



Economia del mare

Azioni strategiche per la competitività del paese



CONFINDUSTRIA

Economia del mare

Azioni strategiche per la competitività del paese



CONFINDUSTRIA

Hanno partecipato alla stesura del presente documento:
le Associazioni di Confindustria:

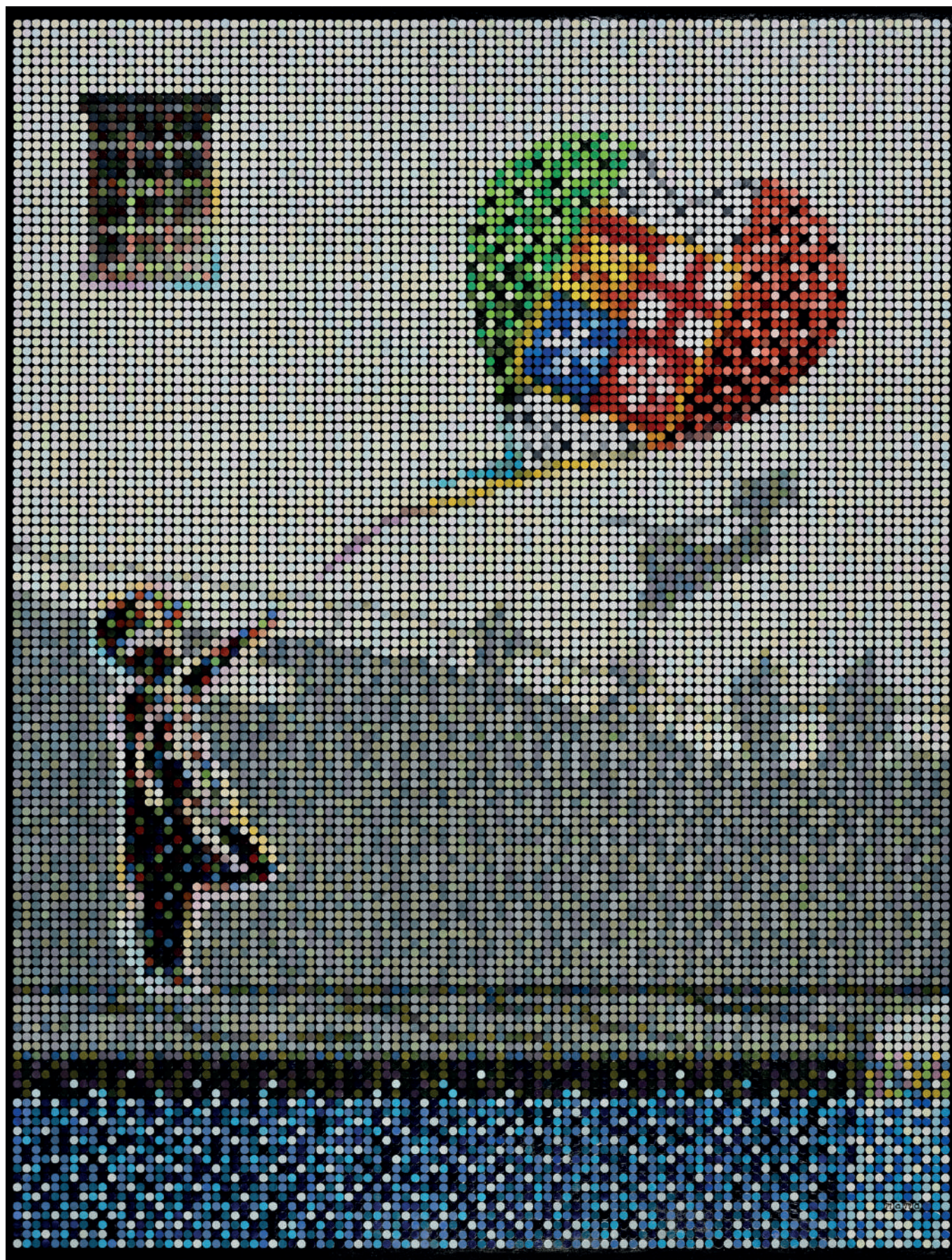


le imprese:



le Istituzioni:





"La nave nel futuro" - MaMà Dots

INDICE

Executive summary.....	pag. 7
1. Premessa.....	» 11
2. Le azioni strategiche e le proposte dei tre Gruppi di Lavoro.....	» 15
2.1 Infrastrutture e Portualità.....	» 17
2.1.1 <i>Infrastrutture portuali</i>	» 18
2.1.2 <i>Il modello di Governance portuale</i>	» 20
2.1.3 <i>Il lavoro portuale</i>	» 22
2.1.4 <i>La transizione energetica</i>	» 23
2.1.5 <i>La transizione digitale</i>	» 25
2.1.6 <i>Turismo del mare: revamping delle strutture</i>	» 26
2.2 Vettori e Flotte.....	» 27
2.2.1 <i>L'Economia del Mare e l'industria del trasporto marittimo</i>	» 27
2.2.2 <i>L'Economia del Mare e il diporto</i>	» 31
2.2.3 <i>L'Economia del Mare e la pesca</i>	» 32
2.2.4 <i>L'Economia del Mare e la cantieristica navale</i>	» 35
2.3 Persone e Competenze.....	» 39
2.3.1 <i>L'attività del gruppo di lavoro e le risultanze del questionario</i>	» 40
2.3.2 <i>Le proposte di intervento</i>	» 41
2.3.3 <i>Le azioni future</i>	» 44



EXECUTIVE SUMMARY

L'Economia del Mare rappresenta un pilastro strategico per l'economia italiana, contribuendo con oltre 216 miliardi di euro al PIL nazionale e garantendo più di un milione di posti di lavoro. Tuttavia, per rafforzare la competitività del settore e affrontare le sfide della transizione energetica e digitale, è necessario un approccio strategico e coordinato.

Il Gruppo Tecnico Economia del Mare di Confindustria ha approfondito e sviluppato un piano d'azione strutturato su tre driver strategici: 1) Infrastrutture e Portualità 2) Vettori e Flotte 3) Persone e Competenze. L'obiettivo che ci siamo fissati è promuovere politiche per lo sviluppo competitivo del settore, per consolidare il ruolo dell'Italia nel Mediterraneo e nei mercati globali.

Infrastrutture e Portualità. I porti italiani, cruciali per il commercio e il turismo, necessitano di investimenti mirati per modernizzare le infrastrutture, migliorare l'intermodalità e ridurre l'impatto ambientale. L'ottimale utilizzo dei fondi PNRR è essenziale per rendere i porti più competitivi. È inoltre necessario semplificare la governance portuale per superare inefficienze e garantire una gestione più centralizzata e strategica, con partecipazione effettiva degli stakeholder commerciali nella definizione delle scelte strategiche. I porti devono diventare hub energetici, investendo nell'elettificazione delle banchine e nella creazione di infrastrutture per combustibili alternativi come LNG e idrogeno e lo sviluppo dei biofuels. Tuttavia, la transizione richiede risorse finanziarie adeguate, da reperire attraverso la tassazione ETS e il credito d'imposta. La transizione digitale rappresenta, invece, una leva di crescita imprescindibile ed è necessario digitalizzare i processi autorizzativi e logistici, implementare la connettività 5G e adottare tecnologie avanzate per migliorare efficienza e sicurezza.

Vettori e Flotte. Il trasporto marittimo italiano rappresenta un asset strategico per il commercio globale, ma deve affrontare sfide significative. I due pilastri della competitività, Registro Internazionale e *Tonnage Tax*, non sono più sufficienti. Serve una semplificazione normativa per ridurre la burocrazia e rendere più efficiente il settore. La decarbonizzazione dello shipping deve essere perseguita con un equilibrio tra sostenibilità e competitività. Il raggiungimento degli obiettivi di emissioni dipende dalla disponibilità di nuovi carburanti, oggi ancora limitata. È fondamentale adottare un approccio globale alla transizione energetica, evitando distorsioni di mercato dovute a normative europee disallineate rispetto agli standard internazionali. Per il diporto nautico, la bandiera italiana è poco competitiva a causa dell'eccessiva burocrazia e dei costi elevati, determinando un aumento delle cancellazioni dai registri nazionali. Servono riforme per rilanciare il settore e un quadro normativo chiaro per l'uso di carburanti alternativi e tecnologie innovative. Il settore della pesca, invece, necessita di un rinnovamento della flotta per migliorare sicurezza, sostenibilità ed efficienza. Le politiche europee limitano l'aumento delle licenze, ma il rinnovamento delle imbarcazioni può garantire maggiore competitività senza incrementare lo sforzo di pesca. Infine, sebbene la cantieristica navale italiana sia leader mondiale, sono necessarie politiche industriali mirate per rilanciare il settore e consolidare lo sviluppo competitivo nel panorama mondiale e così anche confermare la leadership tecnologica italiana.

Persone e Competenze. La carenza di manodopera qualificata è una delle principali criticità dell'Economia del Mare. Occorre allineare e potenziare gli attuali percorsi formativi alle esigenze del mercato, soprattutto negli Istituti Tecnologici Superiori (ITS) e nelle università. Le competenze digitali e linguistiche sono sempre più richieste, così come figure professionali specializzate nella transizione energetica e nella logistica avanzata. Servono incentivi per le imprese che assumono giovani formati e un maggior dialogo tra istituzioni e settore privato per facilitare l'incontro tra domanda e offerta di lavoro.

In conclusione, lo sviluppo dell'Economia del Mare richiede un impegno congiunto tra istituzioni e imprese e Confindustria si pone come interlocutore privilegiato per tradurre le criticità in azioni concrete, favorendo il dialogo con i Ministeri competenti e promuovendo un ecosistema formativo, produttivo e normativo più moderno e competitivo.



1. PREMESSA

L'Economia del Mare rappresenta un settore strategico per l'economia nazionale, contribuendo in modo significativo al PIL e all'occupazione. Nel 2025, ha raggiunto un valore totale di 216,7 miliardi di euro, di cui 76,6 miliardi di euro di impatto diretto, rappresentando il 11,3% del PIL nazionale, con oltre 230mila imprese e oltre un milione di occupati¹.

Confindustria, unica Associazione datoriale nazionale a rappresentare l'intero settore, ha riconosciuto il ruolo chiave dell'Economia del Mare per lo sviluppo del Paese. Per questo, ha confermato una delega specifica per il quadriennio 2024-2028, affidandola al Dott. Mario Zanetti, supportato dal Gruppo Tecnico di Confindustria Economia del Mare, composto da rappresentanti del mondo industriale, dei trasporti, delle istituzioni e del mondo accademico.

Il Governo italiano ha espresso un forte sostegno allo sviluppo dell'Economia del Mare come driver strategico per la crescita economica. Il 31 luglio 2023 è stato adottato il **Piano Nazionale del Mare**, volto a definire una politica marittima unitaria e a valorizzare il settore in maniera integrata. In occasione dell'Assemblea di Confindustria del 18 settembre 2024, il Presidente del Consiglio dei Ministri, Giorgia Meloni, ha sottolineato l'importanza del ruolo di Confindustria in questo contesto.

Anche l'approvazione del Piano di gestione dello Spazio marittimo, intervenuta con il Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 25 settembre 2024, in attuazione della direttiva 2014/89/UE, consente di programmare le attività economiche marittime entro un perimetro di riferimento certo, promuovendo un'azione coordinata tra Istituzioni e privati ai fini di una crescita sostenibile delle economie marittime, in un quadro di sicurezza della navigazione e protezione dell'ambiente marino.

Il settore è in continua trasformazione e richiede il sostegno costante delle istituzioni e degli operatori economici per garantirne la crescita sostenibile. In questa ottica, Confindustria ritiene essenziale una collaborazione efficace tra il sistema industriale e le istituzioni per costruire una visione strategica comune e promuovere politiche di sviluppo condivise.

