

ANNUAL REPORT 2025

# ASSARMATORI



contrasporto

ANNUAL REPORT 2025

**ASSARMATORI**



## INDICE

06

ABITUATI A NAVIGARE FRA LE ONDE, NON FRENIAMOCI DA SOLI

10

EUROPA DIVISA: IL CAMBIO DI ROTTA ANCORA NON SI VEDE, MA IL TEMPO STRINGE

14

PER UN'INDUSTRIA MARITTIMA SEMPRE PIÙ EFFICIENTE: REGOLAZIONE, INCENTIVI E SEMPLIFICAZIONE

20

IL RILANCIO DELLA CANTIERISTICA EUROPEA NON CEDA ALLE SIRENE DEL PROTEZIONISMO

26

SUPERARE E RISOLVERE LE PROBLEMATICHE SULL'UTILIZZO DEL GNL E BIO-GNL IN ITALIA

32

NIS2: LA NUOVA FRONTIERA DELLA SICUREZZA INFORMATICA IN ITALIA E IN EUROPA

38

UNA "SCOSSA" PER I PORTI ITALIANI: TRA INFRASTRUTTURAZIONE ENERGETICA, OPS E CARBURANTI ALTERNATIVI

44

ZES UNICA: UNO STRUMENTO CHE DEVE ANCORA DECOLLARE

48

LA FORMAZIONE DI NUOVI MARITTIMI NELLA TRANSIZIONE ENERGETICA

52

STRATEGIA MARITTIMA NAZIONALE: LE INIZIATIVE PER UN'ITALIA PROTAGONISTA NEL MEDITERRANEO

56

(FAR) PARLARE DI SHIPPING AI BANCHI DEL MERCATO RIONALE

62

LA TOLDA DI COMANDO

64

I GRUPPI DI LAVORO





## ABITUATI A NAVIGARE FRA LE ONDE, NON FRENIAMOCI DA SOLI

**Stefano Messina**  
 Presidente

Il trasporto marittimo è da sempre, e per definizione, *"in balia delle onde"*. È senza dubbio il settore industriale che risente per primo di quanto accade a livello internazionale. Lo abbiamo visto negli anni della pandemia, ne stiamo facendo le spese per quanto riguarda l'ondata regolatoria europea in materia ambientale, ce lo hanno ricordato, con tutta la loro drammaticità, i recenti conflitti internazionali e la più recente disputa sui dazi; tutti fattori che, nostro malgrado, hanno inciso ed incideranno, anche, sul nostro settore. Potremmo avere la tentazione di dibattere le grandi questioni geopolitiche del nostro tempo. Sarebbe tuttavia un mero esercizio di retorica, rimanendo giocoforza spettatori di dinamiche che travalicano anche i poteri degli Stati. Quello che possiamo fare, invece, è agire e lavorare per lo sviluppo del nostro comparto, evitando scelte normative che invece costituiscono un immotivato freno a questa dinamica.

### L'IMPORTANZA DELLA NOSTRA INDUSTRIA

È innegabile che misure di stampo protezionistico siano un danno per il trasporto marittimo, che vive di scambi e di commercio. Lo sono i dazi come lo sono le tasse sull'ormeggio di navi costruite in Cina. Al di là delle mere considerazioni economiche, le recenti prese di posizione del governo statunitense fanno emergere chiaramente il ruolo centrale del trasporto e della sicurezza marittima: chi controlla i mari controlla il mondo. Si tratta di un concetto che in Europa abbiamo colpevolmente dimenticato per troppo tempo, per poi venire risvegliati bruscamente proprio dalle decisioni prese Oltreoceano. Non a caso l'Europa cerca di identificare una nuova politica marittima dell'Unione. In questo contesto, quello che chiediamo è che nulla freni la nostra industria ed anzi la si aiuti in tutte le possibili forme. Freni che vengono decisi in

nome dell'ambientalismo ideologico o ancor peggio per ragioni di geopolitica industriale sono controproducenti per gli armatori e per il mercato che servono, nella sostanza i cittadini, quali consumatori finali dei loro servizi.

### LA TRANSIZIONE ENERGETICA E LA NECESSITÀ DI UN NUOVO CORSO

Siamo preoccupati, dobbiamo dirlo chiaramente, del fallimento della transizione energetica, di come scelte politiche sbagliate e dannose stiano già iniziando a causare i primi effetti dirompenti: non è bello dire *"noi lo avevamo detto"*, ma è un dato di fatto che la nostra Associazione aveva messo in guardia da questi potenziali effetti distorsivi in tempi non sospetti, quando la regolazione ambientale europea, a partire dal pacchetto *Fit for 55*, era ancora in gestazione. Siamo allarmati per il fragile settore dei traghetti. Un segmento preziosissimo



del trasporto marittimo, specie in Italia, dove assicura la mobilità di merci e persone per la più vasta popolazione insulare europea e dove, grazie alla brillante intuizione dei servizi delle Autostrade del Mare, si realizza una vera sostenibilità ambientale del trasporto. Alla base di questa preoccupazione vi sono soprattutto due fattori. Il

primo è il disallineamento temporale nell'applicazione dell'ETS fra il trasporto marittimo e quello stradale, con il rischio, quantomai concreto, di un ritorno massiccio al tutto strada, fatto che andrebbe a rinnegare oltre vent'anni di investimenti pubblici e privati. Il secondo è, se possibile, ancora peggiore, perché temiamo,

suffragati da dati e studi approfonditi, che – per usare un eufemismo – non ci sarà corrispondenza tra quanto sarà generato dallo *shipping* in questo regime e quanto ritornerà per interventi di decarbonizzazione, ovvero per rinnovare le flotte. Una vera e propria beffa, perché parliamo di soldi degli italiani che, anziché tornare nel nostro Paese sotto forma di investimenti, andranno ad ingrassare il bilancio di Bruxelles e a tamponare il nostro debito pubblico. Inoltre, occorre modificare gli orientamenti in materia di Aiuti di Stato sul tema. L'attuale disciplina CEEAG 2022 è infatti uno dei motivi alla base del fallimento del Decreto Rinnovo Flotte, perché immaginava una nave *"green"* con tecnologie ad oggi non ancora disponibili e comunque inadatte per il mercato italiano, cui sono stati aggiunti vincoli territoriali su dove far realizzare le nuove unità incompatibili con il mercato. Ma a tali condizioni, come si può parlare

ancora convintamente di politiche per la decarbonizzazione?

Non è tutto perché, continuando a parlare di ETS, non possiamo tralasciare quanto questo regime sia foriero di gravi pericoli per quanto riguarda il *transshipment* dei contenitori. Si tratta di snodi fondamentali della logistica e della catena del valore ed il rischio che corriamo è quello di uno spostamento di queste attività in porti situati appena al di fuori dei confini europei, quali quelli del nord Africa, che non sono soggetti a questa tassazione. Il tutto senza alcun beneficio ambientale: assisteremmo, contemporaneamente, ad un *business leakage* e ad un *carbon leakage*. Insomma, oltre al danno, la beffa.

### ANCHE L'ITALIA DEVE FARE LA SUA PARTE

Proprio in occasione dei precedenti *Annual Meeting* di Assarmatori avevamo lanciato l'allarme relativo al perdurante declino della flotta battente bandiera italiana. Un fenomeno che non si è arrestato, anzi: gli ultimi dati disponibili ci dicono che il quadro sta peggiorando. E, attenzione, non in favore di bandiere di paradisi fiscali, ma spesso a vantaggio di bandiere di altri Paesi europei,

che riescono ad offrire un apparato burocratico snello e rispondente alle necessità del mercato odierno. In Italia qualcosa si è mosso, sia con l'iniziativa governativa relativa al Piano del Mare, sia con alcuni progetti attivati nei due rami del Parlamento. Tuttavia, il tempo stringe e non possiamo più permetterci passi falsi o battute a vuoto, altrimenti quei testi rimarranno lettera morta. La semplificazione deve diventare uno degli obiettivi prioritari, anche perché è a costo zero per le casse dello Stato ed è immediatamente implementabile.

### LA NOSTRA DIREZIONE

Assarmatori continuerà ad affrontare con convinzione tutte queste tematiche e non solo, chiedendo alla politica – a tutti i livelli – di concentrarsi su come effettivamente può proteggere e dare impulso alla nostra industria. Se non possiamo risolvere i conflitti in corso né cancellare con un colpo di spugna i nuovi dazi, possiamo fare qualcosa di molto semplice: evitare di metterci i bastoni fra le ruote da soli. Questo sarebbe davvero imperdonabile.



**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 S.p.a., Vice Presidente Esecutivo della Ignazio Messina & C. S.p.a., oltre a ricoprire incarichi in altre società di capitali. Da gennaio 2018 è Presidente di Assarmatori; attualmente è anche Vice Presidente di Confrasperto e Consigliere del Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro (CNEL).

## USED TO NAVIGATE ROUGH WATERS, LET'S NOT SABOTAGE OURSELVES

**Stefano Messina**  
 Chairman

Maritime transport has always been vulnerable to global disruptions. From the pandemic to trade tensions and escalating geopolitical conflicts, our industry is often the first to feel the impact. Yet, rather than dwell on what lies beyond our control, we must focus on avoiding self-imposed barriers that slow growth and compromise competitiveness.

Protectionist measures - such as tariffs or taxes targeting Chinese-built ships - undermine the global nature of shipping. The United States has recently reasserted the strategic importance of maritime power. In Europe, we have been slower to act. While shipowners continue to connect markets and deliver services, they face growing pressure from excessive environmental rules that risk backfiring. We remain deeply concerned about



the implementation of the EU's energy transition framework. Our early warnings about potential distortions - especially under the Fit for 55 package - are now proving accurate. Ferries, which are critical for Italy's insular and coastal mobility, are bearing the brunt. With the maritime ETS taking effect ahead of road transport (ETS2), the risk of modal backshift is real. Years of investments in modal shift could be undone. Worse still, we fear ETS revenues generated by shipping will not be reinvested to decarbonize the sector, but redirected elsewhere. Meanwhile, the current EU State Aid Guidelines for Climate, Environmental Protection and Energy (CEEAG 2022) have created further roadblocks. By requiring unattainable "green" technologies and imposing geographic constraints on ship construction, these rules stalled Italy's Fleet Renewal Decree. On top of that, the

ETS is distorting transshipment logistics, pushing business outside EU ports without environmental gains. The outcome: both business and carbon leakage. Domestically, the Italian-flag fleet continues to shrink, not in favor of flags of convenience, but in favor of other EU registries offering streamlined and flexible frameworks. Some progress is underway with the National Sea Plan and Parliament-led initiatives, but urgent simplification is still lacking. Simple, no-cost measures - such as reinstating effective pandemic-era crew recruitment rules - must be made permanent.

At Assarmatori, we remain engaged and proactive, but we call on policymakers at all levels to focus on what they can actually control. We can't stop global conflicts or reverse international trade policies but we can, and must, avoid holding ourselves back.



## EUROPA DIVISA: IL CAMBIO DI ROTTA ANCORA NON SI VEDE, MA IL TEMPO STRINGE

L'Europa è al bivio. Di fronte a sé ha due alternative: lasciare che la normativa climatica istituita negli anni passati continui a gravare su settori strategici dell'economia del continente, oppure ridefinire e quindi rilanciare una nuova transizione verde e digitale con un ampio programma di politiche industriali che consentano di raggiungere i risultati che tutti si attendono.

I vertici delle Istituzioni europee ed i principali capi di Stato dell'Unione non hanno dubbi su quale sia il cammino da intraprendere, soprattutto nello scenario geopolitico internazionale sempre più sfidante in cui ci troviamo. Da più di un anno, sia a Bruxelles sia in molte cancellerie degli Stati membri dell'Unione, il linguaggio politico sembra cambiato. Tuttavia, fatichiamo ad intravedere un reale cambiamento nel quotidiano dei nostri rapporti con i decisori e nella produzione normativa – invero ancora povera – della Commissione europea. In gioco, nel caso

del settore marittimo, c'è molto di più di un'astratta concezione di "competitività": autonomia strategica, proiezione industriale, livelli occupazionali, coesione territoriale e sviluppo economico sono tutti fattori interconnessi che senza un intervento concreto sono destinati all'irrelevanza globale e al declino economico.

Per chi è abituato ad interagire con Bruxelles, l'impressione diffusa è che le istanze in maturazione a livello politico non riescano ancora a trovare spazio e interpretazione nell'ipertrofico e potente apparato burocratico della Commissione europea. Da lì partono le proposte legislative, e gran parte di esse rimane invariata attraverso il lungo percorso di discussione che attraversa Parlamento europeo e Consiglio. La nostra preoccupazione, di conseguenza, è molta; il rischio che intravediamo a medio termine è che ai proclami non seguano azioni concrete o che, nella peggiore delle ipotesi, certi rimedi siano

peggiori dei mali, ad esempio nel caso in cui certi rinnovati impulsi protezionistici danneggino gli armatori a vantaggio di altri segmenti della filiera marittimo-industriale.

