

STRATEGIA INDUSTRIALE MARITTIMA NAZIONALE

1. IMPORTANZA STRATEGICA DEL SETTORE MARITTIMO

L'industria marittima costituisce un settore strategico dell'economia nazionale: riveste un ruolo essenziale nelle catene di approvvigionamento industriali e manifatturiere, e quindi trasportistiche e logistiche, nonché nel commercio internazionale e nella difesa.

La dimensione marittima è strettamente correlata agli interessi nazionali sullo scacchiere internazionale, nel Mediterraneo e su scala globale, così come a progetti internazionali di carattere strategico, promossi o sostenuti attivamente dall'Italia, quali il Piano Mattei, il corridoio India-Medio Oriente-Europa (IMEC) ed il Global Gateway dell'Unione Europea. Essa è destinata ad accrescersi anche in relazione allo sviluppo delle nuove fonti energetiche rinnovabili, all'approvvigionamento di materiali critici e alla progressiva esplorazione e valorizzazione degli ambienti sottomarini, così come sul versante della sicurezza e resilienza, in particolare nel contrasto alle minacce ibride.

L'industria marittima si estende, poi, nelle aree retroportuali, grazie al ruolo svolto dai nodi portuali e dalle infrastrutture di collegamento, che costituiscono un'interfaccia anch'essa strategica tra mare e territorio, assicurando continuità ai traffici commerciali, energetici e digitali.

In questo contesto, la filiera cantieristica contribuisce in modo significativo alla crescita economica e all'occupazione, rappresentando, insieme al trasporto marittimo, uno dei principali settori che generano valore aggiunto nell'ambito dell'economia del mare, anche grazie al suo elevato effetto moltiplicatore. Tale filiera è composta da due comparti manifatturieri principali, la navalmeccanica e la nautica da diporto, a cui si affianca il settore del trasporto marittimo e dei servizi armatoriali. La navalmeccanica comprende imprese di costruzione, riparazione e demolizione navale, produttori di sistemi e componenti integrati a bordo nave, a cui si aggiungono società di ricerca e aziende di servizi di supporto. La nautica da diporto comprende imprese di costruzione di nuove imbarcazioni da diporto, attività di riparazione e rimessaggio, produzione di accessori e componentistica. Essa costituisce una vera e propria infrastruttura industriale strategica, contribuisce alla sicurezza ed alla difesa della Nazione, abilita la transizione energetica e ambientale e la proiezione internazionale del sistema industriale nazionale.

Grazie al vantaggio tecnologico di cui dispongono, i cantieri italiani — ed europei — detengono ancora una significativa *leadership* nel segmento delle costruzioni di navi più complesse, tra cui si annoverano, ad esempio, quelle da crociera, quelle militari, quelle destinate ad usi specialistici, comprese le piattaforme flottanti ad alto valore aggiunto e le unità destinate ad attività subacquee.

Nonostante ciò, negli ultimi decenni si è registrata una progressiva riduzione delle quote di mercato in altri segmenti essenziali della cantieristica navale, tra i quali spicca quello delle navi Ro-Pax e Ro-Ro, il cui impiego nelle rotte a corto raggio ha conferito all'Italia il primato europeo, oltre a rivestire fondamentale rilevanza ai fini della salvaguardia della continuità territoriale e della coesione sociale, ed a possedere un'intrinseca versatilità in termini di uso duale.

Parallelamente, l'armamento nazionale e gli operatori delle linee che scalano regolarmente il territorio italiano continuano a dimostrare dinamismo imprenditoriale, pur operando in un contesto caratterizzato da significative pressioni regolatorie internazionali e geopolitiche. Tale resilienza rappresenta un elemento di forza nel panorama marittimo nazionale e contribuisce alla stabilità dei collegamenti e dei traffici marittimi che interessano il Paese.

Oltre alle iniziative a sostegno all'internazionalizzazione dell'industria marittima nazionale, svolgeranno un ruolo essenziali le azioni poste a tutela degli interessi nazionali nei dedicati contesti internazionali con particolare riferimento alla Bussola per la Competitività, all'attuazione del Patto UE per l'oceano ed alla strategia industriale marittima dell'UE, in corso di elaborazione, nonché dell'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO).

Infine, la rilevanza strategica del settore marittimo va letta anche alla luce del valore dell'ambiente marino quale infrastruttura naturale essenziale per la continuità delle attività industriali, portuali e logistiche. La qualità degli ecosistemi marini e costieri, la tutela della biodiversità e il mantenimento del buono stato ambientale delle acque costituiscono, infatti, condizioni abilitanti per uno sviluppo industriale stabile e duraturo. In tale prospettiva, la strategia industriale marittima nazionale integra in modo strutturale gli obiettivi di sostenibilità ambientale, in coerenza con la Strategia Marina e con gli impegni europei e internazionali dell'Italia, valorizzando la tutela dell'ambiente marino come fattore di riduzione del rischio, prevedibilità regolatoria e attrattività degli investimenti.

2. SFIDE E TENDENZE DI MERCATO

Il settore marittimo, insieme ai principali fattori di produzione e al contesto geopolitico di riferimento, sta attraversando una fase di profonda trasformazione, determinata da dinamiche esogene ed endogene emerse negli ultimi anni. In questo quadro, rilevano in particolare:

- a. la regolamentazione europea in materia ambientale, caratterizzata da stringenti obiettivi di decarbonizzazione, che ha promosso un processo strutturale di rinnovo delle flotte, di retrofitting e di sviluppo delle tecnologie e delle filiere dei combustibili alternativi;
- b. l'attività di progressiva normazione globale sviluppata in sede IMO, che ha istituito misure di mercato ed operative per la riduzione dell'impatto ambientale del trasporto marittimo a livello globale. In particolare, la definizione di un *Net Zero Framework* durante il MEPC 83 di aprile 2025 ha posto le basi per un'estensione dell'obiettivo di decarbonizzazione nel comparto stratificata rispetto agli analoghi strumenti europei per il raggiungimento delle zero emissioni nette al 2050. Tuttavia, l'adozione effettiva di queste misure, in origine prevista per la sessione straordinaria dell'MEPC di ottobre 2025, è stata rinviata di un anno. In tale quadro, l'Unione Europea dovrebbe valutare lo sviluppo di un piano di armonizzazione con i cronoprogrammi IMO di riduzione delle emissioni, che contribuisca, unitamente ad un possibile adeguamento normativo di mitigazione, ad evitare penalizzazioni a

carico degli operatori nazionali e di altri Paesi membri, a vantaggio di operatori extra UE. Sono necessari analoghi piani di armonizzazione per l'implementazione di ulteriori strumenti di rilievo, tra cui l'istituzione delle *Emission Control Areas* (ECA) ai sensi dell'Allegato VI della Convenzione MARPOL, nelle quali è vietato l'utilizzo di combustibili marini con un tenore di zolfo superiore allo 0,10% m/m. In questo quadro, la transizione regolatoria richiede un approccio che coniughi ambizione climatica, competitività e certezza operativa. L'assenza di un pieno allineamento tra cronoprogrammi e strumenti europei e internazionali può determinare, oltre a impatti economici, anche effetti indiretti sulla resilienza delle catene logistiche e sulla pianificazione degli investimenti industriali e portuali. Ne discende l'esigenza di accompagnare l'attuazione delle misure UE con un percorso di armonizzazione progressiva con il quadro IMO, nonché con i meccanismi nazionali di monitoraggio degli impatti e di supporto alle scelte strategiche di flotte e porti.

- c. il gigantismo navale, soprattutto nel settore del trasporto containerizzato, che sta portando alla realizzazione di unità navali sempre di maggiore capacità, dimensioni e pescaggio favorendo economie di scala, con conseguente necessità di migliorare ulteriormente l'accessibilità agli scali nazionali, sia in termini di profondità di fondali, che di spazi di manovra e di ormeggio, di opere di protezione, spesso con scelte progettuali volte a recuperare spazi logistici in mare, in carenza di aree retroportuali (ad es. dighe foranee, ribaltamenti a mare);
- d. lo sviluppo di fonti di energia alternative, che comporta programmazione e investimenti sia sul versante tecnologico sia sul versante industriale. A questo riguardo, è necessario sviluppare un programma nazionale capace di orientare in modo coerente gli investimenti tecnologici e industriali in materia di transizione ecologica ed energetica, che punti a perseguire obiettivi di decarbonizzazione in modo progressivo, con autonomia strategica specie favorendo la continuità di commisurati approvvigionamenti di materie prime critiche e terre rare, nonché la riconversione dell'industria tradizionale;
- e. l'adeguamento infrastrutturale di taluni porti, che, in coerenza con la strategia dell'UE per i porti quali nodi (*core o comprehensive*) delle reti TEN-T, si evolvono diventando *hub* energetici e digitali per integrare, anche a carattere di pianificazione, le nuove tecnologie rispondenti alle esigenze del mercato contribuendo a favorire il generale processo di decarbonizzazione del settore marittimo;
- f. lo scenario geopolitico attuale impone il rafforzamento dell'autonomia strategica europea riducendo le dipendenze esterne nel settore marittimo. In tale contesto il rafforzamento della cantieristica nazionale ed europea, anche militare, rappresenta quindi un fattore strategico per la competitività industriale nel suo insieme, nonché per la sicurezza, la resilienza logistica e la capacità operativa complessiva. Una base industriale solida consente di preservare l'autonomia strategica, assicurare la continuità dei programmi navali e sostenere l'innovazione tecnologica, anche in

un'ottica *dual use*, riducendo al contempo la dipendenza da fornitori esterni all'Unione europea. In questo contesto, investire in energie alternative, inclusi combustibili a basse emissioni e nucleare avanzato, contribuisce ad accrescere la resilienza energetica;

