica via percorribile è dotarsi di strumenti che siano efficaci e non creino ingiuste e inutili discriminazioni. Il *Carbon Intensity Indicator* è la misura deputata dall'IMO per la riduzione della CO₂ emessa dalle navi a livello globale. Si discute molto della sua efficienza e della necessità di procedere ai necessari aggiustamenti per evitare che la norma impatti negativamente sul trasporto marittimo. Infatti, la classificazione energetica delle navi non deve mettere a repentaglio la competitività del nostro comparto

e sconfiggere le politiche europee che da anni promuovono, per esempio, l'inclusione delle popolazioni insulari e lo sviluppo delle Autostrade del Mare come modalità di trasporto più sostenibile a tutela dell'ambiente.

Il contesto legislativo

Il 76° Comitato per la protezione dell'ambiente marino, invero la MEPC76 del giugno 2021, ha previsto l'adozione di misure a breve termine per il raggiungimento degli obiettivi previsti dall'*Initial IMO Strategy* per la riduzione dei GHGs delle navi, in questa fase, specificatamente CO₂. Tali misure, in vigore dal 1° novembre 2022, hanno lo scopo di ridurre le emissioni di CO₂ dell'intero comparto marittimo internazionale di almeno il 30%

entro il 2030, rispetto ai livelli del 2008, e raggiungere la neutralità carbonica entro il 2050.

Tra di esse vi è il *Carbon Intensity Indicator* (CII), un indice che verifica l'intensità delle emissioni carboniose delle unità navali, attraverso un meccanismo di classificazione delle *performance* emmissive che trova la sua formalizzazione nella quantità di CO₂ rapportata ad un *transport work* specifico per tipologia di nave (il lavoro generato dalla nave visto come il prodotto tra le miglia navigate e la capacità di carico espressa in GT o DWT). Trattandosi di una misura operativa, il suo monitoraggio verrà definito e descritto dagli armatori all'interno dei manuali SEEMP (*Ship Energy Efficiency Management Plan*), nella nuova parte III emendata, che

di Mattia Canevari

Responsabile Transizione

Energetica e Regolazione Marittima

richiede un'approvazione da parte delle Recognized Organization (R.O.) a partire dal 1° gennaio 2023. L'*attained annual operational CII* è l'indice operativo che rispecchia il profilo emissivo della singola unità che viene raffrontato con un indice richiesto, il *required annual operational CII*, il cui valore sarà progressivamente più stringente anno dopo anno. La fine del 2023 ha dato avvio al primo calcolo dell'*attained annual operational CII* (sulla base dei dati del *Data Collection System* dell'IMO) per la verifica e assegnazione del *rating* prestazionale delle navi; il sistema di *performance* ha previsto un *rating* in classi da A ad E (dalle navi più virtuose a quelle meno performanti, sempre secondo il modello della normativa), individuando nelle

unità D ed E delle prestazioni ambientali al di sotto delle aspettative. Per le navi con *rating* D per 3 anni consecutivi o *rating* E per un solo anno, le compagnie dovranno adottare un piano di azioni correttive (da sottoporre alla rispettiva R.O.), dove presenteranno quelle misure/iniziative atte a riportare la nave in *rating* C l'anno successivo (*target* minimo previsto). Il buon esito della verifica dell'indice, o del piano delle azioni correttive succitato, è imprescindibile ai fini della Dichiarazione di Conformità (DoC) – *Statement of Compliance of Fuel Oil Consumption Reporting & Operational Carbon Intensity Rating* (obbligatorio per poter navigare). L'applicazione di questo indice operativo, e del relativo sistema di classificazione delle prestazioni

ambientali all'interno dell'intero comparto marittimo, non fa distinzione alcuna tra tipologia di carico e viaggio, e ha indotto quindi, sin da subito, ad avere dubbi in merito ad una sua probabile imparzialità e alla mancanza di una debita analisi che tenga in considerazione, come logico e necessario, tutte le variabili caratterizzanti i differenti trasporti marittimi.

Gli impatti del CII sul mondo dello shipping

Gli armatori, all'interno della loro *mission*, hanno sempre considerato la necessità di investimenti programmati per il miglioramento delle proprie unità in termini di risparmio energetico e di rispetto e tutela dell'ambiente. La regola del CII

(con le opportune modifiche) può non essere sbagliata. È il tempismo ciò che più preoccupa, perché né OPS, né carburanti alternativi sono presenti nei porti; il 95% della flotta globale utilizza combustibile fossile, e non è pensabile che la transizione energetica si possa concretizzare senza un'adeguata catena di fornitura di *fuel* alternativi e con un solo 2% di banchine in Europa attrezzate per la fornitura di corrente elettrica. Il rischio che navi operativamente performanti potessero cadere sotto le forche caudine del CII ha spinto Assarmatori a porsi come obiettivo quello di mobilitare la Commissione europea e gli Stati membri sul tema dell'inappropriatezza della metrica IMO e farsi promotrice di uno studio sugli impatti che la nuova misura operativa avrà su uno dei comparti più colpiti dalla regolamentazione, quello dei traghetti. Il comparto delle *ro-ro pax ships*, infatti, è storicamente caratterizzato da una grande varietà di *design* e profili operativi, velocità

di crociera e soste in porto vincolate a ristrette esigenze commerciali su cui l'armatore ha minima o nulla influenza; l'indice CII, benché presenti una struttura semplice (le emissioni di CO₂ spalmate sul lavoro di trasporto nave), appariva sin da subito oltremodo penalizzante.

Il risultato dell'*assessment* effettuato dal RINA per conto di Assarmatori nel 2022, considerando i dati di 73 unità traghetto battenti bandiera italiana, con tonnellaggio tra 5.000 e 35.000 *tons*, è stato inesorabile: già nel primo anno di applicazione del CII, il 23% delle navi risulta *non in compliance* e in classe E, seguito da un 40% in classe D; circa il 30% di navi è risultata in *rating* C (piena sufficienza) e soltanto il 7% ha mostrato un *rating* A o B. Nel 2026, con i limiti sulle emissioni gradualmente più restrittivi, si arriva ad un 76% di unità non ottemperanti i CII previsti dalla regolamentazione. Se tale disciplina, in futuro, dovesse prevedere dei limiti all'operatività della flotta italiana sulla base degli *attained CII*, ciò significherebbe

mettere a rischio le politiche europee a cui si è fatto cenno in premessa. Un innalzamento dei costi della mobilità da e per le isole e uno *shift* modale con le merci che tornerebbero sulle strade, è l'opposto del risultato che l'Europa sta invece perseguendo. La formulazione del CII deve necessariamente vedere un cambiamento di fondo, non soltanto del modello matematico, ma anche concettuale (la formulazione matematica ovviamente seguirà quest'ultimo); in particolare, penalizzare navi addebitando loro emissioni prodotte in sosta quando queste derivano da vincoli commerciali, sui quali l'armatore poco o nulla può fare, e/o tecnici per assenza di OPS, dove sono le Istituzioni che devono provvedere alla loro progettazione ed esecuzione, non è certamente *fair* e inibisce qualsiasi stimolo per investire in efficienza energetica. La costante azione portata avanti da Assarmatori in questi mesi per la difesa dei traffici marittimi e portuali, nazionali ed europei, è stata tra



i fattori che hanno permesso lo sviluppo di una consapevolezza nuova a questo riguardo in seno al Consiglio UE dei Ministri dei Trasporti, similmente a quanto accaduto nella Commissione Trasporti (TRAN) del Parlamento europeo, che ha realizzato una risoluzione sulla competitività del sistema portuale europeo.

Consideriamo un ottimo risultato quello di avere con successo perorato la rimozione del CII dalla nuova direttiva sul *Port State Control*, scongiurando che uno dei parametri di valutazione delle navi fosse proprio il *Carbon Intensity Indicator*, che avrebbe posto a

serio rischio la competitività dello *shipping* e dell'intero comparto. La strada è ancora lunga, ma il risultato raggiunto riveste un'importanza cruciale per i traffici marittimi dei Paesi del Sud Europa, le cui peculiarità ed esigenze sembrano esser poste sempre in secondo piano rispetto a quelle del Nord Europa.

Le azioni in corso e a venire

La questione CII comporterà un'azione politica, sia a Roma che a Bruxelles, atta ad indirizzare la politica nella direzione corretta, tutelando gli interessi del comparto e della sua competitività a livello

internazionale, evidenziando le criticità e le incongruenze del CII con i decisori politici. L'errore è manifesto. Non si tratta di decidere se cambiare la norma ma come cambiarla. Occorre una convergenza, a cui stiamo lavorando, affinché la Commissione europea e i singoli Stati interessati, avanzino una proposta alternativa all'attuale indicatore. Sarà infatti indispensabile trovare una posizione concorde a livello di Commissione europea per presentarsi compatti in sede IMO e cambiare un modello che sconfessa le politiche europee che da anni puntano sul trasporto marittimo per ridurre gli impatti

ambientali dei trasporti.

La nuova metrica che verrà costruita dovrà fare riferimento ad un modello che valuti le *performances* ambientali delle navi sulla base delle caratteristiche tecniche delle medesime, e non più dalla loro operatività (che dovrà incidere soltanto marginalmente); la *de-escalation* del tempo previsto in banchina nel *rating* nave sarà dunque una delle richieste *must-have*, considerando che l'attuale meccanismo potrebbe privilegiare unità navali (magari meno efficienti di altre), per il solo fatto che il *deployment* loro assegnato veda soste portuali limitate e basse velocità di percorrenza.

Si richiederà inoltre di non prevedere alcuna penalizzazione per le navi che dispongono di *cold ironing*, ma che non troveranno l'infrastruttura disponibile nel proprio *deployment* (oggi soltanto il 2% delle banchine in Europa dispone della OPS).

L'AUTORE



Mattia Canevari, in Assarnatori dal 2024, ingegnere gestionale con master in Business Administration, ha maturato esperienza ventennale nel comparto marittimo dei ferry-cruise. Si occupa di politica dei trasporti, cabotaggio e autostrade del mare e transizione energetica con particolare riferimento ai carburanti alternativi.