### VERSO UNA DOPPIA TASSAZIONE AMBIENTALE?

Un esempio in particolare ci permette di riflettere su questo aspetto primario del *policy-making* europeo. Abbiamo salutato con entusiasmo l'accordo raggiunto in sede IMO, durante l'MEPC83 di aprile, sull'introduzione di una misura a medio termine per la riduzione delle emissioni del settore marittimo globale. L'accordo è sicuramente perfettibile, e i prossimi mesi ci diranno di più sulla sua reale messa a terra, attesa per l'MEPC straordinaria di ottobre. Ma è fuor di dubbio che l'accordo IMO abbia un carattere epocale e apra la strada ad un allineamento della normativa europea con la futura normativa globale. Del resto,

l'allineamento è previsto e auspicato dalle stesse norme europee (ETS e *FuelEU*). Ebbene, nonostante il raggiungimento di un ritrovato *level playing field* possa risolvere una volta per tutte le distorsioni causate dalla legislazione climatica europea nel mercato dello *shipping* – in primis sul *transshipment* ma anche su altri segmenti come le AdM – le reazioni informali della burocrazia di Bruxelles all'idea di un intervento correttivo che allinei legislazione UE e legislazione IMO sono state particolarmente tiepide. Potremmo soffermarci a lungo sulle ragioni tecniche per le quali la futura normativa IMO non può essere considerata, secondo taluni a Bruxelles, equivalente all'ETS e alla *FuelEU*, pur avendo in buona sostanza recepito aspetti significativi di entrambe le leggi. Ciononostante, mancheremo i veri punti politici per cui dobbiamo aspettarci dalla Commissione europea poca disponibilità ad allineare in modo ottimale le norme UE a quelle IMO:

da un lato, la volontà di mantenere in vigore le normative del *Fit for 55* come un feticcio ideologico che collochi l'Europa più avanti degli altri attori globali nella corsa verso una società a zero emissioni nette, dall'altro la destinazione ultima di una parte considerevole del prelievo fiscale derivante da *FuelEU* e ETS, attraverso i bilanci dell'Unione e dello Stato, per ripagare rispettivamente il *Next Generation EU* e il debito pubblico. Qui, precisamente nella reale volontà di fornire al settore marittimo-portuale europeo le stesse regole dei paesi extra-UE per poter giocare ad armi pari sul mercato, le agende politiche del nuovo corso dell'Unione troveranno il loro punto di caduta negli anni a venire. Le premesse non sono le migliori, e per questo serve maggiore protagonismo italiano e maggiore consapevolezza e azione coordinata da parte di tutte le rappresentanze del mondo marittimo a livello internazionale, alcune delle quali troppo spesso cedono all'opportunità

**Alberto Rossi**  
 Segretario Generale

apparente di collaborare con ONG oltranziste pur di essere considerate interlocutori responsabili.

### UN APPROCCIO VERTICALE PER ESSERE PROTAGONISTI

Nella lettera di missione del Presidente Von Der Leyen al Commissario Europeo ai Trasporti, Apostolos Tzitzikostas, che ne ha delineato le linee guida di mandato, alcuni provvedimenti di diretto interesse del settore marittimo sono stati annunciati e, successivamente, sono stati inclusi nel *Working Plan* della Commissione europea per i mesi a venire. Tra questi, saranno particolarmente importanti la Strategia Marittima Industriale Europea, la Strategia Europea dei Porti e il Piano di Investimenti per il Trasporto Sostenibile (*Sustainable Transport Investment Plan - STIP*). In virtù delle preoccupazioni espresse nei paragrafi precedenti, il nostro lavoro si sta concentrando sulla promozione di un approccio "italiano" e verticale: troppo

spesso il filo diretto tra componenti industriali in senso lato, Ministeri, Rappresentanza Permanente d'Italia e parlamentari europei non ha funzionato o non è stato proprio istituito. Gli ultimi due anni hanno portato ad una svolta, anche grazie alla stabilità politica del Governo e all'istituzione del CIPOM. Serve adesso premere sull'acceleratore per poter influire meglio grazie ad un lavoro di filiera che parta dal basso e, attraverso la mediazione e l'indicazione degli organi politici nazionali, sappia orientare l'azione di tutti coloro che si muovono su Bruxelles e più in generale fuori dall'Italia

– compresa la Rappresentanza nazionale presso l'IMO, che svolge un ruolo cruciale – giocando la partita con la maglia del nostro Paese.

I rischi che intravediamo per le politiche europee in fase di elaborazione sono l'inefficacia anacronistica e l'eccessivo protezionismo, mentre le potenzialità sono enormi ma devono essere colte e costruite. Di anno in anno, navighiamo in acque sempre più turbolente: per tenere la prua dritta e arrivare in porto è giunto il momento di iniziare a lavorare come sistema industriale-nazionale integrato. Ognuno dovrà fare la sua parte.



**Alberto Rossi** è avvocato esperto del diritto dei trasporti, della navigazione e delle attività portuali, con particolare attenzione ai temi della concorrenza. 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, autore di numerose pubblicazioni scientifiche e regolare contribuente di conoscenza a seminari e convegni.

## EUROPE AT A CROSSROADS: COHERENCE, COMPETITIVENESS, AND THE MARITIME SECTOR'S ROLE IN THE NEXT EU CYCLE

**Alberto Rossi**  
*Secretary General*

Europe finds itself at a turning point. It must choose between continuing along the current climate policy trajectory - which places disproportionate pressure on key industrial sectors - or adopting a renewed green and digital transition strategy supported by robust industrial policy. The stakes for the maritime industry are high: strategic autonomy, industrial positioning, employment levels, territorial cohesion, and regional development all hinge on whether this shift occurs.

Despite growing political awareness in Brussels and in many EU capitals,

this shift is not yet reflected in the Commission's daily regulatory output. In fact, the Commission's vast bureaucratic machinery seems unable to adapt to the new political agenda. Without meaningful corrections, there is a risk that abstract goals such as "competitiveness" will lose relevance, especially if regulatory frameworks, including those designed to support shipbuilding, inadvertently penalize shipowners.

A key test will be how the Commission responds to the IMO agreement reached at MEPC 83 in April 2025. The agreement represents a milestone toward a global carbon pricing and fuel standard for international shipping. While far from being perfect, the IMO framework offers the opportunity to realign EU climate measures, namely the ETS and FuelEU Maritime, with global standards, as envisioned in both regulations. Yet early reactions from Commission officials suggest a reluctance to pursue such alignment, rooted in both ideological positioning and financial allocations linked to the ETS and FuelEU revenue streams.

The risk of double regulation is clear: if EU measures are not adjusted to account for global rules, European shipping will continue to suffer from a

competitive disadvantage, particularly in vulnerable segments like transshipment and short sea shipping. Meanwhile, the Commission's apparent resistance to realignment reflects a deeper issue, one of political will rather than regulatory design.

This is why coordinated national engagement is essential. Italy must play a more assertive role, both through its Permanent Representation and via a stronger, integrated maritime policy voice. Upcoming initiatives such as the EU Maritime Industrial Strategy, the European Ports Strategy, and the Sustainable Transport Investment Plan (STIP) will be pivotal. Yet without cohesive Italian input - linking industry, ministries, Parliament, and EU-level representation - Italy risks missing critical opportunities to shape the future of its maritime sector. The next EU cycle must avoid outdated regulatory approaches and protectionist impulses. The maritime sector's future competitiveness depends on an enabling framework that recognizes its complexity and supports integrated policy solutions. Strategic influence must be exercised early and across the value chain to ensure Europe's blue economy stays afloat in a turbulent geopolitical and economic sea.



## PER UN'INDUSTRIA MARITTIMA SEMPRE PIÙ EFFICIENTE: REGOLAZIONE, INCENTIVI E SEMPLIFICAZIONE

La semplificazione della regolazione marittima rappresenta un pilastro fondamentale per affrontare le sfide strutturali e congiunturali che investono il settore. Temi centrali come la regolazione dei bandi di gara per i collegamenti con le isole maggiori e minori, l'evoluzione dell'incentivo nazionale *Sea Modal Shift* e la necessaria semplificazione normativa, sono al centro dell'azione dell'Associazione, con l'obiettivo di promuovere un sistema marittimo più competitivo e sostenibile. In tale contesto, le recenti modifiche alla misura 10 della Delibera ART 22/19 segnano un passo avanti verso una maggiore chiarezza nei bandi di gara, affrontando alcune criticità che in passato ne avevano compromesso l'efficacia. Parallelamente, l'evoluzione del *Sea Modal Shift* si conferma cruciale per incentivare il trasferimento del traffico merci dalla strada al mare, contribuendo alla sostenibilità ambientale e alla sicurezza logistica,

pur richiedendo un rafforzamento degli investimenti, anche attraverso i proventi del sistema ETS. In tale contesto, la semplificazione delle normative e delle procedure amministrative resta un obiettivo prioritario per favorire l'efficienza operativa e l'adozione di innovazioni digitali. La complessità delle regolazioni attuali ostacola l'efficienza e aumenta i costi. Le Istituzioni devono proseguire nel lavoro di semplificazione per creare un ambiente normativo che promuova l'innovazione e l'efficienza, integrando tecnologie digitali come *blockchain* e automatizzazione delle pratiche. Un approccio semplificato renderà l'industria marittima italiana più competitiva e sostenibile nel prossimo futuro. Solo così il settore potrà affrontare con successo le sfide della transizione ecologica e digitale, rafforzando il ruolo strategico del trasporto marittimo per lo sviluppo del Paese.

### PERSEGUIRE UNA PIÙ EQUA REGOLAZIONE DELLA DISCIPLINA DEI BANDI DI GARA NEI COLLEGAMENTI MARITTIMI DA E PER LE ISOLE

Dopo un cammino lungo e tortuoso, la conclusione del procedimento di revisione della misura 10 della Delibera ART n. 22/19, con le modifiche apportate, migliorerà in parte la trasparenza e la chiarezza nella regolazione dei bandi di gara, risolvendo alcune delle problematiche che avevano portato alla mancata partecipazione alle gare indette dalle Regioni.

Le modifiche adottate promettono maggiore flessibilità che dovrebbe garantire un sistema più attrattivo e partecipativo da parte delle imprese di navigazione che hanno il compito di garantire i servizi di continuità territoriale con le isole. La flessibilità concessa dalle nuove regole, tramite l'introduzione della metodologia dell'*EBIT Margin* e



**Giovanni M. Consoli**  
 Vice Segretario Generale

l'implementazione delle modifiche agli schemi di PEF, siamo convinti che costituisca un progresso rilevante per adattare la regolazione alle specifiche condizioni dei contratti di servizio pubblico.

Riteniamo anche significativa la considerazione, espressa dall'Autorità, per la quale l'IRAP possa essere riconosciuta come un costo operativo ammissibile. Sul punto, sarà tuttavia cruciale garantire che tale interpretazione venga effettivamente recepita dagli Enti Appaltanti (EA) nell'ambito dei Piani Economico-Finanziari (PEF) di gara. In caso contrario, l'impatto positivo di questa misura rischierà di essere vanificato. Altro elemento di rilievo è rappresentato dalla possibilità di discostamento dal WACC come definito dall'Autorità, offrendo così maggiore flessibilità nella determinazione del tasso di rendimento, sulla base delle specifiche condizioni operative e degli investimenti richiesti.



In tale quadro, l'Autorità ha assunto l'impegno di riconsiderare ulteriori misure contenute nella Delibera n. 22/19, sulla base degli esiti della Verifica di Impatto della Regolazione (VIR), il cui periodo di osservazione risulta fissato in 36 mesi. Ora l'obiettivo è quello di consolidare un sistema sempre più efficace e attrattivo nell'ottica di creare le migliori condizioni per rendere l'attività offerta in convenzione attrattiva per le

imprese potenzialmente interessate. Si sta già lavorando con l'obiettivo di presentare all'ART ulteriori elementi e possibili modifiche a supporto del mercato. In questa prospettiva, siamo fiduciosi che possano essere individuate soluzioni equilibrate per garantire il rispetto della legge e il soddisfacimento dell'interesse pubblico al trasporto di persone e merci alle isole.

### FAR EVOLVERE L'INCENTIVO NAZIONALE AL SEA MODAL SHIFT

È necessario continuare a promuovere il trasferimento del traffico merci dalla strada al mare, contribuendo alla sostenibilità ambientale e alla sicurezza delle catene di approvvigionamento. Il *Sea Modal Shift* presenta sfide decisive non solo dal punto di vista logistico,

come la necessità di migliorare le connessioni tra trasporto marittimo e ferroviario ma anche e soprattutto finanziario. Gli attuali fondi messi a disposizione dal Governo non sono sufficienti per sostenere le Autostrade del Mare che – come noto – rappresentano l'infrastruttura leggera più importante per il Paese in termini di coesione e sviluppo economico e sociale.

Per rendere efficace e duraturo questo modello intermodale, è necessario:

- potenziare le infrastrutture portuali e anche retroportuali, favorendo così l'interconnessione con la rete ferroviaria e stradale;
- sviluppare una logistica integrata e digitale, capace di garantire efficienza e tracciabilità;
- destinare in modo mirato i proventi ETS al settore marittimo, pur consapevoli della necessità di ulteriori risorse.

Queste azioni sono essenziali per evitare un *modal back-shift* verso la strada, che comporterebbe più emissioni, congestione autostradale e incidenti. Serve dunque una strategia concreta e continuativa per valorizzare l'intermodalità e consolidare i risultati raggiunti in vent'anni di sviluppo delle Autostrade del Mare.

### LA NECESSITÀ DI PORTARE A TERMINE LA SEMPLIFICAZIONE DEL LAVORO MARITTIMO E DEL REGIME AMMINISTRATIVO DELLA NAVE

La complessità delle discipline marittime a livello legislativo e regolatorio attuali ostacola l'efficienza e aumenta i costi del trasporto. Non a caso il Piano del

Mare, approvato dal Governo nel 2023, individua azioni prioritarie per la semplificazione e la digitalizzazione del settore marittimo, in linea con molte delle disposizioni contenute nei disegni di legge in discussioni al Parlamento. Le Istituzioni devono proseguire nel lavoro di semplificazione per creare un ambiente normativo che promuova l'innovazione e l'efficienza, integrando tecnologie digitali come *blockchain* e IA. Infatti, la



semplificazione normativa e burocratica del settore marittimo rappresenta oggi una priorità strategica, realizzabile solo attraverso una profonda digitalizzazione dei processi amministrativi e gestionali che interessano le navi e i loro equipaggi. Questo processo coinvolge anche un ambito ormai imprescindibile: la sicurezza informatica. Per avviare una vera trasformazione è necessario partire da un intervento sostanziale sul Codice della Navigazione, promuovendo un coordinamento operativo e concreto tra le numerose amministrazioni dello Stato coinvolte nel comparto marittimo: si contano infatti oltre dieci soggetti istituzionali e regolatori con

responsabilità specifiche sulla gestione della flotta e del personale di bordo. Attualmente (maggio 2025) sono in discussione tre Disegni di Legge che se approvati rappresenterebbero un passo fondamentale per la modernizzazione del settore. Queste proposte di legge mirano a correggere le principali criticità del regime normativo, tra cui un eccesso di burocrazia, norme datate e procedure amministrative non in linea con gli standard internazionali. È auspicabile, dunque, che l'iter legislativo possa concludersi in tempi brevi, consentendo un adeguamento del quadro normativo nazionale alle esigenze del settore.



