

ANNUAL REPORT 2023



ASSARMATORI



ANNUAL REPORT 2023

	CHAIRMAN'S REVIEW	5
1.	IL TRASPORTO MARITTIMO E IL SUO RUOLO PER L'ECONOMIA MONDIALE E NAZIONALE	
1.1.	Andamenti e prospettive del trasporto marittimo internazionale	8
1.2.	Andamenti e prospettive del trasporto marittimo nazionale	11
2.	LA TRANSIZIONE ENERGETICA NEL SETTORE MARITTIMO	
2.1.	Il pacchetto <i>Fit for 55</i> proposto dalla UE nel trasporto marittimo: prospettive e impatti su navi e servizi	13
2.2.	Il CII dell'IMO: l'urgenza di modificare una metrica penalizzante	17
2.3.	Carburanti alternativi: l'industria è pronta a sostenere la transizione nel trasporto marittimo?	20
3.	LE DIRETTRICI DEL 2023	
3.1.	L'evoluzione del sostegno dello Stato al trasporto marittimo	24
3.2.	L'aiuto di Stato al rinnovo delle flotte	25
3.3.	Investimenti nei porti e il <i>Cold ironing</i> : infrastrutturazione non più rinviabile	26
3.4.	Il sostegno all'intermodalità marittima	27
3.5.	Le relazioni industriali: le sfide del futuro, in vista della scadenza del CCNL di settore	28
3.6.	Le iniziative per rilanciare l'occupazione marittima	29
3.7.	La necessaria riforma del collocamento della Gente di Mare	30
3.8.	Il sostegno pubblico alla formazione dei marittimi	30
3.9.	La navigazione costiera: la necessaria semplificazione dei certificati professionali	31
3.10.	L'importanza della formazione: l'esperienza dell'Alta Scuola per Medici di Bordo	32
3.11.	La NASpl, una normativa da rivedere	33
4.	LE TEMATICHE DEL MOMENTO NELL'INTERFACCIA PORTO-NAVE	
4.1.	Il "nuovo" Regolamento Concessioni e l'esigenza di una politica portuale moderna e centralizzata	34
4.2.	Il rispetto dei principi unionali in materia di trasparenza, proporzionalità e rendicontazione in ambito portuale	36
5.	NUOVE REGOLE PER MARITTIMI E PASSEGGERI EXTRA UE: DUE TEMATICHE COLLEGATE	37
6.	LA VOCE DI ASSARMATORI IN ITALIA E IN EUROPA	38
7.	LA STRUTTURA DI ASSARMATORI	
7.1.	La tolda di comando	41
7.2.	L'equipaggio	43
7.3.	I gruppi di lavoro	45
8.	EXECUTIVE SUMMARY	
8.1.	Chairman's Review	47
8.2.	EU <i>Fit for 55</i> package: perspectives and impacts on ships and services	49
8.3.	IMO CII: the urgency of changing a penalising metric	50
8.4.	Alternative fuels: is the (land-based) industry ready to support maritime transport's energy transition?	51
8.5.	Main national issues in 2023	52

Il 2022 e i primi mesi del 2023 hanno rappresentato un periodo di lavoro intenso per la nostra Associazione, la quale, al pari di tutto il settore del trasporto marittimo, ancora una volta si è trovata a navigare in uno scenario nazionale e internazionale complesso e reso ancora più difficile da tensioni geopolitiche che non accennano ad attenuarsi.

I numeri del nostro comparto, tuttavia, sono incoraggianti. I porti italiani nel 2022 hanno visto un aumento del tonnellaggio complessivo di merce movimentata (+1,9%); la leggera flessione nel comparto ro-ro non intacca il record che detiene il nostro Paese, ovvero quello con la maggior quota di mercato per quanto riguarda i servizi delle Autostrade del Mare nel Mediterraneo, dato confermato dalla presenza in Italia di sette dei principali dieci porti in questo bacino dedicati al traffico di rotabili.

Rispetto agli anni dell'emergenza sanitaria, è ormai consolidata anche la ripresa del traffico passeggeri: se nel 2019 67,5 milioni di persone avevano viaggiato via mare, nel 2022 lo hanno fatto 61,3 milioni, con il *gap* imputabile al mercato crocieristico, per quanto in robusta ripresa (+263,6% anno su anno). Il 2023, secondo i primi dati e le stime dei principali centri studio, sarà l'anno in cui anche questo comparto tornerà ai livelli cui eravamo abituati.

A fronte di questi dati, senz'altro positivi, permangono grandi incertezze a livello globale.

L'ultimo trimestre del 2022 e i primi mesi del 2023 hanno fatto registrare un calo della domanda di trasporto marittimo e, negli ultimi nove mesi, il trasporto containerizzato ha visto un crollo verticale del livello dei noli. Difficile, in questo frastagliato scenario, poter comprendere quello che succederà da qui alla fine dell'anno. I segnali sono contrastanti ma quanto successo ci consente di affermare, senza tema di smentita, che non esiste una correlazione fra l'andamento dell'inflazione (in crescita nell'ultimo periodo) e i costi del trasporto marittimo. Il nolo nel comparto contenitori – quello maggiormente legato al consumo di beni – è crollato negli ultimi dodici mesi mentre l'inflazione si è impennata. La tesi contraria, sostenuta a più riprese durante gli anni della pandemia, è dunque naufragata sulla base dell'analisi dei fatti.

L'apertura dell'ufficio di Assarmatori a Bruxelles si è rivelata una scommessa vinta. All'interno del pacchetto *Fit for 55*, e in particolare per quanto riguarda l'inclusione dello *shipping* nel sistema ETS e il nuovo regolamento *FuelEU Maritime*, sono state accolte importanti deroghe, da noi caldeggiate e sollecitate, a tutela della continuità territoriale e del *level playing field* nel settore dei servizi di *transhipment* di merce in contenitori.

Tuttavia, l'impatto economico ed operativo di tali nuove e draconiane misure sul trasporto marittimo in Italia sarà significativo, se non saranno adottate misure straordinarie di carattere industriale e regolatorio.

In tale contesto, è essenziale non solo per gli armatori ma per tutto il Sistema Paese produrre, stoccare e mettere a bordo bio-carburanti che sono la naturale e materialmente possibile risposta alle misure di decarbonizzazione volute dalla UE e dall'IMO. Inoltre, occorre che gli ingenti proventi generati dal trasporto marittimo nel Paese dal sistema ETS e dal regime sanzionatorio della *FuelEU Maritime* vengano destinati al settore marittimo e portuale nazionale per finanziare i necessari

investimenti legati alla produzione dei nuovi *fuel*, le infrastrutture portuali per il rifornimento di questi ultimi e i poderosi interventi di rinnovo delle flotte armate dagli armatori nazionali. Dallo scorso 1° gennaio è poi entrato in vigore il CII (*Carbon Intensity Indicator*) voluto dall'IMO, misura che prevede l'assegnazione alle navi di un *rating* (da A ad E) al fine di classificare le unità con le migliori prestazioni in termini di emissioni di anidride carbonica rispetto alle miglia percorse. Uno studio del RINA per Assarmatori ha evidenziato come, nel giro di pochi anni (entro il 2025), la flotta traghetti italiana si troverebbe con più del 73% delle navi non ottemperanti alla norma e quindi potenzialmente non più in grado di essere impiegate in questi servizi. Quello dei traghetti è però solamente un esempio, per quanto rilevante. Infatti, il CII è un indice che impatta su tutti i segmenti del trasporto e non descrive con fedeltà le caratteristiche ambientali della nave, ma si basa su una formulazione che introduce pesanti distorsioni che dipendono dal servizio cui la nave è adibita. La stessa unità infatti, impiegata su rotte differenti che impongono condizioni operative diverse, può avere risultati significativamente discordanti in termini di CII. Per questo occorre cambiarne la metrica e su questo ci stiamo impegnando avendo peraltro trovato, nel corso della recente missione a Bruxelles dello scorso marzo, una sponda tutt'altro che secondaria nella stessa Commissione europea, la quale condivide le nostre preoccupazioni secondo le quali una regola che non tenga conto delle soste inoperative rischia di avere effetti dannosi nel settore.

Il 2022 è stato inoltre l'anno in cui è finalmente intervenuta, dando seguito ad una Decisione della Commissione europea datata giugno 2020, la modifica del regime di Aiuti di Stato agli operatori nazionali impegnati nel trasporto marittimo, i quali avranno facoltà di ottenere tale sostegno anche



se opereranno con navi battenti bandiera di un Paese dell'UE o dello Spazio Economico Europeo. Si tratta di un regime che da oltre 24 anni consente alle imprese del trasporto marittimo nazionali di essere in grado di competere sui mercati, sviluppando investimenti, mantenendo e creando ulteriore occupazione italiana e contribuendo alla crescita del sistema Italia. La sua estensione permette il consolidamento e il rafforzamento di questo importante settore dell'economia del Paese. V'è da dire che stiamo ancora attendendo i decreti attuativi delle norme primarie, che ci auspichiamo non tarderanno ad essere emanati.

Non deve, a questo punto, essere dimenticata l'esigenza, oramai impellente, di una semplificazione del sistema regolatorio settoriale. Occorre rendere la bandiera italiana competitiva rispetto a quelle esistenti negli altri Paesi dell'UE, per scongiurare il pericolo che il nuovo strumento crei i presupposti per un *flagging out* a favore di altri registri dell'Unione.

Semplificazione quantomai necessaria, e a costo zero, anche per affrontare la gravissima crisi determinata da tempo a causa della carenza di figure professionali di bordo che ha assunto, in occasione delle passate stagioni estive e dei relativi picchi di lavoro e con particolare riferimento all'attività dei traghetti ro-ro e ro-pax, un carattere emergenziale. Le verifiche portate avanti da Assarmatori hanno messo a nudo non solo la sistematica carenza di personale, ma anche il fatto che tale carenza è, apparentemente ed in misura significativa, dovuta a una ridondante se non eccessiva regolazione delle attività di formazione e di rilascio dei certificati professionali. Il mercato del lavoro marittimo appare oggi ingessato anche perché le imprese di navigazione non possono contare sullo strumento del collocamento della Gente di Mare, previsto fin dal 2006, e i lavoratori marittimi sono chiamati a dotarsi di costosi e complicati certificati professionali ai quali rinunciano, accedendo ad altri settori del lavoro meno costosi e burocratizzati. Al fine di sbloccare il mercato del lavoro marittimo esiste quindi l'urgenza di avviare la riforma del collocamento della Gente di Mare, datata appunto 2006, mediante l'emanazione dei relativi decreti attuativi.

Infine, occorre ribadire l'importanza del finanziamento del Marebonus (o, a valle del percorso di riforma, del cd. *Sea Modal Shift*), strumento che ha garantito, nelle sue varie declinazioni, l'efficienza dei servizi delle Autostrade del Mare di cui oggi l'Italia, che ha la più grande flotta ro-ro/pax al mondo, è leader nel Mediterraneo, come detto in premessa, con una quota di mercato del 38%. Sono, questi, solo alcuni dei temi su cui abbiamo lavorato e che troverete dettagliati nel nostro tradizionale *Annual Report*.

Buona lettura, quindi. E buon vento a tutti.

1. IL TRASPORTO MARITTIMO E IL SUO RUOLO PER L'ECONOMIA MONDIALE E NAZIONALE

1.1. Andamenti e prospettive del trasporto marittimo internazionale

I primi nove mesi del 2022 sono stati segnati da un "effetto rimbalzo" per l'economia mondiale – quindi, a cascata, per gli scambi commerciali e, dunque, per il trasporto marittimo – dopo che la pandemia da Coronavirus aveva "contagiato" tutti i settori produttivi.

Secondo le analisi della *World Trade Organization* (WTO), il 2022 ha visto il commercio mondiale crescere del 2,7% rispetto all'anno precedente, una crescita frenata e inferiore rispetto alle aspettative di inizio anno a causa del pessimo andamento fatto registrare nel quarto trimestre: basti pensare che a ottobre 2022 la proiezione della stessa WTO a fine anno parlava di un rialzo del 3,5%. Un netto e repentino calo della domanda, quindi, che ha dipanato i suoi effetti anche nel 2023 con il volume del commercio mondiale che a fine dicembre attesterà, secondo le previsioni, una crescita appena dell'1,7%; prosecuzione del conflitto russo-ucraino, inflazione elevata, politica monetaria restrittiva ed incertezza dei mercati finanziari sono alla base di tale scenario.

Quest'ultimo dato, comunque, è in aumento rispetto alle stime dello scorso ottobre che delineavano una crescita ancor più bassa, dell'1%. Fra i fattori che hanno contribuito a un miglioramento delle prospettive vi è l'allentamento dei controlli anti-Covid in Cina (che avevano ripreso vigore proprio a fine 2022), fatto che ha lentamente contribuito al rialzo della domanda interna al Paese e quindi ad una ripresa generalizzata del commercio internazionale.