- g. la crescente rilevanza strategica della dimensione subacquea coinvolgente la possibilità di estrazione di materie prime critiche dal fondale, la posa, la protezione e il mantenimento in efficienza delle infrastrutture di connessione strategiche, il concomitante sviluppo tecnologico (capacità subacquee dell'industria civile ai fini produttivi e di ricerca e della difesa nazionale) e la parallela e indispensabile opera di mappatura e monitoraggio delle acque profonde e dei relativi fondali da parte dei soggetti a vario titolo legittimati, parimenti per finalità civili che militari;
- h. le tendenze che si manifestano nella nautica da diporto, settore di cui l'Italia è *leader* globale e che sta attraversando trasformazioni simili, pur non perfettamente sovrapponibili a quelle della cantieristica mercantile, ad esempio in termini di ricerca della sostenibilità, utilizzo di fonti di energia alternative e apporto allo sviluppo turistico;
- i. la crescente competitività dei cantieri asiatici, che ha contribuito a una riduzione della presenza europea nei segmenti a minor valore aggiunto. La concorrenza asiatica, sommata ai vincoli degli strumenti europei di sostegno pubblico al settore, ha provocato la perdita di capacità nei segmenti a minor tasso di complessità (porta-contenitori, rinfuse solide e liquide), nonostante la loro rilevanza ai fini dell'autonomia strategica dell'Unione.

Lo scenario delineato richiede di trattare il tema dell'industria marittima nazionale in modo coordinato, sia in ambito nazionale che nei consessi negoziali dell'Unione Europea e delle organizzazioni internazionali delle quali l'Italia è parte, per affrontare efficacemente le sfide poste dalle principali tendenze di mercato, in un contesto geopolitico caratterizzato da una crescente competizione strategica e da una progressiva transizione verso un sistema multipolare, e dall'affermarsi del dominio marittimo quale nuovo teatro di minacce ibride connesse in particolare alle infrastrutture critiche, con rilevanti implicazioni per la sicurezza economica e per la stabilità delle catene globali del valore. In particolare, appare necessario che l'Italia mantenga un ruolo attivo e profilato nei negoziati unionali relativi alla politica industriale marittima, attualmente in corso di elaborazione, nonché in quelli relativi alle altre politiche che possono avere ricadute sulla stessa.

3. LA STRATEGIA INDUSTRIALE MARITTIMA NAZIONALE

In questo quadro, una strategia marittima industriale nazionale, coerente con la più ampia strategia europea in fase di definizione, risulta essenziale per rafforzare la competitività del sistema produttivo e contribuire alla crescita dell'economia.

Tale strategia dovrebbe articolarsi lungo i seguenti obiettivi:

- a. Rafforzamento e consolidamento della cantieristica
- b. Rinnovo delle flotte nell'evoluzione del mercato dello shipping
- c. Sviluppo dei carburanti alternativi: Piano Strategico Nazionale AFIR e scelte dell'industria
- d. Allineamento delle politiche climatiche europee alle politiche di decarbonizzazione internazionali
- e. Portualità italiana: sfide infrastrutturali e governance
- f. Settore della pesca
- g. Proiezione internazionale del Paese e il ruolo dell'industria marittima
- h. Internazionalizzazione dell'industria marittima italiana
- i. Rafforzamento del Settore della Difesa e Sicurezza
- j. Sviluppo della cantieristica da diporto

Si riporta di seguito la descrizione degli strumenti ipotizzati relativamente ai singoli obiettivi appena specificati:

- a. Rafforzamento e consolidamento della cantieristica

Il comparto si caratterizza per un elevato livello di specializzazione e per specifici elementi di competitività:

- elevata specializzazione nella costruzione e manutenzione di navi ad alta complessità e delle unità da diporto;
- forte *leadership* tecnologica e una capacità consolidata nell'integrazione di tecnologie d'avanguardia;
- sinergia tra cantieristica civile e militare. La cantieristica militare, infatti, supporta le eccellenze industriali nazionali nel posizionamento di rilievo nei principali e più innovativi programmi di cooperazione europei e internazionali, contribuisce allo sviluppo del settore civile ad alta tecnologia, stimola occupazione qualificata e favorisce il trasferimento di innovazione in ambiti chiave quali la propulsione avanzata, la digitalizzazione, l'intelligenza artificiale, le infrastrutture subacquee e le energie alternative.

Si tratta di un sistema industriale articolato, composto da una rete nazionale di imprese e distretti produttivi, con rilevante impatto in termini di competenze e occupazione qualificata. A fronte dei citati punti di forza, permangono delle significative criticità:

- concorrenza internazionale, in particolare asiatica, sostenuta da importanti sussidi di Stato (se non direttamente controllata da talune Nazioni), mentre

l'Europa è penalizzata dal progressivo ridimensionamento dei meccanismi di supporto pubblico al settore;

- limiti infrastrutturali in alcuni cantieri e ridotto numero di bacini, in relazione alla tipologia di navi, alle loro dimensioni e pescaggio;
- carenza di manodopera specializzata in generale e a fronte della diffusione di nuove tecnologie;
- vulnerabilità della filiera rispetto alla volatilità dei costi energetici e alla dipendenza da fornitori extra-UE per componenti strategici, in particolare nei settori dell'elettronica, nella componentistica e delle motorizzazioni.

In questo quadro, il rafforzamento strutturale del sistema cantieristico nazionale richiede interventi mirati e coordinati sul piano industriale, infrastrutturale e delle politiche del lavoro, nonché sul piano del sostegno all'internazionalizzazione, in modo da favorire l'accesso a nuovi mercati a favore dell'industria cantieristica nazionale.

L'ammodernamento infrastrutturale dei cantieri costituisce un presupposto essenziale per garantire una capacità industriale adeguata alla transizione ecologica, digitale e tecnologica, nonché per rispondere alla crescente domanda di mezzi navali funzionali all'autonomia strategica nazionale ed europea.

È necessario definire e attuare un Piano pubblico di investimenti strategici, volto ad ampliare e adeguare il comparto industriale e portuale, con priorità al completamento e all'accelerazione degli interventi già avviati in alcuni cantieri, nonché allo sblocco di quelli ancora in fase progettuale o autorizzativa, che risultano necessari per preservare la piena operatività dei siti produttivi.

In questo contesto, è prioritario sostenere, attraverso incentivi e strumenti finanziari dedicati, i cantieri navali in grado di realizzare navi complesse e tecnologicamente avanzate, i segmenti strategici delle filiere e gli ecosistemi di innovazione industriale per lo sviluppo delle tecnologie avanzate quali robotica, intelligenza artificiale, stampa 3D, sistemi predittivi e *digital twin*. Un ruolo d'impulso strategico fondamentale è rivestito dai grandi cantieri che, svolgendo un ruolo di capofila industriale, fungono da volano per l'innovazione e la crescita dell'intera filiera.

Occorre adottare, inoltre, strumenti dedicati all'adeguamento dei cantieri alle nuove esigenze produttive, inclusa la capacità di realizzare le principali tipologie di naviglio strategico – tra cui Ro-Ro/Ro-Ro Pax, unità passeggeri, comprese le navi da crociera di grande stazza, navi per la posa e la riparazione dei cavi e dei gasdotti – in coerenza con gli standard industriali europei. A tal riguardo si sottolinea l'attuale mancanza di navi posacavi italiane, sia per la posa che per la manutenzione dei cavi stessi, e, pertanto, sarà importante sostenere in futuro, oltre all'acquisizione di tale capacità, che la produzione delle stesse avvenga in un contesto prettamente nazionale ed internazionale.

Infine, occorre garantire le condizioni per sostenere l'incremento delle capacità produttive necessario a soddisfare le esigenze della Marina, in coerenza con il più ampio quadro europeo di rafforzamento della difesa. Tali interventi presuppongono investimenti pubblici significativi sulle infrastrutture e sulle aree demaniali marittime, anche quando affidate in concessione a operatori industriali.