**Giovanni Massimiliano Consoli**, economista, entra in Assarmatori nel 2018 con il ruolo di dirigente della Politica marittima. Esperto del Programma nazionale delle Autostrade del Mare, è specializzato nel lavoro marittimo e la sua formazione, nello Short Sea Shipping e nella gestione degli incentivi nazionali ed europei. Dal 2020 ricopre il ruolo di CEO di Oltremare servizi integrati per lo shipping, società di scopo di Assarmatori che edita anche l'house organ Oltremare News. Dal 1 gennaio 2024 è il Vice Segretario Generale di Assarmatori.

## TOWARD A MORE EFFICIENT MARITIME INDUSTRY: REGULATION, INCENTIVES, AND SIMPLIFICATION

**Giovanni M. Consoli**  
*Deputy Secretary General*

Assarmatori continues to promote a strategic agenda aimed at boosting competitiveness and sustainability across the maritime sector. Three pillars remain central to this effort: the reform of public tender procedures for maritime services to islands, the evolution of the national Sea Modal Shift incentive, and regulatory simplification.

The recent revision of Measure 10 under ART Resolution No. 22/2019 represents a meaningful step forward. By addressing past shortcomings that discouraged participation in regional tenders, the updated framework introduces greater flexibility through mechanisms such as the EBIT margin methodology and adjustments to the financial evaluation plans (PEF). These improvements aim to ensure broader participation from



operators tasked with guaranteeing territorial continuity. Equally important is the recognition of IRAP (regional business tax) as an eligible operating cost, a clarification that now must be effectively implemented by competent authorities.

In parallel, the Sea Modal Shift program remains a critical tool to support intermodal freight transport and reduce road congestion and emissions. However, to reach its full potential, the initiative must overcome structural and financial challenges. The current level of funding is insufficient to support Motorways of the Sea - a backbone of Italian economic cohesion - and stronger investment, including revenues stemming from ETS, is needed. Enhancing port and hinterland infrastructure and improving

digital logistics integration are also pivotal priorities.

Lastly, the simplification of maritime regulations and ship administrative regimes remains a structural need. Italy's maritime framework is still burdened by overlapping authorities, outdated norms, and excessive bureaucracy. The National Sea Plan and pending legislative reforms point in the right direction, especially in terms of digitalization, cybersecurity, and operational streamlining. Advancing these reforms is essential to ensure legal clarity and reduce inefficiencies. Only through a coherent strategy centered on clear regulation, targeted incentives, and institutional coordination can Italy's maritime sector successfully meet the challenges of ecological and digital transition.



## IL RILANCIO DELLA CANTIERISTICA EUROPEA NON CEDA ALLE SIRENE DEL PROTEZIONISMO

Quando, nel 2019, la Commissione Europea ha dichiarato lo stato di "emergenza climatica", il contesto globale era profondamente diverso. Negli ultimi sei anni, il tempo della storia ha subito un'accelerazione drastica. Tre crisi mondiali dopo quell'annuncio, e nel pieno di spinte multilaterali che assumono i contorni preoccupanti della de-globalizzazione, i presupposti su cui si fondava il *Green Deal* europeo sono venuti meno. Stabilità e sicurezza, prezzi dell'energia accessibili, crescita economica lenta ma costante: tutti elementi che non costituiscono più dati strutturali dell'economia, ma obiettivi da riconquistare in un panorama di profonda incertezza. È in questo contesto che emerge, a posteriori, il vero limite della politica europea della prima Commissione von der Leyen (2019 - 2024): non aver saputo adattare le politiche verdi al mondo che cambiava, quando già all'indomani della crisi pandemica e – più ancora – nelle prime avvisaglie del

conflitto russo-ucraino l'ambizione del *Green Deal* si scontrava prepotentemente con il principio di realtà. A questo riguardo, il Report Draghi 2024 ha dato voce alle preoccupazioni trasversali di molti, riconoscendo che l'Unione europea ha istituito un sistema ipertrofico di regole ambientali senza dotarsi degli strumenti di politica industriale necessari a sostenere lo sforzo di una riconversione energetica imposta a tappe forzate. In primo luogo, è mancata e manca tutt'ora la capacità di spesa pubblica adeguata alle esigenze dell'industria, al punto che per il solo settore dei trasporti *hard to abate* Draghi ha stimato un fabbisogno complessivo che supera di gran lunga la disponibilità dei capitoli di spesa europei dedicati. Ma altrettanto importante, se non di più, è stata l'assenza di un'agenda politica che parlasse il linguaggio dell'industria e dei settori produttivi, a cui la seconda Commissione von der Leyen ha deciso di dedicare le proprie priorità di mandato, sulla spinta delle preoccupazioni diffuse

tra governi e componenti dell'economia per la tenuta stessa della società europea.

### LA COMPETITIVITÀ AL CENTRO DEL DIBATTITO

Il nuovo corso legislativo dell'Unione è stato inaugurato ufficialmente il 29 gennaio 2025 con la comunicazione *Competitiveness Compass*, dopo lunghi mesi di transizione da una legislatura all'altra. È questo un primo documento programmatico, a cui hanno fatto seguito altri provvedimenti di carattere strategico, che ha delineato la volontà della Commissione Europea di intervenire sul *business environment* del Vecchio Continente. La parola d'ordine della politica europea è così diventata "competitività", e molto ci sarebbe da commentare al riguardo. Tuttavia, vogliamo concentrarci sulle conseguenze previste per il settore marittimo, che sarà interessato nei mesi a

**Cesare Crocini**  
 Responsabile Ufficio  
 Affari Europei di Bruxelles



venire da diversi provvedimenti di natura complessa. Tra questi, il progetto di una nuova Strategia Marittima Industriale Europea per il rilancio della cantieristica, in fase di elaborazione negli uffici della Commissione europea, possiede grandi potenzialità perché si inserisce in un contesto di mercato nel quale l'elevato tasso di rinnovo delle flotte è diventato un fattore strutturale.

Già nel maggio dell'anno scorso gli Stati membri, all'interno del Consiglio "competitività" dell'Unione che mette assieme i Ministeri dell'Industria e dello Sviluppo Economico, hanno chiesto alla Commissione di "elaborare una nuova strategia a sostegno dell'industria marittima europea, fondamentale per gli interessi strategici dell'UE, che accompagni la transizione digitale e verde e che abbracci tutte le dimensioni della competitività del settore". Il termine "industria marittima" utilizzato dai governi europei è onnicomprensivo. Tuttavia, l'attenzione del dibattito politico a



Bruxelles si è da subito orientata attorno alla cantieristica e a come rivitalizzarne il protagonismo in un mercato globale nel quale esercita la sua *leadership* solamente su pochi segmenti, *in primis* crocieristica e militare. Il progetto di una Strategia Marittima Industriale è così entrato nel programma di lavoro della Commissione europea e la sua pubblicazione è prevista per l'ultimo quarto del 2025.

### I PERICOLI DI UN'EUROPA PROTEZIONISTA

La futura Strategia Marittima Industriale sarà un banco di prova per valutare l'impostazione di fondo che la Commissione europea vorrà dare alle future politiche dei trasporti. Nel nuovo mondo in cui dazi e guerre non sono più retaggi del passato ma fenomeni

immanenti alla geopolitica delle grandi potenze, corriamo il rischio di una deriva protezionistica delle politiche industriali europee, che nel caso della cantieristica rischiano di influenzare, negativamente, l'intera catena del valore del trasporto marittimo.

Una porzione significativa del dibattito istituzionale tenutosi fino ad oggi a Bruxelles su questo tema, da ultimo presso gli organi di lavoro del Consiglio dell'Unione europea, ha messo in luce la preoccupante tendenza di alcuni attori istituzionali europei a voler indurre le compagnie di navigazione ad acquistare presso i cantieri europei segmenti di flotta su cui oggi il nostro continente non offre né *capacity* né *capability* sufficienti. Un simile approccio si tradurrebbe in un impianto regolativo che, attraverso un insieme di barriere non tariffarie tra cui merita segnalare come *summum malum* la discriminazione geografica degli aiuti di stato alle sole navi *Made in Europe*, sarebbe controproducente per tutti gli attori della filiera marittima. Difatti, l'attuale difficoltà della cantieristica europea ad assicurarsi la produzione di segmenti di flotta commerciale diversi dalle grandi navi da crociera è dovuta a motivi strutturali che non possono essere ricondotti al solo principio

dell'arbitraggio o a quell'impropria "*volontà di elusione*" che troppo spesso - come nel caso dell'applicazione dell'ETS al settore marittimo - la Commissione europea ha avuto la tendenza a cercare e perseguire.

Qualora la Commissione europea scegliesse di ascoltare le sirene del protezionismo, anziché affrontare le ragioni profonde che rendono poco competitiva l'industria marittima europea su diverse tipologie di flotta, perderemmo l'occasione storica di ridare alla filiera del mare diritto di cittadinanza nelle politiche industriali europee, e sortirne risultati positivi per l'economia che su di essa riposa.

### GUARDARE ALL'ARMAMENTO E ALLA FILIERA MARITTIMA PER COSTRUIRE VALORE

Per creare le condizioni affinché l'industria marittima europea registri una crescita stabile e sostenuta negli anni a venire, serve mantenere una prospettiva olistica sull'intera filiera, che comprenda armamento, motoristica, componentistica, cantieristica e produzione e stoccaggio di carburanti sostenibili. In questo contesto, il rinnovo

delle flotte perseguito dalle compagnie di navigazione dovrà essere uno dei motori principali, in quanto fabbisogno del mercato di riferimento, attorno a cui costruire le politiche di intervento. Anziché limitare la libera scelta delle compagnie di navigazione su dove e come costruire le proprie *newbuilding*, l'Europa è chiamata a semplificare e migliorare l'impianto legislativo che oggi rende estremamente sfidante operare

e investire lungo la filiera industriale europea, a tutti i livelli.

Una riflessione doverosa dovrà essere fatta sull'intensità massima dell'Aiuto di Stato laddove concesso, soprattutto per il rinnovo di segmenti di flotta che oggi operano su rotte non redditizie e servono interessi pubblici superiori, come la continuità territoriale con le isole nel caso delle unità *Ro-Ro/Pax*.

Inoltre, alcune aree d'intervento



prioritarie per l'armamento dovranno essere affrontate urgentemente, in particolare:

- aggiornare la Tassonomia Europea e le Linee Guida sugli Aiuti di Stato per il Clima, la Protezione Ambientale e l'Energia (CEEAG 2022) per riflettere le specificità del settore marittimo e garantire così coerenza, certezza degli investimenti e accesso al credito pubblico per le compagnie di navigazione;
- semplificare l'*Innovation Fund*, dedicato alle tecnologie all'avanguardia e a zero emissioni, e supportare la diffusione dei carburanti marittimi sostenibili, a partire da quelli maggiormente diffusi negli *order book* delle imprese armatoriali.
- modificare le normative climatiche europee per allinearle alle nuove misure internazionali di medio termine per la

riduzione delle emissioni climalteranti dello *shipping* approvate in sede IMO, e valorizzare l'aspetto strategico delle catene del valore e delle piattaforme logistiche marittime, che sono essenziali all'autonomia del continente.

Queste ed altre aree d'intervento costituiscono veri e propri fattori abilitanti per la competitività dell'industria marittima europea, e non possono essere disgiunti da un'iniziativa strategica che miri a rilanciarne il ruolo su scala globale. I prossimi mesi ci diranno se la Commissione europea sceglierà il protezionismo, ovvero la strada più semplice e pericolosa, oppure il percorso in salita di un rinnovo dei presupposti legislativi che condizionano l'industria marittima. In gioco ci sono la proiezione e la coesione dell'Europa.



**Cesare Crocini**, classe 1994, originario di Lerici (SP), è responsabile dell'Ufficio Affari Europei di Assarmatori a Bruxelles da febbraio 2024. Vanta un'esperienza decennale maturata tra le principali istituzioni nazionali e comunitarie – Consiglio regionale della Liguria, Camera dei Deputati, Senato della Repubblica e Parlamento Europeo – dove ha seguito da vicino l'evoluzione delle politiche europee del trasporto marittimo. Laureato e specializzato in Filosofia, ha successivamente conseguito un master in Trasporti e Logistica, discutendo una tesi sui profili evolutivi e funzionali della governance portuale in Italia. Nel corso della IX legislatura del Parlamento Europeo (2019–2024), ha lavorato attivamente su alcuni dei dossier più rilevanti per il settore marittimo, tra cui ETS, *FuelEU Maritime*, AFIR e il *Maritime Safety Package*, maturando una solida competenza nei processi legislativi dell'Unione europea.

## REVIVING EUROPEAN SHIPBUILDING MUST NOT FALL INTO THE TRAP OF PROTECTIONISM

**Cesare Crocini**  
 Head of EU Office

In light of the profound global disruptions experienced over the past years, the EU's Green Deal - originally designed under assumptions of macroeconomic stability - now appears increasingly out of step with today's geopolitical and economic reality. This misalignment was clearly outlined in the 2024 Draghi Report, which underscored a critical imbalance: an expansive set of environmental regulations has been introduced without the corresponding industrial policy tools necessary to support a rapid and sustainable decarbonization effort. For hard-to-abate sectors, the report estimates that meeting climate targets will require annual investments that significantly exceed the available resources allocated to EU financial instruments. In response to these growing concerns, the European



Commission has recently signaled a strategic shift with its "Competitiveness Compass," a policy document that repositions competitiveness as a central objective of the EU's legislative agenda. Within this new framework, the forthcoming European Maritime Industrial Strategy stands out as a key initiative. Its stated aim - prompted by Member States - is to reinvigorate the maritime industry, with a particular focus on strengthening Europe's shipbuilding capacity. However, early discussions risk veering toward a protectionist direction. Proposals aimed at influencing shipowners' market behavior through non-tariff barriers raise serious concerns. Such measures could distort market competition and unintentionally weaken the broader maritime value chain, including

shipowners who are deeply committed in fleet renewal and technological innovation. Rather than imposing restrictions on market access, policy efforts should focus on establishing effective enabling conditions. This includes reassessing the current maximum intensity of State Aid, aligning the 2022 Climate, Energy and Environmental Aid Guidelines (CEEAG) and the EU Taxonomy with the realities of today's technological landscape, and affirming the strategic contribution of maritime transport to Europe's supply chain resilience and territorial cohesion. To secure a future-ready maritime industry that is globally competitive, Europe must prioritize legal certainty, regulatory coherence, and a truly integrated industrial strategy.