A tal fine, all'interno del Gruppo Tecnico di Confindustria Economia del Mare, Confindustria ha declinato un **nuovo approccio di politica industriale** costruito su **tre driver strategici**:

- **Infrastrutture e Portualità**
- **Vettori e Flotte**
- **Persone e Competenze.**

Questi driver si intersecano con **tre fattori abilitanti** fondamentali:

- **Risorse finanziarie**, per supportare gli investimenti per le transizioni energetica e digitale del settore.
- **Semplificazione normativa e amministrativa**, anche attraverso l'implementazione delle nuove tecnologie digitali.
- **Comunicazione**, per facilitare lo scambio di informazioni, la collaborazione e la creazione di una cultura nazionale sulla competitività del settore.

¹ XIII Rapporto Nazionale sull'Economia del Mare 2025, a cura di Osservatorio Nazionale sull'Economia del Mare Ossermare e Centro Studi Tagliacarne – Unioncamere.

L'obiettivo finale è incrementare la competitività dell'industria italiana del mare e dell'intero sistema Paese, garantendo una crescita sostenibile e rafforzando il ruolo dell'Italia nel Mediterraneo e sui mercati globali.



2. LE AZIONI STRATEGICHE E LE PROPOSTE DEI TRE GRUPPI DI LAVORO

Ogni driver strategico ha dato vita a un Gruppo di Lavoro dedicato, guidato da un Coordinatore e focalizzato sulle specifiche tematiche di riferimento.

Per garantire una visione a 360°, la composizione di ciascun Gruppo di Lavoro è stata strutturata in modo eterogeneo, includendo rappresentanti del mondo associativo e di imprese del Sistema Confindustria, nonché del mondo istituzionale e accademico. Infatti, la partecipazione di rappresentanti del mondo industriale ha consentito di portare un approccio pragmatico e orientato alle esigenze del mercato. Il coinvolgimento di esponenti del settore istituzionale ha invece garantito un allineamento con le normative vigenti, le politiche pubbliche e le strategie di sviluppo nazionale ed europeo. Infine, la presenza di esperti del mondo accademico ha assicurato un contributo di carattere teorico e metodologico, arricchendo il dibattito con ricerche, studi e nuove prospettive.

I Gruppi di Lavoro si sono riuniti più volte per analizzare le criticità del settore, confrontarsi sulle esigenze emergenti e definire proposte concrete in grado di rispondere alle necessità del mondo industriale nonché trasportistico-logistico.

Il lavoro svolto ha permesso di individuare alcune specifiche soluzioni strategiche, utili ad essere implementate efficacemente per migliorare la competitività e la sostenibilità dell'Economia del Mare, in tutte le sue diverse articolazioni industriali.

In questo quadro, assume valenza di prerequisito di competitività l'attuazione della normativa nel settore dell'Economia del Mare. Benché l'attuale Governo sia fortemente impegnato a rendere quanto più possibile "auto applicative" le norme deliberate, i tempi di concertazione dei decreti attuativi incidono fortemente sulla messa a terra delle norme, coinvolgendo una molteplicità di ministeri.

Al riguardo, è fondamentale garantire il coordinamento tra le amministrazioni, senza pregiudicare le rispettive competenze. Gli atti normativi e regolamentari che richiedono assensi occorre che siano esaminati in modo simultaneo, su richiesta del ministero procedente, seguendo gli indirizzi strategici del Piano del Mare. Ogni amministrazione coinvolta dovrebbe essere quindi rappresentata da un unico referente, autorizzato a esprimere una posizione chiara, definitiva e vincolante.

2.1 Infrastrutture e Portualità

I porti rappresentano la spina dorsale del sistema logistico italiano e svolgono un ruolo chiave come hub di approvvigionamento per l'industria nazionale. Oltre a garantire l'efficienza della catena di distribuzione delle merci, essi costituiscono anche un fondamentale punto di accesso per oltre 70 milioni di passeggeri ogni anno e un'eccellenza nel panorama diportistico del Mediterraneo. L'efficienza del sistema portuale non si misura solo in termini di volumi di traffico, ma anche nella capacità delle imprese portuali di generare valore economico e occupazionale.

L'attuale modello portuale italiano si basa su una partnership pubblico-privato tra Stato e impresa, concedente e concessionario, che rappresenta un equilibrio ideale per lo sviluppo del settore. Tuttavia, affinché questo modello possa realmente esprimere il proprio potenziale, è necessario semplificare i meccanismi di governance e dare maggiore certezza agli investitori, garantendo alle attuali Autorità di Sistema Portuale strumenti più agili ed efficaci per l'esercizio delle loro funzioni. Spesso si parla di portualità in termini generali senza però considerare l'importanza delle realtà imprenditoriali che operano all'interno dei porti, che con la loro attività quotidiana contribuiscono alla crescita del settore,

generando traffici e opportunità di lavoro. La capacità di accogliere nuove tipologie di navi e merci, garantendo al contempo tempi di transito efficienti ed elevati standard di sicurezza della navigazione in ambito portuale, sarà determinante per mantenere alta la competitività del sistema portuale italiano.

Per questo motivo, il sistema della portualità italiana necessita di una governance chiara, centralizzata, unitaria e semplificata, che consenta di superare le frammentazioni attuali e di adottare una visione strategica condivisa. Solo attraverso un coordinamento efficace tra le istituzioni e il mondo industriale sarà possibile garantire lo sviluppo e la competitività del settore nel lungo periodo.

In questo senso, Confindustria ha individuato come prioritari i seguenti ambiti di intervento:

- Infrastrutture portuali;
- modello di Governance portuale;
- il lavoro portuale;
- la transizione energetica;
- la transizione digitale.

2.1.1 Infrastrutture portuali

Le **infrastrutture portuali** rappresentano un elemento strategico per lo sviluppo economico e la competitività del Paese. Per rispondere alle nuove sfide imposte dalla transizione energetica, dalla digitalizzazione e dall'evoluzione del commercio globale, è necessario un processo di modernizzazione che tenga conto delle esigenze logistiche, ambientali ed economiche.

L'evoluzione delle infrastrutture portuali deve essere orientata alla sostenibilità e all'innovazione. L'aumento del traffico marittimo, l'introduzione di nuove rotte commerciali e la necessità di ridurre l'impatto ambientale impongono una trasformazione che includa soluzioni digitali per la gestione dei flussi, il potenziamento delle strutture intermodali e l'adozione di tecnologie a basso impatto ambientale. La capacità di accogliere nuove tipologie di navi e merci, garantendo tempi di transito efficienti, sarà determinante per mantenere alta la competitività del sistema portuale italiano.

Appare, altresì, opportuno avviare un piano di adeguamento e potenziamento delle infrastrutture portuali dedicate alla cantieristica navale militare, per garantire una capacità produttiva coerente con gli scenari dell'attuale quadro geopolitico.

L'ammodernamento del sistema portuale italiano richiede, pertanto, una visione strategica che integri innovazione, sostenibilità e competitività. Solo attraverso interventi mirati e una gestione efficiente delle risorse sarà possibile rendere i porti italiani protagonisti del futuro della logistica e del commercio internazionale.

In questo quadro, l'ottimale utilizzo dei fondi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) e dei fondi complementari rappresenta un'opportunità cruciale per il potenziamento delle infrastrutture. Investire in progetti strategici significa non solo rispondere alle esigenze del mercato, ma anche favorire una logistica più efficiente e sostenibile. Il rafforzamento dei collegamenti ferroviari rappresenta una priorità nell'ottica di migliorare l'**intermodalità**, anche ai fini della riduzione delle emissioni e del miglioramento della competitività delle

merci italiane sui mercati internazionali. A tal riguardo, le revisioni delle norme sugli aiuti di Stato potrebbero mettere a rischio incentivi chiave per il trasporto merci su ferro (Ferrobonus e Norma Merci). Le nuove normative europee devono, inoltre, contemperare le esigenze di tutte le modalità di trasporto, per uno sviluppo equo e sostenibile. È, altresì, importante un ruolo centrale delle Autorità di Sistema Portuale nel promuovere lo sviluppo del trasporto ferroviario da e verso i porti, considerato che l'incremento di questa modalità garantisce un reale aumento della capacità di traffico dei sistemi portuali.

In tale contesto, si sottolinea la rilevanza per il settore della misura c.d. "ferrobonus portuale" che, introdotta dalla Legge di Bilancio 2025 e in attesa del relativo decreto attuativo, rappresenterà un primo passo verso la sostenibilità economica delle operazioni di primo/ultimo miglio portuale e il rilancio competitivo del trasporto combinato marittimo. A tal fine si auspica una ampia adesione e utilizzo del nuovo strumento da parte di tutte le AdSP.

Un elemento essenziale per il mantenimento della funzionalità portuale è poi la gestione efficace dei **dragaggi**. È urgente definire un piano nazionale che preveda procedure semplificate e uniformi, evitando rallentamenti burocratici che spesso ostacolano la manutenzione ordinaria dei porti. La ridefinizione della classificazione dei materiali di risulta è altrettanto fondamentale per facilitarne lo smaltimento e il riutilizzo, riducendo i costi e gli impatti ambientali. Con specifico riferimento al diporto, occorre individuare una normativa specifica e semplificata per le attività di manutenzione ciclica in caso di accumulo di sedimenti trasportati dalle maree ad ostruire il canale di ingresso e l'imboccatura dei porti turistici di cui all'art. 2 del D.P.R. 2 dicembre 1997, n. 509, e dei porti canali di Categoria II, classe terza, con funzione turistica e da diporto di cui all'art.4, comma 3, lettera d) della legge 28 gennaio 1994, n. 84.

Inoltre, la **Zona Economica Speciale (ZES)** e le **Zone Logistiche Semplificate (ZLS)** rappresentano un'opportunità per attrarre investimenti e rafforzare il ruolo dei porti come hub strategici. È fondamentale monitorare gli investimenti del **PNRR** al tempo previsti per la ZES Unica, valutandone l'efficacia e l'impatto sul territorio, e pianificare un **futuro programma di investimenti** per garantire un adeguato sviluppo delle infrastrutture. In particolare, sarà necessario prevedere nuovi stanziamenti per le ZLS e per i porti all'interno della ZES Unica, con l'obiettivo di migliorare le dotazioni tecnologiche e logistiche, ottimizzare le procedure autorizzative e favorire l'insediamento di nuovi operatori economici.

Con riferimento alla **portualità turistica**, si evidenzia una scarsa attenzione nelle politiche di sviluppo infrastrutturale. Risulta, innanzitutto, importante migliorare la competitività fiscale dei porti turistici italiani come previsto nel Piano del Mare governativo. È poi necessario un piano di sostegno specifico che preveda incentivi per l'ammodernamento delle strutture, migliorando la qualità dei servizi offerti e potenziando l'attrattività del turismo nautico, settore con un alto potenziale di crescita e rilevanti ricadute economiche sul territorio.

Infine, uno degli obiettivi chiave per la **transizione ecologica** è la creazione di impianti di rifornimento per nuovi combustibili, come GNL, idrogeno e biocarburanti. L'adeguamento delle infrastrutture portuali a queste nuove esigenze sarà determinante per ridurre l'impatto ambientale della navigazione e rispondere alle normative europee sulla decarbonizzazione. La realizzazione di questi impianti richiede investimenti mirati, incentivi e una chiara strategia di pianificazione per garantire un'adozione efficace su scala nazionale.

KEY MESSAGES

- Le infrastrutture portuali devono evolversi per adeguarsi alle nuove esigenze energetiche e logistiche.
- L'ottimale utilizzo dei fondi PNRR / complementare sono essenziali per il finanziamento di progetti strategici laddove il mercato lo richieda e per efficientare i collegamenti ferroviari.
- La revisione delle norme sugli aiuti di Stato non deve mettere a rischio gli incentivi chiave per il trasporto merci su ferro (Ferrobonus e Norma Merci).
- Promozione da parte delle Autorità di Sistema portuale del trasporto ferroviario con origine/destinazione portuale.
- Urgente il piano nazionale per i dragaggi con procedure semplificate e uniformi per garantire manutenzione ordinaria ai porti e declassamento materiali di risulta.
- La ZES e le ZLS devono includere incentivi per gli investimenti infrastrutturali portuali.
- La ZES e le ZLS devono prevedere il monitoraggio degli investimenti infrastrutturali portuali già finanziati attraverso il PNRR, valutandone l'efficacia, e pianificare nuovi stanziamenti per garantire lo sviluppo e il potenziamento delle infrastrutture.
- Serve un sostegno specifico per l'ammodernamento dei porti turistici, penalizzate negli ultimi anni, e normativa specifica per la manutenzione dell'imboccatura dei porti turistici.
- La creazione di impianti di rifornimento per nuovi combustibili è un obiettivo chiave per la transizione energetica.