È inoltre fondamentale sostenere l'innovazione tecnologica, per potenziare sistemi di automazione e processi produttivi avanzati, migliorando l'efficienza operativa e ottimizzando i costi di produzione. L'industria cantieristica ha avviato un processo strutturato di trasformazione digitale e tecnologica, sia a livello di prodotto che a livello di funzionamento del cantiere: robotica, IA generativa, stampa 3D, sistemi predittivi e gemelli digitali sono già parte del ciclo produttivo. L'evoluzione tecnologica del settore richiede strumenti di supporto coerenti con le politiche industriali nazionali ed europee in materia di transizione ecologica ed energetica. L'automazione e la digitalizzazione avanzata rappresentano, inoltre, una risposta strutturale alla crescente carenza di manodopera specializzata e alla limitata disponibilità di spazi produttivi: l'incremento della velocità dei cicli produttivi consente, infatti, un uso più efficiente delle superfici, ampliando la capacità operativa dei cantieri. Per garantire la disponibilità di risorse umane adeguatamente qualificate, è fondamentale accompagnare tali trasformazioni tecnologiche con politiche strutturate di formazione e riqualificazione professionale. A tal fine, si considera rilevante l'adozione di misure di sostegno alla creazione di percorsi tecnici innovativi e incentivi contributivi per il reclutamento e il mantenimento di manodopera specializzata, per rendere più attrattivo e competitivo il lavoro nella navalmeccanica.

In parallelo, è necessario favorire l'adozione di soluzioni tecnologiche per la progressiva riduzione delle emissioni, non solo per le nuove costruzioni, ma anche sulle unità navali già operative, al fine di procedere in modo coerente ed armonico nell'intero comparto a fronte dei traguardi imposti dalla decarbonizzazione. È necessario dotarsi di un programma strutturato nazionale dedicato all'evoluzione tecnologica del cantiere navale, attraverso il rifinanziamento degli strumenti normativi vigenti, integrato con fondi UE (come *Innovation Fund* e IPCEI). Tali strumenti contribuirebbero, infatti, a sostenere l'allineamento del settore agli standard tecnologici internazionali.

È inoltre opportuno considerare, tra le tecnologie idonee a contribuire al raggiungimento dell'obiettivo delle zero emissioni, anche la propulsione nucleare navale di quarta generazione, particolarmente rilevante per applicazioni specialistiche compatibili con gli standard internazionali di sicurezza ambientale. Tali soluzioni, già oggetto di sperimentazione in ambito internazionale, possono rappresentare un'opzione strategica per ridurre l'impatto ambientale e aumentare l'autonomia energetica di alcune tipologie di naviglio ad alta complessità.

Il successo e la competitività dell'industria nazionale dipendono, inoltre, in larga misura dalla disponibilità di una forza lavoro numericamente adeguata ed altamente qualificata e specializzata. In questo contesto è prioritario promuovere il settore navale - a partire dai cicli di istruzione secondaria superiore e nell'ambito

degli ITS - come un ambito professionale innovativo, sostenibile e inclusivo, capace di attrarre giovani talenti, di incentivare una maggiore partecipazione femminile lungo l'intera filiera produttiva, anche integrando lavoratori stranieri così regolarizzati, avvalendosi anche del piano europeo per l'Unione delle competenze e dei percorsi del Piano Mattei per l'Africa.

Il settore ha avviato iniziative per favorire il ricambio generazionale e la riqualificazione del personale, ma è necessario un piano strutturale che accompagni tali processi in modo coordinato, che preveda interventi per garantire un adeguato supporto alle imprese che investono nella formazione continua del personale, nella digitalizzazione dei processi, nella robotizzazione e nell'adozione di soluzioni tecnologiche orientate al miglioramento della sicurezza sui luoghi di lavoro. Tali investimenti non solo aumentano l'attrattività del settore per i capitali privati, ma generano un effetto moltiplicatore in termini di innovazione e competitività, contribuendo al rafforzamento strutturale dell'intero ecosistema industriale navalmecanico. È inoltre necessario promuovere la creazione di percorsi formativi e di riqualificazione professionale, in collaborazione con università, istituti tecnici e aziende, per sviluppare competenze avanzate nella progettazione, costruzione e manutenzione navale, con particolare attenzione alle nuove tecnologie digitali e ai processi di decarbonizzazione.

b. Rinnovo delle flotte nell'evoluzione del mercato dello shipping

Gli ambiziosi obiettivi fissati dalle normative europee e internazionali per la decarbonizzazione del settore marittimo pongono sfide complesse di carattere tecnologico ed in termini di sostenibilità economica a tutti i segmenti della flotta nazionale; in particolare, taluni tra questi – per via delle caratteristiche operative, della collocazione geografica e dell'evoluzione, nel tempo, del settore – risultano più vulnerabili rispetto ad altri. In assenza di una pianificazione nazionale coerente con gli obiettivi europei ed internazionali, alcuni segmenti della flotta potrebbero incontrare difficoltà nell'adeguamento ai nuovi requisiti costruttivi, tecnologici e operativi.

Tra questi spiccano quelli delle unità Ro-Ro e Ro-Ro Pax - di cui l'Italia possiede la flotta più numerosa al mondo, oltre detenere il primato europeo del loro impiego a corto raggio - che sono caratterizzate da una significativa complessità tecnologica, garantiscono il trasporto intermodale via mare (Autostrade del Mare, incentivate con il *Sea Modal Shift*) e la continuità territoriale con le isole maggiori, specie in chiave di coesione sociale. Per questi segmenti il processo di decarbonizzazione si è rivelato particolarmente sfidante per ragioni tecnologiche, operative ed economiche, anche in relazione alla generale avanzata età media del naviglio superiore alla media europea.

Un altro segmento in difficoltà è quello delle unità ad alta velocità (*High speed crafts*) per il trasporto passeggeri, essenziali per garantire i collegamenti con le isole minori, che affrontano sfide specifiche nell'adozione delle tecnologie richieste dagli attuali standard europei, in relazione all'elevata potenza propulsiva

installata, all'elevato volume a bordo occupato da macchinari ed apparati, che riduce in maniera importante gli spazi dedicati ai passeggeri.

Infine, vi è il segmento dei battelli da pesca di grandi dimensioni, in particolare quelli superiori ai 24 metri di lunghezza fuori tutto, che svolgono un'attività caratterizzata da stagionalità e basso rendimento. Tale segmento è attualmente sottoposto a un quadro regolatorio particolarmente articolato, *in primis* per l'accesso ai fondi di ammodernamento, e tale aspetto, tenuto conto dell'età media degli scafi e dei motori (superiore ai trenta anni), determina un'incidenza sulla sostenibilità operativa ed economica complessiva.

Dei tre segmenti citati, i primi due saranno progressivamente coinvolti in un profondo processo di rinnovo, *retrofit* ed efficientamento energetico, oggi già in atto, ma destinato a proseguire nei prossimi anni, guidato dalla regolamentazione ambientale europea ed internazionale (es.: ETS e *FuelEU Maritime*), che comporta un aumento significativo dei costi operativi per alcuni servizi marittimi essenziali che ricadono sui Paesi membri. Il significativo prelievo fiscale, istituito dall'applicazione della Direttiva ETS al settore marittimo, incide in misura rilevante sui servizi di collegamento marittimo che presentano specifiche esigenze operative, sia nell'approvvigionamento delle merci ai territori, che nello spostamento, anche quotidiano, delle persone, comprese quelle legate alla continuità territoriale.

L'applicazione delle suddette misure climatiche europee ed internazionali determina un effetto economico rilevante anche in altri segmenti come le navi da carico, in particolare, oltre a quelle impiegate nello *short-sea shipping* intra-UE, anche nel settore del trasporto containerizzato, e degli altri carichi (*tanker, bulker* e *LNG carrier*) e delle navi da crociera. In particolare, il regolamento *Fuel EU Maritime* può determinare impatti economici significativi in una fase in cui la capacità industriale e infrastrutturale non è ancora pienamente allineata alla crescente domanda.

È necessario orientare le risorse disponibili europee e nazionali verso interventi di rinnovo flotte, *retrofit* e di maggiore disponibilità ed impiego di carburanti alternativi, specie quelli a minore impronta emissiva idonei a sostenere il percorso di adeguamento della flotta agli standard ambientali, proseguendo con il supporto allo shift modale in chiave di riduzione dell'inquinamento atmosferico e di decongestione delle infrastrutture stradali e dei centri urbani.

L'esperienza applicativa delle misure introdotte nel 2022 evidenzia la necessità di strumenti più coerenti con gli attuali requisiti tecnologici e con le tempistiche imposte dalla transizione energetica.