## SUPERARE E RISOLVERE LE PROBLEMATICHE SULL'UTILIZZO DEL GNL E BIO-GNL IN ITALIA

I GNL e il bio-metano rappresentano ad oggi la soluzione più avanzata per decarbonizzare il settore marittimo sia per gli aspetti tecnologici, infrastrutturali che normativi e costituiscono anche la scelta più logica nella visione di medio e lungo termine, in quanto permettono una transizione verso l'adozione del metano sintetico ottenuto come sottoprodotto della filiera dell'idrogeno verde, senza la necessità di dover apportare modifiche agli impianti di bordo. Tuttavia, nonostante gli evidenti benefici e le potenzialità che questa soluzione fornisce, ad oggi sia a livello nazionale che a livello unionale esistono ancora delle problematiche da risolvere sia per quanto riguarda le operazioni di bunkeraggio, che gli aspetti certificativi di questi combustibili ai fini ETS e *FuelEU Maritime*. Va poi sottolineato come quanto fatto con il GNL rappresenti un valido modello da seguire per assicurare l'utilizzo anche dell'altro combustibile alternativo che oggi assieme al GNL rappresenta una possibile



alternativa, ossia il metanolo, che dal punto di vista degli aspetti di sicurezza presenta molte similitudini proprio con il gas naturale liquefatto. In virtù di ciò, valgono quindi per entrambi questi prodotti, che costituiscono le sole possibili soluzioni industriali per l'Italia che va per mare, le considerazioni che seguono.

### STATO DELL'ARTE SULL'UTILIZZO DEL GNL IN ITALIA ED EUROPA COME ALTERNATIVE FUEL

A partire dalle prime esperienze di bunkeraggio GNL nei porti del Nord Europa nel 2015 e con l'adozione del pacchetto *Fit for 55* per il raggiungimento degli obiettivi del *Green Deal*, negli ultimi cinque anni le operazioni di bunkeraggio si sono diffuse in tutti i porti europei, incluso il Mediterraneo. Parallelamente si è rafforzata la *supply chain* grazie all'introduzione di nuove *bunker vessel*, che hanno progressivamente sostituito

le autobotti, data la maggiore capacità di stoccaggio richiesta dalle nuove navi alimentate a GNL. Questo sviluppo ha reso necessaria l'elaborazione di nuovi regolamenti da parte delle Autorità Marittime, per garantire lo svolgimento delle operazioni *ship to ship* (STS) in sicurezza, tenendo conto dei nuovi rischi associati al GNL. I regolamenti si sono ispirati alle esperienze del Nord Europa, alle linee guida SGMF (2014), alle ISO 18683 (2015) e 20519 (2017), e alle linee guida EMSA del 2018.

In Italia, il primo bunkeraggio STS è avvenuto nel 2020 a La Spezia tramite un'ordinanza locale, che ha poi portato alla redazione della Guida Tecnica per l'individuazione delle misure di *safety* per il rifornimento in porto delle navi a GNL, elaborata da VVF, MIT e CGCCP. Dopo una fase di stallo legata anche alla pandemia, è emersa l'esigenza di sviluppare una linea guida a livello centrale per sostenere le autorità marittime locali.

**Simone Parizzi**  
 Responsabile Tecnologia Navale  
 Sicurezza Marittima e Ambiente

Quest'esigenza si è concretizzata con la recente pubblicazione da parte del MIT delle *Linee guida per il bunkeraggio STS di GNL e bio-GNL nei porti italiani*, che rappresentano un passo avanti verso la standardizzazione e la semplificazione delle operazioni, in particolare per ciò che concerne la definizione delle aree ove condurre le operazioni di bunkeraggio e dei criteri da utilizzare per la conduzione del *risk assessment*.

Restano però da affrontare alcuni aspetti critici legati all'infrastruttura e alla formazione. È essenziale sviluppare una rete infrastrutturale nazionale capillare, che consenta di evitare ritardi o lunghi spostamenti per le *bunker vessel*, riducendo così i costi per l'armamento. Inoltre, la formazione del personale è ancora carente: servono programmi strutturati per qualificare sia il personale di bordo che quello di terra, data la complessità operativa del GNL, trasportato a -161°C e soggetto al fenomeno del *boil-off gas*. Nonostante

l'IMO abbia fissato criteri formativi, oggi si ricorre spesso a personale con esperienza nell'*oil & gas* per colmare questa carenza. Dal punto di vista infrastrutturale, è prioritario completare il quadro strategico previsto dal regolamento AFIR, individuando una rete logistica basata su un modello "*hub-and-spoke*" che prevede un *hub* rappresentato da un terminal costiero/*offshore* che funge da punto di rifornimento per le

*bunker vessel* utilizzate per le operazioni di bunkeraggio nei porti presenti nell'area di pertinenza dell'*hub* stesso. Tale modello è preferibile per: evitare la duplicazione di depositi in ogni porto; minimizzare interventi infrastrutturali complessi che introducono nuovi fattori di rischio nei porti; garantire flessibilità e adattabilità della rete distributiva mediante l'utilizzo di economie di scala. In parallelo, è necessario avviare un

programma nazionale di formazione basato sugli standard IMO per addestrare personale qualificato, sia per le unità a GNL che per le *bunker vessel*, oltre a quello operante negli *hub* e depositi. Va anche promossa un'azione informativa rivolta ai cittadini che vivono vicino ai porti, per sensibilizzarli sui temi ambientali e di sicurezza legati al GNL, contrastando disinformazione e timori infondati.

### CERTIFICAZIONE DEI COMBUSTIBILI SOSTENIBILI

Nel processo di decarbonizzazione, è fondamentale poi certificare i combustibili usati per raggiungere gli obiettivi climatici dell'UE, previsti dal pacchetto *Fit for 55*, in particolare dalla direttiva ETS e dal regolamento *FuelEU Maritime*. Entrambi richiamano i criteri di sostenibilità stabiliti dalla direttiva *renewable energies* (RED) sulle energie rinnovabili che definisce un combustibile sostenibile se rispetta i due seguenti principi fondamentali:

- *Proof of Sustainability* (POS): misura le emissioni di gas serra durante l'intero ciclo di vita del combustibile.
- *Mass balance*: garantisce che la quantità di combustibile sostenibile

non venga conteggiata più volte. I principali schemi di certificazione nazionali e su base volontaria come ad esempio quello dell'ISCC, riconosciuti dalla Commissione europea, utilizzano proprio questi due principi per convalidare la sostenibilità dei combustibili ai fini ETS e *FuelEU*. In Italia, il sistema nazionale invece adotta un approccio ibrido, basato sia sul concetto di Garanzia d'Origine (G.O.), previsto dalla RED che su quello di POS. In particolare per i biocombustibili liquidi viene utilizzata la POS, mentre per i biogas come biometano e bio-GNL viene utilizzata la G.O. Questa scelta diversa dallo standard europeo tuttavia crea alcune difficoltà pratiche, al settore marittimo, soprattutto a causa dell'utilizzo della G.O. per i biogas che ad oggi non è previsto dalla Commissione EU ai fini ETS e *FuelEU*. Oltre a questo, per quanto attiene all'utilizzo della POS, manca nello schema italiano la possibilità di sostituire questa con la *Proof of Compliance* (POC) qualora la POS non sia disponibile per gli impianti sussidiati. Il risultato di ciò è che una *shipping company* che bunkera in Italia si trova in una situazione paradossale dove pur avendo acquistato combustibili sostenibili, l'utilizzo degli stessi non può essere dimostrato ai fini ETS e *FuelEU*



in quanto la documentazione fornita non è conforme alle richieste unionali. La soluzione a queste problematiche può essere rappresentata dalla dimostrazione dell'equivalenza dei diversi documenti. Nel caso della POC, l'equivalenza con la POS è facilmente dimostrabile in quanto questa è già stata proposta dall'ISCC ed accettata sebbene non ancora ufficialmente dalla Commissione. Più complessa invece

è la dimostrazione dell'equivalenza della G.O., anche se occorre ricordare che la G.O. italiana ha la particolarità di includere al suo interno, così pure come nel documento di annullamento della stessa, le informazioni derivanti dalla POS originale (DM 224/2023). Infine, per la *FuelEU Maritime*, potrebbe essere necessario anche stabilire modalità comuni per il calcolo delle emissioni in analogia a quanto viene



già fatto per il settore automotive. Resta inteso che tutto quanto sopra proposto dovrà essere formalmente approvato dalla Commissione e integrato in linee guida nazionali, al fine di rendere ufficiale la possibilità di utilizzare questo schema ai fini ETS e FuelEU. Concludendo, sebbene negli ultimi anni sono stati compiuti significativi progressi nello sviluppo di un *framework* nazionale per l'utilizzo di GNL e bio-GNL

nel settore marittimo, restano ancora da sviluppare alcune azioni chiave come sopra evidenziato, in maniera tale da permettere alle *shipping company* di approvvigionarsi di bio-GNL in linea con gli obiettivi del pacchetto *Fit for 55* ed al contempo assicurargli l'equivalenza del sistema di certificazione nazionale con quello previsto dalla Commissione.



**Simone Parizzi**, ingegnere navale, da giugno 2024 è entrato a far parte dell'equipaggio di Assarmatori 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.

## ADDRESSING BARRIERS TO THE DEPLOYMENT OF LNG AND BIO-LNG IN THE ITALIAN MARITIME TRANSPORT

**Simone Parizzi**  
*Naval Technology, Maritime Safety and Environment*

LNG and bio-LNG are currently the most mature transitional fuels available for maritime decarbonization, particularly in the Italian context. Both offer a realistic pathway toward net-zero, thanks to their compatibility with future synthetic methane derived from green hydrogen, allowing a drop-in transition without major changes to onboard systems. Italy has made notable progress in recent years. National STS (ship-to-ship) bunkering guidelines were recently introduced, and a domestic certification scheme for sustainable fuels was launched. However, critical gaps remain. Infrastructure development is still fragmented, and a coherent hub-and-spoke refueling model - anchored in coastal terminals and bunker vessels



- is urgently needed. Furthermore, a shortage of trained personnel persists. Despite IMO standards, Italy lacks structured training for LNG handling in the maritime sector, which involves complex cryogenic procedures and safety protocols. On the regulatory side, Italy's use of Guarantees of Origin (G.O.) for certifying bio-LNG is not fully recognized under ETS and FuelEU Maritime requirements. These frameworks recognize sustainability through Proof of Sustainability (PoS) and mass balance tracking. Additionally, Italy does not yet formally accept Proof of Compliance (PoC) as an alternative for subsidized installations where PoS is unavailable, putting shipowners at risk of non-compliance despite using

certified sustainable fuels. To resolve this, Italy should seek formal EU recognition of equivalence between its national documents and the EU-approved schemes. While ISCC already proposes PoC as a viable alternative to PoS, further effort is needed to validate the Italian G.O. system, especially given that it includes key PoS data. Finally, Italy must invest in dedicated training programs and public information campaigns to strengthen operational capacity and community acceptance of LNG. Only by resolving these structural and regulatory barriers Italy can ensure full compliance with EU law and unlock the maritime sector's decarbonization potential.



## NIS2: LA NUOVA FRONTIERA DELLA SICUREZZA INFORMATICA IN ITALIA E IN EUROPA

La sfida della cybersicurezza nel settore dei trasporti marittimi è più pressante che mai, con la Direttiva NIS2 (*Directive on security of Network and Information System*) che rappresenta un baluardo essenziale per la protezione delle infrastrutture critiche. L'Associazione è in prima fila nella valutazione dei rischi e delle opportunità che emergono dall'adozione della NIS2. Il comparto armatoriale deve adattarsi a nuove normative stringenti per garantire la sicurezza delle operazioni marittime. È soltanto attraverso un'analisi dettagliata delle minacce informatiche, delle misure di sicurezza e delle collaborazioni strategiche, che si vincono le sfide per un futuro più sicuro e resiliente.

### IL CONTESTO LEGISLATIVO E GLI OBIETTIVI DELLA DIRETTIVA

Rispetto alla precedente direttiva, la NIS2 amplia sensibilmente il campo di applicazione, includendo nuovi settori

critici come la sanità, l'energia, i rifiuti, le infrastrutture digitali, la pubblica amministrazione, e, appunto, i trasporti navali, portando ad una estensione del medesimo a circa 50.000 soggetti interessati (rispetto ai precedenti 10.000 della NIS). Entrata in vigore il 17 gennaio 2023, la Direttiva è stata recepita dagli Stati membri dell'Unione europea nell'ottobre 2024 (in Italia il recepimento è avvenuto attraverso il D.lgs 138/2024), con l'obiettivo di migliorare la resilienza e la sicurezza delle reti e dei sistemi informativi in tutta l'UE. Il suo ingresso ha visto l'applicazione delle misure previste a ben 18 settori ritenuti strategici, e ha determinato l'introduzione di obblighi più stringenti per le aziende considerate essenziali o importanti, stabilendo criteri più severi per la gestione dei rischi, la protezione dei dati e la segnalazione degli incidenti informatici. Per il nostro comparto in particolare, la NIS2 include specifiche disposizioni

per le Autorità di Sistema Portuale e le compagnie di navigazione rientranti nel perimetro. Questo fatto è particolarmente rilevante per gli armatori e l'amministrazione portuale, poiché costoro devono necessariamente adottare le misure di sicurezza adeguate a proteggere le loro flotte e le infrastrutture portuali strategiche da potenziali incidenti. Negli ultimi anni gli attacchi informatici sono aumentati significativamente, sia in termini di frequenza che di gravità: nel 2023 in particolare, gli attacchi informatici a livello globale sono aumentati dell'11%, mentre in Italia sono cresciuti del 65%; inoltre, la media mensile di attacchi gravi a livello globale è passata da 139 a 232 casi, numeri che, evidentemente, devono far riflettere. Andando più nel dettaglio, l'Italia ha registrato nel 2023 circa 140.000 incidenti *cyber*, con un impatto economico stimato in 6,4 miliardi di dollari, pari allo 0,12% del PIL nazionale. I costi derivati dagli incidenti *cyber*

**Mattia Canevari**  
 Responsabile Transizione Energetica e Regolazione Marittima



possono essere enormi: nel 2022, il costo medio di un *data breach* per azienda a livello globale è stato di 3,61 milioni di dollari, cifra che aumenta fino a 4,62 milioni di dollari nel caso di attacco *ransomware*, cifre certamente in grado di impattare significativamente sulla redditività aziendale. L'aumento della resilienza, ovvero migliorare la capacità delle infrastrutture critiche di resistere agli attacchi informatici di qualsiasi entità, una maggiore cooperazione tra Stati Membri, attraverso la promozione, la collaborazione e la condivisione delle informazioni per una risposta coordinata agli incidenti (il Gruppo di Cooperazione istituito vede al suo interno, oltre ai rappresentanti della Commissione e degli Stati Membri, anche l'ENISA, ovvero l'Agenzia dell'Unione Europea per la Sicurezza delle Reti e delle Informazioni) e la protezione dei dati e delle infrastrutture di rete, sono obiettivi focali cui la direttiva indirizza le azioni di tutti i soggetti coinvolti.