THE DILEMMA OF THE CARBON INTENSITY INDICATOR

by Mattia Canevari
*Energy Transition
and Maritime Regulation*

Several brand new pieces of environmental regulations prepared by the International Maritime Organization (IMO) and the European Union (EU) have recently come into effect. One of these regulations is the Carbon Intensity Indicator (CII), which is based on the IMO's resolution MEPC.328(76), and it has the potential to significantly impacts on the entire maritime sector, especially on the passenger ships. With the present calculation methodology, which divides the annual CO2 emissions of a vessel by its gross tonnage (DWT) and distance traveled, it appears to be a paradox, namely that attaining a

higher CII rating may result in fuel consumption and, consequently, an increase in CO₂ emissions. Due to the same formulation, the efficiency of a vessel is strictly dependent on its operational performance (average speed and reduced time in port) rather than its technical attributes. This could adversely impact energy efficiency investments that are crucial for enhancing the vessel's environmental performance. The CII mechanism must be revised to protect the international competitiveness of shipping and the European policies of the last 20 years that have pointed out the importance of the Motorways of the Sea to increase environmental savings.

Assarmatori's constant advocacy for national and European maritime traffic obtained an important result at the EU Council of Transport Ministers as well as in the Transport Committee (TRAN) of the European Parliament, which published an initiative on the competitiveness of European ports. The Association

successfully secured the removal of the CII from the new directive on Port State Control, thereby avoiding the inclusion of the Carbon Intensity Indicator as one of the ship evaluation parameters, which would have posed a significant threat to the competitiveness of shipping. The CII metric that we advocate for should rely on a model that evaluates ships' environmental performance based on technical characteristics and not on their operational profile, which will only have a marginal impact. Therefore, one of our main requests is the de-escalation of the expected time in port and related consumptions/emissions in the ship rating. Furthermore, considering that only 2% of docks in Europe are equipped with OPS systems, no penalties can be applied to units equipped with electrical connections that do not find a functioning OPS at berth. The association will continue its efforts to ensure that the CII does not impair shipping transport's competitiveness. We intend to

engage with other national and international associations, as well as strategic partners such as ROs, to establish a consensus at the European level, which is crucial for presenting a new proposal at the IMO. We must protect those European policies that, for years, have focused on maritime transport to reduce environmental externalities and pursue the goal of a real decarbonization of the sector.



SOSTENERE LA SFIDA DELLA COMPETITIVITÀ NEI PORTI ITALIANI

Assarmatori è, senza tema di smentita, la voce del ceto armatoriale nella quasi totalità dei consessi consultivi nei porti di Sistema italiani. Questo si traduce in un fondamentale e ampio lavoro di rappresentanza degli interessi e delle peculiarità del trasporto marittimo all'interno delle AdSP. La grande esperienza maturata da componente della struttura associativa in tali consessi mi consente, dal mio osservatorio privilegiato, di tracciare le linee di maggiore interesse per l'armamento e le strutture portuali. Ecco nella grande sintesi.

Governare il cambiamento energetico del trasporto

Sono diverse le normative unionali che interessano i porti italiani e, di

riflesso, il trasporto marittimo che scala il nostro Paese; normative destinate a cambiare il mercato.

Per quanto riguarda l'*Emission Trading System (ETS)*, in questa sede l'analisi non può che soffermarsi in particolare sui porti, ivi inclusi quelli di trasbordo contenitori, per i quali la norma vigente (vale a dire il D.Lgs. n. 47/2020) già reca (agli articoli 28 e 29) una disposizione che andrà opportunamente evoluta e che protegge gli impianti industriali. La norma già prevede, infatti, che il Fondo per la transizione energetica nel settore industriale (alimentato dal sistema *ETS-EU*) sia, fra gli altri, destinato ad evitare la de-localizzazione degli impianti industriali determinata dall'aumento dei costi indiretti in ragione dell'applicazione del regime

ETS. Occorre quindi estendere detto concetto – in sede di modifica della norma – al settore marittimo-portuale posto che anche i terminal portuali sono impianti al pari di quelli industriali.

Con riferimento alle infrastrutture di distribuzione dei carburanti, il Regolamento *AFIR* e il Regolamento *FuelEU Maritime* introducono dei *target* obbligatori per gli Stati membri relativamente alla messa a terra, nei principali porti europei della rete TEN-T, di punti per il bunkeraggio – tra le altre – del metano liquefatto (ovvero GNL, biogas liquefatto, metano sintetico liquefatto e miscele) entro il 1° gennaio 2025 e di impianti per la fornitura di elettricità da terra nei porti (*cold ironing*) entro il 31 dicembre 2029 (di fatto entro il 1°

di Luca Brandimarte

*Responsabile Porti, Logistica
e Concorrenza*

gennaio 2030). In questo contesto, inoltre, occorre predisporre a livello nazionale, entro il 31 dicembre 2024, un piano strategico per lo sviluppo di infrastrutture per il rifornimento di altri carburanti alternativi (come, ad esempio, metanolo e ammoniaca) che contenga una panoramica della situazione, delle prospettive e delle misure programmate per rendere disponibili detti combustibili nei nostri porti (come l'energia elettrica e l'idrogeno). Il tutto in linea con quanto già previsto dal Regolamento (UE) n. 352/2017 in materia trasparenza finanziaria nei porti e di equo accesso al mercato. Il mercato dei carburanti navali, come noto, è sempre stato caratterizzato dal fatto che il combustibile non è mai stato oggetto di una strategia di rete

di distribuzione garantita ma, al contrario, è sempre stata data piena libertà all'iniziativa economica senza tenere conto degli effettivi fabbisogni nei singoli porti sede di AdSP; circostanza questa che, come conseguenza, ha determinato in alcuni scali una sovrabbondanza di offerta e in altri, al contrario, ha contribuito a determinare un'assenza, di fatto, dell'offerta.

Come cambia il mercato

Oggi, tuttavia, il mercato dovrà cambiare in ragione dell'esistenza delle citate norme europee che ri-disegnano *ex novo* il quadro giuridico di riferimento con specifiche scadenze a carico degli Stati membri. Se, ad esempio, per il GNL c'è un obbligo ben definito di infrastrutturazione, con la

conseguenza che può ravvisarsi un potenziale profilo di responsabilità dell'ente gestore del porto in caso di mancata realizzazione e/o messa a disposizione dell'infrastruttura nei tempi stabiliti dalla norma, dall'altro lato sono contemplati tutta una serie di obblighi temporalmente scadenzati. V'è anzitutto la necessità di un quadro strategico che, come detto, lo Stato italiano deve notificare alla Commissione europea entro la fine dell'anno sullo stato *as it is* delle infrastrutture disponibili per i carburanti alternativi.

V'è poi un tema armatoriale sia sul costo del carburante sia sulle potenziali sanzioni in caso di mancato rispetto della normativa europea in materia di emissioni che potrebbero comunque essere ribaltate sulle AdSP qualora queste

non abbiano messo a disposizione della nave i combustibili alternativi adeguati (all'interno dei depositi costieri) soprattutto in quelle rotte dove non v'è molta alternativa sulla scelta del carburante.

Un accesso equo e non discriminatorio al servizio di cold ironing

Preso favorevolmente atto della formulazione contenuta nell'articolo 3 della Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2022 (Legge 30 dicembre 2023, n. 214) nella misura in cui il servizio di *cold ironing* viene definito come un S.I.E.G., v'è la necessità di garantire per gli utilizzatori finali del servizio (le navi) condizioni di accesso e di fornitura dello stesso eque e non discriminatorie. Occorre quindi arrivare ad una rapida definizione delle linee guida – nell'ambito dei tavoli tecnici avviati in sede ministeriale – sugli *standard* tecnici dei singoli impianti portuali e sulle regole di *governance* e tariffarie da applicare alla gestione del servizio,

oltre ad un'adeguata definizione dei possibili profili di responsabilità per la totalità degli attori coinvolti. Infine, con riferimento alle possibili modalità di gestione del servizio, si auspica la previsione di un modello di *governance* flessibile che – in ogni caso e con riferimento alle aree portuali già assentite in concessione ai sensi dell'articolo 18 delle Legge n. 84/94 – permetta al terminalista di scegliere se gestire in prima persona l'impianto di *cold ironing* costruito in banchina.

I dragaggi: l'esigenza di una normativa nazionale

Tutti parlano di dragaggi da anni senza che si giunga alla soluzione più semplice. È impellente definire una normativa nazionale, oggi ancora disorganicamente rintracciabile, che ricomprenda in maniera olistica tutti i regolamenti emanati e che definisca i criteri e le modalità: relative alla caratterizzazione dei sedimenti, alla valutazione della loro qualità, nonché alla gestione di vari passaggi autorizzativi (ai fini

dell'approvazione di un apposito Piano nazionale dei dragaggi sostenibili); di adeguamento evolutivo delle disposizioni vigenti in linea con i principi giuridici guida del quadro normativo interno e unionale di riferimento, indirizzando la gestione dei materiali verso reimpieghi, recuperi o ri-utilizzi. Auspicabile è altresì il coordinamento delle competenze nelle singole Amministrazioni e l'adozione di linee guida per orientare le scelte e i processi decisionali e autorizzativi. Occorre, da ultimo, semplificare le procedure per gli interventi di dragaggio dei fondali portuali distinguendo quelli necessari al loro mantenimento con quelli volti, invece, al relativo approfondimento.

La digitalizzazione: trasparenza, competitività e tutela dei dati

La digitalizzazione del settore marittimo-portuale coinvolge il *Port Community System* (PCS), il PNRR e la Direttiva NIS 2. Per quanto riguarda il PCS, è un dato



di fatto come, oggi, in assenza di un modello/interfaccia unica, le singole AdSP si stiano muovendo in autonomia sull'argomento, talvolta affidando l'erogazione del servizio (che dovrebbe essere ricompreso tra i S.I.E.G.) a soggetti privati. Sul punto si ritiene che la tipologia di accesso ai servizi in questione sia assimilabile alla nozione di accesso fisico all'infrastruttura portuale dovendosi, quindi, giocare forza applicando i principi di proporzionalità dei costi, trasparenza e parità di trattamento in ambito portuale previsti dal Regolamento (UE) n. 352/2017 oltre all'opportunità

per lo Stato, per quanto riguarda l'assetto proprietario dei soggetti che materialmente raccolgono e gestiscono questi dati, di mantenere, anche a livello proprietario, una quota di maggioranza a tutela della terzietà rispetto al mercato.

Sotto altro profilo, il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, per quanto concerne le imprese private, al fine di consentire agli attori del settore del trasporto di poter dialogare su un'unica Piattaforma Logistica Nazionale (PNL), prevede incentivi, pari a 175 milioni di euro, che – tra le altre – riguarderanno il co-finanziamento pubblico (fino

al 40%) per gli investimenti in progettazione e acquisto da parte delle imprese private di trasporto e logistica di piattaforme digitali di scambio informazioni, nonché per la gestione e il monitoraggio della merce. In questo contesto, v'è la necessità di individuare specifiche linee di intervento per la digitalizzazione delle imprese di navigazione, mettendo a disposizione i citati incentivi, tenendo conto della specifica quantificazione del fabbisogno necessario per tali imprese che dovrebbe attestarsi tra il 30 e il 40 per cento dell'eventuale costo

sostenuto per realizzare i progetti di digitalizzazione.