Secondo la stessa WTO, il PIL globale a fine 2023 risulterà in crescita del 2,4%, dato inferiore (del 2,6%) alla media degli ultimi dodici anni. Provando ad allungare lo sguardo al 2024, la *World Trade Organization* prevede una crescita del commercio globale al 3,2% e del PIL al 2,6%. Una stima che, tuttavia, è più incerta del solito a causa della presenza di sostanziali rischi al ribasso fra cui il perdurare – se non l'inasprirsi – delle tensioni geopolitiche, shock dell'approvvigionamento alimentare e la possibilità di conseguenze impreviste della stretta monetaria.

Inoltre, stando alle proiezioni della *United Nations Conference on Trade and Development* (UNCTAD, Conferenza delle Nazioni Unite sul commercio e lo sviluppo), il commercio marittimo globale perderà vigore nei prossimi anni: nel periodo 2023-2027 aumenterà, infatti, ad un tasso del 2,1% annuo, più contenuto rispetto alla crescita media del 3,3% registrata negli ultimi tre decenni.

È in questo mare frammentato e tempestoso che si è trovato a navigare il trasporto marittimo, che per primo e in modo più dirompente, nel bene come nel male, risente dell'andamento del commercio globale.



1. IL TRASPORTO MARITTIMO E IL SUO RUOLO PER L'ECONOMIA MONDIALE E NAZIONALE

La crescita del trasporto containerizzato, ad esempio, è stata debole: appena l'1%, rispetto al 6,2% fatto registrare, sempre anno su anno, nel 2021. La classifica dei principali porti in questo segmento (stilata da *Alphaliner*) è dominata dagli scali cinesi o comunque asiatici, con l'Europa fuori dalle prime dieci posizioni: Rotterdam è all'undicesimo posto, Anversa-Bruges al tredicesimo, Amburgo al ventesimo. In netta crescita Tanger Med in Marocco (+5,6%) e New York (+5,3%) negli Stati Uniti, cui fa da contraltare, tuttavia, lo speculare andamento, ma al ribasso, del porto di Los Angeles nella costa occidentale: l'ampliamento del canale di Panama ha giocato un ruolo decisivo in questa dinamica tutta interna al mercato statunitense.

Nel complesso, il traffico complessivo dei primi trenta porti container è stato nel 2022 di 454 milioni di TEUs e, di questi, ben 222 milioni sono transitati da 10 porti cinesi che, peraltro, sono cresciuti del 4,1% a dispetto delle code pandemiche.

Il Mediterraneo, tuttavia, continua a rivestire un'importanza centrale nello scacchiere del trasporto marittimo mondiale. Nel 2022 sono transitati 58,7 milioni di TEUs dai principali venticinque porti, una crescita del 120% rispetto al 2005. Il "Mare Nostrum" vale il 20% dello *shipping* globale, il 27% dei servizi container di linea, il 30% del traffico *Oil&Gas*, quanto mai di attualità proprio per le conseguenze del conflitto russo-ucraino.

Restando sempre nel bacino del Mediterraneo, risulta obbligatorio evidenziare le *performance* del Canale di Suez, che il 13 marzo scorso ha fatto segnare un record, con 107 navi transitate in un solo giorno in entrambe le direzioni per un equivalente di 7,3 milioni di tonnellate di merce: un aumento del traffico del 15% rispetto al mese precedente.

Non si tratta, tuttavia, di un dato estemporaneo. Nel bilancio 2022, l'Autorità che gestisce la via d'acqua egiziana ha evidenziato un fatturato di 7,42 miliardi di euro, il più alto della sua storia: nel 2021 si era fermato a 5,85 miliardi. Quello scorso è stato anche l'anno che ha visto il maggior numero di navi in transito: 23.869 unità in entrambe le direzioni, in crescita del 15,4% sul 2021 quando queste erano state 20.694.

La traiettoria sembra rimanere in positivo anche nel 2023: gennaio è stato il mese con il ricavo mensile più alto nella storia dell'infrastruttura, ovvero 744 milioni di euro, frutto del passaggio, sempre in entrambe le direzioni, di 2.155 navi. Per un rapido confronto, nello stesso mese del 2022 il giro di affari si era fermato a 506 milioni di euro. L'incremento è dovuto principalmente a due motivi: da un lato, da inizio anno sono state ritoccate verso l'alto le tariffe (+10% per rinfusiere e navi da crociera, +15% per le altre unità), dall'altro, nonostante questi aumenti e sempre come riflesso del conflitto alle porte orientali dell'Europa, sono schizzati verso l'alto i transiti delle petroliere: a gennaio sono stati 677, per un totale di 34,5 milioni di tonnellate di prodotti.

Inoltre, nel primo trimestre di quest'anno, il traffico navale nel Canale di Suez è aumentato del 20% circa rispetto allo stesso periodo del 2022. I transiti di oltre 6.360 navi registrati nei primi tre mesi del 2023 rappresentano un numero record per questo periodo dell'anno e, inoltre, sono inferiori solamente al record storico di traffico trimestrale segnato nel quarto trimestre del 2022 con 6.515 navi. I diritti di transito da gennaio a marzo 2023 hanno generato entrate pari a circa 2,3 miliardi

1. IL TRASPORTO MARITTIMO E IL SUO RUOLO PER L'ECONOMIA MONDIALE E NAZIONALE



di dollari, con un incremento del +35% circa sul corrispondente periodo del 2022. Trattando di trasporto marittimo a livello internazionale, è impensabile non dedicare un breve ma significativo passaggio all'andamento dell'inflazione e al suo presunto legame proprio con questo, con particolare riferimento ai traffici di merce unitizzata (in container). Legame e rapporto di causa-effetto del tutto inesistenti e, a testimoniarlo, sono i numeri. Il *World Container Index* di *Drewry* (indice composito delle tariffe di nolo fra tutte le principali rotte) ha fatto segnare un calo dell'80% fra aprile 2022 e aprile 2023. A ottobre 2021 era a quota 9.900 dollari per container da 40', a fine marzo 2022 era a 8.152 dollari e al 6 aprile scorso era a 1.710 dollari. Ad aprile 2023 spedire un container da 40' da Shanghai a Genova costava 2.245 dollari, contro gli 11.966 dello stesso periodo del 2022. Un crollo verticale, mentre l'inflazione ha viaggiato in senso opposto: 1,9% nel 2021, 8,1% nel 2022, 9,6% nel 2023.



1.2 Andamenti e prospettive del trasporto marittimo nazionale

Il comparto marittimo italiano ha avuto un andamento non troppo dissimile dalle dinamiche unionali e internazionali cui, per definizione, è strettamente collegato: i primi nove mesi del 2022 hanno così visto una crescita dei traffici che ha portato quasi tutti i comparti fuori dalle secche della pandemia e, in più di un'occasione, addirittura a livelli superiori a quelli del 2019, mentre gli ultimi tre mesi dell'anno hanno visto un netto rallentamento seguiti, in questa prima parte di 2023, da un andamento altalenante e fortemente a macchia di leopardo fra settori merceologici e porti. Si può dire insomma che si procede con una "navigazione a vista" che rende difficile, se non impossibile, fare previsioni a lungo termine.

Venendo alle *performance* dei porti italiani, questi hanno movimentato (dati Assoporti relativi al 2022) nel complesso 490,1 milioni di tonnellate di merce, in aumento dell'1,9% sul 2021. Un sistema portuale del Paese che si conferma *multipurpose*, con il transito di rinfuse liquide (169 milioni di tonnellate, +3,2%), rinfuse solide (61,1 milioni di tonnellate, +7,3%), 119,5 milioni di tonnellate di merce in container (+2,2%), 120,9 milioni di tonnellate transitate tramite ro-ro (-1,5%) e altre merci per un totale di 19,7 milioni di tonnellate, in declino del 3,4%.

Un'osservazione particolare deve essere dedicata proprio al segmento dei rotabili. Non deve infatti trarre in inganno la leggera flessione avvenuta nel 2022; il trend dal 2016 in poi, infatti, ha sempre fatto segnare un rialzo e l'Italia è leader incontrastata in questo segmento nel Mediterraneo: ha una quota di mercato del 38% (segue la Spagna con il 19%) e può vantare sette dei principali dieci porti del bacino.

Per quanto riguarda specificatamente il trasporto containerizzato, invece, sono stati movimentati 7,3 milioni di TEUs come *gateway* e 4,2 come *transshipment*, per un totale di 11,5 milioni: la crescita è dell'1,9% rispetto al 2021, ma il segno è positivo anche con riferimento al 2019, *benchmark* pre-pandemico, quando i TEUs movimentati furono 10,41 milioni.

Rispetto al 2019, risulta ancora in leggera sofferenza il traffico passeggeri, in particolare quello legato al settore crocieristico, per quanto la ripresa sia ormai incanalata e vigorosa.

In totale, hanno viaggiato via mare in Italia 61,3 milioni di persone (+41,5% sul 2021, nel 2019 erano state 67,5 milioni), suddivisi fra passeggeri del trasporto pubblico locale (35,3 milioni), dei traghetti (17 milioni) e delle crociere (9 milioni), rispettivamente in crescita del 28,8, del 26,4 e del 263,6%.

Proprio quest'ultimo dato conferma che il ritorno ai livelli abituali, se non maggiori, è atteso al più tardi nel corso del 2024, anche se le stime più ottimistiche indicano questo "pareggio di bilancio" possibile già nel 2023, anno in cui tutte le "navi bianche" delle compagnie che scalano i porti italiani sono tornate operative dopo quello che, a conti fatti, si è rivelato il periodo peggiore della storia di un segmento fino ad allora in forte ascesa.

Secondo le proiezioni di *Cemar Agency Network*, al termine del 2023 saranno circa 12,8 milioni i passeggeri movimentati nei porti della Penisola, con una crescita del 37,6% rispetto al 2022 e del 9,2% rispetto al 2019. Le "toccate nave" saranno invece leggermente inferiori a quelle registrate nel 2022: 4.915 contro le 4.955 dell'anno precedente. Saranno infine 168 le navi

1. IL TRASPORTO MARITTIMO E IL SUO RUOLO PER L'ECONOMIA MONDIALE E NAZIONALE

in transito nelle acque italiane in rappresentanza di 52 compagnie di navigazione. I porti italiani coinvolti nel traffico crocieristico saranno 72. Proseguirà il primato di Civitavecchia (2,8 milioni di passeggeri), seguita a pari merito da Genova e Napoli (1,4 milioni). Tra i primi 10 scali ci saranno poi, in ordine, Savona, La Spezia, Palermo, Messina, Livorno, Venezia e Trieste. Per quanto riguarda il traffico crocieristico su base regionale, la Liguria si conferma prima in classifica con 3,2 milioni di passeggeri movimentati, oltre ad essere la regione in cui si concentra l'83% delle agenzie che gestiscono gli scali delle navi da crociera in Italia, seguita da Lazio (2,9 milioni), Campania (1,6 milioni) e Sicilia (1,5 milioni).

I mesi *clou* saranno quelli di ottobre (725 scali), settembre (639 scali), maggio (636 scali) e agosto (625 scali). Il giorno più trafficato sarà sabato 14 ottobre, con 32 navi ormeggiate nei porti italiani e oltre 69.000 passeggeri movimentati in una sola giornata. In base alle prime stime, la crescita proseguirà anche nel 2024, quando i passeggeri movimentati nei porti italiani dovrebbero superare i 13 milioni.



2. LA TRANSIZIONE ENERGETICA NEL SETTORE MARITTIMO

2.1 Il pacchetto *Fit for 55* proposto dalla UE nel trasporto marittimo: prospettive e impatti su navi e servizi

Nei primi mesi del 2023 si sono conclusi i negoziati europei sulle principali proposte legislative contenute nel Pacchetto *Fit for 55*, tra cui l'inclusione dello *shipping* nel sistema europeo di scambio di quote di emissione ETS (*Emissions Trading System*) e i nuovi Regolamenti *FuelEU Maritime* e AFIR (*Alternative Fuels Infrastructure Regulation*).

Per quanto riguarda l'ETS, le navi che scalano i porti europei saranno gradualmente incluse in tale sistema a partire dal 2024, un anno dopo rispetto alla tempistica proposta inizialmente.

In pratica, nel 2025 le società di navigazione dovranno pagare il 40% delle emissioni di CO₂ generate nel 2024 dalle navi nei viaggi intra-UE e nei porti UE, nel 2026 il 70% delle emissioni di CO₂ del 2025 e dal 2027 in poi il 100% delle emissioni del rispettivo anno precedente, incluse le emissioni di CH₄ (metano) e di N₂O (ossido di azoto). Tali percentuali sono dimezzate per le emissioni generate nei viaggi in entrata o in uscita dall'UE. Rispetto alla proposta iniziale, la Direttiva adottata introduce un'esenzione fino al 31 dicembre 2030 per i traghetti che effettuano collegamenti con le isole minori.

Relativamente alla *FuelEU Maritime*, le navi che scalano i porti UE saranno obbligate, a partire dal 2025, ad utilizzare combustibili via via meno impattanti, pena l'applicazione di ammende. I miglioramenti richiesti iniziano con un primo *step* che prevede la riduzione dell'intensità di carbonio nei carburanti utilizzati a bordo del 2% nel 2025, rispetto al 2020, e successivi *step* ogni cinque anni fino a raggiungere una riduzione dell'80% nel 2050.

