

2024



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

PRIORITÀ DELL'INDUSTRIA DEL TRASPORTO MARITTIMO

IL CONTESTO ECONOMICO

Unioncamere, insieme allo studio Tagliacarne, ha calcolato che nel 2023 il valore aggiunto creato dall'intera economia del mare nazionale è stato di 52,4 miliardi di euro. Di questi:

- 10,4 miliardi sono prodotti dall'industria del trasporto marittimo, di merci e passeggeri;
- un moltiplicatore di 2,7 euro per ogni euro investito nel settore (il più alto di tutta l'economia del mare);
- 485 milioni di tonnellate di merci – alla rinfusa (secche e liquide) in container o a bordo di traghetti – movimentati nei nostri porti;
- nel ranking mondiale, l'Italia vanta la 13^a flotta di navi cisterne (seconda in Europa);
- l'Italia è 1^a in Europa per merci movimentate in Short Sea Shipping (314 milioni nel 2022) (fonte: SRM - Rapporto 2023 "Italian Maritime Economy") ed ha la 1^a flotta traghetti del mondo;
- nel Mediterraneo, l'Italia è leader con 252 milioni di tonnellate e una quota di mercato del 40% (anno 2022) (fonte: SRM - Rapporto 2023 "Italian Maritime Economy").

Non solo, gli eventi recenti del Mar Rosso, ma anche dell'Ucraina, hanno portato alla ribalta l'importanza strategica del settore per l'Italia.

- 63% (in volume) delle importazioni del Paese;
- 50% (in volume) delle esportazioni del Paese;

La flotta italiana conta oltre 13,7 milioni di tonnellate di stazza lorda (1.255 unità superiori alle 100gt) e il nostro Paese ricopre posizioni di assoluto rilievo nei settori più sofisticati.

Il trasporto marittimo, diversamente dalle altre infrastrutture (oleodotti e gasdotti) è in grado di assicurare la flessibilità delle fonti di approvvigionamento.

SICUREZZA

La sicurezza della navigazione è fondamentale per la competitività dell'industria dei trasporti marittimi e del Paese. Un mare insicuro è un mare costoso, in primis per le imprese. Pertanto, siamo grati al Governo per la preziosa presenza nelle aree a rischio, purtroppo sempre più numerose. Infatti, oltre alla crisi del Mar Rosso, la nostra economia sta subendo anche gli effetti di quella russo-ucraina, in particolare nel settore energetico e dell'import-export di prodotti cerealicoli e macchinari industriali.

EVOLUZIONE DEI REGIMI REGISTRO INTERNAZIONALE E TONNAGE TAX

Nel giugno 2020 è giunto a conclusione il processo di verifica comunitaria del regime italiano di aiuti di Stato ai trasporti marittimi. A livello interno, con il 2023 ha trovato piena attuazione l'**estensione** dei benefici previsti dal **Registro Internazionale** e dal **regime Tonnage tax** alle navi di bandiera UE/SEE utilizzate dalle imprese di navigazione stabilmente radicate sul territorio italiano, che contribuiscono a generare PIL e lavoro per l'economia del Paese.

La priorità immediata è rappresentata dalla soluzione, nella prima delicata fase di avvio di quest'importante

novità legislativa, delle connesse problematiche applicative inerenti la parte lavoristica, fiscale, previdenziale ed assistenziale con le Amministrazioni competenti.

Si tratta di una rivoluzione nel settore che rappresenta **un forte vettore di competitività** per l'industria dei trasporti marittimi nazionale.

Con l'inizio del 2024 ha preso avvio il processo di **rinnovo comunitario dei regimi Tonnage tax e Registro Internazionale**, entrambi giunti a scadenza con il 31 dicembre 2023. Ci attendiamo che le Decisioni di rinnovo per entrambi i regimi, a valere per il prossimo decennio, intervengano in tempi ragionevoli per fornire alle imprese di trasporto un quadro chiaro ed allineato nel solco delle linee guida Ue nonché della prassi della Commissione.