Infine, nell'ambito delle attività previste dalla normativa vigente, ai sensi del D.Lgs. n. 65/2018 (Decreto NIS) e in ottica del recepimento della nuova Direttiva (UE) 2022/2555 (NIS 2), l'Agenzia per la Cybersicurezza Nazionale, in qualità di Autorità nazionale per la cybersicurezza (ai sensi del D.L. n. 82/2021, convertito con modificazioni dalla L. 4 agosto 2021, n. 109) ha avviato – di concerto con il MIT – le opportune interlocuzioni con tutti i Soggetti di interesse (OSE). Sul punto, si rileva l'importanza affinché le esigenze e le peculiarità del trasporto marittimo siano tenute in debita considerazione in sede di recepimento della norma europea nel nostro ordinamento.

L'AUTORE



Luca Brandimarte, 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.

SUPPORTING THE CHALLENGE OF COMPETITIVENESS IN ITALIAN PORTS

by Luca Brandimarte
Ports, Logistics and Competition

Assarmatori is undoubtedly a pivotal actor within the Italian ports system, actively advocating for the interests of the maritime sector. This role involves facing several regulatory and infrastructure challenges related to maritime transport and port issues. European Union regulations, such as the Emission Trading System (*ETS*), require both maritime and port industries to be compliant with such rules. In this regard, it is imperative to extend the provisions established by the Italian Legislative Decree No. 47/2020 for aviation to our industry, including our ports and terminals, to avert the relocation of industrial

facilities and infrastructures due to elevated indirect expenses. Furthermore, other EU regulations, such as *AFIR* and *FuelEU Maritime*, impose mandatory targets for the distribution of alternative fuels in major European ports. Bunkering points for liquefied natural gas must be installed by 2025, and facilities for the supply of electricity at berth (so-called onshore power supply) must be implemented by 2030. A national strategic plan to develop infrastructures for other alternative fuels, such as methanol and ammonia, is expected to be prepared by the end of 2024. The market for shipping fuels must adapt to new European measures that set clear deadlines for Member States. This includes the obligation of the Italian Port System Authority to build the necessary infrastructure on time. In this scenario, a strategic roadmap that is to be notified to the European Commission by the end of the year must outline the current status of infrastructures for alternative fuels and provide an

outlook of the actions necessary to ensure the availability of alternative fuels on national ports in the next few years. It is essential to ensure fair and non-discriminatory access to OPS services for ships. It is essential to establish technical and tariff guidelines, as well as a flexible governance model for the management of the service.

An organic national regulation for the dredging of backdrops is imperative to address both sediment characterization and quality assessment, as well as the management of all associated authorization steps. Therefore, a national plan for sustainable dredging should be developed to guide the related decision-making process and simplify administrative procedures for dredging the backdrops as needed.

The digitalization of the maritime-transport sector includes the Port Community System (PCS), the National Recovery and Resilience Plan (PNRR), and the NIS 2 Directive. Currently, Port Authorities are

often acting independently by outsourcing the service to private entities. Hence, it is imperative that access to digital services adheres to the principles of transparency and rely on a level playing field, as per EU legislation. The PNRR provides incentives for the digitalization of private transport and logistics companies. Specific lines of action for the digitalization of shipping companies need to be defined, with appropriate funding. Furthermore, the NIS Directive requires special attention to cybersecurity with the involvement of the National Cybersecurity Agency.

Assarmatori emphasizes the importance of clear regulations and efficient governance to address the challenges of energy, market, and digitalization within the Italian port system, while ensuring competitiveness and sustainability.

LA SEMPLIFICAZIONE LEGISLATIVA DELLA NAVIGAZIONE QUALE PRESUPPOSTO PER TUTELARE LA COMPETITIVITÀ DELLA BANDIERA ITALIANA

La navigazione marittima è da sempre un pilastro dell'economia globale, rendendo possibile gli scambi commerciali, la mobilità delle persone, nonché la connessione tra le culture. Per un Paese a vocazione marittima come il nostro, l'industria del trasporto marittimo è, infatti, fondamentale per il suo tessuto industriale e sociale.

L'aiuto di Stato al trasporto marittimo

Al fine di contrastare la concorrenza delle flotte commerciali dei Paesi nei quali il costo del lavoro e il livello della fiscalità sono particolarmente bassi, la Commissione europea, sin dagli anni '90, ha affrontato il problema endemico della perdita di competitività delle bandiere dei

Paesi unionali, adottando via via Decisioni che hanno consentito alcune deroghe alla disciplina generalista europea sugli aiuti di Stato. Da tempo, infatti, quasi tutti i Paesi dell'Unione offrono aiuti di Stato alle compagnie marittime per garantire la competitività e la sostenibilità delle loro marinerie.

La risposta italiana al problema è stata l'emanazione della oramai storica Legge n° 30 del 1998. Fra le altre misure, questo provvedimento istituì il regime di aiuto noto come *Registro Internazionale*, che permise alle imprese di navigazione di iscrivere navi le cui attività potevano godere di un sostegno paragonabile a quello delle altre marinerie internazionali.

Il regime è stato decisivo per mantenere, e anzi ampliare, non



solo il numero del personale marittimo italiano a bordo ma, altresì, le professionalità italiane del settore che costituiscono una vera e propria eccellenza riconosciuta a livello internazionale.

In tale contesto, la nota Decisione del giugno del 2020 della Commissione europea ha approvato la misura nel suo complesso ma al contempo,

di Fabrizio Loli

Responsabile dei Rapporti Istituzionali

e di Riccardo Giannotti

Analista

ha imposto al Governo italiano di eliminare una serie di ostacoli alla libera circolazione dei servizi all'interno del territorio dell'Unione a partire dalla limitazione della possibilità per gli armatori stabiliti in Italia di esercitare le attività sostenute dal Governo solo attraverso navi iscritte nel citato Registro Internazionale.

Dopo un lungo *iter*, il Governo ha varato un suo Decreto e istituito un apposito elenco ove le imprese di navigazione possono annotare le navi che battono bandiera dell'Unione e dello Spazio Economico Europeo (SEE) beneficiando del sostegno dello Stato alle stesse condizioni previste per le navi italiane iscritte nel Registro Internazionale. Questa novità ha sicuramente il vantaggio

di rendere libero l'armatore italiano di usare navi anche non iscritte nel nostro Registro Internazionale ma, allo stesso tempo, genera una situazione in cui gli armatori sono senz'altro indotti a considerare alcuni registri europei che risultano più appetibili del nostro poiché offrono condizioni di esercizio della nave meno costose e più efficienti, pur nel rispetto integrale delle legislazioni e regolazioni internazionali.

Oggi, in questa competizione tra registri navali della UE, l'Italia rischia sempre di più di essere penalizzata perché le regole del nostro settore applicate alle unità italiane e al loro esercizio, soffrono la mancanza di una seria semplificazione delle regole marittime e della cronica mancanza di digitalizzazione di

alcuni importanti processi amministrativi.

La necessità di una robusta azione di semplificazione normativa

La nostra Associazione è da sempre in prima linea per promuovere la semplificazione amministrativa dove, in alcuni contesti, abbiamo ottenuto dei primi apprezzabili risultati. Tuttavia, per fronteggiare il rischio di abbandono della bandiera italiana, occorre affrontare in maniera olistica e seria la semplificazione delle regole e delle procedure, senza dimenticare la necessità di una capillare digitalizzazione di queste per il rilascio e aggiornamento dei documenti.

Nel nostro Paese, la normativa di riferimento è rappresentata dal

Codice della Navigazione che è stato approvato con il Regio Decreto del 30 marzo 1942, n. 327. Ben 82 anni fa.

Non stupisce quindi se negli ultimi anni ci sia stata una crescente e diffusa consapevolezza della necessità di aggiornare il Codice, di semplificarne le norme e di eliminare eccessive trafilie burocratiche, il tutto al fine di agevolare l'efficienza

operativa della nostra bandiera. Questa Legislatura, poi, ha finalmente visto il Governo e la politica più in generale, attenzionare molto il nostro comparto, ad iniziare dalla nomina del Ministro per le politiche del Mare, figura che ha un ruolo importante per noi e per il settore, senza però dimenticare che la nostra casa è e rimane il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,

anch'esso in prima linea in questa opera di semplificazione.

Il Governo, inoltre, ha voluto l'istituzione del Comitato Interministeriale per le Politiche del Mare, il CIPOM. Questo organismo, composto, fra gli altri, da una nutrita schiera di Esperti provenienti da tutti i settori di interesse, provvede all'elaborazione e all'approvazione, con cadenza triennale, del Piano del Mare, documento contenente gli indirizzi strategici del Paese in materia di economia del mare, portuale, continuità territoriale con le isole, promozione degli affari marittimi a livello internazionale, valorizzazione del demanio marittimo ed ecologia ambientale. Non a caso, la semplificazione è uno dei nodi centrali di questo Piano.

I percorsi legislativi in atto

Una semplificazione del settore, quindi, deve riguardare:

- la revisione delle normative esistenti: per identificare le aree di sovrapposizione e le disposizioni



- obsolete;
- un'efficace digitalizzazione dei processi: l'adozione mirata di tecnologie digitali semplificherebbe molto le procedure amministrative. La digitalizzazione dei registri navali, dei certificati e delle autorizzazioni e la creazione dell'Anagrafe unica digitale dei marittimi, ridurrebbero i tempi di attesa migliorando l'efficienza;
 - l'armonizzazione con normative europee e internazionali: occorre allineare le normative nazionali con gli standard degli altri Paesi (anche di efficienza) oltre che tenere debitamente conto di quanto disposto dalla Direttiva (UE) 2022/2523;
 - la formazione e il supporto agli operatori: occorre fornire una sempre più efficace formazione degli operatori del settore. Mettere loro in condizione di adattarsi al meglio alle nuove normative agevolerebbe senza alcun dubbio la transizione, garantendo la migliore applicazione delle riforme necessarie.