Inoltre, le navi portacontainer e passeggeri dovranno utilizzare, a partire dal 2030, il *Cold ironing* nei principali porti europei dotati del servizio. Rispetto alla proposta iniziale, anche l'accordo raggiunto sul Regolamento *FuelEU Maritime* introduce delle deroghe, fino al 31 dicembre 2029, in particolare per i traghetti che operano nei collegamenti con le isole minori e nelle rotte con le isole maggiori soggette ad obblighi o convenzioni di servizio pubblico.



2. LA TRANSIZIONE ENERGETICA NEL SETTORE MARITTIMO

L'accordo raggiunto sul Regolamento AFIR, d'altro canto, introduce dei *target* obbligatori per gli Stati membri relativamente alla messa a terra, nei principali porti UE, di punti per il bunkeraggio del metano liquefatto (GNL, bio-gas liquefatto, metano sintetico liquefatto e miscele) entro il 1° gennaio 2025 e di impianti per la fornitura di elettricità da terra nei porti (*Cold ironing*) entro il 1° gennaio 2030. Gli Stati membri devono inoltre presentare, entro il 1° gennaio 2025, dei piani nazionali per lo sviluppo di infrastrutture per il rifornimento di altri carburanti alternativi (es. metanolo, ammoniaca).

Si tratta, complessivamente, di normative destinate a produrre un profondo impatto strutturale, economico ed operativo sul sistema dei trasporti marittimi in Italia nell'ambito della complessa sfida della transizione energetica del settore, dall'utilizzo di fonti fossili verso nuove fonti alternative *carbon-free* o *carbon-neutral*. Normative che comportano per lo *shipping* non solo la necessità di investimenti di enorme portata per l'adeguamento delle flotte, ma anche – e soprattutto – la necessità di disporre di soluzioni tecniche e di infrastrutture che, ad oggi, a malapena si cominciano ad intravedere.

L'impatto economico dell'ETS sarà significativo su tutti i segmenti del trasporto marittimo, in particolare per le navi ro-pax che effettuano collegamenti con le isole maggiori e nei servizi delle Autostrade del Mare. Le compagnie di navigazione, a causa di un quadro tecnologico ed infrastrutturale indipendente dalla loro volontà, non avranno la possibilità di modificare il proprio piano energetico e saranno soggette a costi aggiuntivi stimati oltre il 25-30% su ogni singola tratta all'interno di tali collegamenti. Sebbene le stesse compagnie siano pronte



2. LA TRANSIZIONE ENERGETICA NEL SETTORE MARITTIMO

a fare tutto il possibile nell'ottica della decarbonizzazione, gli extra costi derivati all'ETS finiranno inevitabilmente per essere trasferiti sul mercato, nel caso non vi fossero alternative all'utilizzo dei carburanti fossili.

Inoltre, l'obbligo dell'utilizzo di "fuel alternativi" per ottemperare agli ambiziosi target della *FuelEU Maritime*, in assenza di certezze sul loro effettivo sviluppo, disponibilità ed approvvigionamento nei porti, rischia di esporre il comparto armatoriale a pesanti sanzioni in caso di non disponibilità di tali carburanti, con ulteriori aggravii economici per le compagnie e il mercato.

Se la transizione energetica rappresenta dunque una necessità imprescindibile, sia dal punto di vista della salvaguardia del pianeta che da quello della crescita e della prosperità della nostra società, altrettanto imprescindibile è, o dovrebbe essere considerato come tale, il ruolo del trasporto marittimo quale infrastruttura essenziale e strategica. A maggior ragione per un Paese come l'Italia che, in virtù della sua posizione e conformità geografica, dipende fortemente da quest'ultimo per la tutela del diritto alla continuità territoriale, come sancito a livello costituzionale, dei traffici commerciali, dell'approvvigionamento energetico e del turismo. In tale contesto, Assarmatori ha partecipato attivamente al dibattito europeo evidenziando non solo gli impatti di tali proposte alla luce delle specificità nazionali, ma anche proponendo misure, in parte recepite dal Legislatore, volte ad una transizione energetica sostenibile anche sul piano economico e sociale, con riferimento alla tutela della continuità territoriale e alla competitività globale del settore.



2. LA TRANSIZIONE ENERGETICA NEL SETTORE MARITTIMO

In prospettiva, tre sono gli obiettivi che l'Associazione auspica per un deciso intervento da parte del Governo nelle opportune sedi nazionali ed europee volto ad accompagnare, nel modo più opportuno, la necessaria transizione energetica di un settore strategico come il nostro:

- destinare i proventi nazionali del sistema ETS e delle sanzioni della *FuelEU Maritime* al comparto del trasporto marittimo per finanziare investimenti volti ai necessari interventi di rinnovo delle flotte, alla ricerca, innovazione e produzione dei nuovi carburanti alternativi e alla realizzazione di un'adeguata rete logistica e di distribuzione, così da garantire l'effettiva disponibilità sul mercato, a costi accessibili, di questi ultimi nei prossimi anni. Al fine di facilitare ed accelerare gli investimenti nel rinnovo del naviglio nazionale, salvaguardando la necessaria flessibilità e neutralità tecnologica nell'adozione delle soluzioni attualmente disponibili per avviare la transizione del settore, è tuttavia fondamentale che il Governo si attivi in sede europea per sollecitare in parallelo una revisione, in tempi rapidi, degli sfidanti e restrittivi criteri contenuti nell'attuale disciplina unionale sugli aiuti di Stato in materia di clima, energia ed ambiente (*Climate, Energy and Environment protection state aid guidelines*, CEEAG). Revisione quantomai necessaria alla luce della recente esperienza applicativa di detta disciplina che ha fortemente limitato le possibilità di sostenere, e di conseguenza per gli operatori di avviare, gli investimenti necessari per il rinnovo del naviglio nazionale nell'ambito del Decreto rinnovo flotte (Fondo Complementare al PNRR), di fatto rallentando ulteriormente lo stesso processo di transizione energetica del settore;
- dare attuazione rigorosa agli obblighi del nuovo Regolamento AFIR, prevedendo un regime di responsabilità certo che delinei, anche all'interno dei regimi concessori, le obbligazioni e le relative sanzioni in capo ai concessionari in caso di inefficienze del servizio di rifornimento. Inefficienze che andrebbero, oltretutto, a detrimento della competitività dei nostri porti oltre a penalizzare ingiustamente la nave e il suo cliente. Oltre allo sviluppo di un'adeguata infrastrutturazione, occorre prevedere che i concessionari effettuino gli investimenti necessari per rendere disponibili nei terminali portuali i nuovi *fuel* alternativi, soggetti ad un assetto regolatorio che garantisca il rispetto degli obblighi concessori, l'accesso al mercato e l'efficienza degli impianti;
- scongiurare l'approvazione della controversa proposta di revisione dell'art. 14 della *Energy Taxation Directive* (ETD) a livello europeo su cui diversi Stati membri, tra cui l'Italia, hanno già espresso riserve. Prevedendo, infatti, l'abolizione delle esenzioni fiscali per i carburanti convenzionali nel trasporto marittimo venduti nello Spazio Economico Europeo, tale revisione, se approvata, creerebbe ulteriori aggravii economici per gli operatori dello *shipping*, rispetto ai già significativi impatti concomitanti delle misure ETS, *FuelEU Maritime* e CII dell'IMO, con conseguenti ulteriori rialzi dei costi del trasporto in Italia.

2. LA TRANSIZIONE ENERGETICA NEL SETTORE MARITTIMO

2.2 Il CII dell'IMO: l'urgenza di modificare una metrica penalizzante

Alla scarsità di soluzioni praticabili, che fa da freno all'evoluzione del settore, si contrappone una crescente accelerazione normativa che, da parte sua, vuole esercitare un'azione di spinta verso la transizione energetica. Oggi l'evoluzione dello *shipping*, almeno per quanto riguarda gli aspetti tecnologici, è certamente molto influenzata dal quadro di regole che il Decisore europeo ed internazionale stanno mettendo in campo.

Alcune di queste regole, come l'EU-ETS o la *FuelEU Maritime*, agiscono sulla leva economica, scoraggiando l'uso dei *fuel* fossili attraverso misure che rendano sempre svantaggioso l'utilizzo di questi combustibili, altre usano la leva tecnologica al fine di ridurre le emissioni.

In questa seconda tipologia di misure ricade il *Carbon Intensity Indicator* (CII) dell'IMO che misura la quantità di carbonio emessa da una nave in rapporto al lavoro di trasporto compiuto, definito come la quantità di merce trasportata per la distanza percorsa. La logica che sta dietro il CII è quella di favorire le navi che, a parità di emissioni, trasportano una maggiore quantità di carico utile o che a parità di carico utile producono meno emissioni di CO₂.

A partire dal 1° gennaio 2023, gli armatori devono documentare il loro CII annuale raggiunto e confrontarlo con il CII annuale richiesto per determinare la valutazione dell'intensità di carbonio operativa della loro nave. Il CII annuale richiesto diminuirà progressivamente nel tempo, rendendo la norma sempre più stringente. Le navi riceveranno una valutazione di A, B, C, D o E, che indica un livello di prestazione maggiore superiore, minore superiore, moderato, minore inferiore o inferiore per una nave. Una nave in classe D per tre anni consecutivi, o classificata E, dovrà sviluppare un piano di azioni correttive che riportino la stessa nelle categorie superiori.



2. LA TRANSIZIONE ENERGETICA NEL SETTORE MARITTIMO



Purtroppo la formulazione della norma, la cui logica di principio è del tutto condivisibile, si scontra con l'incapacità della stessa di catturare adeguatamente la combinazione delle caratteristiche tecniche e delle modalità operative della nave, per cui una nave migliore di un'altra dal punto di vista delle emissioni di CO₂, come caratteristiche tecniche, può risultare peggiore a causa di elementi operativi spesso fuori dal controllo dell'armatore.

Valga per tutti il caso di una nave in sosta in rada, ad esempio perché in attesa di entrare in un porto congestionato oppure fermo a causa di uno sciopero. Durante la sosta il lavoro di trasporto è nullo, perché è nulla la distanza percorsa, tuttavia allo stesso momento la nave continua a bruciare combustibile per alimentare i servizi di bordo necessari alla propria agibilità e sicurezza. Questa fase di sosta penalizza fortemente il calcolo del CII e due navi assolutamente simili – o addirittura la stessa nave in condizioni operative diverse – possono ottenere dei valori del CII molto diversi tra loro. Questo fatto costituisce un'evidente distorsione della classificazione, anche perché spesso le caratteristiche operative sono legate al tipo di servizio a cui la nave è destinata - si pensi alle navi traghetto che collegano la Sardegna con l'Italia continentale che in ragione del loro servizio hanno lunghi tempi di sosta in banchina - o che non dipendono dalla volontà dell'armatore.

La metrica di calcolo deve essere modificata, distinguendo l'"oggetto tecnico nave" da come questo oggetto tecnico viene adoperato, in modo da premiare sia l'efficienza tecnologica sia quella operativa: la formulazione attuale non premia adeguatamente la prima e colpisce inefficienze operative, spesso derivanti più dai porti che dalla nave.

2. LA TRANSIZIONE ENERGETICA NEL SETTORE MARITTIMO

Infine, è da sottolineare che una delle poche azioni correttive efficaci che può essere messa in atto per far rientrare una nave dalla classe E verso le classi superiori è la riduzione di velocità. Detto che non sempre questa è possibile, pena l'impossibilità di mantenere il servizio (si pensi ai traghetti di linea), la riduzione di velocità comporta allo stesso tempo la riduzione della quantità di merce trasportata nell'unità di tempo. Questo significa che, su una certa linea di traffico che abbia necessità di una specifica quantità di trasporto, ci potrebbe essere una riduzione della velocità di una nave ma l'immissione di un'altra unità sulla stessa linea di traffico. Dal punto di vista ambientale questo è un controsenso, perché le emissioni che ne deriverebbero ben difficilmente sarebbero inferiori.

La necessità di modificare la metrica di calcolo del CII è ormai evidente a tutti: è auspicabile un'azione dell'Amministrazione italiana che, di concerto con gli altri Stati membri dell'Unione europea, porti in sede IMO una proposta di revisione dell'algoritmo di calcolo del CII, la cui "verifica" è proposta per il 2026.

È inoltre necessario ed urgente, in attesa che per la valutazione di impatto dei vari *fuel* venga sviluppato e reso applicabile l'approccio *well-to-wake*, che l'IMO introduca dei criteri transitori per la valutazione dei bio-combustibili, sia gassosi (bio-gas) che liquidi (bio-diesel). Infatti l'attuale approccio *tank-to-wake* dell'IMO non considera le caratteristiche sostanzialmente *carbon neutral* di questi *fuel*, penalizzandone ingiustamente il loro utilizzo; al contrario, soprattutto il bio-diesel potrebbe essere allo stato attuale l'unica via percorribile per iniziare immediatamente ad abbattere l'impronta di carbonio di una larghissima parte delle flotte esistenti, in attesa che per i *fuel* alternativi emergenti siano resi disponibili adeguati livelli di produzione e distribuzione, tenendo anche conto che i tempi di sostituzione delle flotte saranno necessariamente pluridecennali, per ragioni tecniche, economiche e di capacità produttiva della cantieristica mondiale.