SEMPLIFICAZIONE E DIGITALIZZAZIONE

Non bisogna dimenticare la **competitività della nostra bandiera**. Negli ultimi anni, infatti, a livello internazionale c'è stato un generalizzato livellamento dei costi di costruzione ed esercizio della nave (rifornimento, oneri fiscali e contributivi, ecc.) che ha spostato il confronto competitivo tra le flotte sugli oneri amministrativi legati allo Stato di registrazione, a bordo e a terra.

Le imprese di navigazione devono confrontarsi quotidianamente con almeno nove Dicasteri e ciò genera diverse criticità nell'ordinaria gestione che i nostri competitor non hanno.

L'attuale Governo, con la costituzione del Comitato Interministeriale per le Politiche del Mare (CIPOM), ha tracciato un percorso - che auspiciamo arriverà alla metà - per avere una governance unitaria al passo con le *best practices* internazionali. Pertanto, occorre attuare quella riforma, non più dilazionabile nel tempo, dell'ordinamento di settore: dal Codice della Navigazione – che ha recentemente compiuto 80 anni - al regime amministrativo della nave, alla sanità marittima. Occorre, in buona sostanza, semplificare, a livello normativo, e sburocratizzare, a livello amministrativo, la bandiera italiana.

Da tempo Confitarma ha prodotto un progetto di riforma del Codice della Navigazione e dell'ordinamento correlato per molti aspetti a costo zero per l'erario. Negli anni sono state diverse le iniziative legislative volte a semplificare la normativa in materia di trasporto marittimo, purtroppo non andate a buon fine, salvo poche eccezioni.

Tra le varie proposte da noi sostenute, ne rientrano anche alcune in materia di semplificazione e digitalizzazione delle procedure di arruolamento dei lavoratori marittimi che sono state inserite nel recente disegno di legge "Malan", nonché in un disegno di legge approvato dal Consiglio dei Ministri del 26 marzo 2024 per la semplificazione e la digitalizzazione dei procedimenti amministrativi.

Confidiamo che le iniziative in atto trovino rapida e concreta attuazione quale importantissimo primo passo per rilanciare la bandiera italiana e continuare a contare, come Paese, nei consensi istituzionali internazionali. È necessario proseguire l'attività di sensibilizzazione delle Istituzioni affinché la

semplificazione dell'ordinamento marittimo resti prioritaria nell'agenda politica nazionale.

GREEN TRANSITION

Sempre in tema di competitività, una delle sfide maggiori che ci attende è quella della cd. *Green transition*.

Lo shipping è un settore "*hard to abate*" e "*capital intensive*" per il quale sono stati individuati a livello internazionale obiettivi molto ambiziosi, in particolare con riferimento alle emissioni.

ETS (Emissions Trading System)

L'inclusione del trasporto marittimo nel sistema ETS rischia di affossare la competitività del settore. Il prossimo anno ci verrà richiesto il pagamento delle quote di emissione prodotte dal 1° gennaio 2024.

Le entrate generate dall'ETS dovranno, a nostro parere, essere con certezza destinate a un fondo specifico settoriale marittimo per:

- sostenere finanziariamente la transizione energetica del settore;
- contribuire ad abbassare il differenziale di prezzo tra combustibili più puliti e combustibili tradizionali;
- ridurre i gap di competitività distorta che potrebbero generarsi tra le diverse modalità di trasporto europee.

Regolamento FuelEU Maritime

Il settore navale dovrà ridurre l'intensità di gas serra del suo carburante in modo graduale, partendo dal 2% nel 2025 fino ad arrivare all'80% nel 2050.

Ma il raggiungimento degli obiettivi fissati non dipende solo dalla volontà degli armatori.

I recenti studi ENI e RINA – a cui Confitarma ha contribuito insieme agli altri *stakeholder* di settore – hanno evidenziato che da un lato certe tecnologie possono essere in parte già disponibili, dall'altro la situazione relativa ai combustibili (o vettori energetici) futuri è piuttosto complicata; le quantità richieste sono significative, con costi e difficoltà logistiche, e certamente si andrà verso soluzioni differenti in funzione delle diverse esigenze operative delle navi.

Dobbiamo essere accompagnati nel processo della transizione ecologica!

Le risorse finanziarie private, da sole, non sono sufficienti a sostenere ricerca e innovazione per lo shipping. È necessario che l'Italia, come gli altri Paesi marittimi, sostenga le sue imprese in questo sforzo.