In particolare, la disciplina unionale sugli aiuti di Stato per il rinnovo delle flotte, contenuta nella disciplina in materia di aiuti di Stato in favore del clima, dell'ambiente e dell'energia (disciplina CEEAG 2022) e nel regolamento generale di esenzione per categoria (GBER), si fonda su criteri tecnici che individuano le condizioni per le quali un'unità navale può essere qualificata come "a ridotte

emissioni”. Tali criteri, direttamente collegati ai parametri della Tassonomia europea (regolamento UE 2020/852), riflettono un’impostazione molto avanzata sotto il profilo ambientale, che tuttavia presenta un elevato livello di selettività. Ciò può risultare particolarmente impegnativo per alcune tipologie di naviglio, caratterizzate da profili operativi, potenze installate e configurazioni tecniche molto diverse tra loro. In questo quadro, un allineamento progressivo dei criteri europei ed internazionali con l’evoluzione tecnologica del settore marittimo potrebbe favorire una più efficace integrazione tra gli obiettivi di sostenibilità ambientale, economica e le esigenze operative della flotta, consentendo una più ampia applicabilità degli strumenti di sostegno compatibili con il quadro normativo dell’Unione.

Per rendere effettivo un programma di rinnovo della flotta in grado di valorizzare il contributo dei cantieri nazionali ed europei, è necessario affiancare agli strumenti di sostegno economico, misure strutturali volte a consolidare la capacità produttiva interna. Ciò implica anche l’esigenza di interventi mirati sull’ampliamento dei bacini e sull’adeguamento delle infrastrutture, nonché iniziative per la formazione di professionalità specialistiche e per la piena digitalizzazione dei processi industriali, così da assicurare tempi di consegna competitivi e una risposta proporzionata alla domanda attesa. La cantieristica italiana ha già avviato un percorso di innovazione tecnologica e aggiornamento delle competenze, che rappresenta una base solida per affrontare la transizione in atto. Tuttavia, l’attuale fase evolutiva richiede un quadro di politiche pubbliche coerenti e di lungo periodo, che permetta di accelerare l’adeguamento industriale e di preservare la capacità del sistema nazionale di competere in un contesto internazionale caratterizzato da forti dinamiche di investimento e da rapidi avanzamenti tecnologici. Nel definire eventuali meccanismi di sostegno al rinnovo della flotta, è opportuno che le valutazioni tengano conto del contesto competitivo internazionale, caratterizzato da condizioni di mercato eterogenee tra cantieri europei e cantieri di Paesi terzi. Le politiche pubbliche dovrebbero pertanto orientarsi a garantire condizioni operative equilibrate per gli operatori nazionali ed europei, nel rispetto della disciplina sugli aiuti di Stato e in coerenza con gli obiettivi di sostenibilità ambientale e competitività industriale. A ciò si affianca la necessità di considerare anche la crescente domanda di riciclo delle unità navali a fine vita, che inciderà sulla capacità dei cantieri di dedicare risorse e infrastrutture alle attività di refitting.

Una pianificazione nazionale integrata deve contribuire a salvaguardare l’efficienza complessiva del sistema cantieristico, evitando colli di bottiglia e assicurando continuità ai cicli produttivi legati alla manutenzione e all’ammodernamento della flotta. In tale contesto, è importante proseguire nelle politiche settoriali dirette all’aggiornamento dei profili professionali dei lavoratori marittimi, in tutti gli stadi della formazione, in relazione alle tendenze della transizione ecologica e digitale, nonché nel percorso già avviato di semplificazione e di informatizzazione delle pratiche amministrative relative alla gestione dei medesimi lavoratori.

c. Sviluppo dei carburanti alternativi: Piano Strategico Nazionale AFIR e scelte dell'industria

I combustibili alternativi sono l'anello più delicato della catena del valore funzionale a decarbonizzare il settore marittimo, perché sono ancora insufficientemente presenti sul mercato rispetto alla domanda indotta dagli obblighi previsti dall'anzidetta regolamentazione, e la cui disponibilità e diffusione dipendono da un insieme di fattori industriali, infrastrutturali e operativi interconnessi. È necessario, quindi, un rafforzamento della catena di fornitura dei combustibili alternativi per il settore marittimo, senza la quale non è possibile conseguire gli ambiziosi obiettivi fissati dalla legislazione climatica dell'Unione Europea e dell'IMO. Lo sviluppo dei combustibili alternativi su larga scala è possibile solamente in virtù di una forte presenza di *off-taker*, per le quali sarà necessario individuare meccanismi di accompagnamento alla transizione che favoriscano la progressiva diffusione dei combustibili a basse e nulle emissioni, in coerenza con gli indirizzi europei ed internazionali sugli obiettivi di decarbonizzazione del comparto.

Il piano strategico nazionale per la fornitura di carburanti alternativi richiesto dal Regolamento per lo sviluppo delle infrastrutture per combustibili alternativi (AFIR, art. 14), attualmente in fase di realizzazione da parte dell'Amministrazione centrale, rappresenta il contesto regolatorio principale per definire la politica industriale del Paese in materia di combustibili alternativi e/o sostenibili.

È in particolare necessario:

- assicurare che la programmazione nazionale tenga conto dell'evoluzione tecnologica del settore e delle prospettive di impiego dei combustibili alternativi da parte degli operatori marittimi, in modo da orientare decisioni coerenti e tempestive. Attualmente, il settore marittimo — essendo un settore *hard-to-abate* — sta investendo sui cosiddetti “*fuel pathways*”, percorsi consistenti nella scelta di determinate tecnologie per l'uso di fonti di transizione che condurranno progressivamente all'uso di combustibili a zero emissioni nette;
- valutare gli orientamenti relativi alle pertinenti traiettorie tecnologiche in coerenza con gli scenari di sviluppo industriale e infrastrutturale nazionali ed europei. Esse comprendono biocarburanti avanzati, soluzioni basate sul metano liquefatto e sulle sue evoluzioni a minore impatto emissivo, l'impiego progressivo di metanolo, ovvero di bio-carburanti, di carburanti sintetici, e, in una prospettiva di lungo periodo, l'utilizzo di idrogeno e ammoniaca. A tale proposito, è necessario individuare aree idonee alla produzione e allo stoccaggio e distribuzione dei combustibili alternativi, valorizzando il potenziale derivante dall'energia rinnovabile disponibile, ma anche dalle infrastrutture esistenti, in un quadro programmatico coerente con la pianificazione energetica nazionale e con le caratteristiche geografiche del territorio;

- armonizzare ed adeguare il quadro regolatorio relativo allo stoccaggio, alla gestione e alle operazioni di bunkeraggio dei combustibili alternativi, nonché alle attività connesse all'utilizzo e al trasporto della CO₂ per la produzione di carburanti sintetici, al fine di garantire condizioni operative certe e uniformi per gli operatori;
 - valutare l'adozione di un modello nazionale per la produzione, lo stoccaggio e la distribuzione dei combustibili alternativi, basato su una pianificazione razionale che includa soluzioni strutturate – tra cui modelli del tipo *hub&spoke* – idonee a garantire efficienza logistica, sicurezza operativa e adeguata capacità di rifornimento nei principali scali portuali;
 - in relazione ai proventi ETS prevedere delle misure di sussidio mediante redistribuzione di tali proventi al fine di incentivare l'uso di combustibili e creare una massa critica di *off-taker* che assicuri il ritorno di investimento necessario per l'aumento della produzione, tenendo altresì conto che, al momento, non è chiaro in che misura il settore automotive parteciperà alla corsa ai combustibili alternativi per via della politica di elettrificazione delle Commissioni europea, riducendo pertanto la domanda aggregata complessiva del settore della mobilità;
 - nel definire le traiettorie tecnologiche tenere in considerazione i possibili impatti su ambiente marino e costiero in linea con le normative ambientali vigenti.
- d. Allineamento delle politiche climatiche europee alle politiche di decarbonizzazione internazionali

L'attuale quadro regolatorio europeo in materia climatica del settore, incentrato sulla direttiva ETS e sul regolamento *FuelUE Maritime*, presenta effetti significativi sul mercato del trasporto marittimo, determinati anche dal carattere regionale delle misure e dall'assenza di un pieno coordinamento con il contesto internazionale. In particolare, per quanto riguarda i servizi di *transshipment*, la direttiva ETS potrebbe provocare una migrazione delle attività di *transshipment*, specie containerizzato, e di alcuni investimenti verso porti extra-UE, con effetti negativi sulla competitività dei porti europei, e quindi con critiche ricadute sulle economie territoriali correlate e, conseguentemente, sulla sicurezza e la resilienza delle catene logistiche europee. Il correttivo introdotto dalla direttiva ETS (la cosiddetta “regola delle 300 miglia nautiche”) non appare, allo stato, pienamente idoneo a mitigare tali aspetti. Ciò è ancora più vero per il bacino del Mediterraneo, a causa della sua vicinanza a porti extra-UE altamente competitivi, determinando un rischio sproporzionatamente elevato di delocalizzazione del traffico e delle attività commerciali. Inoltre, al di là delle ripercussioni socioeconomiche e strategiche della direttiva ETS, tale delocalizzazione potrebbe comportare viaggi più lunghi e un aumento delle emissioni globali, compromettendo così l'obiettivo fondamentale dell'ETS UE, riducendone l'efficacia complessiva.