2.1.2 Il modello di governance portuale

Per rendere il sistema portuale italiano più competitivo ed efficiente è necessario un approccio integrato, che coniughi una regia centrale forte con una governance locale partecipativa. Solo attraverso una pianificazione strategica nazionale, un quadro normativo chiaro e incentivi mirati sarà possibile superare le criticità attuali e valorizzare il potenziale dei porti italiani nel panorama internazionale.

La riforma del 2016, volta a razionalizzare la governance portuale attraverso la riduzione del numero delle Autorità Portuali e la loro trasformazione in Autorità di Sistema Portuale, non ha prodotto i risultati attesi. L'obiettivo era quello di garantire una gestione più coordinata e strategica dei porti italiani, evitando inefficienze e competizioni interne. Tuttavia, permane una forte disomogeneità nella gestione dei vari scali, con differenze significative nelle strategie di sviluppo, nei modelli operativi e nella capacità di attrarre investimenti. Questa frammentazione rappresenta un ostacolo alla competitività del sistema portuale nazionale rispetto ai grandi hub europei, che operano con una governance più integrata ed efficiente.

Pertanto, affinché il sistema portuale italiano possa svilupparsi in modo armonico e strategico, risulta innanzitutto fondamentale che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) mantenga un ruolo centrale nella pianificazione, negli investimenti e nella regolamentazione del settore. Senza un coordinamento a livello nazionale, il rischio è quello di una gestione frammentata,

con porti che operano in concorrenza tra loro anziché cooperare per migliorare la competitività complessiva del Paese.

Ciò al fine di evitare una competizione interna dannosa e garantire una crescita equilibrata del sistema portuale. Le Autorità di Sistema Portuale, trasformate in enti pubblici economici, potrebbero così operare con maggiore autonomia finanziaria, ma all'interno di una cornice regolatoria chiara e condivisa a livello nazionale. Questo approccio permetterebbe di ottimizzare le risorse disponibili, evitando sprechi e sovrapposizioni di investimenti in infrastrutture non necessarie.

In questo quadro, è necessario ridefinire in modo chiaro i ruoli e le competenze di ciascun ente, garantendo un equilibrio tra regolazione e operatività per evitare inefficienze e conflitti normativi. Attualmente, infatti, il rischio di una sovrapposizione di competenze tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Autorità di Sistema Portuale ed Autorità di Regolazione dei Trasporti, genera incertezze con impatti potenzialmente negativi sull'attrattività del sistema portuale nazionale e sulla gestione del settore.

Peraltro, un modello di governance efficace non può prescindere dal coinvolgimento delle realtà economiche e imprenditoriali presenti nei porti. È, pertanto, opportuno recuperare il principio originario di partecipazione attiva, con un effettivo coinvolgimento delle rappresentanze economiche locali nella gestione ordinaria e con un Comitato di Gestione che possa agire come Conferenza di servizi, favorendo un dialogo costante tra istituzioni, operatori portuali e territori. In questo modo, si garantisce una gestione più trasparente e allineata alle esigenze del contesto locale e, pertanto, più efficace e senza perdere di vista gli obiettivi strategici nazionali.

Uno degli aspetti più strategici nella gestione del sistema portuale italiano è la regolamentazione delle concessioni. Al riguardo, risulta quantomai necessaria una normativa uniforme e centralizzata che garantisca trasparenza ed equità nella gestione delle concessioni, riducendo il rischio di discrezionalità e inefficienze. Per le strutture destinate alla nautica da diporto, è opportuno mantenere l'attuale quadro normativo fissato dal DPR 509/97, che risponde in modo più adeguato alle specificità del settore. Inoltre, la revisione delle attuali linee guida dovrebbe prevedere un WACC (*Weighted Average Cost of Capital*) più in linea con le dinamiche di mercato del trasporto marittimo, incentivando gli investimenti e garantendo una gestione più efficiente delle infrastrutture portuali.

Un sistema portuale moderno ed efficiente deve mirare allo sviluppo e all'integrazione delle modalità di trasporto sostenibili. Nell'ambito di una politica dei trasporti volta a raggiungere gli sfidanti obiettivi ambientali ed energetici, il sistema di incentivi diretto al trasporto ferroviario e per altre soluzioni a basso impatto ambientale deve essere applicato in misura adeguata a garantire una *fair competition* tra modalità di trasporto, evitando distorsioni e garantendo una reale transizione verso un modello di logistica più sostenibile.

KEY MESSAGES

- La riforma delle Autorità di Sistema Portuale del 2016 è risultata di fatto poco efficace e incompiuta: permane disomogeneità nella gestione dei porti.
- La regia centrale su pianificazione, investimenti e regolamentazione deve rimanere a livello ministeriale.
- Necessaria una strategia e regia nazionale per evitare concorrenza interna tra i porti italiani coordinando le Autorità di sistema portuale trasformate in enti pubblici economici per ottimizzarne l'autonomia finanziaria.
- Opportunità di rivedere alcune competenze dell'Autorità di Regolazione dei trasporti nell'ottica di superare possibili sovrapposizioni con il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e con le Autorità di sistema portuale.
- Valorizzare una governance a livello locale più partecipativa (modello originario), con effettivo coinvolgimento delle rappresentanze economiche locali nella gestione ordinaria e con un Comitato di Gestione che possa agire come Conferenza di servizi.
- Necessaria una omogenea e centralizzata regolamentazione del sistema di concessioni portuali, ad eccezione di quelle per le strutture destinate alla nautica da diporto per le quali è opportuno mantenere l'applicazione delle regole fissate dal DPR 509/97; per garantire equità e trasparenza e revisione attuali linee guida versus un *WACC-Weighted Average Cost of Capital* più adeguato alle dinamiche di mercato del trasporto marittimo.
- Incentivi per il trasporto ferroviario e altre modalità sostenibili dovrebbero essere misurabili e applicati in modo uniforme.

2.1.3 Il lavoro portuale

La regolamentazione del lavoro portuale rappresenta un tema centrale per il futuro del settore e interessa trasversalmente tutti i gruppi di lavoro. Un sistema portuale efficiente non può prescindere da un quadro normativo chiaro e uniforme.

Un passo significativo in questa direzione è stato il rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro (CCNL) per i lavoratori portuali. Il nuovo accordo ha introdotto adeguamenti salariali congrui, allineati alle evoluzioni economiche e al costo della vita, oltre a una serie di strumenti di welfare che migliorano le condizioni lavorative e di conciliazione vita-lavoro.

Una regolamentazione chiara, accompagnata da controlli efficaci, è indispensabile per evitare forme di sfruttamento e garantire la legalità e, al contempo, la certezza delle regole e delle condizioni contrattuali favorisce anche una maggiore produttività e sicurezza, migliorando complessivamente l'efficienza del sistema.

Uno degli aspetti più critici dell'attuale normativa è la disomogeneità nella regolamentazione del lavoro nei porti italiani. Esistono ancora distinzioni obsolete tra diverse categorie di lavoratori e modalità di gestione che non rispondono più alle esigenze attuali del settore. Inoltre, occorre affrontare la questione del progressivo invecchiamento della forza lavoro, istituendo un fondo di prepensionamento che consenta un graduale turnover del personale,

favorendo l'ingresso di nuove generazioni e il passaggio di competenze. Un meccanismo di uscita anticipata regolato e sostenibile permetterebbe di migliorare l'organizzazione del lavoro, riducendo il rischio di infortuni e garantendo una maggiore efficienza operativa.

Infine, molte delle attività svolte nei porti richiedono un impegno fisico significativo, esposizione a condizioni ambientali difficili e turnazioni gravose. Per questo motivo, è necessario riconoscere alcune mansioni portuali tra le **professioni usuranti**, consentendo ai lavoratori di accedere a misure previdenziali adeguate. Il riconoscimento di queste specificità migliorerebbe le condizioni di lavoro e rappresenterebbe un segnale di attenzione e valorizzazione per una categoria professionale essenziale per l'economia del Paese.

KEY MESSAGES

- Il lavoro portuale è un tema fondamentale per lo sviluppo della portualità.
- È stato rinnovato il CCNL dei portuali, con adeguamenti salariali congrui e nuovi strumenti di welfare.
- La regolamentazione del lavoro nei porti va uniformata a livello nazionale.
- Esistono distinzioni obsolete tra diverse categorie di lavoratori e modalità di gestione che non rispondono più alle esigenze attuali del settore.
- È necessario un fondo di prepensionamento per favorire il ricambio generazionale nel settore.
- Alcune mansioni portuali dovrebbero essere classificate tra le professioni usuranti.

2.1.4 La transizione energetica

La decarbonizzazione dei porti italiani è una sfida complessa, necessaria per garantire la competitività del settore nel lungo periodo.

I porti rappresentano un nodo strategico non solo per la logistica e il commercio, ma anche per la sicurezza e la transizione energetica. Per rispondere alle nuove sfide ambientali e agli obiettivi di decarbonizzazione, devono evolversi in veri e propri **hub energetici** flessibili, capaci di garantire la fornitura di combustibili alternativi come LNG (gas naturale liquefatto), idrogeno verde e biocarburanti. In particolare, per questi ultimi, mentre si rende opportuna la definizione di standard qualitativi omogenei per il trasporto marittimo, per conseguire economie di scala e ridurre i costi, si evidenzia che l'attuale logistica di rifornimento è già largamente predisposta per l'adozione di quantitativi crescenti di biocarburanti liquidi sia miscelati con gli attuali prodotti per la marina sia in purezza (e.g. HVO, B100). Appare inoltre opportuno analizzare l'assetto portuale nazionale per individuare tramite corrette valutazioni costi/benefici il migliore assetto logistico (i.e. quali vettori energetici/in quali porti). L'adozione di queste nuove fonti energetiche è essenziale per ridurre le emissioni nel settore marittimo e consentire alle navi di rispettare i più stringenti standard ambientali internazionali. Nel contempo potranno essere stimolati con l'adozione di meccanismi analoghi transizione 5.0, e rivedendo i criteri della tassonomia, progetti di efficientamento energetico sul naviglio esistente (e.g. rotor, scafi, digitalizzazione, recupero energetico a bordo) che possono consentire risparmi energetici e conseguentemente riduzione dell'emissioni.

L'implementazione dell'**Onshore Power System (OPS)**, ovvero l'elettificazione delle banchine, è una delle soluzioni per abbattere le emissioni nei porti. Questo sistema consente alle navi di spegnere i motori ausiliari e collegarsi alla rete elettrica locale durante la sosta in porto, riducendo in modo significativo le emissioni di CO₂ e di inquinanti atmosferici. Tuttavia, affinché l'elettificazione diventi una realtà su larga scala, è necessario superare diversi ostacoli tecnici ed economici. Servono investimenti mirati e, soprattutto, una maggiore cooperazione tra le Autorità di Sistema Portuale e le società di distribuzione e trasmissione dell'energia elettrica, al fine di garantire la realizzazione delle infrastrutture necessarie entro le tempistiche stabilite dalle normative europee e nazionali.

Inoltre, per accelerare la transizione energetica nei porti, è fondamentale **incentivare** gli investimenti in impianti di produzione di energia rinnovabile, come parchi fotovoltaici, eolici offshore e impianti per la produzione di idrogeno verde. In questa prospettiva, è strategico creare le condizioni per la nascita di un polo cantieristico in Italia dedicato all'eolico galleggiante, focalizzato sulla progettazione, produzione e assemblaggio di piattaforme flottanti e infrastrutture elettriche. Questi investimenti dovrebbero essere sostenuti attraverso agevolazioni fiscali e finanziamenti agevolati, in modo da rendere economicamente sostenibile la realizzazione di infrastrutture innovative e a basso impatto ambientale. Un sistema di incentivi ben strutturato potrebbe attrarre maggiori capitali privati, accelerando il processo di trasformazione energetica dei porti italiani.