Revisione della Direttiva n. 2003/96/CE sulla tassazione dell'energia (*Energy taxation directive, ETD*) ai fini delle accise

Nell'ambito dell'articolato pacchetto di proposte adottate dalla Commissione europea il 14 luglio 2021 per rendere le politiche dell'Unione in materia di clima, energia, uso del suolo, trasporti e fiscalità idonee a ridurre le emissioni nette di gas a effetto serra di almeno il 55% entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990, notevole rilevanza assume la proposta di **revisione della Direttiva n. 2003/96/CE sulla tassazione**

dell'energia (*Energy taxation directive, ETD*) ai fini delle accise.

Dal 1° gennaio 2004, la Direttiva n. 2003/96/CE regola il quadro normativo unionale per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità ai fini delle accise.

Come da proposta di revisione presentata il 14 luglio 2021, la Commissione ritiene che la Direttiva n. 2003/96/CE sia ormai obsoleta e non in grado di riflettere adeguatamente la rinnovata politica climatica ed energetica dell'Unione. Per quanto riguarda le regole, la Commissione ritiene che le disposizioni della Direttiva del 2003 non siano riuscite a tenere il passo con lo sviluppo dei combustibili alternativi, come i biocarburanti più puliti e sostenibili e l'idrogeno, così come la loro struttura non risulta adatta a promuovere né l'efficienza energetica, più pulita e sostenibile dei combustibili alternativi, né gli investimenti e l'innovazione nelle tecnologie pulite e nell'energia sostenibile.

La proposta di revisione presentata il 14 luglio scorso dalla Commissione è volta a modificare significativamente l'attuale sistema di tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità nell'Unione. In particolare, tra le altre modifiche, prevede la rimozione delle esenzioni e degli incentivi obsoleti per l'uso di combustibili fossili (ad es., nel trasporto aereo e marittimo dell'UE), promuovendo nel contempo le tecnologie pulite.

In considerazione della riscontrata impossibilità di trovare una soluzione condivisa sul tema tra gli Stati membri, la Presidenza belga del Consiglio ha avanzato una proposta di compromesso che, se approvata, avrebbe effetti dirompenti sul settore e sull'intera filiera di produzione e distribuzione di carburanti ad uso marittimo. Motivo per cui si rende necessario valutare attentamente l'impatto economico e sociale del nuovo regime proposto sui settori interessati così come sull'economia del Paese. Da misurare il rapporto costi-benefici della soluzione proposta, nella sua attuale configurazione, riflettendo su tutte le implicazioni conseguenti alla eventuale soppressione dell'attuale regime di esenzione.

Cold ironing e infrastrutture per il rifornimento di combustibili alternativi

Il "Piano nazionale per gli investimenti complementari (PNC)" al PNRR ha stanziato 700 milioni per l'"Elettrificazione delle banchine (cold ironing)", poi incrementate di ulteriori 400 milioni di euro con la revisione del PNRR approvata dalla Commissione UE il 24 novembre 2023.

Nei prossimi mesi/anni:

- si dovrà assicurare la realizzazione degli interventi nei tempi previsti dal PNRR;
- risolvere il tema del costo dell'energia fornita da terra prevedendo:
 - separazione del costo dell'infrastruttura dal costo del servizio
 - incentivi per l'utenza nave.

Occorre infine che il mix energetico con cui sarà prodotta l'energia a terra sia necessariamente migliore di quello dell'energia autoprodotta dalla nave. Sotto quest'ultimo profilo, la progressiva diffusione di combustibili alternativi più performanti dal punto di vista ambientale potrebbe incidere sull'effettivo utilizzo

di tali infrastrutture.

La Legge 30 dicembre 2023, n. 214 (Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2022) ha introdotto una misura per l'abbattimento degli oneri di sistema dal costo dell'energia elettrica fornita alle navi. Tale misura, il cui scopo è quello di abbattere il costo della componente energia, è stata notificata alla Commissione ma ancora non è stata approvata e, in ogni caso, rischia di non essere sufficiente per rendere il costo del servizio competitivo posto che non è possibile fare previsioni su quale sarà l'incidenza della componente dei costi di gestione sul costo complessivo dello stesso.