## GLI OBBLIGHI E LE RESPONSABILITÀ

Le grandi compagnie di navigazione, così come le Autorità di Sistema Portuale, anelli fondamentali della catena logistica nazionale, si sono confermate tra i soggetti essenziali cui si applica la NIS2; per quegli armatori in particolare, che sulla base dei criteri succitati hanno trovato identificazione nei soggetti essenziali, ciò può aver significato investimenti in tecnologie di sicurezza avanzate e sviluppo di piani di risposta agli incidenti per proteggere le proprie operazioni. L'adozione di misure di sicurezza adeguate lato armatori e la fattiva e proattiva collaborazione tra l'associazione e le autorità competenti, ACN (Agenzia Nazionale per la Cybersicurezza) e MIT (in qualità di autorità NIS di competenza), sono stati e continueranno ad essere elementi imprescindibili ai fini di definire una risposta adeguata alle richieste della direttiva, la cui applicazione non può prescindere dalle caratteristiche peculiari del nostro comparto. Da ultimo, v'è il tema delle sanzioni per la mancata *compliance* normativa. L'impatto economico potenziale risulta molto significativo e non esaustivo, in quanto possono essere altresì

comminate dall'Autorità ulteriori misure prescrittive e correttive, comunque impattanti sul buon funzionamento dei processi aziendali. In questo contesto l'Amministrazione deve meditare sull'importanza di seguire rigorosamente i principi di effettività, proporzionalità e dissuasione in caso di applicazione del sistema sanzionatorio per la violazione delle misure nazionali adottate in attuazione alla direttiva NIS2. L'eventuale applicazione di misure sanzionatorie dovrà inoltre necessariamente tenere in debita considerazione anche la fattibilità economica delle diverse misure richieste dalla direttiva. Sarà pertanto essenziale, ai fini di ridurre il rischio

sanzionatorio, sviluppare una vera e propria cultura della sicurezza aziendale ed implementare processi di gestione del rischio efficaci, attraverso i quali ottenere un livello di resilienza maggiore contro gli attacchi informatici, una migliore protezione delle infrastrutture dati e di rete e una risposta coordinata e tempestiva con l'autorità competente.

## CONCLUSIONI E PROSPETTIVE FUTURE

Quali sono le prospettive future della sicurezza informatica in Europa? Non è facile dirlo, ma molto probabilmente un'ulteriore evoluzione delle normative



attuali, con lo sviluppo di nuove misure di protezione e mitigazione del rischio *cyber*, una sempre maggiore cooperazione tra Stati membri, indispensabile per dare una risposta collettiva e non lasciare indietro nessuno, e lo sviluppo di nuove tecnologie, tassello fondamentale verso la creazione di un ecosistema di sicurezza più robusto, efficace e coordinato a livello europeo. È importante rimanere aggiornati sulle evoluzioni normative per poter riadattare prontamente le strategie di sicurezza aziendali, è altresì essenziale sviluppare meccanismi di collaborazione

e condivisione delle informazioni per migliorare la resilienza contro le minacce e reagire in maniera coordinata ed efficace.

Il ruolo di Assarmatori in tal senso è quello di continuare a collaborare con le autorità nazionali ed internazionali per seguire lo sviluppo legislativo e cercare di accompagnarlo ponendo sempre in evidenza le peculiarità e le criticità del comparto armatoriale, fornendo tempestivamente a tutti gli associati le evoluzioni normative corredate da analisi e considerazioni che portino chiarezza.



**Mattia Canevari**, in Assarmatori dal 2024, ingegnere gestionale con Master in Business Administration, ha maturato esperienza ventennale nel comparto marittimo dei *ferry-cruise*, ricoprendo diversi ruoli sia in ambito tecnico che *operations* e occupandosi negli ultimi anni di gestione energetica ed ambientale. Si occupa di politica dei trasporti, cabotaggio e Autostrade del Mare e transizione energetica con particolare riferimento ai carburanti alternativi. La sua attività si colloca all'intersezione tra innovazione normativa e regolazione, sostenibilità ambientale e supporto al sistema logistico-portuale nazionale.

## NIS2: THE NEW FRONTIER OF CYBERSECURITY IN ITALY AND EUROPE

**Mattia Canevari**  
*Energy Transition and Maritime Regulation*

Cybersecurity has become a pressing challenge for maritime transport, with the NIS2 Directive emerging as a cornerstone in protecting critical infrastructure across Europe. The directive, transposed into Italian law through Legislative Decree 138/2024, significantly expands the scope of its predecessor by including new strategic sectors such as energy, health, public administration, and maritime transport. It now applies to nearly 50,000 entities - five times more than under the original NIS Directive. The directive sets out strict obligations for both "essential" and "important" entities, introducing enhanced requirements for risk management, data protection, and incident reporting. For the maritime sector, this includes shipping companies and port authorities deemed vital to



national logistics. These operators must implement adequate security measures to protect fleets and port infrastructures from rising cyber threats. Cyberattacks have surged dramatically in recent years. In 2023 alone, Italy recorded around 140,000 cyber incidents, with an estimated economic impact of \$6.4 billion, equivalent to 0.12% of national GDP. Compliance with NIS2 may require significant investment in advanced cybersecurity systems and robust incident response protocols. Moreover, failure to comply with the directive can result in severe sanctions and corrective measures, affecting business continuity. Therefore, national authorities must apply enforcement based on the principles of effectiveness, proportionality, and deterrence, while

considering the economic feasibility of required measures. Building a strong security culture and effective risk management processes is essential to reduce exposure to cyber threats. The collaboration between shipowners and regulatory bodies such as ACN and the Ministry of Transport remains key to aligning regulatory compliance with the operational realities of the maritime sector. Looking ahead, the future of cybersecurity in Europe will likely involve the further evolution of regulatory frameworks, greater coordination among Member States, and continuous technological advancement. Assarmatori will continue to engage proactively with national and EU authorities to ensure that the specific needs of the maritime sector are understood and addressed.



## UNA “SCOSSA” PER I PORTI ITALIANI: TRA INFRASTRUTTURA ENERGETICA, OPS E CARBURANTI ALTERNATIVI



Infrastrutturazione energetica, *Cold Ironing* o meglio OPS, produzione, distribuzione, stoccaggio e messa a bordo dei carburanti alternativi: se l'armamento è alle prese con l'imponente mole di norme di matrice europea e internazionale che sovrintende al processo di decarbonizzazione del

trasporto marittimo, in questo contesto risulta strategico anche il ruolo dei porti. Gli stringenti obiettivi ambientali che è chiamato a raggiungere l'elemento nave, infatti, potranno essere centrati solo se anche lato terra sarà disponibile un'adeguata infrastrutturazione, nel rispetto del complesso quadro giuridico

che coinvolge pure i nostri scali.

### GLI OBBLIGHI DI INFRASTRUTTURA ENERGETICA PORTUALE AI SENSI DELL'AFIR

Il contesto per tale infrastrutturazione è dato dall'AFIR, *Alternative Fuels Infrastructure Regulation*, entrata in vigore lo scorso anno, che ha lo scopo di fornire obiettivi vincolanti per l'infrastrutturazione dell'intera rete di distribuzione dei carburanti alternativi su scala europea. Con riguardo al trasporto marittimo essa ha previsto (entro la fine dello scorso anno) l'obbligo per gli Stati membri di sviluppare un numero adeguato di punti di rifornimento per il GNL nei porti marittimi della rete centrale TEN-T e di predisporre un progetto di quadro strategico nazionale (tutt'ora in corso) per lo sviluppo del mercato dei combustibili

alternativi nel settore dei trasporti (metano, ammoniaca ed elettricità *in primis*) e, quindi, la realizzazione della relativa infrastruttura. Ancora, questa volta invece entro fine 2029, sussiste l'obbligo per gli Stati membri di realizzare una rete di distribuzione dell'energia elettrica da terra alle navi in porto (*c.d. "OPS o Cold Ironing"*), per navi portacontainer, traghetti e da crociera. Risulta fondamentale che il nostro Paese sia messo nelle condizioni di poter giocare un ruolo cardine, profuturo, nella produzione di energie rinnovabili e di carburanti alternativi da impiegare soprattutto in ambito navale. Va da sé che, nel contempo, andrà garantito un accesso equo all'infrastruttura portuale da parte del cliente-nave. Occorre infatti rendere chiare le responsabilità e le conseguenze di eventuali ritardi o inefficienze. Lo sguardo è quindi rivolto alle Autorità di Sistema Portuale e, all'interno dei porti, alle imprese concessionarie dei servizi di

bunkeraggio e ai titolari di concessioni di un deposito costiero, chiamati quindi a rispettare quanto previsto dall'AFIR e mettere a disposizione dell'utente-nave i carburanti necessari. In modo equo e non discriminatorio all'infrastruttura-deposito costiero va assicurato il diritto di tutti i soggetti interessati a poter accedere alla infrastruttura anche attraverso un programma (di deposito) che mantenga volumi e capacità a disposizione delle terze parti.

**Luca Brandimarte**  
 Responsabile Porti,  
 Logistica e Concorrenza

### L'IMPORTANZA DEGLI ALLACCI E DEI CARBURANTI ALTERNATIVI PER LA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

Questi due *asset* costituiscono un punto essenziale nel percorso verso la decarbonizzazione del trasporto marittimo. Non potranno infatti essere programmati e messi a terra investimenti di assoluto rilievo in campo navale, cioè nella sostituzione e nel *refitting* delle flotte, se gli armatori non avranno





certezza su quale carburante potranno trovare in porto, sul costo dello stesso e sulle relative regole di bunkeraggio. In assenza di ciò, ogni investimento non potrà trovare adeguato sfogo dovendo la nave continuare, essendo comunque dotata di un motore *dual fuel*, ad usare carburante fossile. Ciò renderebbe antieconomico l'investimento che l'armatore tenderà a non fare se non avrà, appunto, un quadro certo. Occorre quindi ribadire, ancora una volta con grande chiarezza, che soprattutto per i collegamenti marittimi intra-mediterranei è necessario poter utilizzare i biocarburanti e il bio-GNL (che sono nel catalogo europeo e dell'IMO) e che permetterebbero così all'armamento di poter già concorrere al raggiungimento degli obiettivi stabiliti dall'Europa, contando poi su una prevista evoluzione della produzione di questi carburanti verso una matrice sintetica.

### L'IMPORTANZA DI UN OPS CAPILLARE E POCO COSTOSO

Il servizio di *Cold Ironing* è oggi definito come un servizio di interesse economico generale in ambito portuale, da cui deriva – anche in questo caso – la



necessità di garantire per gli utilizzatori finali del servizio (le navi) condizioni di accesso e di fornitura dello stesso eque e non discriminatorie. Altra nota positiva dello scenario appena delineato, è l'approvazione dello scorso anno di Bruxelles della misura di aiuto sulla riduzione degli oneri generali di sistema con una dotazione di 570 milioni di euro a valere fino al 31 dicembre 2033; circostanza quest'ultima che dovrebbe verosimilmente ed auspicabilmente incidere positivamente anche sugli aspetti tariffari del servizio.

In questo contesto, tuttavia, occorre tenere a mente almeno due aspetti. Anzitutto quello relativo alla definizione degli standard di potenza e connessione anche a seguito dei tavoli tecnici ministeriali tutt'ora in corso. Sul punto, parrebbe essere oggi superata l'obiezione sollevata nei mesi scorsi da alcune parti secondo cui, in caso di allaccio alla rete elettrica, vi sarebbero problemi di fornitura. V'è poi il tema, ancora attuale, legato alla definizione degli aspetti tariffari posto che sarà opportuno distinguere la tariffa da corrispondere per l'erogazione del servizio da quella per la fornitura di energia elettrica; ciò anche tenendo conto della citata decisione della Commissione europea in materia

di oneri di gestione. Sul punto, è bene ribadire che il costo finale dell'energia attinta dalla banchina, più eventuali oneri di sistema e costi accessori per l'erogazione del servizio, dovrà essere – al minimo – alla pari con il costo del *fuel* e dell'ETS che l'armatore avrebbe pagato se avesse dovuto generare energia a bordo.