Un altro elemento chiave per il successo della transizione energetica nei porti è la **collaborazione tra operatori portuali e produttori di energia elettrica**. Questa sinergia è indispensabile per garantire un'adeguata fornitura di energia a prezzi competitivi e per sviluppare soluzioni innovative che permettano di ottimizzare il consumo energetico delle infrastrutture portuali. Attraverso accordi di partnership e progetti congiunti, si potrebbero creare modelli di gestione energetica più efficienti, capaci di rispondere in modo flessibile alla domanda crescente di energia pulita.

La creazione di comunità energetiche portuali rappresenta un'opportunità per rendere il settore più sostenibile e resiliente. Tuttavia, affinché queste iniziative possano svilupparsi in modo efficace, è necessario definire un quadro normativo chiaro e stabile, che regoli aspetti cruciali come la produzione, la distribuzione e l'autoconsumo di energia rinnovabile all'interno delle aree portuali. Una normativa chiara e uniforme a livello nazionale favorirebbe la nascita di progetti innovativi e contribuirebbe a ridurre i costi energetici per gli operatori portuali. La transizione energetica nei porti, così come il miglioramento energetico della flotta e la produzione di carburanti low carbon, richiedono ingenti risorse finanziarie, che potrebbero derivare in parte dalla tassazione ETS (*Emission Trading System*) e dall'utilizzo del credito d'imposta previsto dalla misura Transizione 5.0. Quest'ultima rappresenta uno strumento cruciale per sostenere gli investimenti in tecnologie green e digitalizzazione, ma per essere realmente efficace necessita di una proroga che consenta alle imprese di pianificare adeguatamente gli investimenti e di sfruttare appieno le agevolazioni disponibili.

Per quanto riguarda la portualità turistica, deve essere semplificato l'iter di installazione di impianti di produzione di energia green e di desalinizzazione.

KEY MESSAGES

- I porti devono diventare hub energetici flessibili per la fornitura di combustibili alternativi.
- L'elettificazione delle banchine (*Onshore Power System*) è fondamentale e necessaria al fine di adempiere agli obblighi dettati da normative europee e nazionali secondo le tempistiche indicate, ma servono soluzioni concrete per la sua realizzazione, ivi compreso una maggiore cooperazione tra le autorità portuali e le società di distribuzione e trasmissione dell'energia elettrica.
- Gli investimenti in energie rinnovabili nei porti devono essere incentivati con agevolazioni fiscali e finanziamenti agevolati.
- La cooperazione tra operatori portuali e produttori di energia elettrica va promossa.
- Occorre definire un quadro normativo chiaro per la gestione delle comunità energetiche portuali.
- Le risorse per la transizione energetica possono derivare dalla tassazione ETS e dall'utilizzo del credito di imposta previsto dalla misura transizione 5.0 che tuttavia necessita di essere in qualche modo prorogata al fine di un suo utilizzo.

2.1.5 La transizione digitale

La digitalizzazione dei porti rappresenta una sfida ma anche un'enorme opportunità per migliorare efficienza, sicurezza e sostenibilità. Investire in tecnologie innovative e in infrastrutture digitali avanzate significa garantire un futuro più competitivo e all'avanguardia per il settore portuale.

Rappresenta un passaggio fondamentale per rendere più efficiente la gestione dei dati e dei flussi logistici. L'adozione di tecnologie avanzate consente di ottimizzare i processi operativi, riducendo tempi e costi e migliorando la competitività dell'intero sistema portuale.

Uno degli aspetti chiave di questa trasformazione riguarda la raccolta e la gestione dei dati, che devono essere omogenei per permettere analisi accurate e una pianificazione strategica degli interventi. Un'infrastruttura digitale ben strutturata consente di monitorare le operazioni con maggiore precisione e di intervenire tempestivamente in caso di necessità.

In questo contesto, è essenziale digitalizzare i processi autorizzativi, concessori e di controllo delle merci e dei passeggeri. Automatizzare queste procedure non solo riduce la burocrazia, ma garantisce anche maggiore trasparenza e velocità nell'elaborazione delle richieste, facilitando così il lavoro degli operatori e migliorando l'esperienza degli utenti.

Un altro elemento cruciale è l'introduzione della connettività 5G nei porti, che permetterebbe un monitoraggio in tempo reale delle operazioni. Grazie alla velocità e alla stabilità di questa tecnologia, sarebbe possibile gestire una grande quantità di dati in modo rapido ed efficiente, assicurando un controllo costante delle attività portuali.

L'uso delle tecnologie digitali non deve limitarsi all'ottimizzazione dei processi, ma deve anche contribuire a migliorare la sicurezza e l'efficienza operativa. Sistemi di videosorveglianza avanzati, sensori intelligenti e piattaforme di analisi predittiva possono aiutare a prevenire incidenti, ridurre i rischi e garantire un ambiente di lavoro più sicuro.

Infine, per massimizzare i benefici della digitalizzazione, è fondamentale implementare un sistema integrato di gestione dei dati. Un'unica piattaforma che raccolga e analizzi le informazioni provenienti da diverse fonti consentirebbe di prendere decisioni più rapide ed efficaci, favorendo una gestione più coordinata e strategica delle attività portuali.

KEY MESSAGES

- La digitalizzazione dei porti deve garantire una gestione più fluida dei dati e dei flussi logistici.
- La raccolta dati deve essere omogenea per agevolare analisi e pianificazione degli interventi.
- Occorre digitalizzare i processi autorizzativi, concessori e di controllo merci/passeggeri.
- La connettività 5G nei porti può migliorare il monitoraggio in tempo reale delle operazioni.
- L'uso della tecnologia deve facilitare la sicurezza e l'efficienza operativa delle attività portuali.

2.1.6 Turismo del mare: revamping delle strutture

Il settore del turismo riveste un ruolo fondamentale nell'economia italiana. Per mantenere la sua competitività e rispondere alle nuove esigenze dei turisti, è necessario un processo di ammodernamento che renda le strutture ricettive più efficienti, sostenibili e accessibili.

In questa prospettiva, si propone l'introduzione di una norma agevolativa volta a incentivare il rinnovo delle attrezzature marine, promuovendo criteri di sostenibilità. Questo intervento permetterebbe di migliorare la qualità dei servizi offerti, riducendo al contempo l'impatto ambientale delle strutture turistiche.

Un aspetto cruciale di questa trasformazione riguarda l'utilizzo di materiali certificati, come quelli con marchio FSC (*Forest Stewardship Council*) o PEFC (*Programme for the Endorsement of Forest Certification*), che garantiscono una gestione responsabile delle risorse forestali. Inoltre, il recupero del legno proveniente da eventi calamitosi rappresenta un'opportunità per favorire l'economia circolare, riducendo sprechi e promuovendo il riutilizzo delle materie prime.

Parallelamente, l'ammodernamento delle strutture e degli arredi urbani deve tenere conto dell'accessibilità e dell'inclusività. Ogni spazio pubblico e privato dovrebbe essere progettato per garantire la fruizione da parte di tutte le persone, comprese quelle con disabilità o esigenze specifiche. Questo approccio migliora l'esperienza turistica e rafforza il principio di ospitalità che caratterizza il settore.

Investire nell'innovazione e nella sostenibilità del turismo del mare significa quindi non solo rilanciare l'economia del comparto, ma anche costruire un modello di sviluppo più responsabile e orientato al futuro.

Per i porti turistici, si evidenzia la necessità di una revisione del DPR 2 dicembre 1997, n. 509 (c.d. decreto Burlando) al fine di disciplinare - snellendone le procedure - gli interventi di riqualificazione e adeguamento infrastrutturale, anche volto a elettrificazione, sostenibilità ambientale e transizione ecologica, digitalizzazione e sicurezza della navigazione, di approdi spesso progettati negli anni '70 del secolo scorso, secondo esigenze nel frattempo profondamente mutate.

KEY MESSAGES

- Il settore del turismo del mare necessita di ammodernamenti.
- Occorre incentivare il rinnovo delle attrezzature marine con criteri sostenibili, come l'adozione di materiali certificati FSC/PEFC e il recupero del legno da eventi calamitosi, che favoriscono l'economia circolare.
- Gli arredi urbani, oltre alle infrastrutture da diporto, devono essere progettati per garantire accessibilità e inclusività.

2.2 Vettori e Flotte

2.2.1 L'Economia del Mare e l'industria del trasporto marittimo

L'industria del trasporto marittimo rappresenta la "cinghia di trasmissione" dell'economia mondiale e molte delle nostre imprese sono operatori logistici globali che assicurano servizi complessi in tutti i settori.

La flotta italiana è fondamentale per l'approvvigionamento dei prodotti energetici del Paese, per gli scambi internazionali di beni, per la mobilità delle persone, nel settore del *leisure* e dei servizi ausiliari.

- A dicembre 2023 – 1.237 navi per oltre 12,7 milioni di GT.
- La nostra flotta mercantile occupa oltre 64mila lavoratori di cui 8mila diretti a terra.
- L'Italia è ai vertici del trasporto via mare di passeggeri, è prima in Europa per merci movimentate tramite *Short Sea Shipping* ed ha la prima flotta di traghetti al mondo nonché il principale armatore mondiale del settore traghetti Ro/Ro cargo.
- Nel 2023 le merci movimentate nei porti italiani con i Ro-Ro (120.8 milioni di tonnellate) hanno nuovamente superato quelle trasportate con i container (119.5 milioni) di cui invece si parla sempre.
- Battono bandiera italiana le navi della flotta del leader europeo nel settore crocieristico - comparto che solo nei porti italiani accoglie 14 milioni di passeggeri e genera un indotto di circa 16 miliardi di euro.
- Il nostro Paese vanta la seconda flotta europea di *product tanker* (Quinta nel mondo).

Complessivamente l'Italia realizza circa il 60% del proprio interscambio internazionale utilizzando il trasporto marittimo (poco meno di 267 milioni di tonnellate).

Trasporto e logistica, pertanto, rappresentano leve di competitività per l'intera industria nazionale e tutti i settori strategici in un'economia fortemente orientata all'export.

È necessario, pertanto, ribadire la centralità della "nave", intesa come industria del trasporto marittimo, come fattore abilitante della crescita competitiva, sociale, geopolitica e occupazionale del nostro Paese.

L'Italia vanta una storica leadership nel comparto, ma oggi si trova di fronte a una progressiva erosione della propria quota nella flotta mondiale, segnale di un indebolimento strutturale che richiede risposte immediate.

In questo senso, è emblematica la svolta imposta dal Presidente Trump per cercare di sanare una storica debolezza americana, accentuatasi nell'ultimo decennio, nel settore dello shipping. Infatti, nonostante la supremazia militare nei mari del mondo, gli USA non hanno sviluppato analoga flotta marittima commerciale affidandosi ai grandi operatori logistici internazionali. Dal 2013 al 2023 mentre la flotta controllata dall'armamento americano è passata dal 5° al 9° posto e quella per bandiera è rimasta al 20° posto, la Cina è passata dal 4° al 2° posto per controllo armatoriale e dall'8° al 6° posto per bandiera. Per tale ragione il Presidente Trump ha fissato l'obiettivo di trasportare, entro il 2030, il 15% delle esportazioni americane su navi battenti bandiera statunitense e costruite negli Stati Uniti.

Pertanto, per mantenere un ruolo di primo piano nello scenario globale, è indispensabile adottare politiche capaci di rendere più competitiva la "bandiera italiana" e l'industria marittima nazionale, armonizzando le normative con gli standard internazionali e incentivando investimenti in innovazione, sostenibilità ambientale e digitalizzazione. Grazie a questi interventi il trasporto marittimo italiano potrà continuare ad essere un pilastro della competitività economica e strategica del Paese.