Una modifica del CII, che oltre ai necessari interventi sulla metrica di calcolo introducesse anche correttivi relativi all'utilizzo dei bio-combustibili, consentirebbe una valutazione delle navi meno penalizzante e soprattutto più aderente alla effettiva impronta di carbonio delle flotte.



2. LA TRANSIZIONE ENERGETICA NEL SETTORE MARITTIMO

2.3 Carburanti alternativi: l'industria è pronta a sostenere la transizione nel trasporto marittimo?

La traiettoria temporale tracciata dall'*International Maritime Organization* per la decarbonizzazione del nostro settore – ed a maggior ragione quella ancora più ambiziosa disegnata dall'Unione europea – impone l'adozione di combustibili *carbon-neutral* e *zero-carbon* in tempi rapidi ed in quantità crescenti. Gli ambiziosi obiettivi di decarbonizzazione devono tuttavia confrontarsi con l'esistenza di barriere di natura tecnologica, produttiva, infrastrutturale ed economica, spesso interdipendenti tra di loro, che devono essere evidentemente superate al più presto.

A queste barriere sarebbe da aggiungerne una quinta, quella normativa, che spesso si è rivelata più ardua da rimuovere rispetto alle altre.

Le barriere tecnologiche da superare impongono l'individuazione di soluzioni alternative a quelle attuali che siano efficaci dal punto di vista tecnico ed affidabili in termini di sicurezza, ossia di soluzioni tecnologicamente mature per essere effettivamente portate a bordo delle navi. In questo senso possiamo dire che la tecnologia non costituisce più il collo di bottiglia del processo di decarbonizzazione, infatti sono ormai disponibili soluzioni motoristiche in grado di sfruttare pressoché tutti i *fuel* alternativi emergenti. Alcuni di questi possono essere usati da subito, altri lo saranno nel breve volgere di qualche anno: la barriera tecnologica, quindi, sta per essere abbattuta nel senso che a breve non ci saranno più argomenti tecnici – ne resta ancora qualcuno legato soprattutto alla sicurezza – che impediranno di adoperare a bordo delle navi i *fuel* alternativi attualmente allo studio.

Diverso è il discorso relativo alle barriere produttive e distributive. Infatti osservando il problema da questo punto di vista, risulta evidente la necessità di avere un'industria in grado di produrre “in modo sostenibile” i *fuel carbon-neutral* o *zero-carbon* nelle quantità necessarie alla decarbonizzazione dell'industria dello *shipping*.



2. LA TRANSIZIONE ENERGETICA NEL SETTORE MARITTIMO



Non è, poi, secondario sottolineare il fatto che la produzione di tali *fuel* debba avvenire “in modo sostenibile”. Infatti, i processi industriali per ottenere questi combustibili sono tutti fortemente energivori e qualcuno di questi – i combustibili di origine biologica – presuppone un utilizzo di suolo che comporta problemi di natura etica e sociale che vanno attentamente valutati.

È del tutto evidente che i processi industriali dovranno essere alimentati da energia proveniente da fonti rinnovabili, altrimenti si giocherà una partita il cui bilancio ambientale continuerà ad essere inevitabilmente in perdita. Infatti, l’impatto dei *fuel* deve essere valutato nel loro intero ciclo di vita, dalla produzione fino all’utilizzo (approccio *well-to-wake*, ovvero dal pozzo alla scia della nave) e non solo nella fase finale (approccio *tank-to-wake*, dal serbatoio alla scia).

Ad esempio, attualmente l’idrogeno – considerato il combustibile *green* per eccellenza – è per la maggior parte prodotto con un processo (*steam reforming*) che utilizza gas naturale (preferibilmente metano) e produce una grande quantità di anidride carbonica. Si parla di idrogeno grigio e questo non può essere considerato un vettore energetico pulito, infatti la sua combustione non porta alla generazione di gas serra aggiuntivi, ma la sua produzione ne rilascia in atmosfera una grande quantità, come minimo uguale a quella che sarebbe stata rilasciata dalla combustione del gas naturale di partenza. Per arrivare all’idrogeno verde occorre che l’energia elettrica necessaria per l’elettrolisi dell’acqua, tramite la quale si ottiene l’idrogeno, sia prodotta senza alcuna emissione di anidride carbonica, quindi attraverso parchi eolici o solari, impianti idroelettrici o di sfruttamento delle maree, quindi attraverso energie rinnovabili, oppure attraverso l’energia nucleare. Questo semplice esempio relativo all’idrogeno rende conto della complessità del tema in discussione e può essere replicato, con le dovute differenze, anche per molti degli altri combustibili alternativi emergenti.

La combinazione delle barriere tecnologiche – scelta del *fuel* – e produttive – produzione del *fuel* – dà origine al classico dilemma “*chicken and egg*” che ci fa supporre che non ci sarà un definitivo orientamento da parte dello *shipping* circa la scelta del *fuel* fino a quando non si avrà certezza sulla sua disponibilità, ma che allo stesso tempo non ci sarà una sufficiente produzione da parte dell’industria di terra fino a quando non ci sarà una richiesta sufficiente del *fuel* stesso. Questo stato di cose può evidentemente rallentare il processo, che però può essere accelerato da incentivi che favoriscano l’incontro di domanda e offerta; questi, tuttavia, hanno insito il rischio di favorire delle scelte tecniche che potrebbero rivelarsi sbagliate nel lungo periodo. Per questo, il nostro settore reclama la neutralità tecnologica delle scelte politiche che verranno messe in campo per favorire il processo di decarbonizzazione.

Dall’individuazione dei *fuel* e dalla loro produzione si dovrà quindi arrivare alla distribuzione nei porti e, quindi, occorrerà superare le barriere infrastrutturali che esistono relativamente alla realizzazione di una efficiente e capillare rete di distribuzione. Il tema non è da sottovalutare, particolarmente in Italia. Infatti tutti abbiamo presenti le difficoltà che ha incontrato e che tuttora incontra la realizzazione della rete *small-scale* per la distribuzione del gas naturale liquefatto nei porti. La sindrome “NIMBY” (*Not In My Back Yard*) è uno degli ostacoli più difficili da superare quando si passa dalla pianificazione di un’opera alla sua effettiva realizzazione, soprattutto se si tratta di infrastrutture che possono potenzialmente avere qualche impatto sia sull’ambiente che sulla sicurezza.

La transizione deve essere comunque accelerata e va tenuto conto che, in attesa dei nuovi carburanti, che comunque possono essere applicati solo su nuove costruzioni o quando possibile a seguito di importanti interventi di retrofit, la flotta mondiale esistente deve ridurre drasticamente la propria impronta di carbonio.

La sostituzione della flotta mondiale – stimata in 70/80 mila unità – sarà necessariamente e fisiologicamente un processo che durerà decenni e nel frattempo le navi esistenti dovranno continuare a navigare. L’unica soluzione immediata per questo naviglio è la miscelazione (il cosiddetto *drop-in*) di bio-diesel con i *fuel* residuali e distillati attualmente in uso. Questo, pur evidentemente non annullandola, può iniziare da subito a far diminuire l’impronta di carbonio di un settore che, come riconosciuto da tutti, è *hard-to-abate* e per il quale occorre ancora attendere che l’industria di terra e la logistica di distribuzione individuino soluzioni sufficientemente praticabili dal punto di vista industriale e della sostenibilità.

L’utilizzo di bio-fuel – ed in particolare di bio-diesel – di seconda e terza generazione, ovvero prodotti da biomasse provenienti da colture non in competizione con il settore agro-alimentare, rappresenta una risposta immediata al tema della transizione energetica dello *shipping*; una risposta che consente di accelerare significativamente e fin da subito il processo di decarbonizzazione del nostro settore, continuando ad usare la gran parte della flotta esistente ma abbattendo significativamente ed immediatamente l’impronta di carbonio delle navi, in accordo alle traiettorie disegnate in sede internazionale e comunitaria.

2. LA TRANSIZIONE ENERGETICA NEL SETTORE MARITTIMO

Per l'Italia, peraltro, l'adozione dei bio-diesel ha una valenza strategica che può essere opportuno sottolineare e che si concretizza in due aspetti particolarmente significativi.

Recenti studi hanno mostrato come il nostro Paese abbia un potenziale energetico proveniente da biomasse solide, liquide e gassose sostenibili in grado di soddisfare quasi un terzo di tutta l'energia che serve alla Nazione; quindi l'Italia ha una potenzialità produttiva interna estremamente rilevante, che va a sommarsi a quella che importanti industrie nazionali stanno costruendo in Paesi terzi (si pensi al ruolo degli *agri-hub* nei progetti ENI avviati in Africa). Questa potenzialità produttiva, unitamente alla collocazione geografica dell'Italia – si stima che circa il 20% del traffico mondiale transiti da Suez e percorra il Canale di Sicilia – potrebbe consentire al nostro Paese di giocare un ruolo molto rilevante nella produzione e nella distribuzione di *fuel blended* con bio-fuel per uso marino.

Purtroppo questo si scontra con i recenti orientamenti dell'Unione europea, che privilegiano la produzione di carburanti sintetici *e-fuels*, ottenibili da cattura della CO₂ e energia elettrica rinnovabile (in prevalenza eolico, fotovoltaico ed agri-voltaico), rispetto ai biocarburanti. Questo indirizzo va modificato, sia per le ragioni di interesse nazionale di cui si è detto, ma anche – e soprattutto – perché la “soluzione *e-fuels*” è ancora ben lontana dall'essere praticabile e richiederà un lungo periodo di tempo, valutabile in almeno 10/15 anni, perché raggiunga una maturità tecnologica ed industriale sufficiente, mentre il nostro comparto ha necessità di accelerare immediatamente il suo percorso verso la decarbonizzazione.



3. LE DIRETTRICI DEL 2023

3.1. L'evoluzione del sostegno dello Stato al trasporto marittimo

Occorre completare il processo di implementazione della Decisione della Commissione europea C(2020)3667 che ha approvato il regime di Aiuti di Stato al trasporto marittimo italiano, subordinando tuttavia tale autorizzazione al soddisfacimento di alcune condizioni che il Governo italiano non ha ancora provveduto a tradurre in atti regolamentari adeguati, con la conseguenza che dette condizioni non possono essere ad oggi ritenute soddisfatte.

Tale circostanza espone l'intero comparto ad un'oggettiva situazione di fragilità essendo, fra l'altro, il 2023 l'anno in cui scade il periodo quinquennale di approvazione della misura che quindi dovrà essere soggetta ad una nuova notifica entro dicembre alla Commissione europea.

Sotto altro profilo, e al fine di tutelare maggiormente l'occupazione marittima in Italia, alcune misure a sostegno del trasporto marittimo, già riconosciute alle navi operate dalle imprese italiane, potrebbero essere estese a settori "fragili" del nostro comparto come i servizi di continuità territoriale marittima. Ci si riferisce, in particolare, alla possibilità di estendere alle imprese armatoriali che operano nell'ambito dei collegamenti di corto raggio i benefici di cui all'art. 6, comma 1, del decreto-legge n. 457 del 1997 (esonero dal versamento dei contributi previdenziali ed assistenziali dovuti per legge).

La misura, nel caso venisse reintrodotta, andrebbe a salvaguardare l'occupazione della Gente di Mare, una *mission* di altissima valenza sociale, tenuto anche conto che, in determinati contesti territoriali – e tra essi alcuni già disagiati anche a seguito di importanti crisi strutturali delle imprese del territorio – intere comunità vivono in gran parte del lavoro di queste persone.



3. LE DIRETTRICI DEL 2023

3.2. L'aiuto di Stato al rinnovo delle flotte



A valle della conclusione della prima *call* relativa al rinnovo delle flotte, l'Associazione da subito si è attivata per supportare l'Amministrazione nella possibile redazione del secondo decreto, finalizzato ad erogare le risorse eccedenti, pari circa al 65% dell'importo complessivo di 500 milioni di euro previsti nel Fondo Complementare al PNRR.

L'obiettivo è quello di ampliare i beneficiari dei progetti finanziabili nel rispetto degli orientamenti della Commissione europea in materia di Aiuti di Stato alla transizione energetica e di tutela dell'ambiente. Il prevedibile allargamento della platea potrebbe, infatti, comportare evidenti benefici sia per le imprese in termini di finanziamenti ottenibili, sia per la collettività, in termini di miglioramento dell'impatto ambientale del trasporto marittimo. Al riguardo, il Ministero starebbe valutando alcune possibili novità che – come detto – dovrebbero garantire un maggiore accesso alla misura da parte delle imprese di navigazione interessate.

Esistono rischi connessi all'ampliamento della platea verso unità di basso tonnellaggio a scafo non metallico, che potrebbe, se non adeguatamente definito, alimentare la distorsione del mercato già presente in molte aree ove il trasporto turistico surroga indebitamente il trasporto di linea dei passeggeri.