### I PROFILI DI RESPONSABILITÀ DEGLI ATTORI COINVOLTI NELLA NELLA FILIERA

V'è poi il tema della responsabilità del soggetto gestore del servizio e del fornitore di energia elettrica. Sul punto, infatti, occorrerebbe: (a) individuare il fondamento giuridico della responsabilità; (b) definire i possibili profili di responsabilità che si potrebbero configurare nelle ipotesi di ritardo nella messa in funzione dell'impianto di *Cold Ironing*, nonché in caso di mancato/erroneo funzionamento dello stesso. Quanto al fondamento giuridico della responsabilità con riferimento al gestore del servizio – posto che le regole di governance dello stesso sono ad oggi ancora in fase di definizione a livello centrale – si dovrebbero, tra le altre, tenere in considerazione gli

aspetti contrattuali contenuti nei singoli *terminal service agreements*. In questo senso, tuttavia, posto che in alcune realtà portuali sarebbero già state presentate alcune istanze volte all'ottenimento dell'autorizzazione per la gestione del servizio, sarebbe opportuno attendere anche l'esito di tali istanze così da poterne eventualmente prendere spunto quale riferimento di possibili *best practices* da applicare anche in altri scali. Quanto, invece, ai possibili profili di responsabilità, v'è senz'altro il tema del ritardo nell'entrata in funzione dell'impianto, così come quello del mancato e/o erroneo funzionamento dello stesso. Che cosa accadrà, infatti, se una nave dovesse arrivare in porto pronta per allacciarsi alla rete di terra

e non potesse farlo per mancanza o malfunzionamento dell'impianto, o analogamente non trovasse il *fuel* prescelto? Un tema quanto mai delicato e importante, proprio perché le normative climatiche prevedono sanzioni a carico di chi non dovesse rispettarle. In conclusione, è importante che chi gestisce i porti si adoperi al fine di prevenire eventuali forme di responsabilità dell'ente e/o richieste di risarcimento che potrebbero essere legittimamente sollevate/avanzate in caso di eventuali inazioni per mitigare gli effetti dei cambiamenti climatici e per favorire un'effettiva riduzione delle emissioni da parte dei soggetti che si sentano incisi da tali fenomeni (vale a dire i c.d. *"contenziosi climatici"*).



**Luca Brandimarte**, in Assarmatori dal 2018, avvocato specializzato nel diritto marittimo, 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. Svolge, tra le altre, attività di docenza in materia di diritto portuale e rappresenta inoltre l'Associazione, e quindi le compagnie ed il comparto, nella quasi totalità degli Organismi di Partenariato della Risorsa Mare e nelle Commissioni consultive locali istituite nei porti italiani.

## A STRATEGIC JOLT FOR ITALIAN PORTS: ENERGY INFRASTRUCTURE, SHORE POWER, AND ALTERNATIVE FUELS

### **Luca Brandimarte** *Ports, Logistics and Competition*

Italian ports are at the forefront of the maritime energy transition, playing a strategic role in supporting shipowners' decarbonization efforts. While shipping companies face complex EU and IMO environmental regulations, ports are expected to deliver the necessary infrastructure, from Onshore Power Supply (OPS) to alternative fuel distribution and storage systems. The Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR), in force since 2024, mandates that EU Member States develop LNG bunkering capacity in TEN-T core ports and draft national strategic workplan for other clean fuels, including methanol, ammonia,

and electricity. Moreover, by the end of 2029, container ships, cruise vessels, and ferries must be able to connect to shore power in port.

This regulatory push places growing responsibility on Italy's Port System Authorities and concessionaries. OPS is classified as a Service of General Economic Interest (SGEI), requiring non-discriminatory access for all vessels. The European Commission has approved an Italian €570 million state aid package to reduce energy system charges through 2033, which is an important step toward making OPS cost-competitive with onboard fuel generation.

Yet challenges remain. The sector still lacks clear, standardized power and connection specifications; tariff structures must distinguish between energy supply and service delivery; and cold ironing must be affordable compared to marine fuel and ETS costs, or it risks becoming commercially unattractive.

Similarly, investment in dual-fuel vessels will not materialize without certainty on fuel availability and cost. Shipowners must know whether ports will provide bio-LNG or advanced biofuels, which are recognized by the EU and IMO as sustainable alternative fuels, to

justify fleet renewal decisions. A clear deployment roadmap is essential.

Finally, the legal responsibilities of each actor must be clarified. Infrastructure failures, such as a malfunctioning OPS terminal or unavailable low-carbon fuel, could expose port stakeholders to potential liability, especially in a regulatory context that penalizes emissions non-compliance. Port managers must anticipate and mitigate such risks, ensuring reliable, transparent service delivery and protecting the entire value chain from climate-related litigations.



## ZES UNICA: UNO STRUMENTO CHE DEVE ANCORA DECOLLARE

Il Decreto-legge 124 del 2023 ha istituito, a far data dal 1 gennaio 2024, la Zona economica speciale per il Mezzogiorno – ZES Unica, in sostituzione delle precedenti Zone economiche speciali, che erano suddivise in otto diverse strutture amministrative. Tale ZES unica comprende i territori delle regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sicilia e Sardegna: in estrema sintesi, si tratta di uno strumento messo a disposizione del Mezzogiorno d'Italia con il fine di essere un volano per la crescita economica, lo sviluppo infrastrutturale e l'occupazione. 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. Ecco che dallo sviluppo di strumenti

che possano agevolare i privati ad investire, una significativa disponibilità di aree portuali ed industriali oltre che spazi acquei, e la presenza di un transito eccezionale di navi come quello che si realizza davanti alla Sicilia generato o con destino il Canale di Suez, 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. Rispetto al modello precedente, la ZES unica non prevede zone economiche speciali strettamente legate ai porti, né spazi identificati necessariamente con aree retro-portuali previste per ospitare attività produttive legate allo scalo stesso. Al contrario, essa vanta una indifferenziata operatività su tutto il territorio del Mezzogiorno: in estrema sintesi, è venuto meno, almeno sulla carta, il legame fra mare e territorio. Ovvero, si è scelto di non individuare *ex ante* ambiti territoriali specifici in cui le imprese insediate avrebbero potuto sfruttare i vantaggi

fiscali e burocratici della ZES, lasciando "mano libera" al mercato in un'area decisamente più vasta ed eterogenea.

### I PRIMI RISULTATI

È senz'altro una buona notizia il superamento della frammentazione amministrativa precedente all'istituzione di questo strumento: 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 centrale. Inoltre, i primi risultati sono confortanti. Nel corso del primo anno, il 2024 appunto, sono stati 6.885 i soggetti che hanno richiesto il credito d'imposta previsto per investimenti della ZES, per un controvalore di 2,5 miliardi di euro; sono state rilasciate 413 autorizzazioni, di cui la larga maggioranza per imprese che per la prima volta hanno scelto di investire in questi territori. Gli



investimenti complessivi sono arrivati a 7 miliardi di euro: ai 2,5 di credito di imposta se ne devono sommare altrettanti arrivati da risorse proprie delle imprese e 2 miliardi da aziende che, pur senza ricorrere al credito di imposta, hanno scelto di sfruttare la ZES per la semplificazione burocratica, altro fattore

dirimente: in un mese, infatti, si può avere in un unico titolo ciò che in precedenza era frammentato nella bellezza di 37 autorizzazioni procedurali. Nel nostro mondo non v'è dubbio che il ruolo dei porti, e in particolare quello delle Autorità di Sistema Portuale, e le connessioni tra territorio e mare, rimangano elementi centrali per far decollare davvero questo strumento e non ridurlo ad una mera

**Stefania Covello**  
 Policy Advisor

forma di assistenzialismo verso territori svantaggiati.

### I PRIMI PROBLEMI

Per il più grande porto dell'Italia meridionale la costituzione della ZES Unica, proseguendo nel solco già tracciato dalla ZES Calabria, ha confermato l'estensione ed il rafforzamento della preesistente agevolazione (si presuppone senza soluzione di continuità rispetto alle misure in corso a quel tempo).

Tuttavia, un mancato coordinamento tra la precedente misura di aiuto e la nuova ha condotto l'Agenzia delle Entrate ad introdurre un onere dichiarativo che produce il risultato di escludere le imprese che avessero assunto impegni stimolati dalla precedente ZES Calabria con il pericolo che tali impegni di investimento non sarebbero sostenibili dalla nuova misura della ZES Unica. In virtù di quanto sopra, la "nuova" agevolazione – da sempre annunciata

in continuità con le previgenti disposizioni istitutive della ZES "ordinaria" – verrebbe invece trasformata in una "nuova" ed autonoma previsione, con un conseguente pericoloso effetto di "interruzione" e discontinuità rispetto al passato e, ancor peggio, una selettività, in ordine alla individuazione delle misure, che non si concilia con la misura generale di sostegno ideata dal Governo ed approvata dalla Commissione europea. Assarmatori ha evidenziato nelle sedi istituzionali l'ennesimo problema che limita, nel sud del Paese, le misure di sostegno pensate per lo sviluppo di

quelle aree andando, e non v'è nulla di più pericoloso ed ingiusto, ad agevolare soltanto alcuni comparti industriali e tipologie di imprese e alcuni specifici settori produttivi escludendone altri, rendendo la misura di aiuto ZES Unica una misura incentivante di tipo "selettivo" e quindi non tollerabile nella prospettiva delle note regole europee in materia di aiuti di Stato. Ancora una volta la politica è chiamata a garantire lo sviluppo di aree delicate assicurando nel contempo la parità di accesso alle misure di sostegno pubblico all'economia.



**Stefania Covello**, in Assarmatori 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.

## ZES UNICA: A TOOL WITH UNTAPPED POTENTIAL

**Stefania Covello**  
*Policy Advisor*

Established by Law Decree No. 124/2023 and in force since January 1, 2024, the Single Special Economic Zone for Southern Italy (ZES Unica) replaces the country's eight fragmented SEZs with a unified framework covering Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sicily, and Sardinia regions. The initiative aims to attract investment, boost infrastructure development, and stimulate employment through simplified procedures and targeted state incentives.

ZES Unica represents an opportunity to position Southern Italy as a strategic platform for energy transition and industrial growth. With its abundant port and industrial space and proximity to major shipping lanes like the Suez Canal,

the region is uniquely positioned to host infrastructure for alternative marine fuels, supporting both EU decarbonization targets and maritime competitiveness. A key innovation is the elimination of geographic constraints: unlike the previous SEZ framework, ZES Unica is not tied to specific port or hinterland areas, granting investors greater flexibility. However, this approach risks weakening the port-industrial nexus that is vital to Italy's maritime economy. Ensuring that Port System Authorities (AdSPs) remain central players in shaping investment zones is essential to align fiscal incentives with logistics operations and maximize the system's potential.

The results from the first year are encouraging. In 2024, nearly 6,900 entities applied for the investment tax credit, for a total of €2.5 billion, contributing to €7 billion in overall investment. Of this, €2 billion came from companies that chose to benefit from procedural streamlining alone. The "single permit" system consolidates 37 separate authorizations, drastically reducing administrative burdens and accelerating project implementation. However, some structural issues remain. Poor coordination between the old and new regimes led to regulatory uncertainty

and exclusion of companies previously engaged under older SEZ incentives, an outcome that contradicts the continuity promised by the government and approved by the European Commission. As currently implemented, the aid regime risks becoming selective, favoring certain industries or project types over others, in conflict with EU state aid principles and Italy's objectives.

To fulfill its potential, ZES Unica must evolve beyond a catch-all development scheme and become a tool for strategic industrial policy. Its success depends on a balanced regulatory framework, full port integration, and equal access for all sectors. Otherwise, the opportunity to transform Southern Italy into a key Mediterranean hub risks being reduced to yet another missed opportunity.



## LA FORMAZIONE DI NUOVI MARITTIMI NELLA TRANSIZIONE ENERGETICA

L'intervento del Legislatore del 2023, che ha assicurato il sostegno alla formazione iniziale dei marittimi, si è rivelato provvidenziale nell'intercettare le esigenze di un comparto che vede nel consolidamento di nuove professionalità marittime un elemento strategico imprescindibile per la sua tenuta e la sua competitività. Il rapido cambiamento tecnologico e la graduale integrazione del mondo del lavoro con nuovi sistemi digitali, hanno determinato un focus verso lo sviluppo di elevate competenze tecniche in capo al personale marittimo, portando con sé anche un rinnovato interesse verso l'esperienza del passeggero. Per il consolidamento di un settore sempre più moderno ed efficiente, risulterà essenziale garantire la capacità di aggiornare con sufficiente prontezza nuovi corsi di formazione specialistica, utili a mettere in condizione il marittimo di operare in sicurezza a bordo di navi di ultima generazione, alimentate da nuovi carburanti. Sotto

questo profilo, il potenziamento dell'offerta formativa legata allo sviluppo di competenze altamente specializzate, tale da garantire di formare marittimi direttamente in Italia anche rispetto ad un utilizzo ottimale di carburanti innovativi e nuove strumentazioni digitali, rappresenterà un elemento cardine per la competitività del sistema Paese.

### LA TRANSIZIONE ENERGETICA E TECNOLOGICA SI RIFLETTE NEI FABBISOGNI DELLE COMPAGNIE DI NAVIGAZIONE

Come anticipato, l'esperienza nell'utilizzo del finanziamento alla formazione iniziale per il personale marittimo ex Decreto Legge 48/2023 ha rappresentato un passo avanti fondamentale ed i primi segnali di ripresa del comparto, con l'inserimento di circa 1.000 nuovi marittimi nel settore nel corso dell'ultimo biennio (tra personale già formato ed in corso di formazione),

risultano infatti tangibili e misurabili. Il dato è incoraggiante, non solo in termini numerici ma anche per il significato che assume rispetto alla capacità del sistema di attrarre nuove risorse umane, forte della sinergia tra armamento ed amministrazione. In parallelo ai lavori di contrasto alla carenza è possibile individuare una trasformazione qualitativa altrettanto rilevante. Il cambiamento tecnologico che investe l'ambiente nave non riguarda più soltanto gli aspetti tecnici legati alla propulsione o alla conduzione del mezzo, in ogni caso cuore del processo, ma, soprattutto con riferimento alla forte digitalizzazione, incide in maniera crescente anche sulla dimensione dei servizi e sull'esperienza offerta a bordo. Ne deriva l'emergere di nuovi fabbisogni professionali, la cui evoluzione ha visto il proprio riflesso nei contenuti stessi dei progetti formativi che di anno in anno vengono realizzati e condotti dalle compagnie di navigazione, i quali oltre a prevedere

il necessario inserimento di figure tradizionali essenziali alla navigazione, spaziano dalle nuove competenze anche legate alla gestione efficiente ed in sicurezza di navi alimentate da nuovi carburanti come il GNL o il metanolo, alla capacità di gestione di quei servizi ed attività, anche di alto livello di *hotellerie*, che caratterizzano il *welfare* del

passeggero. Quest'ultimo, assieme allo straordinario sforzo per il reperimento di personale di macchina e di coperta altamente preparato e da inserirsi in percorsi di costante aggiornamento delle competenze tecniche necessarie, assume un ruolo sempre più centrale nelle attività delle compagnie, in linea con la crescente attenzione alla qualità complessiva del

servizio ed all'integrazione del benessere dell'utenza con quello dell'equipaggio.