In sintesi, gli interventi prioritari e di importanza strategica, finalizzati tutti ad una maggiore competitività del settore sono i seguenti:

Consolidamento Registro Internazionale e Tonnage Tax

Il mantenimento del ruolo strategico dell'industria del trasporto marittimo per il Paese, sia in termini industriali che sociali, si fonda su due pilastri imprescindibili rappresentati dai regimi del Registro Internazionale e della *Tonnage Tax*. Tuttavia, tali pilastri non sono più sufficienti per garantire la competitività con gli altri Paesi.

Occorre, infatti:

Semplificazione normativa, sburocratizzazione e digitalizzazione

Le imprese di navigazione devono confrontarsi quotidianamente con almeno dieci Ministeri.

Pertanto, occorre attuare quella riforma, a costo zero e non più dilazionabile nel tempo, dell'ordinamento di settore: dal Codice della navigazione al regime amministrativo della nave, dal lavoro alla sanità marittima, semplificando anche l'accesso alle professioni del mare e valorizzando il ruolo degli ITS Academy.

Green Transition – Bilanciamento tra sostenibilità e competitività

Lo shipping è un settore *hard to abate* e *capital intensive* per il quale sono stati individuati a livello internazionale obiettivi molto ambiziosi con riferimento alle emissioni, pur essendo già la modalità di trasporto più eco-compatibile: 14mila miliardi di dollari equivalenti all'80% degli scambi in volume con soltanto il 2% circa delle emissioni.

L'armamento italiano è già fortemente impegnato nella transizione ecologica:

- Il 28,3% della flotta italiana ha un'età inferiore ai 10 anni;
- Il 41% della flotta italiana ha un'età compresa tra i 10 anni e i 20 anni.

Inoltre, delle 57 unità ordinate dall'armamento nazionale nel quadriennio 2024-2027 circa l'80% prevede *alternative fuel*.

Tuttavia, le normative europee in tema decarbonizzazione, *ETS-Emission Trading System* e *FuelEU Maritime* in primis, sono disallineate, per approccio ed obiettivi, rispetto a quelle adottate dall'*IMO-International Maritime Organization* a livello internazionale e generano un aggravio gestionale ed una distorsione del mercato.

Inoltre, il raggiungimento degli obiettivi fissati per le emissioni non dipende solo dalla volontà degli armatori.

Infatti, sebbene alcune tecnologie siano già in parte fruibili, la disponibilità dei nuovi carburanti è di gran lunga insufficiente, con sovraccosti² stimati di almeno il doppio rispetto a quelli tradizionali e con evidenti difficoltà logistiche e burocratiche.

L'accordo sulla decarbonizzazione va perseguito a livello globale bilanciando sostenibilità e competitività.

La transizione energetica del settore richiede risorse economiche enormi. A livello mondiale più di 5 trilioni di dollari fino al 2050. Le nuove forme di finanziamento che premiano gli investimenti virtuosi in nuove unità navali e refitting delle esistenti sono strumenti essenziali e dovranno sempre più integrarsi con il credito "tradizionale. Tuttavia, è necessario che l'Italia, come gli altri paesi marittimi, supporti le sue imprese in questo sforzo anche attraverso un fondo specifico di settore, alimentato dalle risorse generate dall'*ETS-Emission Trading System*, per sostenere finanziariamente la transizione energetica.

Il Decreto Rinnovo Flotte, pur configurandosi come un'importante occasione per il rilancio del settore, non ha purtroppo prodotto i risultati attesi, certamente non per mancanza di interesse da parte dell'armamento nazionale, sempre pronto a cogliere opportunità di crescita e innovazione. È ora opportuno, con senso di responsabilità e visione strategica, procedere all'elaborazione di un nuovo bando fondato su criteri adeguati e coerenti con l'evoluzione dinamica del mercato dello shipping. Solo attraverso un intervento mirato e lungimirante sarà possibile garantire la competitività e la modernizzazione della nostra flotta, all'altezza delle sfide globali.

Mentre in tema di tassonomia è utile sottolineare che la revisione dei criteri europei (technical screening criteria) è essenziale anche per garantire la competitività della flotta cisterniera e delle attività portuali e per la completa attuazione degli investimenti del PNRR e del Piano Nazionale Complementare. A tal riguardo, costituisce una occasione da non perdere l'opportunità offerta dal "Pacchetto Omnibus" proposto dalla Commissione: con esso si intende alleggerire gli oneri amministrativi a carico delle imprese e promuovere la competitività all'interno dell'Unione Europea.

² Ad esempio, oggi il costo per tonnellata dello High Sulphur Fuel Oil è di circa 480 dollari; quello del Marine Gasoil di 670 dollari, mentre il costo del HVO (Hydrotreated Vegetable Oil) è pari a circa 1.500 dollari.

La transizione energetica va perseguita anche attraverso l'incremento significativo degli stanziamenti del *Sea Modal Shift* per le Autostrade del Mare - che, nel 2023, hanno ridotto il traffico stradale, (2,6 milioni i TIR imbarcati) riducendo le emissioni di CO2 di circa 2,9 milioni di tonnellate – e tramite gli investimenti nelle infrastrutture portuali per accogliere le navi del futuro e sostenere il rifornimento di combustibili alternativi.

Risulta evidente come, il legame che unisce le navi e i porti sarà ancora più forte ed anche da esso dipenderà la competitività dell'intero sistema marittimo-portuale nazionale. In tale contesto, auspichiamo anche un urgente intervento affinché alle imprese armatoriali italiane del bunkeraggio sia consentito di competere ad armi pari con i concorrenti comunitari.

Sicurezza Marittima

La sicurezza dei mari, sia in acque vicine che lontane, è garantita dall'impegno costante della Marina Militare e della Guardia Costiera.

Entrambe svolgono un ruolo cruciale nella sicurezza della navigazione, nella protezione dell'ambiente marino, nel contrasto alle attività illecite e nelle operazioni di ricerca e soccorso (SAR). Attraverso il monitoraggio delle rotte, il controllo delle attività marittime e l'applicazione rigorosa delle normative nazionali e internazionali, assicura legalità e salvaguardia ambientale.

La cooperazione con enti internazionali rafforza ulteriormente la sua capacità di intervento e prevenzione, contribuendo a garantire mari sicuri e protetti.

L'attuale contesto internazionale è caratterizzato da un marcato tratto d'incertezza e diffusa instabilità, dovuto a un insieme di fattori sempre più interrelati, tipici di un mondo globalizzato con intrinseche debolezze strutturali. Ne discende un quadro geopolitico e geostrategico segnato da una conflittualità frammentata con riverberi sia a livello globale, sia regionale. In tal senso, il Mediterraneo Allargato, si conferma al centro di molteplici dinamiche globali, eterogenee e tendenzialmente conflittuali, sulle quali s'innestano crisi perduranti, i cui effetti riverberano sull'Europa e sull'Italia. Come già detto nei paragrafi precedenti, la nostra economia, a marcato connotato di trasformazione, è fortemente dipendente dal libero uso del mare, compresa la sua dimensione subacquea. In particolare, negli ultimi anni, al consolidato paradigma pace/competizione/crisi si è sovrapposto lo scoppio di confronti convenzionali e ibridi tra attori statuali. L'Italia, quale media potenza regionale a forte connotazione marittima, vede provenire dal mare sia opportunità sia sfide. È quindi essenziale per il benessere, la sicurezza e la prosperità del Paese, poter fruire di un uso dei mari, libero, sicuro e sostenibile. L'impegno della nostra Marina Militare per la tutela della sicurezza marittima, per la salvaguardia degli interessi nazionali e delle vie di comunicazione marittima, nonché per la protezione delle infrastrutture critiche subacquee, rappresenta quindi la base imprescindibile e il presupposto affinché l'economia del mare, nelle sue varie declinazioni, possa svilupparsi.

KEY MESSAGES

- Consolidare il Registro Internazionale.
- Attuare la semplificazione e digitalizzazione delle procedure, investendo sulle opportunità offerte dall'Intelligenza Artificiale.
- Attuare la decarbonizzazione come priorità globale attraverso misure globali.
- Destinare le entrate ETS per investimenti per la transazione green del settore.
- Rivedere i criteri tassonomici per preservare la competitività di tutto il naviglio di interesse nazionale. Incrementare significativamente gli stanziamenti del Sea Modal Shift.
- Tutelare sempre nei mari del mondo la salute e la sicurezza dei nostri lavoratori marittimi. Semplificare l'accesso alle professioni del mare e valorizzare il ruolo degli ITS Academy.

2.2.2 L'Economia del Mare e il diporto

La nautica da diporto rappresenta un settore strategico per l'economia italiana, non solo per il suo contributo diretto al PIL, ma anche per il ruolo che svolge nel promuovere il turismo e le industrie correlate.

In Europa, questo settore rappresenta una componente significativa dell'economia, e l'Italia, con i suoi oltre 8.000 km di coste, ha un potenziale unico per sfruttare queste risorse; tuttavia, il settore deve affrontare sfide legate alla competitività, alla sostenibilità e alla burocrazia.

Le priorità del settore sono:

Competitività della bandiera

- La flotta del diporto registra un crescente e preoccupante fenomeno di cancellazione dal Registro nazionale; le cancellazioni sono aumentate del 265% nei soli ultimi tre anni e nel 2022 hanno raggiunto le 3.600 unità / anno.
- Al fenomeno si aggiunge la compressione del mercato interno, dovuta a ragioni di congiuntura economica, che ha segnato un -77% di nuove immatricolazioni.
- La cancellazione è determinata dalla non competitività della bandiera nazionale, sotto il profilo dei tempi amministrativi, del carico burocratico, degli oneri contributivi gravanti sugli equipaggi.

Sui primi due aspetti è parzialmente intervenuto il nuovo Regolamento di attuazione al Codice della nautica e dovrebbe intervenire il DDL Valorizzazione risorsa mare.

Tuttavia, senza negare la rilevanza degli interventi normativi, devono essere considerati un punto di partenza e non di approdo.

È necessario aggiornare quanto prima il Regolamento di sicurezza dei superyacht e implementare il nuovo *Passenger Yacht Code*, nonché rilanciare il registro internazionale per i superyacht commerciali.

Investimenti e politiche green

La cantieristica da diporto italiana sta investendo nella riduzione delle emissioni e nelle propulsioni ibride e alternative.

Rimane in questo ambito il nodo dell'adeguamento normativo.

Il settore non dispone di norme specifiche per l'impiego di metanolo o idrogeno a bordo delle unità, né per l'impiego di "foil" (ali di sostentamento), che riducono l'incidenza dei consumi di carburante.

Competitività della cantieristica nautica

La cantieristica nautica da diporto vanta da un ventennio la leadership mondiale assoluta, con il 51% del mercato, della costruzione di *superyacht*, ed è primo esportatore mondiale di imbarcazioni da diporto. L'unità da diporto è a sua volta un contenitore di made in Italy, ospitando arredo, illuminotecnica, tessile-cuoio, oggetti d'arte.

Per quantità e ampiezza geografica dei mercati toccati, il settore si pone come un ambasciatore del Paese e un asset strategico anche nelle relazioni internazionali.

Va infine rilevata la quasi assenza di delocalizzazione produttiva, il forte legame e radicamento con i territori, l'alta qualificazione e la conseguente migliore retribuzione della manodopera impiegata nel settore.

La revisione del Regolamento di sicurezza delle navi secondo criteri di snellimento e allineamento alle bandiere più competitive, adozione del *Passenger Yacht Code* destinato alle navi da diporto in noleggio che trasportano fino a 36 passeggeri, già previsti dalla riforma del Codice della Nautica da diporto.

KEY MESSAGES

- La nautica da diporto rappresenta un settore strategico per l'economia italiana, non solo per il suo contributo diretto al PIL, ma anche per il ruolo che svolge nel promuovere il turismo e le industrie correlate.
- È fondamentale garantire la competitività della bandiera.
- La bandiera italiana è infatti poco competitiva per burocrazia e costi, causando un calo di immatricolazioni e un aumento delle cancellazioni; servono riforme urgenti per rilanciare il settore.
- La cantieristica da diporto investe in tecnologie green, ma manca un adeguato quadro normativo - per metanolo, idrogeno e foil - che ostacola l'innovazione. Urgente revisione del Regolamento di sicurezza e adozione del *Passenger Yacht Code*.