Nel caso dei collegamenti marittimi a corto raggio Ro-Ro/Pax, che fanno parte di un'operazione di trasporto intermodale o combinato, contribuendo così alla riduzione delle esternalità stradali e delle emissioni complessive di CO₂, il costo relativo al sistema ETS trasferito sui camion sta generando una significativa perdita di competitività rispetto al trasporto stradale unimodale. Questi collegamenti, noti come Autostrade del Mare (AdM), consistono in servizi intermodali per il trasporto di merci su ruote, come camion, rimorchi e semirimorchi, trasportati su navi e traghetti dedicati (Ro-Ro e Ro-Pax).

Alla luce di ciò, l'applicazione del sistema ETS alle rotte Ro-Ro/Pax del trasporto marittimo a corto raggio, concepita per promuovere il trasferimento modale, dovrebbe essere affrontata come un caso specifico visto che questi collegamenti marittimi, strategicamente importanti per la transizione climatica e che spesso ricevono sostegno finanziario per documentati benefici ambientali, sono paradossalmente penalizzati nell'attuale quadro ETS.

Per quanto riguarda, infine, i collegamenti con le isole maggiori, caratterizzati da bassa profittabilità, ciclicità stagionale e obblighi di servizio pubblico, l'impossibilità di trasferire integralmente gli aumenti dei costi operativi sulle tariffe nel settore passeggeri può incidere sulla sostenibilità economica delle linee e, di conseguenza, sulla continuità territoriale garantita ai territori insulari. Tali collegamenti, gestiti principalmente da navi Ro-Ro/Pax, costituiscono un pilastro fondamentale della coesione territoriale all'interno dell'Unione ma risultano attualmente esposti a una combinazione unica di vincoli di mercato, sociali e operativi che limitano significativamente la capacità di assorbire i costi legati all'applicazione della normativa ETS.

Appare inoltre strategico prevedere che una quota significativa dei proventi derivanti dal sistema ETS generati dal settore marittimo venga riallocata allo stesso comparto, non soltanto per finanziare investimenti tecnologici, anche a titolo d'ammodernamento della flotta navale mercantile RO-RO/RO-RO PAX e traghetti, ma anche per sostenere strutturalmente la domanda di trasporto intermodale e scongiurare il rischio di un *modal backshift* inverso. Per prevenire ciò, s'intende destinare parte del gettito ETS al rifinanziamento strutturale e potenziato degli incentivi all'intermodalità (quali il *Sea Modal Shift* e il *Ferrobonus*), "chiudendo il cerchio" della sostenibilità economica; il prelievo fiscale ambientale a carico degli armatori verrebbe restituito alla filiera sotto forma d'incentivo alla domanda, garantendo la tenuta dei volumi di traffico intermodale. Infine, sarebbe opportuno che gli interventi di decarbonizzazione, compreso il miglioramento dell'efficienza energetica delle navi anche mediante riqualificazione energetica di quelle esistenti, nonché l'applicazione sui mezzi navali di tecnologie innovative, tecnologie di propulsione a zero emissioni e di generazione delle navi, vengano realizzati presso cantieri navali situati all'interno dell'Unione Europea.

La normativa climatica europea prevede una revisione delle normative dedicate al trasporto marittimo nel caso in cui un accordo globale in sede IMO per decarbonizzare il settore venga raggiunto. L'introduzione di uno strumento

legislativo globale (*Net Zero Framework* - NZF) ha l'obiettivo di raggiungere zero emissioni nette prodotte dal comparto marittimo nel 2050, in linea con l'Accordo di Parigi sul clima e con la *European Climate Law* dell'Unione Europea. Un'eventuale ratifica del NZF rappresenterebbe un passaggio fondamentale per avviare la transizione verso emissioni nette pari a zero.

Tuttavia, occorre tenere in considerazione che il Consiglio Ambiente ha ribadito il valore della flessibilità come principio guida nel quadro più ampio degli obiettivi strategici dell'UE in materia di clima e che il Comitato per la protezione dell'ambiente marino (MEPC) dell'IMO ha sospeso, attualmente di un anno, la seconda sessione straordinaria del Comitato per la protezione dell'ambiente marino (MEPC.ES-2) dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO), che avrebbe dovuto aprire la strada all'allineamento tra la legislazione regionale dell'UE e le future norme globali. Alla luce di ciò risulta essenziale affrontare senza indugio le carenze dell'attuale quadro ETS, attraverso le seguenti possibili azioni:

- escludere i porti di trasbordo dell'UE – definiti come porti europei in cui le operazioni di trasbordo rappresentano almeno il 65% dell'attività totale – dalla definizione di "porto di scalo" ai sensi della Direttiva ETS dell'UE;
- escludere i collegamenti Ro-Ro/Pax per il trasporto marittimo a corto raggio e i Pure Car Truck Carrier (PCTC) almeno fino all'entrata in vigore dell'ETS2 per il trasporto su strada o, in alternativa, introdurre una misura transitoria di attenuazione che preveda il congelamento dell'obbligo di restituzione delle quote ETS marittime al 70% fino al 2028;
- estendere l'attuale deroga per le isole minori anche alle isole maggiori e prorogare l'attuale clausola di caducità fino al 2035, subordinatamente a una valutazione completa della disponibilità di carburanti alternativi sulle rotte interessate;
- incorporare una valutazione del rischio basata su criteri predittivi nel meccanismo di monitoraggio ETS, garantendo la piena considerazione di tutti i segmenti chiave della flotta, inclusi i servizi di trasbordo, i servizi di bunkeraggio, le navi portarinfuse e le navi Ro/Ro e Ro-Pax, nell'intero spazio marittimo dell'UE.

e. Portualità italiana: sfide infrastrutturali e governance

Nei principali porti nazionali — con traffici sia *gateway* sia di *transshipment* — gli investimenti infrastrutturali e le progettualità in ambito portuale sono particolarmente significativi: dalla diga di Genova alla Darsena Europa di Livorno, fino alla realizzazione del molo VIII a Trieste, il Paese sta attuando un percorso di sviluppo infrastrutturale volto a mantenere elevati livelli di competitività, in coerenza con l'evoluzione del mercato marittimo internazionale¹. Tra questi, il

¹ Il trasporto di merce containerizzata nell'area mediterranea e in Italia conferma la centralità della nostra penisola. Nel 2022 l'Italia ha movimentato circa 11,6 milioni di TEU, con un leggero incremento rispetto al 2021 (11,3 mln TEU). Nel 2023 questo volume ha raggiunto quasi 11,8 milioni, una crescita annua del 2,4 % rispetto al 2022, e i dati 2024 ci confermano un *trend* in salita rispetto all'anno precedente, che si è mantenuto stabile nelle prime proiezioni 2025.

gigantismo navale è un elemento che influenza l'infrastrutturazione portuale italiana, nella misura in cui sono richiesti fondali sempre più profondi, attrezzature adeguate a gestire un aumentato volume e velocità nella movimentazione delle merci e la realizzazione di grandi opere destinate a migliorare l'accessibilità in termini di volumi, spazi di manovra ed operativi, a fronte delle esigenze del mercato, specie nei porti di maggiore rilevanza strategica.

La doppia transizione energetica e digitale, inoltre, impone l'adozione di combustibili alternativi e infrastrutture di OPS, in costanza di crescita del ruolo dell'*Internet of things*, dei *digital twin*, nonché di proseguire verso la piena interoperabilità informativa già esistente tra i sistemi/banche dati/portali dei soggetti deputati, ai sensi della vigente impalcatura normativa anche di derivazione europea, alla gestione dei traffici mercantili, della sosta delle navi negli scali, e delle attività economiche marittimo-portuali, destinata a confluire verso una più ampia integrazione rappresentata dalla Piattaforma Logistica Nazionale, finanziata dal PNRR, denotante, quali contributori, le Autorità pubbliche competenti dello specifico settore, l'armamento, gli operatori portuali e della logistica. È importante anche implementare gli esistenti rapporti di interfaccia tra Autorità a vario titolo legittimate alla gestione dei traffici mercantili e delle attività portuali con la Dogana, e tra questa e gli operatori di settore, rafforzando gli strumenti di semplificazione e digitalizzazione delle procedure doganali e amministrative. Tali integrazioni, in un'ottica di corridoio interoperabile, posseggono potenzialità da cogliere e tarare sulla base dei fabbisogni degli operatori degli scali e della logistica, e quindi dell'evoluzione del mercato, per un maggior efficientamento dei servizi doganali, amministrativi, di polizia portuale, amministrativa e di frontiera, a vantaggio della più fluida circolazione delle merci. Le suddette esigenze richiedono, altresì, di proseguire con l'aggiornamento dei profili professionali dei lavoratori marittimi e del comparto in genere continuando, altresì, a valorizzare le iniziative rivolte all'implementazione della sicurezza del lavoro, tenuto conto delle peculiarità di operazioni, servizi portuali e delle caratteristiche della forza lavoro. Per quanto riguarda l'*Onshore Power Supply* (OPS) è necessario dotarsi di un regolamento quadro per definire i principi regolatori uniformi da applicare alle modalità di gestione e di affidamento del servizio che, ai sensi della normativa nazionale, è già stato individuato come Servizio Interesse Economico Generale, i profili di responsabilità e d'interesse per la totalità dei soggetti (pubblici e privati) coinvolti nell'erogazione del servizio e il modello tariffario da adottare al fine di assicurare il funzionamento efficiente del servizio in tutti i porti interessati².