A parte ciò, sia i tempi concessi all'armamento per la presentazione dei progetti, sia la persistente limitazione ai Paesi dell'Unione quali sedi degli stabilimenti – cantieri navali e officine – in cui possono essere eseguiti gli interventi, continuano a costituire un serio ostacolo all'accesso alla misura.

Si tratta di un'impostazione che deve essere superata, soprattutto in chiave futura dato che, per agganciare la traiettoria di decarbonizzazione disegnata a livello IMO ed europeo, il rinnovamento della flotta italiana deve essere accelerato.

3.3. Investimenti nei porti e *Cold ironing*: infrastrutturazione non più rinviabile

Il progetto per la realizzazione del Piano Nazionale del *Cold ironing*, nell'ambito del PNRR, è di primaria rilevanza ed è un tema particolarmente sensibile, essendo strettamente connesso all'ineludibile processo di transizione energetica che rappresenta per lo *shipping* la maggiore sfida presente e futura e che, tra le altre, è altresì riconducibile all'applicazione del CII.

Sul punto, si ribadisce l'importanza affinché le competenti Amministrazioni, soprattutto nell'ambito della definizione delle rispettive linee strategiche di sistema, tengano in debita considerazione tutte le banchine che gestiscono quei determinati traffici e, di conseguenza, quelle specifiche attività all'interno di un determinato scalo che dovrebbero essere beneficate dall'intervento.

In questo senso, dovrebbero quindi essere scongiurati interventi (talvolta "a pioggia") che prendano in considerazione solo alcune banchine di *terminal* che gestiscono traffici in diretta concorrenza con quelle poste in altre parti del porto che, al contrario, non sarebbero beneficate dall'elettrificazione.

Al riguardo, infatti, si segnala come la circostanza della distribuzione non omogenea e non soggetta ad una procedura di evidenza pubblica degli impianti di *Cold ironing* – anche ai sensi di quanto previsto dal Regolamento (UE) n. 1084/2017 che riguarda, tra le altre, la disciplina degli aiuti alle infrastrutture portuali – mal si concilierebbe con la normativa di settore applicabile, posto che tali eventuali iniziative rientrerebbero tra gli interventi regolati dal citato Regolamento, ai sensi del quale gli aiuti marittimi a favore dei porti sono compatibili con il mercato interno e sono esentati dall'obbligo di notifica, purché soddisfino specifiche condizioni; potrebbero, inoltre, incidere sull'efficienza e, conseguentemente, sulla competitività dei servizi portuali offerti dai terminal.



3.4. Il sostegno alla intermodalità marittima

La Commissione europea ha recentemente formalizzato al Governo italiano il proprio parere positivo alla proposta italiana riguardante il nuovo incentivo nazionale intermodale strada-mare, la cui denominazione definitiva dovrebbe essere *"Sea Modal Shift"*.

Si può così ritenere conclusa l'estenuante procedura negoziale, avviata da oltre due anni che ha visto impegnata, da un lato, la Direzione Generale per le Politiche Integrate di Mobilità Sostenibile, la Logistica e l'Intermodalità del MIT e, dall'altro lato, la DG COMP della Commissione europea. Nell'ambito della suddetta procedura, l'Amministrazione, più volte, ha richiesto il contributo tecnico di Assarmatori per fornire alla Commissione europea chiarimenti, informazioni, dati e commenti. Superata questa fase di "negoziazione", in ossequio all'iter amministrativo nazionale, il relativo Regolamento di dettaglio della misura dovrà essere trasmesso ai dicasteri competenti (nello specifico, MIT e MEF) per la firma congiunta e, successivamente, al Consiglio di Stato per la validazione dello stesso previa la possibile formulazione di specifici pareri in relazione ai quali l'Amministrazione dovrà uniformarsi.

A differenza della precedente misura, nota come Marebonus, il nuovo incentivo sarà direttamente destinato a tutte le imprese di autotrasporto piccole e grandi (che abbiano sede in Europa) che utilizzano i servizi marittimi riconducibili alle Autostrade del Mare.

La nuova misura, quindi, che nel rispetto dei tempi amministrativi dovrebbe essere efficace già a partire da quest'anno, dovrebbe disporre delle somme stanziare dall'art. 1 comma 672 della Legge di Bilancio n. 178/2020 che prevedono, per ogni annualità considerata, 21,5 milioni di euro dal 2023 fino al 2026. In una prospettiva di consolidamento del trasporto intermodale a livello europeo sarebbe altresì auspicabile un intervento economico della Commissione europea a sostegno dei programmi nazionali che incentivano le Autostrade del Mare.

Sotto altro profilo, poi, nel mese di dicembre il Consiglio dell'Unione europea ha adottato il Regolamento (UE) 2022/2586 sull'applicazione degli articoli 93, 107 e 108 del TFUE per determinate categorie di aiuti di Stato in favore del settore del trasporto ferroviario, per vie navigabili interne e multimodale. La proposta si inserisce nel quadro delle linee guida unionali relative al trasporto ferroviario del 2008 (di prossima revisione) che consentono agli Stati membri di attuare misure di sostegno al "coordinamento dei trasporti" – inclusa l'intermodalità, ai sensi dell'art 93 del TFUE. In questo contesto, ad esempio, degno di nota è lo schema di eco-incentivo per lo sviluppo del trasporto intermodale del Friuli Venezia Giulia (Cfr. State aid SA.100286 – Italy) che è stato approvato dalla Commissione europea sulla base del succitato articolo 93 del Trattato. Il suddetto Regolamento consentirà alla Commissione di adottare procedure di esenzione dall'obbligo di notifica per categorie di aiuti nei settori di cui sopra. Sebbene questa dinamica potrebbe concretizzarsi in una fase successiva, guisa che tale esenzione non sarebbe quindi immediata, tali categorie di aiuto – al fine di fornire un'opportunità di sostegno allo shift modale – potrebbero estendersi anche all'ambito portuale. Sul punto, l'Associazione sta collaborando con alcune Autorità di Sistema Portuale al fine di valutare la possibilità di poter agevolare il trasporto ferroviario di merce destinata o proveniente dai porti nazionali riducendo il gap dei costi operativi (quantomeno portuali) legati alla movimentazione ferroviaria.

3.5. Le relazioni industriali:

le sfide del futuro, in vista della scadenza del CCNL di settore

A ottobre 2022 Assarmatori, nell'ambito della propria attività presso il Fondo Solimare, assieme alle rappresentanze nazionali di Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti, ha sottoscritto l'accordo sindacale di recepimento delle innovazioni in materia di ammortizzatori sociali in costanza di rapporto di lavoro, così come introdotte dall'ordinamento con la Legge di Bilancio 2022. Inoltre, è stata finalizzata la nomina per Assarmatori del nuovo membro del comitato amministratore del Fondo Solimare, in sostituzione del precedente dimissionario.

A novembre 2022, l'Associazione ha proceduto alla sottoscrizione, unitamente agli altri soggetti firmatari, degli accordi di rinnovo della Sezione Non-Doms del CCNL per il settore privato dell'industria armatoriale, consentendo il recepimento degli adeguamenti dei minimi retributivi ILO per gli anni 2023, 2024, 2025, così come stabiliti dal *Subcommittee on Wages of Seafarers* della *Joint Maritime Commission* a maggio del 2022. L'attività di assistenza e supporto sindacale fornita dall'Associazione è proseguita a pieno regime, agevolando la sottoscrizione di diversi accordi aziendali di iscrizione di numerose nuove unità navali al registro internazionale e garantendo il rinnovo degli accordi di flotta delle compagnie di navigazione associate. In particolare, per quanto attiene a quest'ultimo punto, Assarmatori ha sottoscritto con le OO.SS. di categoria e le altre componenti firmatarie, un accordo di adesione all'accordo sindacale 30 marzo 2022 che disciplina la procedura di definizione dei suddetti "accordi di flotta".

In vista del rinnovo del CCNL unico di settore, l'Associazione ha da tempo dato il via alle operazioni di raccolta e di confronto volte all'approfondimento degli orientamenti ed all'individuazione delle esigenze di modifica normativa manifestate dalle compagnie associate, con l'obiettivo di perfezionare un documento complessivo e di raccordo, quale base per la predisposizione della posizione datoriale. Lo stesso risulta in continuo aggiornamento e la formulazione delle proposte lato normativo prosegue al netto del costante confronto con i referenti tecnici del corpo associativo. I temi sono numerosi e spaziano dall'impianto retributivo complessivo, alla valutazione circa l'introduzione di diverse forme di tutela e supporto alla vita dei lavoratori, all'ammodernamento ed alla tipizzazione degli aspetti contrattuali legati a ciascuna singola sezione, al miglioramento della condizione della figura dell'allievo.

Rispetto al tema della carenza strutturale di personale marittimo, il Governo, su proposta del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha approvato il Decreto Legge 4 maggio 2023, n. 48, comunemente noto come DL Lavoro, introducendo alcune importanti novità utili a far fronte alla mancanza di professionalità marittime. Si tratta di elementi finalizzati ad affrontare l'emergenza, e che auspichiamo possano essere integrati prevedendo essenziali forme di sostegno necessarie alla formazione iniziale del personale che intende affacciarsi al lavoro marittimo.

3.6. Le iniziative per rilanciare l'occupazione marittima

Le iniziative promosse dall'Associazione, finalizzate alla ripresa del settore dal punto di vista occupazionale, hanno riguardato i necessari interventi di implementazione, oramai non più procrastinabili, sviluppati di concerto con le parti sociali volti al generale ammodernamento del comparto. Ci si riferisce, a titolo esemplificativo, al perfezionamento dell'anagrafe digitale unica della Gente di Mare e all'attuazione della riforma della disciplina del Collocamento della Gente di Mare. Questo, unitamente alla costante azione volta all'introduzione di supporti economici reali per la formazione iniziale di chi si affaccia alla professione e alla necessaria opera di semplificazione e revisione dei requisiti di accesso alle qualifiche dei sottoufficiali e dei comuni.

Nell'ambito della propria attività a supporto del reclutamento e della formazione di nuovo personale marittimo, Assarmatori ha sottoscritto diversi protocolli di intesa con istituti formativi e ITS siti a Genova, Trieste, Napoli, Catania, Palermo e Cagliari, la cui sottoscrizione ha dimostrato la propria efficacia incanalando giovani allievi verso percorsi professionali solidi e promettenti, garantendo risultati rilevanti a supporto delle compagnie.

In ragione della continua necessaria ricerca di soluzioni volte ad ampliare l'offerta di risorse professionali sul mercato, a seguito della emanazione del Decreto Legge 10 marzo 2023, n. 20, anche noto come Decreto Flussi, Assarmatori si è fatta parte attiva al fine di intercettare parte del personale extra quote proveniente da Paesi non europei, ammesso annualmente in Italia ai sensi dello stesso.

Lo sforzo, volto ad affrontare la pesante problematica, procede pertanto senza sosta e, da ultimo, l'Associazione ha recentemente avviato le proprie interlocuzioni con i referenti degli uffici del Segretariato Generale della Difesa al fine di sondare le possibilità di ricollocamento del personale militare in uscita, nell'ambito del progetto "Sbocchi Occupazionali", a fronte della conclusione del proprio periodo di leva volontaria, verso percorsi professionali a bordo delle Compagnie di navigazione.



3.7. La necessaria riforma del collocamento della Gente di Mare

In ragione della mancata attuazione della riforma del collocamento della Gente di Mare, prevista sin dal 2006, Assarmatori si è fatta promotrice con il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali di attività volte all'avvio di tale auspicata riforma, con la conseguente attuazione di quanto disposto nell'ambito del DPR n. 231/2006 mediante l'emanazione dei relativi decreti attuativi.

L'azione è stata sviluppata nell'ambito delle relazioni istituzionali tra l'Associazione e il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, a partire dall'analisi dettagliata delle esigenze e dei fabbisogni occupazionali delle imprese di navigazione. Al contempo, è stata presentata una proposta di aggiornamento della disciplina di settore la quale, anche in ragione del corrente periodo di forte crisi occupazionale, risulta non più procrastinabile da parte dell'Amministrazione. Inoltre, le modifiche proposte con riferimento al disposto dell'Allegato al DPR n. 231/2006 costituiscono il risultato del fattivo lavoro prodotto, di concerto tra le parti sociali tutte. Tali interazioni sono state volte alla finalizzazione delle necessarie semplificazioni, utili ad agevolare l'accesso di lavoratori rispetto alle qualifiche professionali di cui alle categorie dei sottoufficiali e dei comuni; gli interventi modificativi del citato allegato si presentano, allo stato dell'arte, come sostanzialmente già implementabili da parte dell'Amministrazione.

3.8. Il sostegno pubblico alla formazione dei marittimi

Con riferimento ai percorsi formativi volti all'ottenimento delle certificazioni di competenza, obbligatorie per il personale marittimo ai fini della possibilità di esercizio della professione, questi scontano oggi il danno cagionato dall'estrema onerosità, in termini di costi e tempo, delle attività di *training*. Infatti il personale che si affaccia alla professione trova innanzi a sé, e sin dal primo momento, la sussistenza di numerose barriere all'ingresso.