2.2.3 L'Economia del Mare e la pesca

Il settore della pesca in Italia è un'importante componente dell'economia marittima del paese, con una lunga tradizione che si sviluppa lungo le coste del Mediterraneo, dell'Adriatico, del Tirreno e dello Ionio. Tuttavia, negli ultimi decenni, ha affrontato diverse sfide, tra cui il declino delle risorse ittiche, le restrizioni imposte dall'Unione Europea e la concorrenza internazionale e necessita di politiche di supporto per garantire la sua sostenibilità economica e ambientale.

L'obiettivo strategico del Paese è quello di mantenere in essere le licenze di pesca oggi in nostra dotazione - l'UE non consente un incremento del numero delle stesse - e contestualmente di utilizzare le licenze associate ai vecchi pescherecci per trasferirle/utilizzarle sulle nuove imbarcazioni. Meno pescherecci, ma più efficienti, concorrenziali nella creazione di valore dell'attività economica, con un conseguente utilizzo dello sforzo di pesca razionale e redditualmente conveniente.

Si ricorda che la percentuale del pescato a bandiera italiana offerto sul mercato sul totale del venduto in Italia non raggiunge il 20%.

Le priorità del settore sono le seguenti.

La flotta da pesca nazionale è tra le più vetuste in Europa, con un'età media dei pescherecci pari ad oltre 30 anni. Si è ridotta tempo per tempo negli ultimi decenni e ad oggi la struttura produttiva nel settore del nostro Paese conta circa 12.000 motopescherecci, pari al 17% della flotta UE e circa 25.000 occupati. Tra le unità da pesca, circa 3.000 sono quelle di lunghezza superiore a 10 m.

In un contesto di mercato caratterizzato da un trend di crescita del consumo pro-capite di prodotti ittici a livello globale, del mercato UE ed italiano in particolare - fermo restando il limite imposto dalle regole della Politica Comune della Pesca (UE) all'incremento della flotta e dello sforzo di pesca per ragioni di conservazione degli stock ittici - un upgrade esteso della flotta peschereccia nazionale risulta indispensabile per coprire gap che incidono sul marginale soddisfacimento della domanda interna di prodotti ittici (l'Italia è autosufficiente per meno del 20%), sull'ambiente, sulla qualità e sul costo delle produzioni, sulle condizioni e sicurezza del lavoro a bordo e, quindi, sulla competitività e sulla sostenibilità dell'intero sistema produttivo.

Rinnovo flotta peschereccia

Il settore intende cogliere una sfida importante con l'intento di dar vita ad un rinnovamento della flotta peschereccia nazionale, ed a tal fine ha sensibilizzato tempo per tempo tutte le istituzioni coinvolte.

Occorre superare l'assioma per cui un aumento della competitività della flotta significhi inevitabilmente un aumento della capacità di pesca, in conflitto con quanto previsto dalla PCP. Azioni volte a finanziare investimenti di ammodernamento e sostituzioni delle imbarcazioni in un'ottica di maggiore sostenibilità e innovazione potrebbero invece garantire un miglioramento della competitività delle imprese garantendo un impatto positivo in termini di sostenibilità ambientale e sociale, oltre che economica, senza tuttavia sfruttare le risorse in maniera più intensiva, ma anzi garantendo maggiore controllo e qualità del prodotto.

È questa la chiave per garantire una competizione sui mercati globali in termini di sostenibilità e innovazione tecnologica, guidata da diversi driver:

- efficienza produttiva dei pescherecci, considerata l'elevata incidenza delle avarie che condizionano l'operatività delle vetuste unità mediamente impiegate;
- condizioni di sicurezza a bordo, finalmente percepita come esigenza a tutti i livelli, incluso il rischio legale assunto dagli imprenditori;
- garanzia della *food safety and quality* delle catture (catena del freddo, tracciabilità), frutto della constatazione del diverso apprezzamento che il mercato assegna ai prodotti di maggiore qualità intrinseca e presentazione;

- sistemi di automazione e robotica per le operazioni di bordo, che deriva anche dalla mutata sensibilità e disponibilità degli equipaggi rispetto al lavoro di bordo;
- sostenibilità delle attività di pesca (consumi, emissioni e selettività delle attrezzature di pesca), grazie alla crescente consapevolezza di quanto il futuro del settore dipenda dall'uso responsabile delle risorse naturali;
- sistemi di comunicazione e connessione a bordo, espressione del crescente ricorso alle tecnologie di navigazione e pesca, ma anche della più generale tendenza al networking in mare.

Tali interventi, da realizzarsi nell'ambito della produzione primaria, e quindi delle aziende armatoriali, possono consentire di creare valore trasmissibile lungo tutta la filiera.

L'innovazione, infatti, concorre all'incremento del valore commerciale del pescato, ma può fungere da volano per l'intera filiera, che dovrà necessariamente adeguarsi al medesimo processo tecnologico (tecnologia del freddo, logistica e tracciabilità).

L'avvio di un processo di modernizzazione della flotta peschereccia nazionale rappresenta quindi una precondizione per permettere al settore di mantenere un livello di significatività e di competitività in ambito europeo e mediterraneo. Con questo obiettivo Federpesca ha lavorato alla realizzazione di tre prototipi di nuove imbarcazioni (15, 18, 23,90 mt) con l'obiettivo di standardizzare i costi e favorire anche il passaggio generazionale, aprendo il settore anche ai giovani pescatori.

Con una formazione dedicata e la riforma dei titoli professionali si potrebbe concorrere al coinvolgimento di una nuova generazione di pescatori, con una forte propensione ad investire in termini di innovazione e sostenibilità. Ne deriverebbe pertanto anche un forte impatto sociale del Progetto, volto a rilanciare un settore che è ad oggi in continua contrazione; potrebbe invece essere un volano per l'occupazione giovanile, e non solo, oltre che per la ripopolazione e riqualificazione delle zone costiere di pertinenza.

Decarbonizzazione

Necessità di continuare a sviluppare e sostenere ulteriormente i combustibili alternativi per una progressiva copertura della domanda, oggi soddisfatta dai carburanti tradizionali per poter affrontare la transizione. Nel contempo sostenere e incentivare progetti di efficienza energetica, in linea con gli obiettivi di un'economia blu sostenibile e, a sua volta, con il *Green Deal* europeo.

Le soluzioni proposte vanno in tale direzione. Sono stati ad esempio studiati sistemi che permettano la trasformazione del pescato a bordo, per efficientare il lavoro, ottimizzando le tempistiche ed accorciando la filiera, garantendo un livello qualitativo sempre massimo.

Strumenti finanziari idonei allo scopo

In tale contesto, il dialogo tra le imprese di pesca e gli intermediari finanziari, diventa imprescindibile.

Storicamente tale interlocuzione non è stata premiante. L'obiettivo è infatti il superamento di questa difficoltà di dialogo, creando cultura d'impresa da un lato – tanto con gli imprenditori, quanto con i loro commercialisti e con le strutture che li supportano in tale ambito – e supportando dall'altro lato le banche nel conoscere e gestire la materia della pesca, così da poter stare accanto alle aziende, guidandole e supportandole in un percorso di crescita.

Gli strumenti finanziari devono infatti essere declinati ed applicati in coerenza con le necessità degli imprenditori, che devono poter rappresentare chiaramente le proprie necessità e potenzialità, arrivando a condividere una gestione chiara e di facile interpretazione per le banche.

In sintesi, la costruzione di nuovi pescherecci assolve ad un triplice obiettivo:

- un progressivo rinnovamento della flotta commerciale italiana;
- recuperare attraverso un modello operativo che permetta al singolo imprenditore di concentrare a bordo non solo l'attività di pesca ma anche la sua trasformazione in modo da massimizzare l'azione in mare del peschereccio;
- migliorare consistentemente la scala economica dell'attività con il conseguente valore aggiunto e i margini di redditività attesi.

KEY MESSAGES

- Il settore della pesca in Italia, pur avendo una lunga tradizione, affronta sfide legate alla sostenibilità e necessita di politiche di supporto per rinnovarsi e restare competitivo.
- La flotta peschereccia italiana, tra le più vecchie d'Europa, necessita di un ammodernamento per migliorare sicurezza, sostenibilità e competitività, riducendo la dipendenza dalle importazioni.
- Il rinnovamento della flotta peschereccia, basato su sostenibilità e innovazione, è essenziale per migliorare efficienza, sicurezza e competitività, favorendo anche il ricambio generazionale nel settore.
- La transizione energetica nella pesca richiede più sperimentazione per abbandonare i fossili, migliorare l'efficienza e ottimizzare la filiera in linea con il *Green Deal* europeo.
- Un dialogo più efficace tra pesca e finanza è cruciale per favorire investimenti, rinnovare la flotta e migliorare redditività, efficienza e sostenibilità del settore.

2.2.4 L'Economia del Mare e la cantieristica navale

La nave è la forza motrice delle nostre priorità.

È un driver competitivo perché investire nella transizione energetica, digitale e amministrativa del settore significa investire nella competitività del sistema Paese.

È un driver sociale perché assicura la continuità territoriale, riduce il traffico su gomma e contribuisce a migliorare le infrastrutture terrestri.

È un driver geopolitico perché dalla nave dipendono gli approvvigionamenti globali.

È un driver professionale perché assicura occupazione di qualità.

In tale contesto, appare evidente la strategicità per il Sistema Italia non solo delle industrie del trasporto marittimo, del diporto e della pesca ma anche dell'industria navalmeccanica. Il settore della cantieristica navale riveste un ruolo strategico per lo sviluppo economico nazionale ed europeo e, pertanto, è necessario recuperarne appieno il suo potenziale.

L'Italia, così come l'Europa, detiene posizioni di leadership a livello mondiale, sia dal punto di vista tecnologico che del processo produttivo, nella costruzione di navi da crociera e nella cantieristica militare mentre da anni non è più competitiva nella cantieristica commerciale, ossia navi portarinfuse (*liquid e dry bulk*), traghetti e navi portacontainer. Sono necessarie azioni di politica industriale in un'ottica sistemica e strategica che agiscano secondo criteri di generazione e condivisione del valore.

L'industria navalmeccanica italiana rappresenta, infatti, un pilastro fondamentale dell'economia e della sicurezza del Paese e dell'Unione Europea. Il settore comprende imprese di costruzione e riparazione navale, produttori di sistemi e componenti integrati a bordo nave, cui si aggiungono società di ricerca ed aziende di servizi di supporto al settore.

La filiera della cantieristica è fra i principali settori che contribuiscono alla generazione di valore aggiunto del Sistema Mare, sia a livello italiano che europeo, e che ne hanno maggiormente trainato il recupero.

Le aziende della filiera assicurano un'occupazione pari a circa l'8% degli addetti totali dell'Economia del Mare e generano un valore della produzione che sfiora gli 8 miliardi di euro. Si evidenzia inoltre l'elevato effetto moltiplicatore della filiera, cioè la capacità di attivare valore aggiunto anche in altri settori economici.

Uno degli aspetti distintivi di questa industria è l'integrazione di soluzioni tecnologiche di ultima generazione che la rendono fra le più innovative e avanzate d'Europa. La cantieristica italiana è infatti fra i leader mondiali nella costruzione di navi commerciali e militari complesse, grazie a una gamma di tecnologie all'avanguardia che contribuiscono alla decarbonizzazione e alla digitalizzazione del settore marittimo trasformando le navi in sistemi più sostenibili ed efficienti, allineati agli obiettivi della transizione energetica globale.

L'importanza dell'industria navale italiana non si limita allo sviluppo economico del Paese: essa rappresenta un'infrastruttura strategica, essenziale per la sicurezza economica, energetica e geopolitica del paese. L'industria marittima gioca inoltre un ruolo chiave anche nella difesa e sicurezza del paese. Le tecnologie sviluppate nei cantieri navali non servono solo alla costruzione di navi commerciali, ma anche alla realizzazione di navi militari avanzate, infrastrutture di protezione e mezzi subacquei, fondamentali per la sicurezza e la protezione degli interessi nei mari.