Riteniamo, inoltre, che una gestione centralizzata del servizio da parte della AdSP, mediante affidamento ad un unico gestore, possa offrire in questo senso maggiori garanzie per l'utenza rispetto all'affidamento ai singoli terminali. Quando parliamo di infrastrutture di approvvigionamento energetico, dobbiamo poi considerare che non esiste ancora un'unica soluzione per alimentare le navi in maniera sostenibile e, pertanto, il settore dovrà essere sostenuto e messo in grado di approvvigionarsi anche delle diverse tipologie di combustibili che offrirà il mercato (es. metanolo, ammoniaca, idrogeno, ecc.).

Tale sostegno dovrà essere triplice: infrastrutturale, regolamentare e finanziario. Per quanto riguarda il primo, sarà necessario realizzare i depositi e gli impianti necessari ad accogliere i nuovi combustibili e le bunkering vessel per rifornire le navi; per quanto riguarda il secondo, è fondamentale adottare le norme regolamentari e di sicurezza per consentire le operazioni di bunkeraggio nei porti nazionali. Emblematico, sotto tale aspetto, è il ritardo accumulato dal nostro Paese per quanto riguarda il rifornimento di GNL: sebbene sia stata una nave italiana ad essere la prima in grado di poter utilizzare il GNL ad operare nel Mediterraneo, ancora oggi il bunkeraggio di GNL nei porti italiani non viene ancora effettuato. Infine, trattandosi di un comparto fortemente capital intensive, il processo di adeguamento e rinnovamento dovrà essere accompagnato da un programma di incentivi agli investimenti.

L'incertezza e la complessità nel gestire uno scenario così articolato e imprevedibile, comporta la necessità di una visione strategica di sistema e una grande capacità di coordinamento e di cooperazione tra pubblico e privato nonché certezza nelle tempistiche per la realizzazione delle opere pianificate.

In definitiva, il **legame che unisce le navi e i porti in futuro sarà ancora più forte** perché anche dalla realizzazione di una infrastruttura di combustibili alternativi adeguata e tarata sulle reali esigenze delle navi dipenderà la competitività dell'intero sistema marittimo-portuale nazionale.

Sea Modal Shift

Nel dicembre 2023 è stato attivato il nuovo Marebonus. Come noto, si tratta di uno strumento davvero virtuoso: dalle analisi dei dati ENEA e di quelli relativi al PNRR abbiamo calcolato che il costo per lo Stato del Marebonus è stato pari a un decimo di quello del Superbonus 110% a parità di risparmio energetico ottenuto (235 euro per tonnellata equivalente di petrolio risparmiati del Marebonus contro 2,434 euro del Superbonus).

Purtroppo, però, benché l'armamento di settore apprezzi molto l'iniziativa, riteniamo che le risorse stanziate (100,5 milioni di euro in 5 anni) non siano sufficienti a dispiegarne tutto il potenziale di spostamento modale.

Affinché questo strumento possa essere davvero efficace, riteniamo che gli stanziamenti debbano essere incrementati a 100 milioni di euro l'anno.

LAVORO MARITTIMO

L'elemento umano è asset strategico di ogni compagnia di navigazione. La flotta italiana assicura

- oltre 44mila posti di lavoro a bordo (sui quali ruotano quasi 65mila lavoratori);
- oltre 8mila posti di lavoro a terra.

Rinnovo CCNL

Gli alti tassi d'inflazione registrati negli ultimi due anni ci pongono di fronte al tema della difesa del potere d'acquisto dei salari, da contemperare con la sostenibilità dei costi e la stabilità della nostra industria.

È stata avviata nel mese di ottobre 2023 la trattativa sindacale per il rinnovo del CCNL Unico dell'industria armatoriale. La trattativa si sta svolgendo in un clima di fattiva collaborazione che ha già portato ad importanti avanzamenti sulla parte normativa del CCNL. Sulla parte economica, le distanze risultano ancora significative ma auspiciamo si possa pervenire a un accordo equilibrato evitando momenti di conflitto con le OO.SS.

Strutturale carenza di lavoratori marittimi italiani.