Assarmatori, nell'ambito delle proposte di integrazione a quanto previsto in tema di lavoro marittimo da parte del Decreto Legge 4 maggio 2023, n. 48, è sostenitrice di una specifica iniziativa, condivisa con le Parti sociali, finalizzata ad introdurre ed attivare forme di sostegno alla formazione iniziale del personale marittimo. La suddetta proposta è stata presentata al Governo nel mese di maggio, e laddove venisse approvata consentirebbe l'istituzione di un apposito Fondo propedeutico all'accesso alla formazione iniziale.

3.9. La navigazione costiera: la necessaria semplificazione dei certificati professionali

Al fine di rilanciare l'occupazione marittima, in particolare in quei contesti geografici dove – da sempre – il lavoro marittimo italiano è stato volano di crescita e sviluppo sul piano territoriale, è opportuno intraprendere percorsi volti a semplificare i corsi di aggiornamento, ovvero le certificazioni, dei marittimi. La soluzione consiste nell'opportunità di dare effettiva attuazione a quanto già previsto dall'art. 8 del D. Lgs. n. 71/2015 che prevede la possibilità di agevolare percorsi semplificati nell'ambito delle norme stabilite dalle convenzioni internazionali per i marittimi che svolgono il proprio lavoro a bordo delle navi impegnate nei viaggi costieri.

Con questa disposizione il Legislatore si è preoccupato di disciplinare l'ambito di applicazione delle norme STCW per i marittimi che effettuano la navigazione costiera nazionale prevedendo la possibilità – a certe condizioni – di applicare misure più favorevoli, al fine di individuare un percorso professionale per i possessori dei titoli nazionali per la navigazione costiera.

Considerando la norma sopra richiamata e fermo restando che una qualunque ipotesi di semplificazione normativa dovrà garantire al sistema (considerato nel suo complesso) nessuna disparità di trattamento che possa penalizzare in alcun modo un segmento piuttosto che un altro, la proposta ipotizza l'elaborazione di una parallela riformulazione dei requisiti professionali dei marittimi che operano su unità al di sotto delle 500 tonnellate di stazza GT nei tratti di mare compresi nelle classi B, C e D.



3.10. L'importanza della formazione:

l'esperienza dell'Alta Scuola per Medici di Bordo

La pandemia di Covid-19 che per oltre due anni ha imposto nuove regole e protocolli stringenti anche e soprattutto nel mondo dei trasporti e la difficoltà da parte delle compagnie armatoriali di reperire personale medico specializzato da impiegare a bordo di traghetti e navi da crociera. Sono le due principali motivazioni che hanno portato Assarmatori, in stretta collaborazione con la Fondazione Accademia Italiana della Marina Mercantile, a realizzare la prima Scuola di Alta Formazione per Medici di Bordo in Italia, progetto che già nella sua fase embrionale, nella primavera del 2022, ha trovato l'appoggio, il sostegno e la collaborazione dell'Università di Genova, del Corpo italiano di Soccorso dell'Ordine di Malta, del Centro Internazionale Radio Medico (CIRM), dell'Ufficio di Sanità Marittima, Aerea e di Frontiera (USMAF) e del Ministero della Salute che ha riconosciuto l'importanza di tale corso.

La prima edizione del percorso formativo ha preso avvio lo scorso gennaio nella sede della Fondazione Accademia Italiana della Marina Mercantile sita in Arenzano (Genova), ed oltre ai rappresentanti dei soggetti direttamente coinvolti nell'organizzazione e predisposizione dell'Alta Scuola, l'occasione ha visto la partecipazione del Ministro della Salute, Professor Orazio Schillaci. Il corso, che ha potuto contare sul sostegno delle compagnie GNV, Moby, Tirrenia-CIN, Toremar e Caronte&Tourist Isole Minori, si è articolato in dodici giornate di studio di otto ore ciascuna ed è stato organizzato in sessioni teoriche e pratiche.

Tale iniziativa legata alla formazione si è resa doverosa anche per garantire il necessario ricambio generazionale dei Medici di Bordo, categoria dall'età media elevata a causa dell'inefficienza dell'attuale impianto normativo e di un sistema di regole che non è più in grado di garantire l'effettiva organizzazione del servizio e, di conseguenza, di assolvere alle finalità per le quali lo stesso fu istituito alla fine del 1800.



3.11. La NASpl: una normativa da rivedere

Il tema dell'applicazione del contributo addizionale NASpl dello 0,50% anche per il lavoro marittimo ha origine nel 2012 con la cd. Legge Fornero (L. 92/2012) e dal successivo Decreto Dignità del 2018. La circolare INPS n.121 del 2019 è intervenuta specificando, fra le altre, che anche per i contratti che regolano il rapporto di lavoro nel settore marittimo si debba applicare tale misura che è tesa a costituire un disincentivo all'abuso dello strumento del contratto a termine, spingendo verso rapporti di lavoro a tempo indeterminato.

Infatti il lavoro marittimo, la cui disciplina del rapporto a termine poggia sul Codice della Navigazione, è strutturalmente caratterizzato da discontinuità lavorativa e alterna periodi di riposo a terra a periodi di imbarco prevedendo, per questi ultimi, la sottoscrizione di nuova convenzione. Il progressivo aumento del costo complessivo legato al particolare rapporto di lavoro delinea pertanto un ingiusto disincentivo al reimbarco del medesimo lavoratore ed impatta sulla nostra *industry* in modo significativo, anche in considerazione dell'assenza di limiti e tetti massimi, aprendo così al potenziale e perpetuo aumento del costo del lavoro riferito a un particolare lavoratore, senza peraltro che questi ne abbia alcun beneficio.



4. LE TEMATICHE DEL MOMENTO NELL'INTERFACCIA PORTO-NAVE

4.1. Il “nuovo” Regolamento Concessioni e l'esigenza di una politica portuale moderna e centralizzata

L'ultimo anno ha portato all'adozione di alcune novità nel contesto regolatorio nazionale in ambito portuale. Da un lato, infatti, è arrivato sul finire del 2022 il tanto atteso (quasi trenta anni) Regolamento Concessioni e, dall'altro lato, sono state adottate dal MIT – nel mese di aprile di quest'anno – apposite linee guida sulle modalità di applicazione del Regolamento recante la disciplina per il rilascio di concessioni di aree e banchine.

Per quanto riguarda il Regolamento Concessioni – approvato dal MIT, di concerto col MEF, con Decreto ministeriale n. 419/2022, ciò anche a seguito della novella dell'art. 18 della Legge n. 84/94 introdotta, sempre nel corso dell'anno passato, dalla Legge annuale per il mercato e la concorrenza del 2021 – si osserva come l'adottando Regolamento tenti di uniformare meglio la disciplina per il rilascio dei titoli concessori in banchina pur continuando, tuttavia, a presentare alcune questioni interpretative irrisolte relative, a titolo esemplificativo ma non esclusivo, all'iter amministrativo per il rilascio della concessione demaniale in ambito portuale, nonché alla regolazione delle concessioni ex articolo 36 Cod. Nav. per la movimentazione di merci e passeggeri, unitamente ai profili legati alle variazioni rispetto al contenuto della concessione demaniale ed alle attività di verifica da parte dell'Autorità concedente. Circostanza questa che renderebbe necessario l'intervento dell'Amministrazione centrale per formulare apposite precisazioni al riguardo.

Sotto altro profilo, ad ulteriore integrazione di quanto contenuto nel sopracitato Regolamento, il MIT ha altresì recentemente adottato delle specifiche linee guida con l'obiettivo di chiarire alcuni aspetti per il rilascio delle concessioni di aree e banchine in ambito portuale. Sebbene le citate linee non chiariscano di fatto le questioni interpretative rimaste ancora “aperte” nell'ambito del Regolamento Concessioni, tuttavia, evidenziano come l'intesa fra le autorità nazionali ed europee sul regime delle concessioni portuali rappresenti il segnale di un'evoluzione del nostro ordinamento nella parte in cui viene individuata un'autorità indipendente (nello specifico, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti) quale amministrazione competente a valutare gli aspetti economici degli affidamenti.

Trattasi questa di una scelta volta ad attuare una politica europea della mobilità che viene in rilievo attraverso una pluralità di basi giuridiche (quali, a titolo esemplificativo ma non esclusivo, le libertà economiche, la concorrenza, il mercato interno, le regole di coesione). È quindi in questo contesto che si colloca l'esigenza di una politica portuale moderna e centralizzata.

Il porto, come noto, in quanto infrastruttura essenziale, è il luogo nel quale si misurano le efficienze delle imprese che vi operano e quindi nel quale si misura anche l'efficienza trasportistica del Paese. Pertanto, se un porto è eccessivamente costoso e/o inefficiente, tale fenomeno si riflette sia sul servizio del trasporto sia sulla competitività delle merci; di conseguenza, è essenziale la presenza di un diretto coordinamento tra chi amministra un sistema portuale e l'utenza-cliente dello stesso.

4. LE TEMATICHE DEL MOMENTO NELL'INTERFACCIA PORTO-NAVE

In questo scenario, pur auspicando nuovamente un effettivo coordinamento tra l'utenza dei singoli sistemi portuali e le competenti AdSP anche a livello centrale, in considerazione altresì del fatto che in diversi Paesi dell'Unione europea il sistema portuale è visto come un *unicum* e affidato ad una governance unitaria, sarebbe opportuno “costruire” una vera riforma di sistema. Tutto ciò in considerazione del fatto che il governo del mercato non costituisce l'unico interesse che merita tutela fra quelli presidiati dalla Legge n. 84/94 e al fine di scongiurare scenari (peraltro già verificatisi) che portino all'adozione di scelte non armonizzate tali da produrre, talvolta, evidenti anomalie. Questo si verifica, in particolare, laddove si pensa, ad esempio, di realizzare opere in maniera autonoma senza considerare e verificare (anche solo potenzialmente) le conseguenze per gli altri scali di sistema vicini.



4.2. Il rispetto dei principi unionali in materia di trasparenza, proporzionalità e rendicontazione in ambito portuale

La normativa unionale entrata in vigore nel corso degli ultimi anni ha contribuito a codificare una serie di principi e di regole volte a garantire un accesso equo e non discriminatorio all'infrastruttura-porto, nonché ai servizi portuali di interesse generale e a quei servizi/infrastrutture che hanno una significativa importanza nell'ambito del mercato del porto.

In questo contesto, a quasi quattro anni dall'entrata in vigore del Regolamento (UE) n. 352/2017, continuiamo a riscontrare un mancato allineamento dei servizi in commento rispetto ai principi di cui al citato Regolamento, nonché di quelli vigenti in materia di concorrenza già stabiliti a più riprese sia a livello nazionale sia unionale.

Si pensi, in particolare, ai servizi portuali, nonché a quelli aventi la caratteristica di "servizio di interesse generale" come il servizio di bunkeraggio, il servizio di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico, il servizio integrativo antincendio, i servizi di sorveglianza e vigilanza in ambito portuale, i servizi passeggeri, i servizi di illuminazione e di fornitura idrica.

Il tutto sul presupposto che anche il mercato dei servizi portuali dovrebbe evolvere verso una progressiva apertura al mercato stesso e quindi alla concorrenza. Trattasi di un'apertura che, di fatto, continuerebbe a non verificarsi in numerosi contesti portuali nazionali nei quali le competenti AdSP talvolta identificano con proprie ordinanze detti servizi come SIEG senza, tuttavia, avere precedentemente svolto una verifica della possibilità di farli operare in regime di libero mercato o aver attuato le procedure previste dal sopracitato Regolamento unionale ai fini della limitazione ad un unico operatore.

Da ultimo, per quanto riguarda i servizi tecnico-nautici a valle del confronto con le rispettive Associazioni, se per il servizio di ormeggio si evidenzia come si sia positivamente conclusa l'istruttoria avviata dal MIT per la revisione delle tariffe per il servizio di ormeggio/battellaggio, per il servizio di pilotaggio, invece, il tavolo tecnico istituito presso il MIT sta completando la revisione dei criteri e meccanismi tariffari, così come l'attività di monitoraggio delle voci di spesa delle singole corporazioni, che sono prodromici per l'istruttoria biennale di rinnovo delle tariffe del servizio tuttora in corso.



5. NUOVE REGOLE PER MARITTIMI E PASSEGGERI EXTRA UE: DUE TEMATICHE COLLEGATE

L'entrata in funzione del nuovo regime per i controlli dei passeggeri e i marittimi di Paesi terzi in partenza o arrivo dai/nei porti Schengen in attuazione del Regolamento (UE) n. 2226/2017 avrà un impatto sulle compagnie di traghetti e crociere nelle tratte con Paesi terzi. Tale normativa introduce a livello europeo due sistemi:

- il sistema di controllo degli ingressi e delle uscite, cd. EES (*Entry-Exit system*), che si applicherà a tutti i viaggiatori di Paesi terzi che desiderano entrare nell'area Schengen per un breve periodo (massimo 90 giorni ogni 180);
- il sistema di informazione e autorizzazione ai viaggi, cd. ETIAS (*European Travel Information and Authorisation System*) che invece si applicherà solo ai cittadini di Paesi terzi esenti dall'obbligo di visto.