La salvaguardia del settore si inserisce quindi in un obiettivo più ampio di rafforzamento dell'autonomia strategica, fondamentale per garantire una crescita sostenibile e una leadership globale nel lungo periodo.

Le sfide dell'industria

Negli ultimi decenni, la cantieristica navale italiana ha dovuto affrontare numerose sfide.

In primis, una crescente competizione da parte dell'Asia. In particolare, Cina e Corea del Sud hanno adottato politiche di forte sostegno ai loro settori navali, riconoscendo la cantieristica come elemento strategico per la loro espansione economica e militare. Queste politiche aggressive includevano piani di sussidi statali e regole protezionistiche stringenti e hanno contribuito a ridurre l'attrattiva dei cantieri navali italiani ed europei, compromettendo la competitività economica dell'offerta verso gli armatori e causando un progressivo declino della capacità produttiva in segmenti chiave della cantieristica.

D'altro canto, l'Italia e l'Unione Europea hanno a lungo sottovalutato la rilevanza strategica della cantieristica. A livello di strategia industriale, le politiche orizzontali adottate fino ad oggi si sono dimostrate poco efficaci, permettendo un progressivo declino della sua quota di mercato, passata dal 50% nel 1980 al 6% attuale.

Inoltre, il quadro è aggravato dal fatto che le banche cinesi offrono finanziamenti vantaggiosi agli armatori, mantenendo spesso la proprietà delle navi e concedendole in leasing. Questa situazione pone seri rischi economici e di sicurezza per l'Italia e l'Europa, dato che molte delle navi che solcano le acque europee sono di proprietà cinese.

Infine, la transizione ecologica rappresenta una sfida senza precedenti per l'industria navalmeccanica, ponendo requisiti operativi, tecnologici e finanziari complessi. L'obbligo di ridurre le emissioni di gas serra, legato alle stringenti normative IMO e UE, sta accelerando l'adozione di soluzioni innovative e sostenibili per la decarbonizzazione del trasporto marittimo.

Emerge quindi il ruolo fondamentale dell'industria navalmeccanica nel progettare e costruire navi sempre più efficienti dal punto di vista energetico, puntando sull'integrazione di tecnologie avanzate e sull'impiego di fonti di energia alternative per ridurre l'impatto ambientale della navigazione.

Le priorità del settore

L'importanza strategica dell'industria navalmeccanica impone la necessità urgente di sviluppare una politica industriale mirata, capace di implementare misure concrete per rafforzare la competitività e la resilienza delle imprese della filiera.

Tale obiettivo può essere raggiunto attraverso un approccio strutturato e basato su quattro pilastri fondamentali:

1. Rafforzare la sovranità industriale e la competitività del settore

Per contrastare la perdita di quote di mercato e la dipendenza dalle economie asiatiche, è essenziale adottare strategie che incentivino la produzione navale all'interno dell'Italia / Europa, garantendo condizioni eque di concorrenza e sostenendo la crescita della filiera produttiva locale.

Per rafforzare la competitività italiana, anche rispetto ai principali concorrenti europei, è fondamentale definire un piano di investimenti mirato ad ampliare e modernizzare le strutture industriali e portuali, per garantire un ambiente adeguato allo sviluppo dell'industria navalmeccanica e della logistica marittima.

A tal proposito, si fa riferimento al potenziamento dell'automazione e dei processi produttivi avanzati, insieme a interventi infrastrutturali e investimenti diretti nelle aree demaniali destinate alla produzione navalmeccanica, con l'obiettivo di ampliare la capacità produttiva nazionale.

Tale esigenza diventa ancora più urgente alla luce delle priorità strategiche del Paese, in particolare nel settore della difesa navale, dove una capacità produttiva adeguata è fondamentale per garantire autonomia e sicurezza.

Inoltre, si auspicano incentivi economici e fiscali per la costruzione e il retrofit delle navi all'interno dell'Italia / Unione Europea, al fine di colmare il divario di prezzo con i cantieri asiatici e rendere più conveniente per gli armatori europei investire in produzione locale.

A tale proposito è auspicabile che una quota significativa delle risorse derivanti dall'estensione del sistema ETS al trasporto marittimo, venga reinvestita per sostenere la decarbonizzazione del settore stesso.

È inoltre essenziale evitare che i fondi europei vengano destinati alla costruzione di navi in Asia, stabilendo criteri più rigorosi per l'assegnazione delle risorse finanziarie e garantendo che gli investimenti pubblici siano diretti a supportare la cantieristica italiana ed europea.

Infine, è fondamentale garantire un supporto adeguato alle imprese che investono nella formazione del personale, nella digitalizzazione, nella robotizzazione e nell'introduzione di innovazioni finalizzate alla sicurezza sul lavoro. Questi investimenti rendono il settore più attrattivo per i capitali privati e stimolano anche ulteriori investimenti, favorendo un rafforzamento complessivo dell'intera filiera industriale.

2. Creare un quadro normativo di supporto

Una regolamentazione chiara, coerente e favorevole all'innovazione è cruciale per stimolare lo sviluppo dell'industria navalmeccanica europea.

Definire un quadro normativo stabile e prevedibile che supporti gli investimenti a lungo termine nella produzione navale sostenibile, riducendo incertezze e barriere burocratiche, è essenziale per favorire la crescita e l'innovazione del settore.

3. Consolidare la leadership tecnologica

L'Italia ha l'opportunità di posizionarsi come leader globale nell'innovazione marittima, attraverso investimenti mirati in ricerca e sviluppo.

Per mantenere il vantaggio competitivo, è essenziale rafforzare i programmi pubblici a supporto della ricerca e dello sviluppo, incentivando l'innovazione nei prodotti e nei processi. In particolare, è necessario favorire l'adozione di soluzioni avanzate di digitalizzazione, nonché promuovere l'introduzione e la diffusione di nuovi carburanti, con un focus sull'idrogeno e sulla sperimentazione dei microreattori nucleari nel settore navale.

Inoltre, favorire lo sviluppo di tecnologie a doppio uso (dual-use), applicabili sia in ambito commerciale che difesa, è essenziale per rafforzare le sinergie tra l'industria navale civile e militare, stimolando innovazione e competitività in entrambi i comparti.

Infine, è fondamentale sostenere lo sviluppo di una filiera produttiva nazionale nei settori emergenti, come l'eolico offshore galleggiante e le tecnologie subacquee.

4. Investire nella formazione e nel rafforzamento della forza lavoro

Il successo dell'industria navalmeccanica italiana dipende dalla disponibilità di una forza lavoro altamente qualificata e specializzata. È quindi necessario promuovere l'industria navale come un settore innovativo e sostenibile, attirando giovani talenti e incentivando una maggiore partecipazione femminile attraverso campagne di sensibilizzazione e programmi educativi mirati.

Occorre inoltre creare 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.

Intervenire sul costo del lavoro rappresenta un fattore chiave per massimizzare la competitività delle imprese della navalmeccanica. Appare quindi strategico estendere ai lavoratori della cantieristica gli sgravi contributivi attualmente previsti per la gente di mare. Misure di questo tipo contribuirebbero in modo decisivo a rafforzare la competitività del settore e a salvaguardare i livelli occupazionali, in un comparto fondamentale per l'economia e la sicurezza nazionale.

L'Italia e l'Europa si trovano di fronte a un'opportunità cruciale per rafforzare il futuro della propria industria navalmeccanica. Con un intervento mirato e strategico, il settore può non solo potenziare la sua competitività economica, ma anche consolidare la sovranità industriale e garantire la sicurezza strategica del continente, aprendo la strada a una crescita sostenibile e innovativa. Per garantire un futuro solido e competitivo, l'Italia e l'Unione Europea devono adottare una politica industriale marittima ambiziosa e mirata, rafforzando le proprie capacità produttive e tecnologiche. Solo così potrà trasformarsi da semplice attore del mercato marittimo a una vera e propria potenza navale globale, in grado di competere con i giganti asiatici e di sostenere la transizione ecologica e digitale del settore.

KEY MESSAGES

- La filiera cantieristica rappresenta un pilastro fondamentale dell'economia del paese.
- Infrastruttura cruciale per la sicurezza economica, energetica e geopolitica del Paese, nonché per l'autonomia strategica dell'Europa.
- Serve una politica industriale mirata a rafforzare la sovranità industriale e la competitività del settore.
- Occorrono investimenti in Ricerca & Sviluppo per consolidare la leadership tecnologica.
- Fondamentale investire nella formazione e nello sviluppo di competenze della forza lavoro.

2.3 Persone e Competenze

L'Economia del Mare rappresenta un comparto strategico per la competitività del Paese, generando occupazione, innovazione e sviluppo economico. In questo contesto, il capitale umano costituisce un elemento fondamentale per la crescita e l'evoluzione del settore.

Tuttavia, emergono criticità significative in termini di reperimento di manodopera qualificata, allineamento tra formazione e domanda di lavoro e semplificazione normativa.

Confindustria, attraverso il Gruppo di Lavoro "Persone e Competenze" - composto da esperti e rappresentanti provenienti da enti istituzionali, associazioni di categoria, imprese e realtà formative - ha avviato un percorso di analisi e proposta per delineare strategie efficaci per le competenze future dell'Economia del Mare.

Il documento si propone di sintetizzare la mappatura dell'offerta e della domanda formativa, evidenziando le necessità di semplificazione e proponendo soluzioni per migliorare il raccordo tra sistema educativo e imprese.

2.3.1 L'attività del gruppo di lavoro e le risultanze del questionario

Al fine di ottenere una fotografia chiara delle esigenze formative del settore, il Gruppo di Lavoro ha inviato un questionario essenzialmente in tre sezioni:

- **Percorsi formativi** – Mappatura dei corsi attualmente disponibili, con particolare attenzione agli Istituti Tecnologici Superiori, ai corsi universitari e post-universitari.
- **Fabbisogno formativo e competenze future** – Identificazione delle competenze richieste dal mercato e delle figure professionali emergenti.
- **Semplificazione normativa** – Individuazione di vincoli burocratici che ostacolano l'accesso alle professioni marittime e logistiche.

L'obiettivo del questionario è stato quello di raccogliere dati quantitativi e qualitativi sulle esigenze delle imprese, con particolare focus sulle difficoltà di reperimento delle competenze necessarie per il settore.

Dall'analisi dei dati raccolti emergono alcune evidenze chiave:

Percorsi Formativi Attuali

- Gli Istituti Tecnologici Superiori e i corsi universitari e post-universitari specifici per l'Economia del Mare risultano ancora insufficienti e necessitano di un potenziamento.
- L'offerta formativa appare frammentata e disomogenea tra le diverse regioni.
- Esiste una bassa consapevolezza tra le imprese sulle opportunità offerte dai percorsi Istituti Tecnologici Superiori e post-universitari.

Esigenze Formative Prioritarie

- Vi è una crescente domanda di competenze digitali avanzate, con particolare riferimento alla gestione di flotte automatizzate, cybersecurity, logistica 4.0, intelligenza artificiale, automazione, realtà aumentata e programmazione.
- Fondamentale garantire una formazione linguistica per una comunicazione efficace con una clientela multiculturale.
- Necessità di un allineamento tra le competenze richieste dalle aziende e l'offerta formativa disponibile.
- Forte richiesta di percorsi formativi interdisciplinari che combinino competenze tecniche, gestionali e normative.
- Emergenza di nuove figure professionali legate alla transizione energetica e digitale.
- Con riferimento alla nautica, le professionalità più richieste dal settore sono variegata e riflettono l'ampiezza della filiera. Per la cantieristica da diporto e il *refitting*, comunemente a quanto accade per il settore mercantile, sussiste una forte domanda per tutte le professioni tecniche, ma anche di ingegneri navali e strutturisti, di comandanti di navi, e una più moderata esigenza relativa alle figure di capo cantiere, capi squadra/capo barca. Per le imbarcazioni (fino a 24 m), oltre ai suddetti profili si riscontra una moderata ricerca legata alle aree Commerciale ed *after sales*. Tra le figure emergenti sempre più richiesti programmatori, specialisti di realtà virtuale, operatori CAD/CAM.