Un importante strumento per contrastare la ormai ben nota carenza di lavoratori marittimi italiani è rappresentato dalle risorse stanziate dal Governo ex art. 36 d.l. 48/2023 (c.d. Decreto lavoro) e destinate alle imprese armatoriali per finanziare la formazione iniziale dei lavoratori marittimi a partire dall'anno 2023 e per gli anni 2024, 2025, 2026. Tale importante intervento economico ha da subito avuto un riscontro molto positivo da parte dell'industria armatoriale portando alla completa assegnazione dei fondi stanziati per gli anni 2023 e 2024.

Per poter ottenere il risultato auspicato e contrastare la strutturale carenza di lavoratori marittimi, è tuttavia necessario affiancare e supportare tale importante strumento con l'attuazione delle riforme da tempo proposte da Confitarma e dalle OO.SS. volte alla semplificazione e all'aggiornamento della normativa che disciplina l'accesso alle professioni del mare (in particolare il DPR 231/2006) ormai totalmente superata e non rispondente all'evoluzione delle navi e del mercato del lavoro.

Deroghe al d.lgs. 221/2016 (c.d. Cociancich) nel periodo estivo.

Sempre al fine di fronteggiare la forte carenza di lavoratori marittimi, riscontrata perfino sulle categorie iniziali del personale alberghiero il governo ha adottato una deroga al cd. decreto Cociancich che ha consentito, per un periodo di tre mesi, di imbarcare marittimi di nazionalità non-EU sui traffici di cabotaggio

anche seguiti o preceduti da viaggio internazionale, attraverso accordi collettivi nazionali stipulati dalle organizzazioni sindacali dei datori di lavoro e dei lavoratori comparativamente più rappresentativi a livello nazionale.

Anche quest'anno sarà necessario aprire il confronto con le OO.SS. al fine di evitare difficoltà operative sui collegamenti essenziali che possono mettere a repentaglio i servizi di cabotaggio marittimo, la continuità territoriale con le isole nonché il turismo, durante il periodo estivo.

Gruppo di lavoro permanente in materia di addestramento del personale marittimo e tabelle di armamento istituito presso il Comando Generale del Corpo delle capitanerie di porto

Confitarma partecipa attivamente al Gruppo di Lavoro istituito presso il Comando Generale, nell'ambito del quale sono oggetto di discussione alcuni importanti decreti in materia di addestramento del personale marittimo su cui stiamo presentando proposte concrete per semplificare e aggiornare i requisiti di addestramento del personale marittimo (quali, ad esempio, la modifica dei requisiti per il conseguimento della certificazione di cuoco equipaggio, la modifica dei decreti che disciplinano l'addestramento avanzato delle navi cisterna, del decreto HSC, dei decreti MAMS e ECDIS).

RIFORMA DELLA GOVERNANCE PORTUALE E DELLA LEGGE 84/94

- Fatta salva l'indiscussa natura pubblica del demanio portuale, non abbiamo un modello di Autorità di Sistema Portuale preferito; ciò che è importante è che le AdSP funzionino in modo efficiente, assicurando al settore competitività, certezza dei tempi e uniformità nelle decisioni e nell'applicazione delle norme.
- È necessario fare chiarezza sulla ripartizione delle competenze all'interno della P.A. affinché non si creino inutili duplicazioni di compiti o, peggio ancora, dannose interferenze.
- A prescindere dal modello che verrà adottato, dovrà essere aumentata la capacità di coordinamento a livello centrale. La Conferenza di Coordinamento dei Presidenti non ha funzionato: si può e si deve migliorare. La voce dell'armamento italiano deve poter essere ascoltata sulla politica portuale nazionale.
- Analogamente, deve essere rivista la modalità di partecipazione delle categorie economiche sia a livello centrale che nelle AdSP: il loro ruolo all'interno degli Organismi di Partenariato della Risorsa Mare è stato eccessivamente depotenziato mentre all'interno delle Commissioni Consultive le regole attuali escludono importanti rappresentanze del comparto.
- Se la riforma si farà, chiediamo al Governo e all'Amministrazione di poter partecipare attivamente al processo di revisione della norma così come abbiamo fatto con il Parlamento, partecipando alle audizioni informali indette sul tema. La riforma sia però veloce e non diventi un alibi per non migliorare le cose o un esercizio fine a sé stesso: il Paese non se lo può permettere.