### NUOVE SFIDE PER LA FORMAZIONE IN UN MONDO CHE CAMBIA

Il graduale mutamento dei fabbisogni professionali sopra descritto rappresenta un indicatore diretto del cambiamento in atto: le prime navi alimentate a GNL, operative sul panorama nazionale, testimoniano come i nuovi carburanti non siano più solamente una prospettiva. Risulta quindi prevedibile, considerata la rapidità di evoluzione che ci coinvolge, che il mondo della formazione venga chiamato sempre più spesso a rispondere con l'attivazione di corsi *ad hoc*, progettati per accompagnare l'ingresso progressivo di tecnologie e carburanti alternativi. Sul punto, la costruzione di un'offerta formativa qualificata, capace di trattenere le competenze chiave nell'ambito di una strategia nazionale coordinata,



rappresenta un obiettivo strategico di medio ma anche di lungo periodo per la tenuta e la competitività del settore marittimo italiano. Oltre alla formazione tecnico-operativa, il comparto non potrà prescindere dalla formazione in tema di *cybersecurity*, anche alla luce della presenza, sempre maggiore, di nuovi sistemi di automazione e monitoraggio della navigazione, delle rotte, dei consumi, delle emissioni. Solo una *governance* condivisa della filiera potrà consentire il presidio delle competenze del presente, e di quelle del futuro, assicurando che la transizione non si traduca in un vincolo, bensì in un moltiplicatore di competitività per il trasporto marittimo nazionale.

### L'ATTRATTIVITÀ DEL LAVORO MARITTIMO QUALE CONDIZIONE PER LA TENUTA DEL COMPARTO

È oggi evidente la necessità, condivisa da Istituzioni e armamento, di accompagnare le iniziative per il reperimento di personale, con il rafforzamento dell'attrattività del lavoro a bordo, anche alla luce della consapevolezza delle esigenze di continuo rinnovamento della marineria italiana. Il 2025 vede la conduzione di confronti di rilievo

su questo fronte, con particolare focus proprio sull'implementazione di strumenti di *welfare* mirati, in supporto alla vita del lavoratore. Si tratta di un passaggio chiave: l'attenzione verso la qualità del lavoro marittimo rappresenta un tassello essenziale per affrontare i nuovi equilibri imposti dall'evoluzione tecnologica.

In linea con l'emersione di nuovi strumenti digitali a supporto del marittimo, particolare rilevanza anche per la qualità del lavoro nel settore è rivestita oggi dalla necessaria implementazione dell'anagrafe digitale dei marittimi.

Un sistema di impiego moderno, trasparente, efficace e pienamente interconnesso sarà determinante per assicurare solidità ai percorsi di carriera, oltre a costituire uno strumento irrinunciabile in supporto alle quotidiane attività svolte da amministrazione e compagnie.



**Stefano Peduto**, Laurea in Giurisprudenza e Master in Diritto del lavoro, ha maturato esperienza in materia di negoziazione e nelle relazioni sindacali presso l'Unione Industriali di Torino, seguendo in particolare l'Industria Metalmeccanica. Dal 2022, ricopre il ruolo di Responsabile dell'Area Lavoro e Relazioni Industriali di Assarmatori ed è membro per parte datoriale del Comitato Amministratore del Fondo SOLIMARE. In aggiunta ai temi del lavoro e di natura sindacale, assiste quotidianamente le compagnie di navigazione in occasione delle procedure di iscrizione a registro internazionale delle navi e per cambi di bandiera.

## TRAINING AND ATTRACTIVENESS: SHAPING THE FUTURE OF ITALY'S MARITIME WORKFORCE

**Stefano Peduto**  
*Industrial Relations*

In 2024, Italy's maritime sector began navigating a profound technological and social transition, one that is now in full swing and reshaping both vessels and life at sea. Against this backdrop, the introduction of public funding for initial maritime training in 2023 has proven pivotal. It has helped addressing the urgent need to cultivate new professional profiles essential to the sector's long-term resilience and global competitiveness.

The rapid pace of innovation is driving a shift toward more advanced technical competencies among seafarers, while also placing greater emphasis on



both crew and passenger welfare. To support the evolution of a more modern, efficient industry, it will be vital to build on recent progress and launch updated, specialized training programs. These programs must equip maritime professionals to safely operate new-generation vessels powered by alternative fuels.

Developing highly specialized skills - particularly in handling alternative fuels and digital or AI-enabled technologies - is critical. Ensuring that this training is offered domestically will enhance Italy's ability to retain talent and reinforce its position

in the global maritime landscape. Equally crucial is the need to make maritime careers more appealing. The twin transition - digital and environmental - demand a steady pipeline of skilled professionals and present a unique opportunity to improve onboard working conditions. Italy's maritime sector is stepping up to meet this challenge. In alignment with the sector's transformation, dialogue with the national administration has increasingly centered on concrete measures to strengthen the attractiveness and sustainability of maritime labor.



## STRATEGIA MARITTIMA NAZIONALE: LE INIZIATIVE PER UN'ITALIA PROTAGONISTA NEL MEDITERRANEO

Il mare sta riacquistando centralità nelle politiche pubbliche italiane, con interventi strutturali volti a valorizzare la vocazione marittima del Paese. L'istituzione di strumenti dedicati segna l'avvio di una nuova fase, in cui il settore marittimo è riconosciuto come leva strategica per la crescita economica, la coesione territoriale e la proiezione internazionale dell'Italia.

### IL MARE AL CENTRO DELL'AGENDA ISTITUZIONALE

L'istituzione del Ministero per le politiche del Mare e l'elaborazione del Piano del Mare, presentato nel 2023, rappresentano due passaggi chiave nel percorso verso una *governance* marittima più strutturata e consapevole. Tali strumenti hanno posto le basi per una visione integrata delle politiche del mare, in grado di valorizzare la posizione geografica dell'Italia e la sua storica vocazione marittima.



Assarmatori ha partecipato attivamente alla definizione delle linee strategiche del Piano per una visione unitaria dello sviluppo del settore marittimo. Ciò che ha contraddistinto la redazione è l'approccio orizzontale e integrato, che supera la frammentazione storica e mira a costruire un ecosistema marittimo coerente, grazie al prezioso contributo del Comitato tecnico che ha dato voce alle istanze del cluster.

Se da un lato questi strumenti gettano le fondamenta per una strategia marittima moderna e coerente, dall'altro permangono sfide decisive, tutte presenti all'interno del Piano del Mare.

### RIFORME E SFIDE PER IL COMPARTO MARITTIMO

La consapevolezza della centralità del settore si è tradotta anche in un'accresciuta attenzione legislativa, con iniziative finalizzate a semplificare le procedure,

digitalizzare i processi, rimuovere le ridondanze normative e accrescere la competitività delle imprese, garantendo al contempo la sicurezza della navigazione e i diritti dei lavoratori.

In Italia, il riferimento normativo principale resta il Codice della Navigazione, risalente al 1942. Risulta evidente come sia ormai indispensabile un profondo aggiornamento del suo impianto per adeguarlo alle trasformazioni tecnologiche, ambientali e organizzative che hanno investito il settore.

Assarmatori lavora da anni su proposte concrete in tal senso, a partire dalla digitalizzazione dei documenti di bordo e dalla revisione delle procedure amministrative, con l'obiettivo di agevolare l'efficienza operativa della nostra bandiera.

Ma il nostro lavoro non si ferma qui, un altro nodo cruciale è rappresentato dalla condizione di insularità, che incide in modo strutturale sulla mobilità, l'accesso ai servizi e la competitività delle

**Riccardo Giannotti**  
*Relazioni Istituzionali*

imprese operanti nei territori insulari. Per affrontarla sono stati attivati due strumenti: la Commissione per il riconoscimento degli svantaggi derivanti dall'insularità, e una proposta di legge parlamentare volta a fornire un quadro normativo e finanziario adeguato. L'obiettivo è ridurre le disparità di accesso ai servizi, i costi logistici e le difficoltà di mobilità per le comunità insulari, contribuendo a una maggiore equità territoriale.

Assarmatori accoglie con estremo favore la suddetta proposta di legge, che rappresenta un passo significativo verso il riconoscimento e la rimozione delle disuguaglianze strutturali che caratterizzano i territori insulari. La nostra Associazione ha da sempre sostenuto la necessità di un quadro normativo che tenga conto delle peculiarità delle isole, garantendo misure di perequazione economica e sociale, nonché strumenti concreti per rafforzare la competitività delle imprese

marittime operanti in tali contesti. Uno degli aspetti più rilevanti del provvedimento è l'introduzione del fattore insulare come criterio esplicito nella formulazione delle politiche pubbliche. L'obbligo di considerare l'impatto dell'insularità nella legislazione di settore, dalla mobilità alla fiscalità, dalla sanità all'energia, rappresenta una conquista fondamentale per il comparto marittimo e logistico, che opera in condizioni di svantaggio strutturale rispetto ai territori continentali.

### RISCOPRIRE LA CULTURA MARITTIMA ITALIANA

Riattivare una cultura marittima diffusa implica interventi sul piano educativo, formativo e comunicativo. Dalla scuola all'Università, fino alla promozione delle professioni del mare, occorre un impegno trasversale per ricostruire un legame culturale, economico e simbolico con l'ambiente marino. Il successo di una strategia nazionale dipende in larga misura dal coinvolgimento attivo del cluster marittimo: armatori, porti, cantieri, imprese logistiche, istituti di ricerca, enti di formazione e amministrazioni locali. Questi attori costituiscono

l'ossatura operativa del comparto e sono fondamentali per tradurre le linee guida istituzionali in risultati concreti. L'Italia può giocare un ruolo rilevante nel Mediterraneo e a livello europeo, a patto di mantenere una visione strategica e multilivello, capace di coordinare risorse pubbliche e iniziative imprenditoriali. Traghettono l'Italia verso un futuro sostenibile è un obiettivo comune. Sebbene l'avvio di una strategia marittima nazionale rappresenti un segnale importante, restano aperte numerose sfide legate all'attuazione, al coordinamento e alla disponibilità di risorse.



**Riccardo Giannotti**, in Assarmatori dal 2024, opera nell'Ufficio Relazioni Istituzionali, occupandosi in particolare delle relazioni con il Parlamento e con la Marina Militare. Con una formazione in Scienze Politiche e Relazioni Internazionali, specializzata nei temi della geopolitica marittima e dei trasporti, unisce le competenze analitiche alla passione per le politiche strategiche del mare. Offre un supporto trasversale ai diversi uffici dell'Associazione, curando attività di approfondimento normativo, redazione di documenti tecnici e analisi delle politiche marittime.

## A NATIONAL MARITIME STRATEGY: ITALY'S PATH TO LEADERSHIP IN THE MEDITERRANEAN

**Riccardo Giannotti**  
*Public Affairs*

In recent years, the maritime sector has gained growing visibility on Italy's policy agenda. The creation of the Ministry for Maritime Policies and the 2023 release of the National Maritime Plan marked key milestones in shaping a strategic, integrated vision. These initiatives recognize the sea as a critical driver of growth, cohesion, and international standing.

Assarmatori actively contributed to drafting the Plan, which outlines medium- and long-term objectives across the entire maritime transport value chain. For the first time, Italy has a unified maritime strategy aimed at overcoming fragmentation and building a competitive ecosystem. This renewed focus has also inspired legal



reforms to simplify procedures, promote digitalization, and support business competitiveness while protecting safety and workers' rights. Yet the Navigation Code, dating back to 1942, remains the legal backbone of the sector. Assarmatori continues to advocate for its modernization, starting with digital ship records and streamlined administrative rules.

Insularity is another key issue. Island communities still face structural disadvantages in mobility, logistics, and access to services. Two initiatives aim to address this: the Commission on Insularity and a parliamentary bill aimed at establishing a modern and effective policy framework. This approach - strongly supported by Assarmatori -

would help tailoring legislation to the needs of island territories, ensuring fairer treatment and boosting maritime business competitiveness.

Rebuilding Italy's maritime culture also requires action across education, training, and outreach. From schools to universities and vocational paths, coordinated efforts are needed to attract talent and renew the workforce. The maritime cluster - shipowners, ports, shipyards, logistics, research centers, and local governments - must work together to deliver on the strategy's promise. Italy's leadership in the Mediterranean depends on staying the course. The strategy is in place. Now is the time for implementation.



## (FAR) PARLARE DI SHIPPING AI BANCHI DEL MERCATO RIONALE

**Pietro Roth**  
 Responsabile Relazioni Esterne,  
 Comunicazione e Ricerca

**N**el volgere di pochi anni, il mondo della comunicazione è stato stravolto non solo dalla rivoluzione digitale, che ha portato ad una drastica diminuzione delle copie dei giornali venduti in edizione cartacea e ad un sempre maggiore accesso alle fonti *on line*, ma anche e soprattutto da un modello piramidale rovesciato rispetto a quello cui eravamo abituati in un passato piuttosto recente. Un passato in cui la comunicazione seguiva generalmente un flusso dall'alto verso il basso: l'agenda dei temi da dare in pasto all'opinione pubblica era spesso decisa e dettata dalla politica, dall'economia e dalla finanza, e arrivava all'utente finale – il lettore, l'ascoltatore o il telespettatore – per il tramite dei mass media tradizionali. Oggi, con l'avvento in particolare dei *social network*, assistiamo ad un procedimento inverso, in particolare in politica, visto che economia e finanza seguono criteri differenti.