Dunque, una maggiore attenzione della politica verso il nostro settore declinata con alcune iniziative legislative finalmente mirate. Nel momento in cui stiamo scrivendo, vi sono alcuni provvedimenti tesi a migliorare la legislazione afferente

al nostro settore. Il riferimento è, in particolare, al Disegno di legge Malan che reca Modifiche al Codice della Navigazione e altre disposizioni in materia di ordinamento amministrativo della navigazione e del lavoro

marittimo, il primo provvedimento di questa Legislatura a proporre modifiche normative di settore. Attualmente è in discussione presso la Commissione assegnataria al Senato.

Vi sono, altresì, altre misure di grande importanza come il Disegno di legge governativo di semplificazione e digitalizzazione, varato nel Consiglio dei Ministri n. 75 del 26 marzo 2024, e il cosiddetto Collegato *blue economy* di prossima pubblicazione, che conterrà un pacchetto normativo selezionato grazie ai lavori del CIPOM che, fra le altre, ha audito tutti gli *stakeholders* del settore.

Insomma, tanto ancora da fare, ma il cammino è segnato e l'obiettivo oramai è in rotta.

L'AUTORE



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

THE LEGISLATIVE SIMPLIFICATION OF NAVIGATION AS A PREREQUISITE FOR PROTECTING THE COMPETITIVENESS OF THE ITALIAN FLAG

by Fabrizio Lolli
Institutional Affairs
and Riccardo Giannotti
Analyst

The significance of maritime shipping is paramount for the global economy, particularly for a nation with a robust maritime industry such as Italy. However, the competitiveness of the Italian flag is threatened by international competition, primarily due to lower labor costs and taxes in other countries. In order to address this issue, the European Commission has authorized State aid for the maritime sector, thereby enabling

Member States to provide support for their own fleets.

In Italy, Law No. 30 of 1998 established the International Registry, which has helped shipping companies remain competitive and preserve Italian expertise in the maritime sector. Thanks to this regulation, Italian ships have been able to benefit from favorable tax and contribution regimes. However, the European Commission's Decision of June 2020 imposed on Italy the removal of some restrictions, allowing shipowners to benefit from State aid even for ships flying other flags of the European Union or the European Economic Area. This decision has brought new challenges to the competitiveness of the Italian flag.

This change certainly has the advantage of allowing Italian shipowners to operate ships not registered in our International Registry. However, it also encourages them to consider other flags that offer less expensive and more efficient operating conditions

while still fully complying with international laws and regulations. Italy is therefore at risk of being penalized because our flag suffers from a lack of significant simplification of maritime regulations and a chronic lack of digitization in some important administrative processes.

Robust regulatory simplification and digitization of administrative processes are essential to maintaining the competitiveness of the Italian flag. The Italian Navigation Code, which dates to 1942, needs to be updated to eliminate excessive bureaucratic procedures, incorporate digitization, and improve operational efficiency.

Recently, the Italian government has demonstrated increased commitment to the maritime sector, as evidenced by the appointment of a Minister for Maritime Policies and the establishment of an Inter-ministerial Committee for Maritime Policies. Within this framework, the legislative initiatives currently in progress aim to streamline

and digitize the maritime sector, encompassing measures such as the revision of existing legislation, the implementation of digital technologies, alignment with European and international regulations, and the training of maritime professionals. At the time of writing, measures discussed so far include the so-called Malan Act, which proposes amendments to the Navigation Code, and the Government's proposed Simplification and Digitization Bill. Furthermore, the forthcoming "Collegato Blue Economy" will contain a regulatory package developed during CIPOMs work. Legislative simplification and digitization are essential to safeguarding the competitiveness of the Italian flag, in conclusion. Despite the progress made, there is still much to be done, but the road taken to simplifying is promising, and the goal of making our flag more competitive is well-defined.

LA ZONA ECONOMICA SPECIALE UNICA: LA SCOMMESSA ITALIANA IN UN'EUROPA OGGI NECESSARIAMENTE MEDITERRANEA

La ZES Unica, la portualità e le relative connessioni intermodali rappresentano un *asset* strategico per la crescita economica dell'Italia a maggior ragione in questo momento storico, dove il Mediterraneo è tornato al centro della geopolitica mondiale. La ZES Unica, frutto dell'embrione delle ZES nate e istituite nel quinquennio 2013-2018, rappresenta oggi la nuova scommessa per lo sviluppo economico dell'Unione a trazione mediterranea e si configura forse come la più concreta opportunità per attirare gli investimenti nazionali e stranieri nel Sud del Paese.

Nessuno nasconde il fatto che l'ammodernamento e il potenziamento delle infrastrutture industriali esistenti passino in gran

parte attraverso la prospettiva di crescita delle zone portuali e retro portuali. Il coordinamento della ZES da parte dell'Amministrazione centrale è l'occasione che si attendeva da tempo perché riporta le politiche locali in una nuova centralità progettuale ove la portualità gioca un ruolo di prim'ordine. All'interno dell'unica ZES sono inoltre previste zone franche doganali, coerenti con gli obiettivi definiti dal Piano Strategico, il cui perimetro è proposto dal Governo anche su iniziativa delle Autorità di Sistema Portuale. È previsto, infine, uno Sportello Unico Digitale, al quale sono attribuite le funzioni di Sportello Unico per le Attività Produttive (SUAP) per i singoli procedimenti autorizzativi per

l'avvio di attività economiche o l'insediamento di attività industriali, produttive e delle attività logistiche. È anche atteso il portale web della ZES Unica del Mezzogiorno per diffondere rapidamente informazioni sulle comodità allocative.

In questo quadro, il ruolo delle Autorità di Sistema Portuale assume particolare rilevanza strategica in quanto attore chiave nell'attrazione di nuovi investimenti e nel consolidamento di quelli esistenti, anche in una visione industriale e non più solamente logistica. La logistica, soprattutto per quanto riguarda l'intermodalità, è sicuramente una delle variabili più incisive sulla capacità di un territorio di essere altamente competitivo. Con queste premesse, lo sviluppo degli *asset* infrastrutturali diventa

di Stefania Covello
Policy Advisor

un elemento concreto per la competitività dell'Italia nel bacino del Mediterraneo.

Gli obiettivi

L'obiettivo della ZES è quello di attrarre, attraverso misure di aiuto attuate dallo Stato, investimenti con la conseguente nascita nei territori interessati di poli tecnologici, di sviluppo della logistica, di potenziamento delle aree industriali con l'ovvio ulteriore obiettivo di offrire occasioni di lavoro a chi, in contesti meno fortunati, queste occasioni non le ha. Non abbiamo dubbi sul fatto che la ZES rappresenti una grande occasione di sviluppo e di crescita, non solo delle attività logistiche e portuali, ma diventerà altresì interprete delle nuove e necessarie sfide riguardanti

la produzione di energia sostenibile nell'ambito delle Comunità Energetiche (sia portuali, le CERP, sia generalizzate, le CER).

Occorre dire con chiarezza che la transizione energetica rappresenta una grande occasione per il Sud perché tale sostegno trova condizioni di sviluppo particolarmente generose.

Pensando ai porti e alle aree retroportuali del Meridione ci accorgiamo che il Sud del Paese ha molte opportunità di attivare iniziative in aree che hanno ancora ampi spazi disponibili, circostanza meno presente nei porti e retroporti del Nord Italia.

In questa area geografica esiste una capillare infrastrutturazione portuale che consente ancora l'utilizzo di aree disponibili ad essere

adeguatamente infrastrutturate proprio per tali obiettivi.

Inoltre, il regime delle ZES, come da ultimo evoluto, sarà importante anche per attuare il programma nazionale per la produzione, l'uso e la messa a bordo dei carburanti alternativi, in particolare il GNL, funzionali allo sviluppo di un'adeguata transizione energetica del trasporto marittimo in disparte dall'efficientamento energetico delle attività a terra. Ecco che dallo sviluppo di strumenti che possano agevolare i privati ad investire, una significativa disponibilità di aree portuali e industriali oltreché spazi acquei e la presenza di un passaggio eccezionale di navi come quello che si realizza nel Canale di Sicilia, può dare l'avvio alla filiera della produzione di carburanti

alternativi e della fornitura alle navi in transito. Un'altra occasione che il Paese non deve trascurare. Da ciò, la necessità di una disciplina organica che deve mettere a sistema l'uso delle risorse energetiche in ambito portuale in modo effettivo e semplificato. Attraverso l'uso di energia sostenibile e dei carburanti alternativi, sarebbe rafforzato un altro tassello importante per il raggiungimento della sicurezza energetica nazionale.

I modelli

In questo senso Assarmatori sta fornendo il suo supporto partecipando ai tavoli tecnici di concertazione convocati a livello ministeriale, volti alla definizione di apposite linee guida e regole di *governance* utili per fluidificare l'azione amministrativa di promozione degli investimenti.

Crediamo infatti che dopo il modello di Gioia Tauro possono esservi tanti





altri esempi di partenariato.

Se si pensa all'enorme opportunità data all'Andalusia e alla Spagna, quando si è riusciti a trasformare Algeciras, una città più piccola persino di Salerno, nel punto di partenza del corridoio del Mediterraneo, per arrivare attraverso Lione al centro dell'Europa, allora si dovrebbe pensare ai porti del Sud Italia come Gioia Tauro o Augusta e altri ancora, quali porte di ingresso dell'Europa.

Allora l'auspicio dovrebbe diventare volontà: ovvero la volontà che i porti e la ZES cancellino il buio a Mezzogiorno e siano portatori di luce, di sviluppo e diventino moltiplicatori di opportunità non solo per l'Italia ma per l'intero Mediterraneo come la più grande scommessa da vincere per tutta l'Europa.

L'AUTORE



Stefania Covello, in Assarmoratori dal 2022 come policy advisor. Laureata in Giurisprudenza, è avvocato dal 1999. Ha ricoperto incarichi politici quali Consigliera comunale a Cosenza, Consigliera nazionale ANCI, Assessore alla Provincia di Cosenza, Consigliera nazionale UPI, Consigliera regionale in Calabria, Deputata dal 2013 al 2018. Nel corso del mandato si è occupata di trasporti ed è stata prima firmataria della Proposta di Legge sull'istituzione delle ZES. Dal 2019, per tre anni, è stata membro del CdA di Invitalia.