In pratica le compagnie di traghetti e di crociera dovranno collegarsi ad un'interfaccia web europea, dopo aver predisposto i relativi sistemi telematici, per verificare prima dell'imbarco, nelle tratte con Paesi terzi, se il viaggiatore di un Paese terzo abbia già utilizzato il numero di ingressi nell'area Schengen autorizzato dal visto in possesso oppure, in caso di esenzione dall'obbligo di visto, sia in possesso dell'ETIAS.

Al fine di facilitare l'attuazione del nuovo regime, dati i costi e i tempi necessari per l'adozione anche da parte delle compagnie dei relativi sistemi informatici, di concerto con altri *stakeholders* l'Associazione ha sollecitato e ottenuto un'ulteriore proroga dell'entrata in funzione a livello europeo, prevista nel 2023, anche in ragione dei ritardi riscontrati nell'interoperabilità dei sistemi. Nonostante tale proroga, compito dell'Associazione è quello di supportare al meglio le compagnie nel processo di preparazione ed attuazione della nuova normativa anche mediante la partecipazione regolare ai tavoli di lavoro europei e nazionali.

Sotto altro profilo, l'Associazione si è attivata presso le competenti autorità nazionali in merito alle recenti modifiche, in senso restrittivo, delle procedure di apposizione dei visti in uscita per i marittimi extra-UE che transitano in Italia per imbarcarsi su navi in sosta nei porti italiani, introdotta a seguito di una sentenza della Corte di Giustizia dell'Unione europea (CGUE). Tali modifiche hanno di fatto introdotto in Italia una normativa più restrittiva rispetto a quella concretamente applicata in altri Paesi, creando un *gap* competitivo. Nonostante sia stata di recente prevista in alcuni casi specifici l'applicazione di visti nazionali di tipo "D" di lavoro subordinato anche ai marittimi extra-europei al fine di tamponare il suddetto *gap* competitivo, i tempi di rilascio da parte delle Autorità consolari si sono rivelati incompatibili con quelli dell'organizzazione delle navi. Assarmatori auspica pertanto un'urgente modifica delle procedure al fine di rivedere, in senso meno restrittivo, l'ambito di applicazione della tematica *de qua* delineato dalla citata sentenza della CGUE.

6. LA VOCE DI ASSARMATORI IN ITALIA E IN EUROPA

Alla intensa attività di rappresentanza e difesa degli interessi armatoriali nel continuo confronto con Governo, Parlamento ed Istituzioni a livello nazionale, europeo e internazionale, Assarmatori ha affiancato come sempre un lavoro costante ed altrettanto intenso per consolidare il contributo valoriale che da tempo garantisce al Decisore.

L'Associazione è diventata, in più di un'occasione, l'organizzatrice di eventi di rilievo nazionale e internazionale. Tralasciando l'ormai tradizionale *Annual Meeting*, nello scorso autunno sul traghetto Liburna della compagnia Toremar ormeggiato nel porto di Livorno è andato in scena il convegno "Assarmatori incontra il cluster marittimo-portuale della Toscana" che ha chiamato a raccolta tutti i protagonisti politici, associativi e gli operatori della regione per un riuscito momento di confronto che ha visto la partecipazione del Presidente Stefano Messina, del Vice Presidente Achille Onorato, del Presidente dell'AdSP labronica Luciano Guerrieri, del Sottocapo di Stato Maggiore della Marina Militare Ammiraglio Giuseppe Berutti Bergotto e del Direttore Marittimo della Toscana Ammiraglio Gaetano Angora, oltre che del Sindaco di Livorno Luca Salvetti.

Ancora, nello scorso marzo l'Associazione è stata protagonista di una missione di due giorni a Bruxelles e in tale importante circostanza ha organizzato la prima edizione dell' "*Assarmatori meets the EU*", un incontro cui hanno partecipato diversi Parlamentari europei, alti dirigenti delle istituzioni europee e che ha visto gli interventi di saluto di Fotini Ioannidou, *Deputy Director Waterborne Transport and Head of Maritime Safety Unity* (Commissione europea, DG MOVE) e dell'Ambasciatore Stefano Verrecchia, Rappresentante Permanente Aggiunto d'Italia presso la UE. Proprio l'apertura dell'ufficio a Bruxelles nel 2022 ha contribuito a rafforzare la voce di Assarmatori nell'arena europea, consentendo all'Associazione di consolidare nel 2023 la cooperazione con il cluster marittimo internazionale ed incidere con maggiore efficacia sulla produzione delle normative europee.

Come si è detto, Assarmatori ha potuto portare all'attenzione del legislatore europeo le istanze nazionali dell'insularità e di salvaguardia della continuità territoriale ottenendo, nell'ambito del Pacchetto *Fit For 55*, deroghe temporanee per le isole minori e le rotte soggette ad obblighi di servizio pubblico oltre alla protezione del *level playing field* nel settore dei servizi di *transshipment* di contenitori scongiurando la delocalizzazione presso i terminal dell'Africa settentrionale.

Da novembre 2022, Assarmatori partecipa inoltre quale membro effettivo al Gruppo di esperti istituito dalla Commissaria europea ai Trasporti UE Adina Valean, per identificare i percorsi tecnologici, nonché le condizioni e le misure di sostegno necessarie per garantire l'incremento della produzione e la distribuzione dei nuovi combustibili puliti, una delle principali incognite e più difficili sfide nella transizione energetica del settore.

In tale contesto, nel mese di marzo una delegazione del Consiglio direttivo di Assarmatori, guidata dal Presidente Stefano Messina, ha incontrato i funzionari del Gabinetto della Commissaria europea Valean per discutere le principali sfide del comparto armatoriale italiano nell'ambito

della prima *mission* nella capitale europea organizzata dall'Associazione.

Nel corso dell'anno, l'Associazione ha inoltre contribuito a numerose discussioni e consultazioni della Commissione europea su temi di interesse strategico per gli associati, chiedendo:

- il mantenimento dell'attuale regime favorevole IVA applicabile al trasporto intra-UE e internazionale marittimo di passeggeri (richiesta finora accolta nelle riserve espresse da diversi Stati membri avverso eventuali proposte europee di revisione di quest'ultimo);
- il rinnovo, senza modifiche, del Regolamento di esenzione di categoria per i consorzi marittimi (*Consortia Block Exemption Regulation*, CBER) in vista della scadenza prevista il 25 aprile 2024, in linea con la posizione espressa dal *World Shipping Council*;
- il continuo riconoscimento da parte dell'Unione europea dei certificati STCW dei marittimi rilasciati dalle Filippine (riconoscimento confermato dalla Commissione europea nella decisione adottata il 31 marzo 2023);
- la revisione dei criteri della Tassonomia europea sulla finanza verde relativi allo *shipping* in ragione delle specificità della transizione energetica di quest'ultimo.



Numerose, infine, le tematiche europee che verranno seguite nel 2023 e nel 2024, anche in vista della nuova Commissione e Parlamento europeo che entreranno in carica il prossimo anno. Tra questi, oltre ai temi sopra citati: il negoziato sulla controversa proposta di revisione della *Energy Taxation Directive*, l'adozione della normativa di dettaglio relativa all'inclusione dello *shipping* nell'ETS, l'entrata in funzione del nuovo regime europeo sui controlli dei marittimi e passeggeri extra-UE, il nuovo pacchetto legislativo sulla *Maritime Safety* e la proposta di revisione della Direttiva sul trasporto combinato che la Commissione europea presenterà nel corso dell'anno.

Tutto questo ha contribuito a consolidare anche la presenza e la visibilità dell'Associazione. Nel corso del 2022 il sito web di Assarmatori, in cui vengono in prima battuta riportate le risultanze di questi eventi, i comunicati stampa e le posizioni ufficiali, ha registrato oltre 600 mila visualizzazioni, di cui circa 300 mila utenti unici: numeri raddoppiati rispetto al 2021 e con una tendenza ad una ulteriore crescita nel corso dei primi mesi del 2023. Sin dal 2019, i picchi di maggiore affluenza si concentrano nei periodi a ridosso degli eventi promossi dall'Associazione (*Annual Meeting, webinar, open sessions*) i quali, oltre ad apparire tra le news del sito web istituzionale (che vanta ormai un'utenza radicata), sono supportati da appositi "*live sharing*" sui canali social.

L'account Twitter dell'Associazione, ad esempio, conta all'attivo circa 300 mila visualizzazioni con oltre 1.400 post (una media di 320 pubblicazioni annue) capaci di raggiungere oltre 1.300.000 persone ogni anno, con una media di 50 mila visualizzazioni e 1.500 interazioni nell'arco dei 365 giorni.

Sulla pagina LinkedIn, invece, il numero dei *followers* di Assarmatori è ulteriormente raddoppiato nel corso dell'ultimo anno (passando da 3.000 unità alle oltre 6.300 attuali). A questi si aggiunge anche la crescita esponenziale per la rete di collegamenti che LinkedIn favorisce (attualmente oltre 5.500 link diretti). Su questo social network, l'Associazione diffonde mediamente 250 contenuti all'anno, i quali raggiungono oltre 3 milioni di utenti. Le visualizzazioni si attestano ad un numero superiore a 300 mila ogni anno (di cui 200 mila uniche) con oltre 70 mila interazioni.

L'azione comunicativa condotta per il tramite dei media tradizionali ha visto, nel corso del 2022, oltre 1.200 pubblicazioni, con una media in costante crescita sin dal 2019 che si sta confermando anche nei primi mesi di quest'anno. L'attenzione è chiaramente sulla stampa specializzata, anche se è in crescita la presenza anche sulla stampa generalista e su quella regionale per le tematiche di interesse locale.

7. LA STRUTTURA DI ASSARMATORI

7.1. La tolda di comando



Presidente:

STEFANO MESSINA

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



Vice Presidente:

ACHILLE ONORATO

(CEO Onorato Armatori S.p.A.)



Vice Presidente:

VINCENZO ROMEO

(CEO Nova Marine Carriers S.A.)

Consiglieri:



Stefano Beduschi

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



**Gaudenzio
Bonaldo Gregori**

*Chairman
Pillarstone Italy S.p.A.*



Matteo Catani

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



Franco Del Giudice

*Chairman
Delcomar S.r.l.*



Maria Celeste Lauro

*CEO
Alilauro S.p.A.*



Luigi Merlo

*Public Affair Director, MSC
Chairman, Federlogistica*



Salvatore Ravenna

*Chairman
ACAP*



Pasquale Russo

*Secretary General
Confrtrasporto*



**Segretario Generale:
Alberto Rossi**

7. LA STRUTTURA DI ASSARMATORI

7.2. L'equipaggio



Enrico Allieri

Tecnologia Navale, Sicurezza Marittima e Ambiente

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



Camilla Battisti

Analista di temi nazionali, europei ed internazionali

In Assarmatori dal 2021, dottoressa in Relazioni Internazionali, svolge analisi sulle principali tematiche afferenti al settore marittimo in ambito nazionale, europeo ed internazionale con particolare attenzione alle attività di monitoraggio di tipo legislativo.



Dario Bazargan

Ufficio di Bruxelles

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



Federica Busanna

Amministrazione e Segreteria

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



Luca Brandimarte

Porti, Logistica e Concorrenza

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

7. LA STRUTTURA DI ASSARMATORI



Giovanni Massimiliano Consoli

Responsabile Affari Generali e Politica Marittima

In Assarmatori dal 2018, economista, è esperto del programma nazionale delle Autostrade del Mare ed è specializzato nel lavoro marittimo e la sua formazione, nello short sea shipping e nella gestione degli incentivi nazionali ed europei.



Filippo Corvini

Analista temi europei ed internazionali

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



Giuseppe Di Palo

Social Media Manager

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



Fabrizio Lolli

Rapporti Istituzionali

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



Stefano Peduto

Relazioni Industriali

In Assarmatori dal 2022, dottore in giurisprudenza con master in diritto del lavoro, dal 2019 ha maturato esperienza nell'ambito dell'industria metalmeccanica. Nell'area Lavoro & Welfare ha approfondito le tematiche giuslavoristiche e della relazione con le OO.SS. di categoria.



Pietro Roth

Relazioni esterne, Comunicazione e Ricerca

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

7.3. 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: **Enrico Allieri**

Navigazione internazionale

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

- Presidente: **Stefano Beduschi**
- Segretario: **Enrico Allieri**

Corto Raggio e TPL

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

- Presidente: **Franco Del Giudice**
- Segretario: **Giovanni Consoli**

Cabotaggio e Autostrade del Mare

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

- Presidente: **Matteo Catani**
- Segretario: **Giovanni Consoli**

Finanza e Fisco

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

- Presidente: **Stefano Messina**
- Segretario: **Fabrizio Lolli**

Crociere

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

- Presidente: **Luigi Merlo**
- Segretario: **Giovanni Consoli**

Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

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

- Presidente: **Franco Del Giudice**
- Segretario: **Giovanni Consoli**

8. EXECUTIVE SUMMARY

8.1. Chairman's review

2022 and early 2023 were a period of intense work for our Association amid complex, fast-evolving national and international scenarios, geopolitical challenges and encouraging market recovery signals. Compared to the years of the pandemic emergency, the recovery of passenger traffic is now well established while the cruise market is strongly recovering (+263.6% year on year) and, according to expert sources, is on its way to reach the pre-pandemic levels already in the course of the year. Yet despite such positive signals, great uncertainties ahead remain significant at global level. The last quarter of 2022 and the first months of 2023 have seen decreased demand for maritime transport, and, in the last nine months, a huge drop in freight rates in containerized transport. The present situation confirms, once again, what we have been long arguing, namely the absence of any correlation between inflationary trend (on the rise in the last period) and costs of maritime transport (which have instead plummeted): a fragile thesis, sustained on several occasions during the pandemic but which proved to be groundless.