La definizione del quadro regolatorio nazionale per il servizio di alimentazione elettrica da terra deve essere armonizzata con le più recenti decisioni adottate in sede europea in materia energetica, sì da offrire condizioni operative chiare e affidabili agli operatori portuali e marittimi. In tale ambito è importante attivare un confronto strutturato con tutte le amministrazioni e i soggetti interessati, al fine di

² Cfr. Decisione C(2024) 3934 del 17.06.2024, *State Aid SA.105117 (2022/N) – Italy Aid scheme for the use of shore-side electricity in the form of a reduction in general system charges for ship operators*.

definire modelli gestionali, criteri tariffari e profili di responsabilità che garantiscano l'erogazione efficiente e uniforme del servizio nei porti coinvolti, nonché al fine di valutare le necessità occorrenti di potenziamento della rete. L'implementazione dell'*Onshore Power Supply* (OPS), oltre a concorrere agli obiettivi di decarbonizzazione, produce evidentemente benefici ambientali diretti nelle aree portuali e nelle città costiere, in termini di riduzione delle emissioni locali e miglioramento della qualità dell'aria.

Sotto il profilo di *governance*, l'infrastrutturazione portuale nazionale dovrà tenere in considerazione aspetti fondamentali del mercato marittimo, compreso quello cantieristico, i quali sono soggetti a sfide significative e tendenze di carattere economico, anche globale e regolatorio, che hanno innescato una significativa trasformazione. Si tratta, in particolare, di distinguere nel novero delle opere infrastrutturali portuali quelle di carattere straordinario e interesse internazionale certo, da un lato, e quelle di carattere ordinario, manutentivo e/o d'interesse geografico limitato, dall'altro. Le prime, il cui costo è significativo, dovranno essere soggette ad un maggiore coordinamento nazionale per evitare diseconomie e consolidare una visione strategica complessiva del sistema portuale nazionale che ne garantisca la competitività. Le seconde potranno essere, invece, più efficacemente gestite tramite le esistenti competenti Autorità territoriali, assicurando la necessaria e continuativa funzionalità degli scali.

Con specifico riferimento alla diffusione di infrastrutture per lo stoccaggio e il rifornimento di carburanti alternativi, riveste un ruolo centrale il Piano strategico nazionale, quale strumento di indirizzo e coordinamento delle infrastrutture energetiche per il settore marittimo. Il modello di produzione, distribuzione e rifornimento dei carburanti alternativi, che sarà definito a livello istituzionale, orienterà la configurazione delle infrastrutture *downstream*, *midstream* e *upstream* necessarie, anche al di fuori dei porti, nonché la valutazione e successiva individuazione, nell'ambito della pianificazione nazionale, di siti produttivi dedicati – nuovi o derivanti da riconversione – sul territorio nazionale.

È quindi prioritario promuovere la digitalizzazione dei processi logistici già avviata nei termini anzidetti e il rafforzamento dell'intermodalità, al fine di migliorare l'efficienza dei collegamenti mare-terra, ottimizzare i tempi operativi e valorizzare in modo funzionale le aree portuali disponibili, in coerenza con la programmazione nazionale dei trasporti. La diffusa ed armonica adozione di piattaforme digitali interoperabili di settore costituisce un fattore abilitante per la gestione coordinata delle operazioni portuali e per l'integrazione dei principali nodi logistici nazionali, favorendo la gestione programmata della movimentazione delle navi e dei carichi, della loro sosta in porto, la completa gestione elettronica dei relativi flussi documentali, e quindi il monitoraggio ambientale ed il tracciamento dei flussi trasportistici.

Nel quadro della crescente rilevanza strategica dei porti per la continuità dei flussi trasportistici e quindi economici, si conferma l'esigenza di rafforzare le misure di sicurezza fisica e cibernetica delle infrastrutture, in linea con le politiche nazionali di protezione delle reti critiche.

Per le opere portuali di rilevanza strategica, è necessario assicurare un coordinamento programmatico a livello nazionale, anche relativo ad una razionalizzazione delle procedure di adozione e revisione dei Piani regolatori portuali, nel rispetto delle competenze delle Autorità di sistema portuale e laddove non istituita, nel caso specifico, dell’Autorità Marittima. Le linee guida per l’adozione dei Piani regolatori portuali approvate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici costituiscono un riferimento utile per l’aggiornamento degli strumenti di pianificazione portuale.

f. Settore della pesca

Il settore della pesca professionale riveste un ruolo strategico per le politiche alimentari, sociali e ambientali del Paese, sostenendo numerose comunità costiere e una filiera imprenditoriale articolata, rispetto alla quale è necessario assicurare un equilibrio tra sviluppo e sostenibilità. Si tratta di un settore strategico per le politiche alimentari³, in cui il prodotto nazionale soddisfa appena il 20% del fabbisogno, con una marcata dipendenza dalle importazioni, anche extra europee. Negli anni scorsi, alcune misure europee in materia di gestione delle risorse, percepite come particolarmente restrittive dal comparto, hanno concorso alla progressiva riduzione della flotta e dello sforzo di pesca tuttora in atto. Ciò ha profondamente modificato l’equilibrio con alcune flotte extra UE, caratterizzate da un diverso quadro regolatorio e costi operativi inferiori.

Alla luce di ciò, è necessario farsi promotori di iniziative per orientare il confronto con le istituzioni europee nella definizione del quadro di interventi, nell’ambito della programmazione del bilancio europeo 2027-2024, promuovendo un FEAMPA rinnovato, maggiormente focalizzato sull’innovazione, sulla sicurezza e sulla stabilità delle filiere ittiche europee. Parimenti, è auspicabile una graduale attenuazione dei vincoli oggi applicati alla flotta, accompagnata da criteri in materia di sostenibilità ambientale, selettività degli attrezzi, innovazione tecnologica ed efficienza energetica. Tale misura consentirebbe di rafforzare la competitività del settore senza compromettere gli obiettivi di conservazione delle risorse biologiche.

Ulteriori iniziative da intraprendere possono avere a oggetto la revisione dell’attuale impostazione delle misure di adeguamento della flotta, affiancando agli strumenti di dismissione politiche orientate all’innovazione, alla selettività degli attrezzi e al rafforzamento delle competenze professionali. Il contributo all’approvvigionamento con prodotto fresco di alta qualità è garantito principalmente dal segmento industriale (media e grande stazza), che opera con sistemi come strascico e circuizione. Questo segmento, che opera con elevati

³ Nel 2024 la flotta italiana ha sbarcato 117.535 tonnellate (corrispondenti a circa 636 milioni di euro), confermando la tendenza alla flessione degli ultimi anni. La flotta a strascico rapido genera il 47% circa dei ricavi. Nel 2024, la flotta nel Mediterraneo contava 11.566 imbarcazioni, in leggera diminuzione rispetto al 2023 (1%). Circa il 71,5% è costituito da piccola pesca artigianale (sotto i 12 metri), che però rappresenta solo poco più del 12% del tonnellaggio complessivo.

standard di regolarità e tracciabilità, registra criticità legate alla crescente volatilità dei costi operativi e alle incertezze del quadro regolatorio.

La pesca costituisce un comparto rilevante per la sicurezza alimentare nazionale e per l'equilibrio socio-economico delle comunità costiere, richiedendo un quadro di interventi coerente con tali funzioni.

g. Proiezione internazionale del Paese e il ruolo dell'industria marittima

La politica industriale italiana è orientata al rafforzamento della resilienza di sistema nazionale da *shock* esogeni ed endogeni, a seguito delle crisi globali degli ultimi anni, che hanno cambiato lo scenario geopolitico internazionale nel quale il Paese si trova ad operare. A questo riguardo la politica industriale, di cui la strategia marittima nazionale è parte integrante, e la politica estera stanno investendo su una proiezione internazionale forte, all'insegna della cooperazione bilaterale equivalente, della diversificazione delle fonti di approvvigionamento e dei mercati di sbocco per l'industria cantieristica. La transizione energetica, che comporta una profonda riconversione della base industriale europea, rischierebbe d'essere compromessa qualora l'approvvigionamento di materie prime critiche e fonti energetiche rinnovabili non fosse adeguatamente presidiato dagli Stati membri. Il nucleare di nuova generazione potrà svolgere un ruolo rilevante nel contribuire agli obiettivi di autonomia e stabilità energetica.