THE SPECIAL ECONOMIC ZONE: ITALY'S BET IN A EUROPE THAT IS NOW NECESSARILY MEDITERRANEAN

by Stefania Covello
Policy Advisor

Special Economic Zones (SEZs) and ports represent a strategic opportunity for Italy's economic growth, especially considering the growing importance of the Mediterranean in a continuously evolving geopolitical context. The Unified ZES (so-called ZES Unica), evolved from the ZES established between 2013 and 2018, represents a significant opportunity to attract national and foreign investments to Southern Italy. In fact, modernizing and enhancing existing industrial infrastructures is key to the growth of port and hinterland areas. Coordination of the SEZ by the central government is crucial, as

it valorizes the local policies and places the port at the center of them. The goal of the SEZ is to attract investment and foster industrial and logistics development in southern regions of the country, offering new job opportunities. The Unified ZES will include custom free zones, aligning with Strategic Plan objectives proposed by the Government and Port System Authorities. A Digital Single Window will facilitate authorization procedures for economic activities and disseminate information on locational advantages. The Port System Authorities are crucial in attracting and consolidating investments, as considering logistics, particularly intermodality, as vital for competitiveness. Developing infrastructural assets strengthen Italy's position in the Mediterranean basin. Moreover, the ZES aims to attract investments through state aid, fostering technological hubs, logistics, and industrial areas, providing job opportunities in



less fortunate contexts. The ZES also addresses sustainable energy production challenges within Energy Communities (CERP and CER). The energy transition is a significant opportunity for Southern Italy, which has abundant available spaces to develop initiatives, unlike Northern Italy. As a matter of fact, the building of extensive ports infrastructure in the South could rely on the use of these areas and boost economic development. The evolved ZES regime will also support the national program for alternative fuel production, use, and supply, especially LNG, supporting energy transformation of maritime transports and onshore activities.

Furthermore, the ZES framework facilitates private investments, leveraging significant port, industrial, and water spaces. Assarmatori is participating in multiple working tables to establish guidelines to promote investment in the sector. Southern Italian ports could become gateways to Europe and multipliers of opportunities for the entire Mediterranean. In summary, the SEZ and ports represent an opportunity for economic development in the Mediterranean and could play a crucial role in the competitiveness of Italy and Europe in the evolving geopolitical context.

LA FORMAZIONE DI UNA NUOVA GENERAZIONE DI MARITTIMI

I marittimi e il personale di terra costituiscono il cuore delle imprese di navigazione. Il lavoro marittimo italiano rappresenta senza dubbio un'eccellenza, e dovrà essere in grado di accompagnare le imprese attraverso il cambiamento imposto dalla transizione energetica. Tuttavia, il settore risulta oggi soverchiato da una profonda crisi della vocazione marittima nelle nuove generazioni.

Non può esistere una marineria nazionale senza la presenza di una solida forza lavoro marittima all'interno del Paese. Occorre agire presto e bene per il suo rilancio attraverso azioni fondamentali, quali il progressivo ammodernamento dei corsi di addestramento, la rimozione delle barriere all'ingresso anche di tipo economico,

il potenziamento delle politiche di orientamento secondo un approccio esperienziale e infine, per quanto riguarda le figure apicali, il miglioramento delle condizioni dell'allievo ufficiale.

La semplificazione dei percorsi di addestramento dei marittimi

Facendo riferimento al marittimo del futuro, questo dovrà garantire un approccio multidisciplinare e una forte capacità di adattamento, e dovrà consolidare competenze non solo legate alla navigazione, ma anche alla gestione dei consumi, ai bunkeraggi di carburanti sintetici o di GNL, alle connessioni della nave alle reti PPS e infine (per citarne alcuni) all'adeguamento dei processi digitali e degli strumenti di AI o di manutenzione predittiva.

Per garantire l'accessibilità del lavoro marittimo e l'adeguatezza dei requisiti formativi, risulterà essenziale proseguire la generale opera di razionalizzazione e aggiornamento dei requisiti di addestramento del personale e rinnovo dei certificati.

Molto è stato fatto nell'ambito del Gruppo di Lavoro Permanente istituito presso il MIT-Comando Generale. È stato e sarà fondamentale confermare la strutturalità di questo ciclico momento di confronto anche per gli anni a venire, garantendo prontezza di reazione e flessibilità all'Amministrazione nell'interlocuzione con gli *stakeholder* nell'ambito del processo di aggiornamento dei requisiti professionali della forza lavoro marittima.

di Stefano Peduto

*Responsabile Area Lavoro
e Relazioni Industriali*

In chiave semplificativa e di efficientamento, proseguendo i lavori che già oggi hanno potuto garantire la semplificazione di segmenti importanti della formazione, come i requisiti previsti per il cuoco equipaggio o del Decreto Dirigenziale MIT e Comando Generale del 21 aprile 2010 in materia di addestramento e certificazione del personale imbarcato su navi veloci HSC, sarà significativo continuare ad operare alla luce delle opportunità già offerte dalle norme vigenti, come il riferimento dell'articolo 8 del D.Lgs 71/2015 che ha aperto da tempo all'individuazione di percorsi *ad hoc* e semplificati per l'addestramento del personale impiegato su unità dedicate alla navigazione costiera. Auspicando nuove opportunità

di razionalizzazione nell'ambito della legislazione nazionale e internazionale, in futuro risulterà importante confermare un approccio che garantisca per ogni tipologia di navigazione un percorso mirato e aderente alle necessità di quest'ultima, agevolando al contempo la rimozione di quelle norme che rendono più complesso l'accesso alla professione.

La rimozione delle barriere all'ingresso nel settore e le opportunità di finanziamento alla formazione

Al fine di poter garantire la corretta operatività delle navi e il mantenimento dei livelli qualitativi dei servizi resi, sono state individuate soluzioni straordinarie e di sistema, fortemente volute da

Assarmatori e dalle parti sociali, tali da eliminare per quanto possibile le ulteriori difficili barriere all'entrata da sempre presenti nel settore, rappresentate dal forte sacrificio in termini di tempo e di costi richiesto per la conduzione della prima formazione necessaria per l'accesso alla professione. Ascoltata la voce dell'armamento, l'Amministrazione, con responsabilità, ha fornito adeguate risposte garantendo un essenziale supporto finanziario per la copertura dei costi della formazione iniziale.

Lo strumento introdotto con DL 48/2023 ha previsto una dotazione complessiva pari a 7 milioni di euro in 4 anni (2023-2026) che, oltre ai corsi, copre altresì i numerosi oneri accessori che il candidato marittimo è chiamato a sostenere,

ivi comprese le possibili spese di viaggio e alloggio nei luoghi ove vengono tenuti i corsi.

Con questo importante strumento viene pertanto avviato un percorso virtuoso, che si propone di restituire all'armamento nuovi solidi professionisti del mare nelle varie sezioni di Coperta, Camera, Macchina, Cucina e Hotellerie.

In questi contesti è stata messa in luce la fondamentale importanza di un approccio congiunto tra pubblico e privato nelle attività di avvicinamento alla carriera marittima. La portata strategica e infrastrutturale del trasporto marittimo, e la necessità di consolidamento di un settore all'avanguardia e in continua evoluzione, rendono necessario il mantenimento di approcci strutturati e strutturali anche sul lungo periodo, nonché lo sviluppo di nuove strategie congiunte non solo per la sopravvivenza ma anche per l'ulteriore potenziamento di un comparto chiave per l'economia e per il mantenimento della

continuità territoriale con le isole.

L'orientamento dei ragazzi e l'incontro con le Compagnie di navigazione

Altro tassello fondamentale è rappresentato dal necessario e non più procrastinabile potenziamento delle politiche e delle attività volte a promuovere l'orientamento dei giovani verso la carriera nel settore del trasporto marittimo, e il loro avvicinamento alle realtà lavorative delle compagnie di navigazione.

Ogni soluzione normativa introdotta a livello di sistema dovrà essere accompagnata da un approccio all'orientamento professionale di tipo esperienziale, che consenta ai ragazzi di entrare realmente in contatto con l'ambiente nave, consolidando un approccio tale da poter trasmettere non solo la passione verso questo affascinante percorso, ma anche di venire a conoscenza di un contesto moderno come la nave, in costante e continua evoluzione.

Solo la stretta collaborazione tra il

mondo delle imprese e il sistema della formazione pubblica e privata potrà garantire la conduzione di questo tipo di azione.

A valle dell'esperienza positiva dei numerosi *career day* organizzati da Assarmatori assieme a diversi Istituti in Italia, come le occasioni di Livorno, Torre del Greco e Palermo di questa primavera, risulta evidente la necessità di generale potenziamento di tali attività congiunte, e si auspica il progressivo avvio di nuove importanti occasioni di confronto e consultazione tra Ministeri, Istituti e Imprese, volte allo sviluppo di strategie per l'orientamento professionale garantendo la giusta flessibilità nel rispondere ai bisogni degli studenti e dell'armamento.

Il rafforzamento della figura dell'allievo ufficiale, nell'ambito delle trattative per il rinnovo del CCNL di settore

La trattativa per il rinnovo del CCNL di settore, attualmente in corso, si è caratterizzata sin dal principio



per la forte attenzione di tutti i soggetti coinvolti verso il comune obiettivo di rivalutazione della figura dell'allievo ufficiale (coperta, macchina, elettrotecnico), anche a riconoscimento del grande sacrificio richiesto ai giovani in fase di avvio di carriera nel settore marittimo.

Come anticipato, gli allievi, ovvero gli ufficiali di domani, saranno chiamati a sviluppare numerose e complesse competenze connesse al profondo cambiamento dell'ambiente nave

che coinvolge il settore, operando tra sistemi complessi e in un contesto lavorativo in continua evoluzione. Questi allievi, una volta divenuti marittimi professionisti, saranno i veri motori del progresso tecnologico e della transizione ecologica del settore.

Se la precedente disciplina qualificava il rapporto dell'allievo come mero periodo di *stage* e formazione, alla luce delle novità apportate al CCNL, l'allievo viene oggi avvicinato,

nella sua regolamentazione, a quanto previsto in materia di apprendistato professionalizzante. L'allievo svolgerà quindi le attività all'interno del proprio percorso formativo, sempre sotto la costante supervisione, monitoraggio e responsabilità dell'Ufficiale per l'addestramento a bordo, con la possibilità di versare sin da subito i contributi e realizzando un importante rafforzamento delle sue condizioni complessive. Il continuo miglioramento delle

condizioni di lavoro degli allievi che si affacciano alla carriera rappresenta un obiettivo prioritario per l'armamento tutto, e un elemento cardine nella capacità del sistema del trasporto marittimo nazionale di attrarre nuovi giovani verso la navigazione.