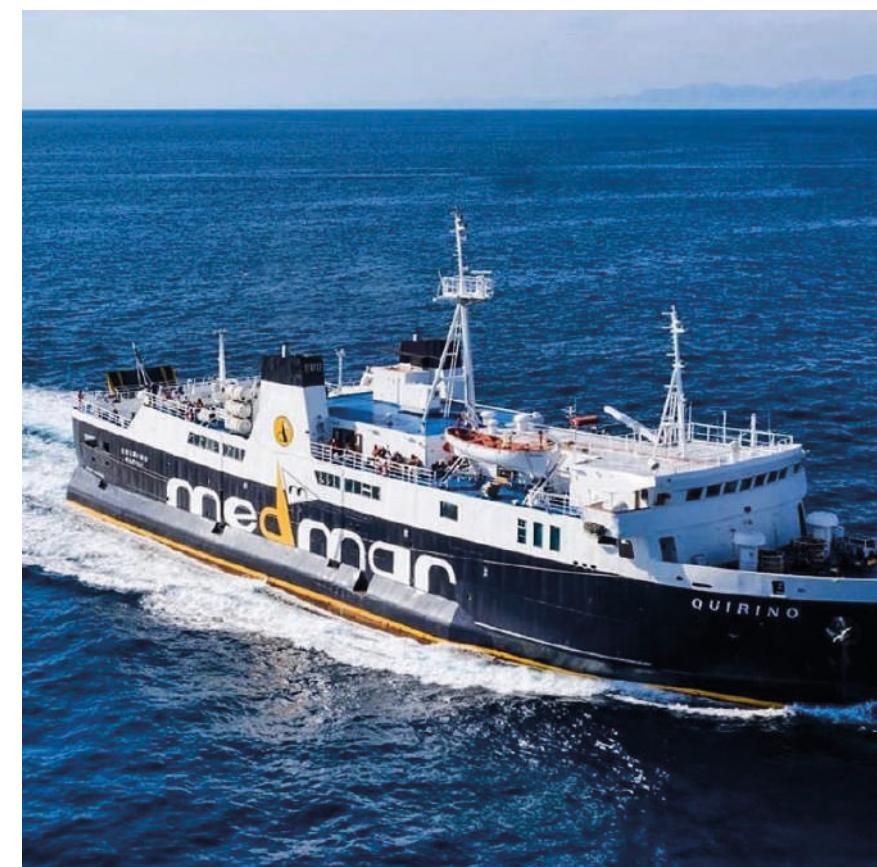
L'agenda è dettata dai bisogni e dal sentire popolare che, sempre più spesso anche senza intermediazione giornalistica, si trasformano in *trending topic*, vengono "lavorati" dagli algoritmi dei *social network* e, a valle di tutto questo, intercettati e fatti sempre più spesso propri dalla politica, che riesce così a presentarsi come vicina al sentore delle masse, ai bisogni della fetta più ampia possibile della popolazione. In estrema sintesi, ecco perché è importante far parlare di *shipping* (anche) ai banchi del mercato rionale ed ecco perché Assarmatori ha voluto plasmare la sua comunicazione con un linguaggio differente rispetto a quello cui il *cluster* marittimo e portuale era abituato. Pur trattando e analizzando tematiche molto complesse e tecniche, infatti, si è inteso coinvolgere il grande pubblico nelle questioni più urgenti del trasporto marittimo con messaggi meno paludati, più diretti e, per

quanto possibile, immediatamente comprensibili anche ai non addetti ai lavori.

### ANCHE IL CANE CHE MORDE L'UOMO PUÒ FARE NOTIZIA

*"Se un cane morde un uomo non è una notizia, la notizia è se l'uomo morde il cane".* Questa massima viene sempre citata quando si cerca di insegnare agli aspiranti giornalisti il concetto di notizia e notiziabilità: fuori di metafora, quel che traspare è che un fatto diventa notizia quando è eccezionale, quando non rappresenta la normalità, o comunque quello che ci si aspetta, ma al contrario una novità, sia essa positiva o negativa. Il concetto di notizia è quindi estremamente flessibile e in realtà non finisce sui giornali quello che funziona: se un treno alta velocità da Milano a Roma arriva puntuale non c'è motivo di farne un lancio d'agenzia,

viceversa se accumula più ritardo del tempo di percorrenza, allora se ne parlerà e anche parecchio. Ecco perché il trasporto marittimo non fa (quasi) mai notizia: perché funziona. Anche nei momenti più complicati (pandemia, blocco del Canale di Suez per l'incaglio della Ever Given, attacchi degli Houthi, tensioni geopolitiche) lo *shipping* ha continuato ad alimentare l'industria, approvvigionare i negozi, collegare le isole alla terraferma; non c'era motivo di parlarne sui giornali. La sfida comunicativa di Assarmatori è quindi questa: come far comprendere al grande pubblico l'importanza intrinseca del trasporto marittimo – e del lavoro marittimo come professione del mare –, specie in un Paese come l'Italia, dove lo stesso svolge un ruolo essenziale in particolare per i collegamenti con le isole e i servizi delle Autostrade del Mare, e il rischio che si corre per l'ampia e intempestiva regolazione ambientale europea e internazionale. In estrema

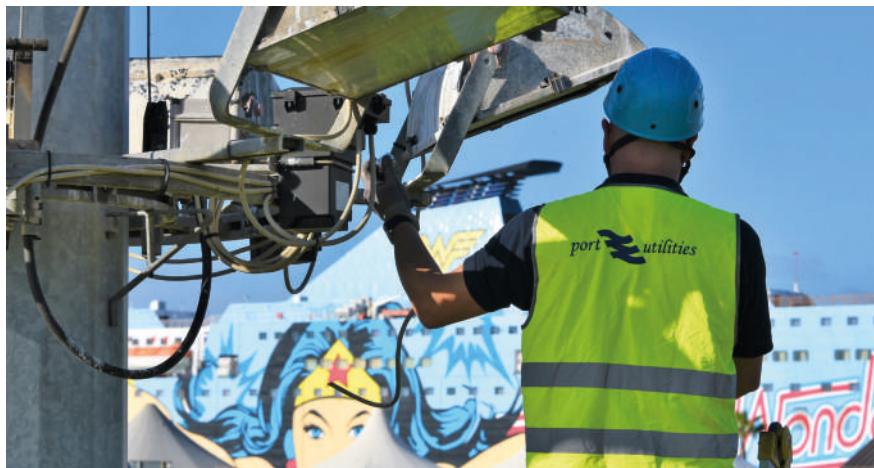


sintesi, far capire che questo settore industriale non va dato per certo o scontato. Ancora meglio: far diventare notizia il cane che morde l'uomo.

### IL RUOLO DELLA CASALINGA DI VOGHERA

In questo contesto si inserisce un altro "mito" del giornalismo italiano, ovvero la casalinga di Voghera. Negli anni sessanta il Servizio Opinioni della Rai aveva svolto un'inchiesta sulla comprensione del linguaggio politico, inchiesta che aveva dimostrato come espressioni considerate d'abitudine

per gli addetti ai lavori del mondo istituzionale si rivelavano invece del tutto incomprensibili per il pubblico comune. Fra i vari campioni testati, uno era composto da casalinghe di Voghera. Da qui l'esigenza, nel linguaggio dei quotidiani e degli altri mezzi di comunicazione, di parlare a tutti, e non solo alle élite: in sintesi, di usare parole e concetti che possano essere chiari anche alla casalinga di Voghera. Abbiamo visto come recentemente il modello della comunicazione si sia invertito, e parta adesso dal basso verso l'alto: in linea di massima la politica si occupa di un determinato argomento se questo ha presa sulle masse,



viene dibattuto quotidianamente dai cittadini, insomma se ne parla anche fra i banchi del mercato rionale. Questo cambio di paradigma è cruciale per il trasporto marittimo. Difficilmente, infatti, è un argomento da tutti i giorni, e abbiamo visto che un fatto diventa notizia quando esce dalla bolla della normalità. Se la casalinga di Voghera trova sempre sullo scaffale del suo supermercato i prodotti che preferisce e la frutta esotica e un paio di scarpe comode a buon prezzo, non si domanderà mai come tutto questo è arrivato nel negozio sotto casa dall'altra parte del mondo. Eppure, anche a lei devono arrivare i messaggi chiave della nostra industria, per far sì che la politica li consideri come stringenti temi di attualità, quali in effetti sono.

### I NUMERI DELLA COMUNICAZIONE

Linguaggio essenziale, termini chiari e comprensibili, capillarità nella distribuzione delle notizie sono quindi i capisaldi della comunicazione di Assarmatori, che si sono dipanati in tutti i mezzi a disposizione dell'Associazione: i comunicati stampa, il sito ufficiale, i social network, l'house organ. A conferma della



pervasività di questo metodo, i numeri. Negli ultimi dodici mesi sono stati diffusi 20 comunicati stampa, che hanno prodotto oltre 700 uscite sulla stampa specializzata e su quella generalista. Il sito ufficiale, nello stesso periodo, ha superato quota 750 mila visualizzazioni, con circa 310 mila utenti unici. I *follower* sui *social network* LinkedIn e X (ex Twitter) sono 15 mila, per un totale di 1,1 milioni di visualizzazioni e circa 6 milioni di utenti raggiunti ogni anno.

Continua a crescere *l'house organ* Oltremare News, uno dei tasselli della scelta di Assarmatori di far arrivare i suoi contenuti al grande pubblico. L'obiettivo del portale non è mai stato quello di aggiungersi o sostituirsi alla stampa specializzata, bensì quello di costituire una vetrina privilegiata delle attività portate avanti dall'Associazione e dalle compagnie associate. Il quotidiano *on line* ha superato i 2 mila contenuti pubblicati, i 30 mila utenti unici e le 65 mila visualizzazioni.

Oltremare News può inoltre far leva su una capillare diffusione delle informazioni, oltre che sui propri frequentati canali (in continua espansione), anche attraverso le consolidate strade digitali di Assarmatori. Su X, ad esempio, si vantano all'attivo circa 300 mila

visualizzazioni all'anno, con i singoli post diramati attraverso una fitta rete composta potenzialmente da oltre 1,3 milioni di persone, stimando così con una media di 50 mila visualizzazioni e quasi 2 mila interazioni nell'arco dei 365 giorni.

Su LinkedIn, invece, il numero dei *follower* e di contatti delle pagine di diffusione si attesta a circa 20 mila unità, raggiungendo dunque con ogni singolo post mediamente 4,5 milioni di utenti ogni anno con all'attivo più di 460 mila visualizzazioni (di cui 300 mila uniche), con oltre 100 mila interazioni.

Non manca all'appello il classico *social network* blu, Facebook, che – nonostante la recente attivazione della pagina dedicata – può già contare centinaia di *follower*, dato in continua espansione.



**Pietro Roth**, in Assarmatori dal 2022, giornalista professionista specializzato in economia dei trasporti con una carriera fra carta stampata, televisione e quotidiani *on line*, 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 inoltre materiale di studio e approfondimento per la struttura associativa in occasione delle partecipazioni a convegni, seminari e incontri pubblici in generale.

## FROM PORTS TO PEOPLE: TALKING ABOUT SHIPPING AT THE STREET MARKET

**Pietro Roth**  
*External Relations,  
 Communication and Research*

In just a few years, the world of communication has been upended - not only by the digital revolution, which drastically reduced print newspaper sales and expanded access to online sources, but also by a shift in how information flows.

What was once a top-down process, where politics, finance, and institutions set the public agenda through traditional media, has now reversed. Today, particularly in politics, the agenda often starts from the bottom: popular sentiment generates trending topics, amplified by social media algorithms, which are then picked up and echoed by

political actors aiming to appear in tune with the public mood.

This is why it's important to talk about shipping even at the local market stalls. It's also why Assarmatori chose to reshape its communication strategy, moving away from the formal language traditionally used in the maritime and port sectors. While continuing to address complex and technical topics, the Association aimed to engage the broader public using clearer, more direct messaging accessible even to non-experts. This new approach has produced measurable results. In the past year, Assarmatori issued 20 press releases,

generating over 700 mentions in both trade and general media. The official website exceeded 750,000 page views, with around 310,000 unique users. On social media, LinkedIn and X (formerly Twitter) now count 15,000 followers, totaling 1.1 million views and reaching approximately 6 million users annually. The in-house publication Oltremare News also continues to grow. With over 2,000 articles published, 30,000 unique users, and 65,000 page views, the platform serves as a showcase for the Association's work and that of its members: not a substitute for specialized maritime media, but a bridge to a wider audience.





## 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.



**Segretario Generale**  
**ALBERTO ROSSI**

## 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 Affairs Director Italy*  
MSC



**SALVATORE RAVENNA**

*Chairman*  
ACAP



**PASQUALE RUSSO**

*Chairman*  
Conftrasporto



## I GRUPPI DI LAVORO

### LAVORO E RELAZIONI INDUSTRIALI

Si dedica ai negoziati ed 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



### 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, di terminal passeggeri, analizzando inoltre la normativa relativa agli aiuti di Stato e tutto ciò che riguarda la tematica delle Autostrade del Mare.

- **Presidente:** Matteo Catani
- **Segretario:** 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:** Stefano Peduto

## 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

## RINNOVO E REFITTING DELLE FLOTTE

È attivo nell'affrontare le 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

## 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



## 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.





[WWW.ASSARMATORI.EU](http://WWW.ASSARMATORI.EU)



#### HEADQUARTER

Via del Babuino 51  
00187 Roma (RM), Italy

+39 06 3201244

[segreteria@assarmatori.eu](mailto:segreteria@assarmatori.eu)

#### BRUSSELS OFFICE

Rond-Point Schuman 2-4, 6th floor  
1040 Brussels, Belgium

+32 2 403 3602

[eu.office@assarmatori.eu](mailto:eu.office@assarmatori.eu)

#### GENOA OFFICE

Via Gabriele D'Annunzio 91  
16121 Genova (Ge), Italy

+39 329 0805697

[genova@assarmatori.eu](mailto:genova@assarmatori.eu)



#### PROGETTO GRAFICO

Star Comunicazione in movimento Sagl

Via Pasquale Lucchini 1  
6900 Lugano

[info@starcomunicazione.com](mailto:info@starcomunicazione.com)

#### STAMPA

Stampato nel mese di giugno 2025

Effemme S.r.l.

Via Sardonella 113  
16162 Genova Bolzaneto

[info@fmgrafiche.it](mailto:info@fmgrafiche.it)