Il *Critical Raw Material Act* dell'Unione Europea, entrato in vigore il 23 maggio 2024, ha individuato le materie prime critiche di riferimento per l'industria europea, così come gli obiettivi per rafforzarne la resilienza e i limiti temporali entro cui raggiungerli. Similmente, il *Net Zero Industry Act* ha creato un quadro legislativo d'insieme (semplificazione e promozione) per favorire lo sviluppo delle tecnologie "*net zero*" all'interno dell'industria europea. Sebbene con margini di miglioramento, sono previsti investimenti tramite fondi europei diretti. La semplificazione nell'accesso e il ricorso al *blending funding* potranno favorire iniziative di interesse strategico, superando l'approccio "a progetto". Un ulteriore aspetto da attenzionare è il ricorso alla circolarità che, sebbene favorito dall'Unione, non può tuttavia sostituirsi in toto a un approvvigionamento duraturo e significativo in assenza di un mercato interno in cui le relative tecnologie siano largamente diffuse.

È opportuno rilevare che la fase iniziale del *Green Deal* europeo, in un contesto nel quale il coordinamento con le politiche industriali era ancora in evoluzione, ha favorito un'impostazione della transizione energetica fortemente orientata verso l'elettrificazione – in particolare nel settore automotive – e sull'uso estensivo delle energie rinnovabili. Queste tecnologie, tuttavia, richiedono l'impiego di materie prime critiche la cui disponibilità interna nell'Unione Europea è oggi limitata. Tale circostanza ha accresciuto la dipendenza dell'UE da fornitori extra-europei, con implicazioni rilevanti sulla resilienza e sulla sicurezza delle catene di approvvigionamento, a scapito del pieno sfruttamento delle capacità continentali in segmenti tecnologici ad elevato potenziale di sviluppo nel breve e medio periodo. Questi fattori incidono direttamente anche sulla filiera marittima, poiché

la transizione del settore è fortemente influenzata dal fabbisogno complessivo del comparto della mobilità. Per garantire uno sviluppo omogeneo e competitivo delle filiere energetiche emergenti, risulta pertanto essenziale adottare un approccio fondato sulla neutralità tecnologica, che consenta di valorizzare soluzioni diversificate e coerenti con gli obiettivi strategici nazionali ed europei.

A tal proposito, è necessario promuovere un maggiore coordinamento a livello europeo tra la strategia sulle materie prime e quella energetica, al fine di garantire che gli obiettivi di incremento delle fonti rinnovabili siano accompagnati da adeguati sistemi di accumulo e da meccanismi che assicurino stabilità ed efficienza dei mercati energetici. Il futuro *energy mix* dell'Unione dovrà essere definito in un'ottica di autonomia strategica e affidabilità dell'approvvigionamento, includendo anche le potenziali applicazioni del nucleare di nuova generazione (moduli SMR) quali tecnologie complementari nel percorso verso la decarbonizzazione.

In questo contesto, l'azione italiana nel quadro del Piano Mattei, orientata al rafforzamento della cooperazione con i Paesi dell'Africa, offre rilevanti opportunità per la filiera industriale marittima, sia in termini di sviluppo di capacità, tra cui merita menzionare la formazione di forza lavoro, sia in termini di approvvigionamento di materie prime e creazione di partenariati energetici strategici. Parallelamente a ciò, e considerando il quadrante mediterraneo come fulcro principale della proiezione internazionale italiana, è importante estendere in ottica globale le catene del valore italiane "sicure" e la loro resilienza in funzione dell'industria nazionale.

Maggiore attenzione, infine, dovrà essere dedicata a materie prime essenziali per l'industria marittima, come l'acciaio green ed i materiali indispensabili per i carburanti di nuova generazione, per le quali permangono criticità di natura operativa, regolatoria e competitiva nei mercati globali. È importante garantire un approvvigionamento sicuro, sostenibile e competitivo delle materie prime (quali acciaio, rame, materie prime critiche, terre rare) necessarie allo sviluppo dell'industria tradizionale, di quella 4.0 e al processo di transizione energetica. È importante che l'Unione europea trovi un bilanciamento tra l'accesso alle materie prime e il rispetto delle normative ambientali e sociali, assicurando che l'evoluzione degli standard ambientali e sociali sia accompagnata da misure proporzionate che preservino la competitività delle filiere industriali strategiche, soprattutto in settori come quello della sicurezza e della difesa.

Le scelte tecnologiche nazionali dovranno essere valutate anche in funzione delle implicazioni geostrategiche, con l'obiettivo di rafforzare la resilienza delle catene di approvvigionamento e ridurre le vulnerabilità legate a dipendenze esterne.

h. Internazionalizzazione dell'industria marittima italiana

Lo scenario internazionale, caratterizzato da una crescente assertività dei concorrenti extra-UE, sostenuti da politiche industriali particolarmente incisive, rende necessario un rafforzamento strutturale dei processi di internazionalizzazione dell'industria marittima ed, in particolare, della filiera navale italiana. Tale

esigenza si colloca in continuità con gli indirizzi già delineati in materia di autonomia strategica, sicurezza economica e resilienza delle catene del valore, e risponde alla necessità di assicurare alle imprese nazionali condizioni di crescita, anche sui mercati esteri, adeguate alla portata degli investimenti indispensabili a sostenere la trasformazione e il rafforzamento complessivo del settore.

In tale contesto si sta promuovendo il posizionamento dell'Italia come snodo strategico nel Mediterraneo per i flussi di merci, energia e connettività digitale, anche avvalendosi delle opportunità offerte dal Global Gateway e dall'iniziativa faro *Global Gateway Green Shipping Corridors* volta a discutere tra gli stakeholder del settore (amministrazioni portuali, istituzioni finanziarie europee e settore privato) sfide e opportunità volte a rendere operativi corridoi marittimi verdi e la connettività tra porti europei ed extraeuropei. Viene assicurato, quindi, il sostegno nazionale a progetti strategici condotti da primari gruppi industriali italiani - progetti faro anche nell'ambito della già menzionata strategia europea - quali i cavi sottomarini Blue Raman e Green Med e le interconnessioni energetiche Elmed, SouthH2 Corridor e Medlink. L'integrazione degli scali italiani nelle reti TEN-T e nei corridoi strategici europei e internazionali consente di rafforzare il posizionamento del Paese anche nel quadro del corridoio India – Medio Oriente – Europa (IMEC), con la rete portuale nazionale, a partire dallo scalo di Trieste, quale punto di approdo ideale, ancorché non esclusivo, in Europa, e con le eccellenze del nostro sistema industriale in prima linea per contribuire in maniera determinante alla realizzazione del corridoio stesso.

Nel quadro della strategia di diplomazia della crescita, avviata dal Paese, si sta potenziando, inoltre, l'azione mirata a sostenere la penetrazione delle imprese del settore nei mercati esteri ad alto potenziale, attraverso strumenti dedicati di accompagnamento istituzionale, eventi di partenariato economico, programmi di cooperazione congiunta e meccanismi di supporto all'export e agli investimenti. Gli investimenti necessari per il mantenimento della competitività e della *leadership* dell'industria navale italiana richiedono, infatti, da un lato la messa in sicurezza delle catene del valore e, dall'altro, mercati di sbocco decisamente più ampi di quello nazionale.

i. Rafforzamento del Settore della Difesa e Sicurezza

1. L'industria marittima nella mobilità militare

La mobilità militare rappresenta oggi uno dei pilastri fondamentali della sicurezza e della difesa europea, non soltanto in quanto strumento tecnico e logistico per il rapido dispiegamento delle forze armate, ma anche come elemento strutturale di deterrenza, interoperabilità e prontezza strategica. L'evoluzione del quadro geopolitico degli ultimi anni ha reso evidente la necessità di un sistema integrato, resiliente e pienamente coordinato tra Stati Membri, così come riconosciuto anche dalla comunicazione congiunta della Commissione europea e dell'Alta Rappresentante in materia di mobilità militare del 19 novembre 2025.

In tal senso, la mobilità militare deve garantire il superamento delle barriere fisiche, procedurali e normative, oltre la completa integrazione delle diverse modalità di trasporto.

Il settore marittimo portuale è, ad oggi, destinato - e lo sarà sempre più in futuro - a svolgere un ruolo cruciale/strategico quale punto di riferimento nelle politiche di mobilità militare UE e NATO. Gli sforzi nel settore devono necessariamente essere sincronizzati con i piani in corso di definizione, valorizzando le linee di azione e le progettualità per evitare duplicazioni e far convergere le risorse disponibili sulla base delle effettive necessità delineate. I porti non sono solo terminali di corridoi terrestri, ma piattaforme intermodali con particolare attenzione ai *terminal* RO/RO e RO/Pax, ai collegamenti retroportuali e alla capacità di accogliere unità di elevato tonnellaggio e pescaggio.