Da questo punto di vista, sarà importante proseguire nei prossimi anni il virtuoso percorso già da tempo avviato dalle Compagnie, e confermato in occasione di questo rinnovo, verso il consolidamento di un ambiente di lavoro sano, inclusivo e moderno, tutelante delle diversità e vicino alle necessità dei nostri marittimi.

L'AUTORE



Stefano Peduto, in Assarmatori dal 2022, laureato in Giurisprudenza con Master in Dritto del Lavoro, dal 2019 ha maturato esperienza nelle Relazioni Industriali a Torino nel Settore dell'Industria Metalmeccanica. In questo contesto ha approfondito le tematiche giuslavoristiche legate alla gestione dei dipendenti ed alle relazioni con le Organizzazioni Sindacali di Categoria.

THE TRAINING OF A NEW GENERATION OF SEAFARERS

by Stefano Peduto
Industrial Relations

The second half of 2023, and the first half of 2024, have been characterized by numerous actions carried out at systemic level, with the active coordination between Assarmatori and the other shipowners' representatives, the national trade unions, and the Italian administration, united by the common goal of addressing the severe shortage of maritime personnel throughout the sector, referring to all seafarer professional profiles on board. To consolidate the maritime transport sector for the years to come, it is necessary to include new professional resources that will need to work

in the context of the major green, technological and also social transition that is underway. Therefore, various initiatives have been carried out. Today, when we examine all of those actions in their entirety, it is noteworthy that they are a reflection of an industrial ecosystem, specifically the national maritime transport system. This system is capable of adapting to the demands of its time and responsibly overseeing the future of the shipping companies, our young people, and, in general, our sector which is strategic to the Italian economy.

It is therefore essential to recall the promising joint work carried out within the framework of the negotiations dedicated to the single CCNL of the shipping industry to improve the overall re-evaluation of the working conditions provided for the profile of the cadet officer. Additionally, the significant work of simplification and general modernization of the training paths of maritime personnel, made

possible today by the establishment of the Permanent Working Group on Seafarers Training and Safety Tables at the MIT-Command General, is relevant. Indeed, this context, functional to facilitate the dialogue between stakeholders and the administration, has represented the ideal context in which Assarmatori had, and still has, the opportunity to bring the voice and the instances of the national shipping sector, supporting its seafarers.

A central element in building a new generation of seafarers has also been the use of the valuable initial training funded by Law Decree 48/2023, which was requested by Assarmatori and the other parts and granted to the sector by the administration to help overcome the current challenges. This openness from the administration was a historic achievement for the shipping industry, allowing the removal of complex barriers when entering the sector.

In conclusion, the gathering and training of tomorrow's seafarers

passes through a structured action for the professional orientation of young people and the modernization of their general working conditions. In this context, Assarmatori conducted numerous events throughout the country, as in these springtime occasions carried out in Livorno, Torre del Greco and Palermo, with the aim of bringing young candidates directly face-to-face with the companies and with expert seafarers of excellence, capable of telling and transmitting their deep passion for the sea and for this ancient as well as fascinating profession.

IL SUPPORTO ALLA FORMAZIONE: LO STRUMENTO PER AUMENTARE L'ATTRATTIVITÀ DEI LAVORI DEL MARE

L'attività formativa è un tassello fondamentale per il corretto funzionamento dell'industria marittima nel suo complesso. Lavorare su una nave, di qualsiasi tipologia, non rappresenta infatti solo una concreta opportunità professionale ma anche il segno tangibile di un'efficiente organizzazione del lavoro. Ogni attività, svolta in mare e negli uffici delle compagnie, necessita di un'adeguata e specifica azione di formazione. Attività che, soprattutto per il conseguimento delle qualifiche di Ufficiali, si sviluppa lungo un percorso che parte dalla scuola secondaria superiore e prosegue negli Istituti Tecnici Superiori essendo poi strutturata su modelli di conformità alla Convenzione internazionale

STCW e alle direttive unionali.

L'Italia è campione di questo paradigma essendo potenza marittima e Paese di uomini di mare. Le nostre Istituzioni sono attive in seno ai comitati internazionali che trattano i temi connessi alla formazione dei marittimi, promuovendo in prima fila quelle regole che sono alla base delle norme nazionali, comunitarie e internazionali e che hanno lo scopo di garantire alla gente di mare lo sviluppo delle competenze necessarie per assicurare una formazione costantemente aggiornata.

Tutti i marittimi iscritti alle matricole della gente di mare sono chiamati dunque a sostenere i corsi relativi al primo imbarco (Basic Training), insieme ad altri corsi specifici a

seconda della tipologia di nave su cui si viene imbarcati (passeggeri, gasiere, petroliere, chimichiere ecc.). Una parte di questi corsi prevede un *refresh* quinquennale, da svolgere presso i centri di addestramento autorizzati dal MIT e dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, per il rinnovo delle certificazioni abilitanti allo svolgimento delle specifiche mansioni di bordo.

Taluni di questi corsi, per via della specificità e della complessità della loro organizzazione, presentano costi molto elevati, usualmente a carico del discente. Elemento che, in molti casi, rappresenta una barriera all'ingresso di nuovi lavoratori in un settore che, anche a causa di tale ostacolo, ha denunciato una costante carenza

di Giuseppe Di Palo

*Training Office Manager di Oltremare
e Social Media Manager di Assarmatori*

di personale marittimo a tutti i livelli. Situazione che, soprattutto durante la stagione estiva, ha fatto emergere connotati emergenziali nei servizi di prossimità (cabotaggio e collegamenti con le isole).

**Gli aiuti alla formazione iniziale:
il Decreto interministeriale 297/2023**

Assarmatori ha sempre dato grande considerazione a queste materie collaborando non solo con i centri di addestramento autorizzati ma anche con altri *partner* istituzionali, gli ITS e le Accademie, promuovendo ad esempio percorsi formativi relativi ai medici di bordo, ai cuochi equipaggio o inerenti le sempre attuali tematiche della sicurezza informatica. Si è riusciti nelle diverse interlocuzioni istituzionali a portare la questione all'attenzione delle



Autorità competenti ottenendo ad esempio, nel novembre scorso, il pieno supporto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che, di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, con il Decreto n. 297 del 17/11/2023, ha stanziato importanti risorse economiche (7 milioni di euro da distribuire sulle annualità 2023-2026) per far fronte alle talvolta ingenti spese della formazione iniziale dei nuovi marittimi prevedendo inoltre il loro successivo inserimento lavorativo da parte delle compagnie di navigazione. Abbiamo organizzato molteplici *career day* su tutto il territorio nazionale (i primi svolti a Livorno, Torre del Greco e Palermo, ma si guarda già alla possibilità di replicare i *format* in altre città di mare) in modo da favorire l'incontro tra domanda e offerta di lavoro, mettendo in contatto studenti degli istituti nautici, alberghieri, turistici e tecnico professionali, nonché

persone in cerca di occupazione, con le aziende del trasporto marittimo.

In soli tre eventi, svolti anche con il supporto organizzativo della società di scopo di Assarmatori (Oltremare – Servizi integrati per lo shipping s.c. a r.l.), si è riusciti a mettere in contatto oltre 1.500 aspiranti marittimi con le principali compagnie di navigazione attive nei servizi di trasporto regolare di breve, media e lunga percorrenza sulle rotte del Mediterraneo.

Una misura, quella appena descritta, senz'altro utile per aumentare l'attrattiva verso il settore e alla quale le imprese di navigazione hanno risposto in maniera più che positiva, ma che da sola non basta.

Creare opportunità per l'aggiornamento professionale dei lavoratori marittimi

Negli anni sono state diverse le forme di sostegno che si è tentato di adattare alla causa: si pensi al

Fondo Nazionale dei Marittimi che, limitatamente alle figure degli allievi ufficiali, offre un sostegno finanziario ai percorsi degli ITS e appositi *voucher* per alcuni corsi previsti dalla STCW; oppure l'utilizzo di taluni fondi interprofessionali che però, a causa della loro visione generalista, equiparano spesso il settore marittimo con quello dei trasporti nel loro complesso, non permettendo dunque un pieno ed efficace utilizzo delle risorse economiche che potrebbero realmente rappresentare una soluzione a una problematica denunciata a più riprese. Sulla scia di esperienze dirette condotte sempre per il tramite della propria società di scopo, nei sei anni di vita dell'Associazione, si è permesso alle compagnie di navigazione di intercettare circa mezzo milione di euro (a cui aggiungere l'ulteriore milione di euro richiesto dalle imprese associate per le attività di formazione iniziale per il periodo



2023-2024) che è stato utilizzato interamente per l'aggiornamento professionale dei marittimi. Operazione che non è stata sempre semplice per via del già citato modello generalista che, oltre ad accorpare i comparti del settore trasporti, vede la formazione improntata principalmente sulle regole del lavoro svolto a terra, e dunque con logiche ben lontane e difficilmente adattabili alla normativa relativa al contesto di bordo. Situazione per la quale si potrebbe auspicare l'avvio di concrete interlocuzioni con i principali fondi interprofessionali attivi sul territorio nazionale mirando alla possibile istituzione di specifici Avvisi, e quindi, di risorse economiche da dedicare in via esclusiva alla formazione dei lavoratori del settore dei trasporti via mare.

Allo stesso modo, anche il Fondo sociale europeo (FSE) è stato considerato uno strumento potenziale per sostenere il miglioramento delle competenze

del personale navigante. Se tali flussi di finanziamento dell'UE potessero coprire in parte i costi della formazione, potrebbe essere più appetibile per gli armatori includere clausole di miglioramento delle competenze negli accordi di contrattazione collettiva dei marittimi, prevedendo dunque non solo corsi obbligatori ricadenti nella sfera della STCW, ma anche interventi formativi addizionali per migliorare la consapevolezza sul lavoro marittimo, sulla sicurezza e sulle tematiche di maggiore interesse quali la digitalizzazione, la *cyber security* e la transizione ecologica, conseguendo in tal modo anche taluni degli obiettivi previsti nell'ambito del PNRR e, con un respiro più ampio, anche dall'agenda 2030 dell'UE.