Semplificazione Normativa

- Sono state segnalate numerose criticità nei requisiti di accesso alle professioni marittime, che risultano spesso obsoleti e non adeguati alle attuali esigenze del settore.
- I processi burocratici per il rilascio di certificazioni e licenze professionali risultano complessi e frammentati tra diversi enti.
- Necessità di una riforma dell'Allegato al DPR 231/2006, al fine di aggiornare e semplificare i requisiti di accesso ad alcune figure professionali.

2.3.2 Le proposte di intervento

Alla luce delle evidenze emerse, Confindustria propone una serie di interventi strategici volti a migliorare la formazione e l'accesso alle professioni nell'Economia del Mare.

Rafforzamento dell'Offerta Formativa

- Potenziamento degli Istituti Tecnologici Superiori e dei corsi universitari con percorsi specializzati e articolazione didattica e pratica, focalizzati su innovazione tecnologica e sostenibilità nonché discipline STEM.
- Sviluppo di percorsi formativi interdisciplinari, che integrino competenze tecniche, digitali e manageriali per rispondere alle nuove esigenze del mercato.
- Investire in percorsi formativi per favorire l'integrazione delle competenze tecnologiche e digitali nei mestieri artigianali e nelle attività a basso valore aggiunto.
- Allineare gli atlanti delle professioni regionali per uniformare i *job title* e la profilazione delle competenze, garantendo maggiore coerenza tra offerta formativa e domanda di lavoro.
- Riforma del Decreto sui requisiti per il conseguimento della qualifica di cuoco equipaggio, semplificando le procedure di certificazione e garantendo una formazione aggiornata.
- Sviluppo di percorsi formativi, attestati e riconosciuti, orientati alle professioni tecniche naval-nautiche.

Maggiore Integrazione tra Formazione e Mercato del Lavoro

- Creazione di una piattaforma digitale nazionale per l'incontro tra domanda e offerta di lavoro nel settore marittimo.
- Incentivi fiscali alle imprese che assumono giovani formati in Istituti Tecnologici Superiori e corsi universitari dedicati all'Economia del Mare.
- Sviluppo di programmi di aggiornamento continuo per i lavoratori del settore, con focus su transizione digitale ed energetica.

Semplificazione e Revisione normativa

- Snellimento dei processi burocratici per il riconoscimento delle qualifiche delle professioni del mare.
- Adeguamento dei requisiti normativi per l'accesso alle professioni del mare, con aggiornamento delle figure professionali richieste dal mercato.
- Digitalizzazione delle procedure amministrative e burocratiche per velocizzare il rilascio delle certificazioni professionali.
- Modifica dell'Allegato al DPR n. 231/2006, aggiornando i requisiti di accesso alle professioni marittime per allinearli alle esigenze del mercato del lavoro.

- Chiarimento circa l'inapplicabilità ai contratti d'arruolamento di cui all'art. 325 cod. nav. del contributo addizionale Naspi (0,5%) introdotto dall'art. 3, comma 2 del DL n. 87/2018, convertito nella Legge 96/2018, in ragione della specialità del lavoro marittimo.
- Chiarimento circa l'inapplicabilità del c.d. ticket naspi (l. n. 92 del 2012) al settore della pesca per i casi di risoluzione automatica del rapporto conseguente a sbarco per malattia.
- Interventi tesi a prevenire problematiche all'imbarco e rimpatrio dei lavoratori marittimi extra UE in conseguenza della prossima entrata in vigore dell'Entry Exit System (EES), un sistema elettronico che registrerà l'ingresso e l'uscita dei cittadini dei Paesi terzi calcolando automaticamente la durata del soggiorno per prevenire l'immigrazione irregolare.
- Conferma della non applicabilità del Decreto Flussi (da ultimo il DL 145/2024 convertito in legge n. 187/2024) ai lavoratori marittimi (intendendosi per tali sia quelli alle dirette dipendenze dell'armatore, sia quelli dipendenti delle società di appalto), ivi inclusi i lavoratori extra UE destinati all'imbarco su navi adibite a pesca marittima, per il quali è opportuno confermare, in via di interpretazione autentica, la riconducibilità nell'ambito dell'art. 27, comma 1, lettera h) e comma 1-septies del Testo Unico Immigrazione, che esclude la necessità del nulla osta al lavoro.
- Semplificazione delle procedure di ingresso e imbarco dei lavoratori marittimi extra UE, per rispondere alla crescente domanda di manodopera qualificata nel settore.
- Semplificazione delle procedure di ingresso e imbarco dei lavoratori marittimi extra UE, per rispondere alla crescente domanda di manodopera qualificata nel settore, eliminando, con riferimento alla pesca, il procedimento amministrativo di autorizzazione da parte dell'Autorità Marittima locale di cui all'art. 318, comma 3, del codice della navigazione, in quanto sovrapposto al controllo già previsto per il riconoscimento del visto d'ingresso (lavoro subordinato marittimo).
- Introduzione di un sistema di definizione e riconoscimento dei titoli in possesso dei marittimi extra UE destinati all'imbarco su navi da pesca marittima, al fine di consentire l'assunzione non solo come bassa forza e l'assunzione della stessa funzione di comandante.

Il "Piano Mattei" e le professioni del mare

In vista degli aggiornamenti annuali del Piano Mattei, Confindustria ritiene strategico introdurre un capitolo dedicato all'Economia del Mare, con un focus specifico sulla formazione e sulle professioni.

La proposta risponde a una doppia esigenza: da un lato, colmare la crescente carenza di personale qualificato che interessa il settore; dall'altro, offrire percorsi formativi e sbocchi occupazionali concreti a giovani provenienti dai Paesi africani inclusi nel Piano.

Si tratta di un'iniziativa perfettamente coerente con la prima direttrice del Piano Mattei, che punta a rafforzare l'istruzione tecnica e la formazione professionale in linea con le esigenze del mercato del lavoro.

L'inserimento dell'Economia del Mare tra le priorità del Piano rappresenta, infatti, un'opportunità concreta per trasformare una criticità strutturale in una leva di sviluppo competitivo, favorendo la cooperazione internazionale e rafforzando il ruolo dell'Italia come ponte naturale tra Europa e Africa.

In questo scenario, il Piano Mattei può assumere un ruolo decisivo, prevedendo canali di finanziamento specifici per programmi di formazione tecnico-professionale rivolti a figure marittime e logistiche, sviluppati in collaborazione con enti formativi, imprese e soggetti attuatori specializzati, da strutturare attraverso la costruzione di solidi partenariati economici pubblico-privati con il continente africano. Inoltre, affinché sia efficace anche nell'ambito del lavoro marittimo, sarebbe necessario che sia accompagnato da un ampliamento dei Paesi con cui l'Italia ha sottoscritto accordi bilaterali di mutuo riconoscimento delle certificazioni STCW.

Per quanto riguarda le risorse, si propone di sostenere tali programmi attraverso un utilizzo mirato dei fondi già stanziati nell'ambito dell'attuale Piano, integrabili – ove possibile – con le ulteriori opportunità derivanti dai partenariati di cui sopra, con il coinvolgimento anche diretto di aziende italiane del settore marittimo, interessate a partecipare attivamente alla formazione della futura forza lavoro tramite tirocini, apprendistati transnazionali, programmi di mobilità e scambi professionali.

La proposta è pienamente in linea con quanto previsto dall'articolo 5 del decreto-legge n. 161 del 2023, convertito dalla legge n. 2 del 2024, che disciplina l'aggiornamento annuale del Piano Mattei, e risponde all'obiettivo di individuare nuove misure capaci di rafforzarne l'attuazione e aumentarne l'efficacia.

L'Economia del Mare si inserirebbe così tra le aree tematiche complementari già individuate – come cultura, sport, spazio e politiche giovanili – aggiungendo un elemento di rilevante valore strategico per il futuro della politica industriale italiana, in una logica di sostenibilità, competitività e sicurezza.

Tale orientamento risulta coerente con le direttrici già operative del Piano Mattei, che ha avviato progetti di formazione professionale in diversi Paesi africani, tra cui Costa d'Avorio, Ghana, Tunisia, Mozambico e Tanzania, con iniziative specificamente mirate allo sviluppo delle competenze nei settori dell'economia blu e del turismo. Un esempio significativo è rappresentato dal progetto realizzato nell'arcipelago di Zanzibar (Tanzania), che prevede un investimento di 4 milioni di euro per la formazione giovanile nell'ambito della *blue economy*, ovvero l'insieme delle attività economiche connesse all'uso sostenibile delle risorse marine e costiere.

Il Piano promuove inoltre la costruzione di partenariati pubblico-privati che coinvolgono le imprese italiane nei percorsi di formazione e inserimento lavorativo, rafforzando il legame tra cooperazione allo sviluppo e filiere strategiche nazionali. In parallelo, è incentivata la cooperazione internazionale finalizzata all'ampliamento degli accordi bilaterali per il riconoscimento delle certificazioni professionali marittime secondo gli standard STCW.

Infine, il Piano supporta lo sviluppo di competenze digitali e green attraverso percorsi formativi in ambiti quali automazione, logistica 4.0, energie rinnovabili, cybersecurity e tecnologie intelligenti applicate alla portualità e alla cantieristica. Tutti questi elementi rendono il Piano Mattei un'opportunità concreta per potenziare l'Economia del Mare, rendendola un asse strategico di crescita condivisa tra Italia e Africa.

2.3.3 Le azioni future

L'Economia del Mare rappresenta un pilastro per la crescita e la competitività dell'Italia, ma per garantirne lo sviluppo è necessario un impegno congiunto tra settore privato e istituzioni. Confindustria, attraverso il Gruppo di Lavoro "Persone e Competenze", continuerà a promuovere un approccio sistemico, volto a creare un ecosistema formativo e professionale moderno, inclusivo e competitivo.

La condivisione dei dati raccolti con i vari Ministeri rappresenta un passaggio fondamentale per trasformare le criticità individuate in azioni concrete, capaci di rafforzare il capitale umano dell'Economia del Mare e garantire il futuro occupazionale delle nuove generazioni.

In particolare:

- MIT - Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti: può giocare un ruolo chiave nel miglioramento dell'accesso alle professioni del settore, snellendo le normative esistenti e promuovendo percorsi di certificazione più rapidi ed efficienti.
- CIPOM - Comitato Interministeriale per le Politiche del Mare: condividere i dati raccolti permetterebbe di elaborare un piano di sviluppo nazionale, garantendo che le esigenze formative siano integrate nelle politiche di lungo periodo.
- MIMIT - Ministero delle Imprese e del Made in Italy: può sostenere la creazione di un ecosistema imprenditoriale solido nell'Economia del Mare, incentivando startup e imprese innovative. Inoltre, potrebbe facilitare incentivi fiscali per le aziende che investono in formazione e apprendistato per giovani e donne.
- MIM - Ministero dell'Istruzione e del Merito: è fondamentale allineare i programmi scolastici e universitari alle esigenze del settore. Condividere questi dati con il Ministero consentirebbe di aggiornare i percorsi Istituti Tecnologici Superiori, universitari e di formazione professionale, garantendo una maggiore corrispondenza tra domanda e offerta di lavoro.
- MAECI - Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale: è importante, in modo particolare, sulla tematica trasversale dei flussi.

KEY MESSAGES

- L'Economia del Mare è un settore strategico, ma soffre la carenza di manodopera qualificata; Confindustria lavora per allineare formazione e domanda, semplificando le normative.
- Evidenziata la necessità di potenziare i percorsi Istituti Tecnologici Superiori e universitari, allineare le competenze richieste dal mercato e semplificare la normativa.
- Sono necessari interventi per rafforzare la formazione marittima, integrare meglio domanda e offerta di lavoro e semplificare le normative, favorendo innovazione, sostenibilità e accesso alle professioni dell'Economia del Mare.
- Inserire l'Economia del Mare tra le aree tematiche complementari del Piano Mattei.
- Lo sviluppo dell'Economia del Mare richiede un'azione congiunta tra settore privato e istituzioni, con Confindustria impegnata a creare un ecosistema formativo e professionale competitivo, favorendo il dialogo con i Ministeri per tradurre le criticità in azioni concrete.