La piena integrazione della dimensione marittima nella mobilità militare è quindi elemento imprescindibile per rafforzare la capacità di proiezione e di rinforzo delle forze armate nazionali, europee ed euroatlantiche.

2. Le attività nella dimensione subacquea

La corsa alla dimensione subacquea e all'utilizzo delle potenzialità dell'ambiente sottomarino rappresenterà uno dei principali ambiti di sviluppo strategico, richiedendo un'integrazione sistematica tra ricerca scientifica, politica industriale e capacità di difesa. Ciò richiede capacità avanzate di osservazione, analisi e modellizzazione dell'ambiente sottomarino, indispensabili per sviluppare attività quali la protezione delle infrastrutture critiche subacquee, la prevenzione e il contrasto delle minacce ibride, la gestione sostenibile delle risorse marine profonde e la realizzazione delle principali reti energetiche e di telecomunicazione. Un altro elemento di particolare rilevanza concerne l'acquisizione di capacità industriali connesse alla produzione, riparazione e ripristino delle infrastrutture critiche sottomarine, in particolare energetiche e trasmissione dati. Si tratta di un ambito caratterizzato dall'esiguità di operatori economici in grado di fornire tempestivamente servizi e capacità di tal tipo, la cui rilevanza è emersa in seguito agli incidenti occorsi nella regione baltica in passato, classificati come attività ibrida ostile.

La crescente rilevanza strategica della dimensione subacquea richiede, inoltre, che lo sviluppo industriale e infrastrutturale sia in linea con la normativa ambientale vigente.

A tal fine, l'Italia sta progressivamente definendo un quadro normativo volto a rafforzare la governance nazionale della dimensione subacquea, integrando sicurezza, industria, ricerca e cooperazione internazionale, avviando politiche pubbliche coerenti e favorendo partenariati a livello europeo e multilaterale. Tale impegno ambisce anche a tenere in considerazione gli sviluppi nell'ambito dell'Autorità Internazionale per i Fondali Marini che, ai sensi della Parte XI della Convenzione delle Nazioni Unite sul Diritto del Mare

(UNCLOS), regola il sistema di esplorazione e sfruttamento delle risorse minerarie dei fondali posti al di là delle aree di giurisdizione nazionale.

L'industria cantieristica nazionale dispone di competenze consolidate per contribuire alla progettazione, costruzione e integrazione delle principali componenti del nuovo ecosistema subacqueo. Può, quindi, guidare l'evoluzione attraverso tutti i domini, mettendo in campo storia industriale, asset e visione strategica, dimostrando competenze consolidate lungo la filiera – dalla superficie ai fondali, dall'*hardware* al *software* – e applicando un approccio olistico lungo tutta la catena del valore.

Le opportunità economiche e industriali derivanti dall'uso, anche civile, della dimensione subacquea si riflettono nello sviluppo di poli industriali e integrazioni verticali per la realizzazione di tecnologie all'avanguardia in tale settore e la cantieristica sta attualmente consolidando la capacità nazionale di operare in un segmento ad elevata complessità tecnologica e rilevanza strategica.

Tale evoluzione avrà impatti rilevanti anche sulla filiera commerciale marittima, contribuendo alla protezione del suo valore.

Il traffico globale di dati dipende per oltre il 90% dai cavi sottomarini, che raggiungeranno 1,7 milioni di chilometri nel mondo entro il 2027. A ciò si aggiunga che il mercato globale dell'elettricità supererà i 25 miliardi di euro entro il 2028, con Asia-Pacifico ed Europa che copriranno il 60% della domanda che verrà veicolata per la maggior parte da cavi di potenza sottomarini. La loro manutenzione, protezione e sorveglianza rappresentano una priorità, sia per quanto riguarda la creazione di capacità – anche in termini di navi specialistiche e posacavi, incluse quelle per la riparazione e manutenzione – sia per l'aspetto regolatorio e operativo. A tale riguardo, nel quadro delle iniziative prospettate nella comunicazione congiunta della Commissione europea e dell'Alta Rappresentante per rafforzare la sicurezza e la resilienza dei cavi sottomarini del 21 febbraio 2025, l'Italia si è fatta promotrice a livello europeo della realizzazione di un Hub per la sorveglianza dei cavi sottomarini nel Mediterraneo. Inoltre, è stato avviato un tavolo pubblico-privato per rafforzare la filiera nazionale dei cavi sottomarini a lunga percorrenza. In questo contesto, appare fondamentale rafforzare la produzione dei cavi sottomarini per telecomunicazioni a lunga percorrenza e rafforzare il presidio nazionale nelle relative tecnologie di rigenerazione dei segnali oltre che nelle navi posacavi e di manutenzione.

j. Sviluppo della cantieristica da diporto

La cantieristica nautica da diporto italiana rappresenta un'eccellenza internazionale, detenendo una quota significativa della produzione mondiale di superyacht e confermando il ruolo dell'Italia come primo paese esportatore. È un settore che contribuisce in modo rilevante allo sviluppo industriale e che, grazie alle sue competenze tecnologiche e alla capacità produttiva, si integra in modo complementare con la cantieristica mercantile.

Il comparto presenta una filiera produttiva radicata sul territorio nazionale, caratterizzata da elevata specializzazione tecnica e da un significativo contributo all'occupazione qualificata. Pur mantenendo una posizione di primato a livello internazionale, la cantieristica nautica italiana si confronta con un contesto competitivo in rapida evoluzione caratterizzato dalla crescita di operatori extra-UE, attivi nei segmenti a più elevata specializzazione. Tale dinamica conferma la necessità di un impegno costante nel rafforzamento della competitività, dell'innovazione e della capacità produttiva nazionale.

Per sostenere la cantieristica nautica da diporto è necessario:

- un quadro normativo e regolamentare armonico e competitivo, ovvero rispondente alle esigenze imposte da un mercato in evoluzione;
- instaurare piattaforme collaborative pubblico-privato e adeguati strumenti operativi per il trasferimento tecnologico, nonché strumenti di supporto economico dedicati all'evoluzione tecnologica del cantiere;
- una formazione specialistica sulle costruzioni, sul refitting e l'impiego di materiali e tecnologie a basso impatto ambientale ed innovative;
- una riduzione della vulnerabilità rispetto ai costi energetici e all'approvvigionamento di materiali e componenti strategici, specialmente da fornitori extra-UE.

La semplificazione normativa e amministrativa, nonché la certezza delle tempistiche procedurali, nel solco di quanto già attuato con le modifiche al codice della nautica da diporto ed al regolamento, rappresentano fattori determinanti nelle scelte degli armatori e degli investitori di commissionare la costruzione in Italia di un'unità da diporto. Ciò è vero anche per la scelta d'iscriverla nel registro italiano o in un altro Paese UE a parità di condizioni anche in termini di fiscalità e nell'uniforme rispetto delle norme sugli Aiuti di Stato, di mantenerla e ormeggiarla stabilmente in Italia, sostenendo la cantieristica del *refitting*. In tale prospettiva, appare opportuno: orientare l'azione regolatoria verso:

- la prosecuzione dell'aggiornamento della regolamentazione delle navi da diporto, con criteri di maggiore semplificazione e allineamento agli standard di altri Stati membri, onde scongiurare improprie forme di concorrenzialità a discapito dei requisiti minimi sicurezza;
- l'implementazione del *Passenger Yatch Code* per le unità da diporto adibite al noleggio fino a 36 passeggeri, già previsto dalla riforma del Codice della nautica da diporto.

4. CONCLUSIONI

L'Italia si trova in una fase decisiva per consolidare e valorizzare il ruolo della propria industria marittima. Attraverso interventi mirati e coordinati, il settore può rafforzare la propria competitività, contribuire alla sovranità industriale ed energetica del Paese e

sostenere un percorso di crescita sostenibile e innovativa, contribuendo attivamente alla elaborazione ed all'implementazione della politica industriale marittima dell'Unione europea attesa per il primo trimestre 2026.

Per assicurare un posizionamento solido nel medio-lungo periodo, l'Italia e l'Unione Europea sono chiamate a definire una politica industriale marittima ambiziosa e pragmatica, orientata al rafforzamento delle capacità produttive e tecnologiche e al sostegno al processo di rinnovo delle flotte. L'obiettivo è creare un ecosistema industriale in grado di competere efficacemente a livello globale e di accompagnare la transizione ecologica e digitale del comparto.

Per garantire coerenza e continuità nell'attuazione della Strategia, appare utile, infine, prevedere un meccanismo stabile di coordinamento interistituzionale che consenta di integrare le dimensioni industriale, energetica, trasportistica e ambientale, anche attraverso il monitoraggio periodico degli impatti e l'aggiornamento delle priorità. Tale impostazione favorisce la prevedibilità per gli operatori, riduce il rischio di frammentazione applicativa e rafforza la capacità del sistema Paese di accompagnare la transizione in modo ordinato.