La frammentarietà dell'offerta formativa: un'ulteriore difficoltà da tenere in considerazione

Un'ulteriore problematica può essere riscontrata nell'offerta formativa. Il numero di corsi

che il personale marittimo deve frequentare per ottenere le necessarie abilitazioni all'imbarco è molto ampio e diversificato, non solo in base al ruolo ricoperto o da ricoprire a bordo, ma anche a seconda della tipologia di nave sulla quale si sarà chiamati ad imbarcare e, talvolta, con discipline normative complesse, appesantite da ulteriori pratiche prettamente burocratiche, riconducibili tra l'altro non tutte alla competenza del medesimo soggetto istituzionale. Ciò, dunque, evidenzia una realtà molto frammentata che appare ulteriormente frazionata in considerazione del fatto che non tutti i centri di formazione hanno le necessarie attrezzature o autorizzazioni per erogare la totalità dei corsi necessari al singolo marittimo per poter imbarcare. Ciò comporta che la stessa persona può frequentare taluni corsi in centri ubicati nella propria regione di appartenenza, mentre per altri dovrà necessariamente spostarsi altrove, sostenendo – oltre ai costi

della formazione – anche le spese di viaggio, vitto e alloggio. A tutto ciò si aggiunge anche l’investimento in termini di tempo sottratto ad altre attività.

**Semplificazione e digitalizzazione:
agevolazione dei percorsi
formativi ed attivazione
del portale del lavoro marittimo**

Da ultimo ma non certo per importanza, vi è l’incompiuta opera di semplificazione dei certificati. I corsi di addestramento e i relativi *refresh* quinquennali risultano essere identici sia per il personale imbarcato su navi di grande stazza impiegate in rotte internazionali, sia per coloro in servizio su navi di piccola stazza attive invece in viaggi costieri.

Assarmatori, fin dal 2019, ha più volte evidenziato l’ipotetica possibilità per gli Stati dell’Unione di definire a livello nazionale un diverso gradiente di applicazione delle norme internazionali previste dalla citata STCW, esentando alcune specifiche categorie di marittimi



dalle prescrizioni generaliste che verrebbero sostituite da norme più semplici in virtù di criteri oggettivi applicabili ad una parte delle navi operanti nel Paese, sulla base di quanto definito dall’articolo 8 del decreto legislativo n. 71 del 2015, e di conseguenza ai marittimi su di esse imbarcati.

Tali criteri fanno riferimento in modo particolare a: (i) stazza delle navi e

potenza Kw degli apparati motore; (ii) categorizzazione dei tratti di mare e classi di navi da passeggeri (Art. 3 D.lgs. n. 43 del 12 maggio 2020); (iii) identità dei contenuti di taluni interventi formativi (a titolo esemplificativo, avrebbe senso prevedere per il personale in possesso del certificato antincendio avanzato l’esenzione dal *refresh* dell’addestramento antincendio di

base conseguendo in tal modo un potenziale alleggerimento di tempi e costi della formazione).

Un processo di semplificazione, dunque, che dovrebbe tenere in considerazione anche l'evoluzione tecnologica, in ottica di concreta digitalizzazione e, dunque, di alleggerimento e velocizzazione delle procedure. Un primo risultato su questo fronte è rappresentato dall'attivazione del portale del lavoro marittimo, una piattaforma nata dai costruttivi confronti del Tavolo Mare istituito in seno al MIT, e per la quale si auspica una ricca implementazione che consenta di avere a disposizione un fondamentale, interattivo e omogeneo strumento di riferimento.

L'AUTORE



Giuseppe Di Palo, in Assarmatori dal 2018, giornalista pubblicista e dottore di ricerca in Innovazione e Gestione delle Risorse Pubbliche, cura il sito web e l'area della comunicazione attraverso le piattaforme social. Si occupa anche di formazione e informazione presso la società Oltremare - Servizi integrati per lo shipping - e assiste le compagnie associate nell'ambito delle previste visite periodiche di bordo.

SUPPORTING TRAINING: THE TOOL TO INCREASE THE ATTRACTIVENESS OF MARITIME JOBS

di Giuseppe Di Palo

*Training Office Manager Oltremare
Social Media Manager Assarmatori*

Training activities are fundamental to the proper functioning of the maritime sector. Every activity, carried out on board ships or at company headquarters require adequate and specific training. Therefore, all seafarers must attend courses related to their first embarkation (Basic Training), along with other specific courses and the corresponding five-year updates. Some of these courses are very expensive, as the costs should be borne by the workers, resulting in a barrier to accessing the sector. Assarmatori has always placed great importance on seafarers' training, bringing the issue to the attention of

various competent authorities and achieving important results, such as the definition of the inter-ministerial decree MIT/MEF 2023/297 which allocates substantial economic resources for training necessary for the first embarkation. To encourage new workforce entry, Assarmatori has organized multiple Career Days across the country.

In just three events, over 1,500 aspiring seafarers got in contact with major shipping companies operating on Mediterranean routes. A further issue can be found in the training offer. The number of courses that maritime personnel are required to complete in order to obtain the necessary qualifications is substantial and varies widely, not only based on the role they are expected to perform on board, but also based on the type of vessel on which they are required to embark, and occasionally, with intricate regulations that are burdened by supplementary and purely bureaucratic procedures, not all of which can be traced back to the competence of the same institutional

body. This therefore highlights a very fragmented reality that appears further divided, considering the fact that not all training centers have the equipment or authorizations necessary to provide all the courses needed by the individual seafarer to be able to embark. This means that the same person can attend some courses in training centers located in their own region, while for others they will necessarily have to go elsewhere, paying - in addition to the training costs - also those of travel, food and accommodation, in addition the investment in terms of time taken away from other activities. However, beyond promoting the attractiveness of the sector, it is crucial to create opportunities for the professional development of seafarers. This can be achieved by providing dedicated economic resources for such training interventions and aiming for the concrete implementation of the digitalization and simplification procedures for issuing certificates, following up on proposals already

initiated by our Association.

These simplification proposals consider some criteria such as: (i) the tonnage of the ships and the power in kW of the engine equipment; (ii) the categorization of the sea areas and the classes of passenger ships; (iii) the identical content of some training interventions (for example, it would be sensible to provide that personnel in possession of the advanced fire safety certificate be exempted from the refresher course on basic fire safety training, thus potentially reducing training times and costs). One of the first outcomes of digitalization is the activation of the maritime work portal. This platform was born from the constructive discussions held by the Working Group on Sea policies (the so-called Tavolo Mare) established with the Italian Ministry of Transport. The hope is that a comprehensive implementation will enable the provision of a fundamental, interactive, and homogeneous reference tool.

SOSTENERE LA VOCE DELL'ARMAMENTO NEL DIBATTITO PUBBLICO

Al pari degli altri settori industriali, l'efficienza del trasporto marittimo passa anche attraverso un'adeguata e articolata opera di comunicazione che ha come scopo principale quello di portare l'industria marittima, le sue problematiche e le sue esigenze al centro del dibattito pubblico, italiano ed europeo. L'obbiettivo è quello, in estrema sintesi, di innestare un circolo virtuoso: far uscire lo *shipping* dal recinto della stampa di settore, elemento comunque prezioso e insostituibile, per farne apprezzare la voce anche sulla stampa generalista, locale, nazionale e internazionale, rendendo consapevole il grande pubblico dell'importanza dei servizi marittimi per l'intera economia, finendo quindi con il portare

questi temi al centro dell'agenda politica. Un'evoluzione quanto mai importante in un Paese come l'Italia, che dal mare e dal trasporto marittimo trae linfa vitale per lo sviluppo della sua industria e delle sue comunità. Assarmatori fa la sua parte agendo da tempo con una crescente attenzione dei media alle comunicazioni ufficiali, ad un maggior *engagement* dei *social network*, nonché al ruolo di fonte di informazione del portale ufficiale e dell'*house organ*.

I numeri della comunicazione

Come già detto, il lavoro dell'Associazione in questo campo mira a rappresentare le istanze dell'industria armatoriale sia agli *stakeholder* del settore sia al grande pubblico. Nel corso degli

ultimi dodici mesi sono stati 41 i comunicati stampa ufficiali diffusi, con oltre 1.500 riprese sulla stampa, su quotidiani, settimanali, siti web, radio e tv, dalla eco sia locale che nazionale e internazionale. La stampa di settore ha visto consolidarsi la presenza di Assarmatori, non solo a livello numerico, ma anche qualitativo. Tuttavia, come anticipato e in linea con gli obbiettivi prefissati anche per il prossimo anno, è cresciuta la presenza dell'Associazione anche sulla stampa locale e quella generalista. Nel primo caso questo è avvenuto in particolare grazie all'organizzazione dei *career day* di Livorno, Torre del Greco e Palermo: in tutti e tre i casi gli eventi hanno avuto un'ampia risonanza sui media locali di Toscana, Campania e Sicilia,

di Pietro Roth

*Responsabile Relazioni Esterne,
Comunicazione e Ricerca*

tre regioni che vantano una radicata tradizione marittima, e analoga presenza sarà ricercata anche per i successivi appuntamenti che saranno sviluppati sul territorio nazionale.

Il conflitto russo-ucraino prima e le gravi tensioni mediorientali poi hanno avuto notevoli ripercussioni anche sul trasporto marittimo. In questo contesto Assarmatori è stata e continua a essere interlocutore privilegiato dei principali quotidiani italiani, dei più letti siti d'informazione, dei canali televisivi nazionali e delle più importanti radio, contribuendo al posizionamento dell'Associazione a livello contenutistico e di *brand reputation*.

La conseguenza di tutto questo è anche nell'aumento dei contatti

del sito internet ufficiale: le visualizzazioni del portale, da una media di circa 100 mila all'anno, hanno registrato, negli ultimi dodici

mesi, una vertiginosa crescita fino a superare la quota di 260 mila visualizzazioni annuali.

Analogamente, è stato utile



e confortante in tal senso l'avvio delle pubblicazioni sull'*house organ* OltremareNews.it: 800 contenuti pubblicati, oltre 18 mila visualizzazioni e 10 mila utenti unici, circa 3 mila *follower* sui *social network*, per un totale di 355 mila visualizzazioni e 1 milione di persone raggiunte direttamente. Azzardando un paragone, se in molte località turistiche italiane l'obbiettivo è quello di destagionalizzare l'offerta, nel caso di Assarmatori il *target* è quello di far sì che la voce dell'armamento non sia portata all'attenzione del grande pubblico solo in occasione di eventi particolari – come la pandemia e le tensioni geopolitiche – che impattano anche sul trasporto marittimo, ma che sia ascoltata anche nel suo *day by day*, come avviene per altri settori industriali. Un percorso che, come detto, è già iniziato: negli ultimi dodici mesi le pubblicazioni sulla stampa sono aumentate di circa il 23% rispetto alla media degli anni precedenti, un delta che è totalmente da

attribuire alla presenza sulla stampa generalista, al di fuori quindi del già citato recinto rappresentato dalla stampa di settore.