In this context, Assarmatori has played its part in defending shipowners' interests in Italy and Europe. The opening of an office in Brussels proved to be a winning bet. Within the *Fit for 55* package, and in particular with regard to the inclusion of shipping in the Emissions Trading Scheme (ETS) as well as the new FuelEU Maritime Regulation, some important derogations, which we had advocated during the legislative process, were approved to mitigate the impacts of these measures on territorial continuity and protect the level playing field in the container transshipment services sector. Yet, the economic and operational impact of these new, draconian measures on maritime transport in Italy will be significant unless extraordinary industrial and regulatory measures are taken. In this context, it is essential that the considerable revenues generated nationally from the ETS are specifically allocated to the country's maritime and port sector to adequately accompany its complex energy transition.



On 1 January 2023 the IMO Carbon Intensity Indicator (CII), assigning ships a rating (from A to E) in terms of carbon dioxide emissions in relation to miles travelled, became operational after its entry into force. A study conducted by RINA for Assarmatori showed that by 2025 73% of the Italian ferry fleet would find itself not being compliant with the standard and, therefore, potentially no longer able to be used in these services. Ferries are just one example though, albeit a relevant one. The CII impacts all shipping segments of transport and its current calculation metric is highly distortive since does not faithfully describe the environmental characteristics of ships. The same ship, deployed on different routes with different operating conditions, can indeed have significantly divergent CII rating results, for instance as a result of operational factors outside the shipowners' control. This is why the CII metric needs to be changed and why we are working very hard on this, having found an important backing to our arguments also from the European Commission during our Association's first "Mission to Brussels" organized in March. In 2022, Italy decided to finally modify its state aid regime for national shipping operators to enable them to benefit from such regime even if their ships fly the flag of an EU or EEA country, following the decision of the European Commission of June 2020. This is a scheme that has been enabling national shipping companies to compete internationally for over 24 years, developing investments, maintaining and creating additional Italian jobs and, thus, contributing to the growth of the Italian maritime cluster system. Yet, we are still waiting for the implementing decrees to be adopted by the Government, which we hope will not be long in coming. More than ever, it is now urgently necessary to simplify the sector's regulatory system to make the Italian flag competitive and thereby avert the danger that the new instrument will create the conditions for flagging out in favour of other EU registers. Such simplification, at zero cost, is necessary also in order to tackle the crisis caused by the shortage of on-board personnel which, during the past summer seasons, has become a real emergency, namely for our ro-ro and ro-pax services. Lastly, it is paramount for the Italian government to finance the *Marebonus* eco-incentive (or, based on the outcome of ongoing reform process, the so-called *Sea Modal Shift*), an instrument that has ensured the efficiency of Motorways of the Sea services of which Italy, having the largest ro-ro/pax fleet in the world, is today the leader in the Mediterranean Sea with a market share of 38%.

8.2. EU *Fit for 55* package: perspectives and impacts on ships and services

In early 2023, negotiations were concluded at EU level on key legislative proposals of the *Fit for 55 Package* presented by the European Commission in July 2021, namely the inclusion of shipping in the ETS and the new FuelEU Maritime Regulation. In practice, as far as the ETS is concerned, in 2025 shipping companies will have to pay for 40 per cent of the CO₂ emissions generated by their ships on intra-EU voyages and in EU ports in 2024. This percentage will increase in 2026 to 70 per cent of the CO₂ emissions generated the year before and from 2027 onwards to 100 per cent of the CO₂, CH₄ (methane) and N₂O emissions of the respective previous years. These percentages are halved for emissions generated when travelling into or out of the EU. Compared to the original proposal, the adopted Directive introduces an exemption until end 2030 for ferries voyages to small islands. Under the FuelEU Maritime Regulation, ships calling at EU ports will be obliged to use less carbon-intensive fuels from 2025 onwards. Container and passenger ships will also have to use cold ironing in the main European ports as from 2030. Compared to the initial proposal, also the agreement reached on the FuelEU Maritime Regulation introduces some important temporary exemptions, namely for ferry voyages to small islands as well as domestic voyages to large islands subject to public service obligations or contracts. All in all, these measures are nevertheless destined to have a profound structural, economic, and operational impact on the maritime transport system in Italy, considering the complex challenges of the sector's energy transition from the use of fossil fuels to new alternative carbon-free or carbon-neutral sources. Measures that imply for shipping not only the need for huge investments to adapt the fleets, but - above all - the need for fuel solutions and infrastructures not yet available. For this reason, it is imperative that the Government specifically allocates revenues from the ETS generated in Italy to the maritime transport sector in order to finance the significant investments required for the renewal of the fleet as well as for the research, production and creation of an adequate logistic chain and infrastructure network to ensure the timely supply and distribution of the new alternative fuels in sufficient quantities and at affordable prices to shipping companies.



8.3. Imo Carbon Intensity Indicator (CII): the urgency of changing a penalising metric

The IMO's *Carbon Intensity Indicator* (CII) is intended to measure the amount of carbon emitted by a ship in relation to its transport work, defined as the amount of cargo transported per the distance travelled. As of 1 January 2023, ship owners must document their annual CII achieved and compare it to the annual CII required to determine their ship's operational carbon intensity rating. Ships will receive a rating of A, B, C, D or E, based on their performance levels. A ship rated D for three consecutive years, or rated E, will have to develop a corrective action plan to bring it back into the higher categories. Unfortunately, the current metric of this index fails to adequately capture the combination of the technical characteristics of ships and operational factors. A ship that, based on its technical characteristics, is performing better than another one in terms of CO₂ emissions, may receive a worse CII rating due to operational elements that are often out of the shipowner's control. Hence, two similar ships - or even the same ship in different operating conditions - can obtain very different CII values. The need to change the metric for calculating the CII is now clear to all: it is therefore of utmost importance that Italian administration, jointly with the other EU Member States, brings to the IMO a proposal to modify the currently penalising algorithm for calculating the CII in view of the review of this index due by 2026. It is also necessary to introduce criteria and correcting factors in order not to unfairly penalize the use of biofuels (biogas and biodiesel), whose carbon-neutral credentials are not considered based on the current *tank-to-wake* approach of the IMO. This is important since these fuels, in particular biodiesels, at the moment constitute the only pathway effectively available to kick start the decarbonization of a large portion of the existing fleet.



8.4. Alternative fuels: is the (land-based) industry ready to support the maritime transport's energy transition?

The IMO and EU ambitious trajectories for the decarbonisation of our sector call for carbon-neutral and zero-carbon fuels to be adopted rapidly and in increasing quantities. Ambitious decarbonisation targets must however be confronted with the existence of barriers - technological, production, infrastructural, economic, and regulatory barriers - often interdependent on each other that must be overcome as soon as possible. The technological barriers to be overcome require the identification of alternative solutions that are technically effective and reliable in terms of safety, i.e. solutions that are technologically mature enough to actually be taken on board ships. In this sense, we can say that technology is no longer the bottleneck in the decarbonisation process; in fact, engine solutions that can accommodate almost all emerging alternative fuels are now available. The issue of production barriers is different since there is a need to build, practically from scratch, a land-based industry capable of producing 'sustainably' carbon-neutral or zero-carbon fuels in the quantities necessary for the decarbonisation of the shipping industry. Besides, the production of these fuels must be done 'sustainably', which is why the impact of fuels must be assessed over their entire life cycle, from production to use (*well-to-wake approach*) and not only in the combustion phase (*tank-to-wake approach*). From the identification of fuels and their production it will be necessary then to ensure their distribution in ports and therefore overcome the existing infrastructural barriers which are significant, especially in a country like Italy. The energy transition of the sector must be nevertheless accelerated and, pending the future effective availability of the new alternative fuels, which it will be possible to use only used in newbuilt ships or after major retrofit interventions, the existing world fleet must drastically reduce its carbon footprint. Yet, the world fleet replacement will be a complex, decades-long process, while in meantime existing ships will need to continue sailing. In this context, the only immediate solution for these ships is represented by the blending (so-called drop-in) of biodiesel with the residual fuels and distillates currently in use. Such solution, while not eliminating it, can begin immediately to decrease the carbon footprint of a sector widely acknowledged as hard-to-abate and for which we still need to wait for the land-based industries and distribution logistics to find sufficiently viable solutions from an industrial and sustainability perspective.

8.5. Main national issues in 2023

Evolution of Italian State Aid Support for Maritime Transport

It is urgently necessary for Italy to complete the process of implementing European Commission's decision C(2020) 3667 which approved the State aid scheme for Italian maritime transport subject to the fulfilment of certain conditions. Conditions that the Italian Government has, however, not yet translated into appropriate regulatory acts and that, therefore, cannot not be considered as fulfilled.

State aid for fleet renewal

Following the conclusion of the first call for fleet renewal projects, the Association has been engaging with the Italian Administration in view of the preparation of a possible second decree aimed at disbursing the remaining 65 per cent of the 500 million EUR envisaged in the Supplementary Fund to the Italian National Recovery and Resilience Plan (PNRR) which could not be allocated during the first call. The objective would be to broaden the scope and potential beneficiaries of projects to be financed while ensuring full compliance with the European Commission's guidelines on state aid for climate, energy, and environmental protection. The expected enlargement of scope and potential beneficiaries could, in fact, entail clear benefits in terms of facilitating investments, improving the environmental impact of shipping, and thus helping accelerate the necessary renewal of the Italian fleet against the backdrop of the ambitious EU and IMO decarbonisation trajectories.

Measures in support of intermodality

The European Commission recently approved the Italian proposal for a new national road-sea intermodal incentive named '*Sea Modal Shift*' replacing the former *Marebonus*. With an annual budget of 21,5 million EUR for the 2023-2026 period, the new incentive will be directly aimed at



small and large road haulage companies (based in Europe) using maritime services attributable to the Motorways of the Sea. In 2023, the EU moreover adopted a Regulation allowing the Commission to adopt further Regulations exempting, from the notification obligations, certain categories of state aid in favour of rail, inland waterway, and multimodal transport to support “transport coordination”, including intermodality, in accordance with Article 93 of the EU Treaty. Based on this treaty article, it is worth noting that the Commission approved an eco-incentive scheme for the development of intermodal transport in Friuli Venezia Giulia (Cfr. State aid SA.100286 – Italy). In view of the potential relevance of the afore-mentioned Regulation for possible future national measures to support intermodally also from the port-railway side, the Association is collaborating with some Port Authorities to evaluate possibilities to support rail transport of goods destined to or coming from national ports by reducing existing gap in operational costs (at least those that are port-related).

Port Investments and *Cold Ironing* Infrastructure: a priority to be no longer procrastinated

The realisation of the National Cold Ironing Plan, within the framework of the above-mentioned PNRR, is of primary importance for the energy transition of Italy’s shipping, including in view of the CII application, as well as for the competitiveness of our ports. In this regard, piecemeal interventions made only in certain terminal quays rather than others within the same port, with which they may be in direct competition for handling specific traffic, should be avoided. It is also imperative that the distribution of *Cold Ironing* facilities is made subject to public tender procedures, also pursuant to Regulation (EU) 1084/2017 which inter alia covers state aid to port infrastructures. The Association is taking an active role with the competent Administrations to achieve an adequate framework for the allocation of the resources, together with the proper building and management of *Cold Ironing* facilities, that takes also into account possible liability profiles in case of inefficiencies or bottlenecks.



Industrial relations

In view of the renewal of the national sectoral collective bargaining agreement (“CCNL”), the Association has taken various actions to identify, in consultation with its members, the sector’s main priorities and needs ahead of the forthcoming negotiations with social partners. The Italian Government has, furthermore, approved a legislative decree with some important changes to tackle the structural problem represented by the shortage of onboard personnel, which we hope will be complemented by initiatives to support the initial training of workers willing to pursue a career at sea. The Association has been, moreover, working on various other initiatives to boost maritime employment, in cooperation with the social partners, namely with regard to the completion of the Single Digital Register of seafarers, the implementation of the seafarers’ placement reform as well as in the areas of recruitment, training and administrative simplification. Amongst others, Assarmatori has signed various memoranda of understanding with Italian maritime training institutes and created the first ever Advanced Training School for Ship Doctors in Italy, in close collaboration with the Merchant Marine Academy Foundation, with the objective of responding to the shipping companies’ difficulties to find specialized medical personnel to be employed on board ferries and cruise ships. The first training course edition kick-started in January 2023, with the participation and support from several member companies of Assarmatori.



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

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

Stampato nel mese di giugno 2023
Effemme S.r.l.
Via Sardorella 113 - 16162 Genova Bolzaneto
info@fmgrafiche.it