La presenza agli eventi pubblici

Assarmatori è protagonista del dibattito pubblico nazionale ed europeo anche grazie alla capillare presenza dei suoi esponenti agli eventi pubblici, merito di una fitta agenda di convegni, seminari, *webinar*, *open session* e presentazioni di studi e documenti. Con riferimento a quest'ultimo filone, l'Associazione negli ultimi mesi ha presentato due importanti documenti relativi alla transizione energetica. Il primo è redatto insieme ad ENI con il contributo di tre delle più grandi aziende produttrici di motori navali (Wärtsilä, WinGD e MAN Energy Solutions), oltre a Unem, Federchimica/ Assogasliquidi, Assocostieri e RINA, che ha supervisionato il lavoro di 40 esperti; il secondo, sviluppato insieme al RINA e intitolato "Da oggi al 2050: tra sfide e opportunità

per l'industria marittima", è stato portato all'attenzione di Parlamento e Governo in un convegno andato in scena a dicembre all'interno della Biblioteca della Camera dei Deputati "Nilde Iotti".

Allargando lo sguardo, Assarmatori, fra le decine di eventi cui ha preso parte, ha avuto voce e ruolo fra gli altri nella *Genoa Shipping Week*, nel Forum Risorsa Mare di Trieste organizzato da *The European House* – Ambrosetti unitamente al Ministro per le Politiche del Mare e la Protezione Civile, nel G7 dedicato ai trasporti andato in scena a Milano, all'interno dell'ultima edizione della *CLIA Cruise Week* di Genova, nello *Shipping, Transport & Intermodal Forum* di Rapallo, in "Un Mare di Svizzera 6" a Lugano e in tutti gli eventi predisposti dalla stampa specializzata nel settore di riferimento.

L'attività convegnistica è risultata in crescita anche in quegli appuntamenti pubblici dedicati ai temi europei. Nel corso della visita nel Golfo di Napoli della

Commissione Trasporti e Turismo (TRAN) del Parlamento europeo, guidata dall'ormai Ex Presidente Karima Delli, Assarmatori ha organizzato un momento di confronto fra gli Europarlamentari e gli armatori attivi nei servizi di collegamento nell'area, con il fine di evidenziare il ruolo strategico del trasporto marittimo quale infrastruttura essenziale per garantire la continuità territoriale, l'approvvigionamento delle merci, il turismo, la coesione economica e sociale delle isole tenendo conto delle specificità geografiche di ogni singolo territorio.

Grazie all'ufficio di Bruxelles e alle frequenti missioni dei rappresentanti dell'Associazione, Assarmatori è riuscita a presenziare anche ad eventi organizzati dalle Istituzioni e dal *cluster* marittimo e portuale unionale nella capitale belga, in linea con l'obiettivo di seguire e monitorare da vicino lo sviluppo di regolamentazioni con importanti ripercussioni sul trasporto marittimo nazionale.

A titolo esemplificativo vale la pena ricordare che l'Associazione è stata invitata ad intervenire al Forum Europeo sull'insularità svoltosi presso il Comitato Europeo delle Regioni. Nel complesso nell'ultimo anno sono stati oltre 160 gli appuntamenti pubblici cui l'Associazione ha preso parte con i suoi esponenti, in Italia e in Europa.

I social network per raggiungere il grande pubblico

Le reti sociali sono un altro strumento fondamentale per dare voce all'industria marittima al di fuori del suo settore di riferimento. Assarmatori è presente su LinkedIn, il *social network* che, per la sua natura meramente di stampo professionale, maggiormente si



presta a veicolare i contenuti e le posizioni del trasporto marittimo nel dibattito pubblico; ogni contenuto viene inoltre rilanciato su X (ex Twitter).

L'Associazione vanta inoltre all'attivo un canale YouTube nel quale fa confluire propri contributi video, effettuando anche la rassegna di tutti i materiali audiovisivi pubblicati da soggetti terzi riconducibili alle proprie attività; nel prossimo futuro l'obiettivo è quello di farlo evolvere in una vera e propria *web tv*.

I numeri dei *follower*, delle interazioni e delle persone raggiunte da ogni singolo *post* dicono che Assarmatori è *leader* in questo campo all'interno del *cluster* marittimo e portuale nazionale: nell'ultimo anno le visualizzazioni dell'attività sui *social network* sono state oltre 750 mila, i *follower* hanno superato quota 15 mila e il potenziale di utenti raggiunti ogni anno in modo diretto arriva a 5,5 milioni di persone.

L'AUTORE



Pietro Roth, 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. Prepara materiale di studio e approfondimento per la struttura associativa.

SUPPORTING THE VOICE OF SHIPOWNERS IN THE PUBLIC DEBATE

by Pietro Roth
*External Relations,
Communication and Research*

The efficiency of maritime transport also relies on an adequate and well-structured communication strategy, with the primary goal of bringing the maritime industry, its issues and its needs to the forefront of public debate, both in Italy and Europe. Essentially, the aim is to create a virtuous cycle: moving shipping outside the perimeter of specialized press - while still valuing it as precious and irreplaceable - so that its voice can also be appreciated in general, local, national and international media. This would increase public awareness of the importance of maritime services for the entire economy, ultimately

bringing these issues to the center of the political agenda.

Over the past twelve months, 41 official press releases have been issued, resulting in over 1,500 mentions in the press, including newspapers, weeklies, websites, radio, and TV, at local, national, and international levels. Assarmatori's presence in the specialized press has increased not only in quantity but also in quality. The Association's presence in local and general media has grown as well.

The Russian-Ukrainian conflict and subsequent serious Middle Eastern tensions have had significant repercussions on maritime transport. In this context, Assarmatori has been and continues to be a key interlocutor for major Italian newspapers, leading news websites, national TV channels, and prominent radio stations, contributing to the Association's positioning in terms of content and brand reputation.

As a result, there has also been an increase in contacts on the official

website: the views of the portal, from an average of about 100,000 per year, have seen a terrific increase in the last twelve months, surpassing 260,000 annual views. Similarly, the launch of publications on the house organ *OltremareNews.it* has been useful and encouraging in this regard: 800 published contents, over 18,000 views, and 10,000 unique users, approximately 3,000 followers on social networks, for a total of 355,000 views and 1 million people reached directly.

Assarmatori is a key player in the national and European public debate, thanks to the widespread presence of its representatives at public events, facilitated by a busy schedule of conferences, seminars, webinars, open sessions, and presentations of studies and documents. In total, over the past year, the Association has participated in more than 160 public events, both in Italy and Europe.

Regarding social networks, Assarmatori is present on LinkedIn,

and every piece of content is also shared on X (formerly Twitter). The association also maintains an active YouTube channel where it uploads its video contributions, reviewing also all audiovisual materials published by third parties related to its activities; soon, the goal is to evolve it into a true web TV. The number of followers, interactions, and people reached by each post indicates that Assarmatori is a leader in this field within the national maritime and port cluster: in the past year, there have been over 750,000 views of its activities on social networks, followers have exceeded 15,000, and the potential number of users reached directly each year is up to 5.5 million people.

LA TOLDA DI COMANDO



Presidente
STEFANO MESSINA

Executive Vice President
Ignazio Messina & C. S.p.A.



Vice Presidente
ACHILLE ONORATO

CEO
Moby S.p.A e Gruppo Onorato



Vice Presidente
VINCENZO ROMEO

CEO
Nova Marine Carriers S.A.



ALBERTO ROSSI

Secretary General

CONSIGLIERI



STEFANO
BEDUSCHI

*Deputy Senior Vice
President
Italia Marittima S.p.A.*



GAUDENZIO
BONALDO GREGORI

*Chairman
Pillarstone Italy S.p.A.*



MATTEO
CATANI

*CEO
Grandi Navi Veloci S.p.A.*



FRANCO
DEL GIUDICE

*Chairman
Delcomar S.r.l.*



MARIA CELESTE
LAURO

*CEO
Alilauro S.p.A.*



LUIGI
MERLO

*Public Affair Director MSC
Chairman Federlogistica*



SALVATORE
RAVENNA

*Chairman
ACAP*



PASQUALE
RUSSO

*Chairman
Conftrasporto*

I GRUPPI DI LAVORO

Lavoro e Relazioni Industriali

Si dedica ai negoziati e alle contrattazioni con le Organizzazioni Sindacali, 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
- Segretario: Stefano Peduto

Logistica, Porti e Infrastrutture

Si dedica a tutto ciò che attiene alla logistica e all'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
- Segretario: Luca Brandimarte

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
- Segretario: Simone Parizzi

Transizione energetica del settore marittimo

Si dedica alla legislazione europea e

internazionale dedicata alla transizione energetica del settore marittimo, affrontando gli aspetti sia generali sia operativi dell'implementazione delle norme, le direttrici di sviluppo future e le prospettive d'intervento dell'Associazione.

- Presidente: Stefano Beduschi
- Segretari: Cesare Crocini e Mattia Canevari.

Navigazione internazionale

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

- Presidente: Stefano Beduschi
- Segretario: Simone Parizzi

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
- Segretario: Giovanni Consoli

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
- Segretari: Giovanni Consoli e Mattia Canevari

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 fra i temi trattati.

- Presidente: Stefano Messina
- Segretario: Fabrizio Lolli

Crociere

Si dedica al settore delle crociere e ai suoi operatori. 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
- Segretario: Giovanni Consoli

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, fra gli

altri, di: individuare e sostenere gli interventi di maggiore interesse per il settore in un'ottica di rinnovamento delle flotte, monitorare le misure di aiuto previste dal fondo complementare al PNRR, produrre documentazione tecnica a supporto dell'Associazione e 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
- Segretario: Giovanni Consoli

AMMINISTRAZIONE E SEGRETERIA



Federica Busanna, in Assarmatori dal 2018, cura le attività amministrative e le mansioni di segreteria. Si occupa inoltre della parte organizzativa e degli eventi.



STAMPA

Stampato nel mese di giugno 2024

Effemme S.r.l.

Via Sardonella 113

16162 Genova Bolzaneto

info@fmgrafiche.it

WWW.ASSARMATORI.EU



HEADQUARTER

Via del Babuino 51

00187 Roma (RM), Italy

+39 06 3201244

segreteria@assarmatori.eu

BRUSSELS OFFICE

Rond-Point Schuman 2-4, 6th floor

1040 Brussels, Belgium

+32 2 403 3602

eu.office@assarmatori.eu

GENOVA OFFICE

Via Gabriele D'Annunzio 91

16121 Genova (Ge), Italy

+39 329 0805697

genova@assarmatori.eu

