

**COMMISSIONE X**  
**ATTIVITÀ PRODUTTIVE, COMMERCIO E TURISMO**

**RESOCONTO STENOGRAFICO**

**INDAGINE CONOSCITIVA**

**3.**

**SEDUTA DI VENERDÌ 17 FEBBRAIO 2023**

**PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ALBERTO LUIGI GUSMEROLI**  
**INDI**  
**DELLA VICEPRESIDENTE ILARIA CAVO**

---

**N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Fratelli d'Italia: FdI; Partito Democratico - Italia Democratica e Progressista: PD-IDP; Lega - Salvini Premier: Lega; MoVimento 5 Stelle: M5S; Forza Italia - Berlusconi Presidente - PPE: FI-PPE; Azione - Italia Viva - Renew Europe: A-IV-RE; Alleanza Verdi e Sinistra: AVS; Noi Moderati (Noi con L'Italia, Coraggio Italia, UDC e Italia al Centro) - MAIE: NM(N-C-U-I)-M; Misto: Misto; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling.; Misto-+Europa: Misto-+E.**

PAGINA BIANCA

**COMMISSIONE X**  
**ATTIVITÀ PRODUTTIVE, COMMERCIO E TURISMO**

**RESOCONTO STENOGRAFICO**

**INDAGINE CONOSCITIVA**

**3.**

**SEDUTA DI VENERDÌ 17 FEBBRAIO 2023**

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **ALBERTO LUIGI GUSMEROLI**  
INDI  
DELLA VICEPRESIDENTE **ILARIA CAVO**

**INDICE**

	PAG.		PAG.
<b>Sulla pubblicità dei lavori:</b>		<b>Audizione, in videoconferenza, di rappresen-</b>	
Gusmeroli Alberto Luigi, <i>presidente</i> .....	3	<b>tanti dell'Associazione italiana cuochi:</b>	
		Gusmeroli Alberto Luigi, <i>presidente</i> .....	7, 8
<b>INDAGINE CONOSCITIVA SUL MADE IN</b>		Falcini Simone, <i>presidente dell'Associazione</i>	
<b>ITALY: VALORIZZAZIONE E SVILUPPO</b>		<i>italiana cuochi</i> .....	7
<b>DELL'IMPRESA ITALIANA NEI SUOI DI-</b>		<b>Audizione, in videoconferenza, di rappresen-</b>	
<b>VERSI AMBITI PRODUTTIVI</b>		<b>tanti della Confederazione italiana arma-</b>	
<b>Audizione, in videoconferenza, di rappresen-</b>		<b>tori (Confitarma):</b>	
<b>tanti dell'Associazione nazionale costrut-</b>		Cavo Ilaria, <i>presidente</i> .....	8, 12, 13
<b>tori edili (Ance):</b>		Mattioli Mario, <i>presidente di Confitarma</i> .	8, 12
Gusmeroli Alberto Luigi, <i>presidente</i> ....	3, 4, 6, 7	<b>Audizione, in videoconferenza, di rappresen-</b>	
Bocognani Romain, <i>vice direttore generale</i>		<b>tanti di Assarmatori:</b>	
<i>di Ance</i> .....	3, 4, 6	Cavo Ilaria, <i>presidente</i> .....	13, 15

**N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Fratelli d'Italia: FdI; Partito Democratico - Italia Democratica e Progressista: PD-IDP; Lega - Salvini Premier: Lega; MoVimento 5 Stelle: M5S; Forza Italia - Berlusconi Presidente - PPE: FI-PPE; Azione - Italia Viva - Renew Europe: A-IV-RE; Alleanza Verdi e Sinistra: AVS; Noi Moderati (Noi con L'Italia, Coraggio Italia, UDC e Italia al Centro) - MAIE: NM(N-C-U-I)-M; Misto: Misto; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling.; Misto-+Europa: Misto-+E.**

	PAG.		PAG.
Rossi Alberto, <i>segretario generale di Assarmoratori</i> .....	13, 15	<b>Audizione, in videoconferenza, di rappresentanti di Distribuzione industria strumenti musicali e artigianato (Dismamusica):</b>	
<b>Audizione, in videoconferenza, di rappresentanti del Forum italiano dell'export:</b>		Gusmeroli Alberto Luigi, <i>presidente</i> ..	25, 26, 28
Gusmeroli Alberto Luigi, <i>presidente</i> ..	16, 17, 18	Volpe Raffaele, <i>presidente di Dismamusica</i>	26
De Vito Angelica, <i>director of public affairs del Forum italiano dell'export</i> .....	16, 17	<b>Audizione, in videoconferenza, di rappresentanti di FederComtur:</b>	
Cavo Ilaria (NM(N-C-U-I)-M) .....	17	Gusmeroli Alberto Luigi, <i>presidente</i> ..	28, 30, 31
<b>Audizione, in videoconferenza, di rappresentanti di Assovetro:</b>		Cavo Ilaria (NM(N-C-U-I)-M) .....	30
Gusmeroli Alberto Luigi, <i>presidente</i> .....	18, 21	Pisapia Claudio, <i>segretario nazionale e direttore generale di FederComtur</i> .....	29, 30
Da Riz Walter, <i>direttore generale di Assovetro</i>	18, 21	<b>ALLEGATI:</b>	
<b>Audizione, in videoconferenza, di rappresentanti di Filiera Italia:</b>		<i>Allegato 1: Documentazione depositata dai rappresentanti di Ance</i> .....	32
Gusmeroli Alberto Luigi, <i>presidente</i> .....	21, 23	<i>Allegato 2: Documentazione depositata dai rappresentanti di Confitarma</i> .....	47
Alfano Francesca, <i>capo servizio internazionalizzazione e politiche del cibo di Filiera Italia</i> .....	21	<i>Allegato 3: Documentazione depositata dai rappresentanti del Forum italiano dell'export</i>	126
<b>Audizione, in videoconferenza, di rappresentanti dell'Associazione costruttori italiani macchine attrezzature per ceramica (Acimac), dell'Associazione nazionale costruttori di macchine e stampi per materie plastiche e gomma (Amoplast) e dell'Unione costruttori italiani macchine automatiche per il confezionamento e l'imballaggio (Ucima):</b>		<i>Allegato 4: Documentazione depositata dai rappresentanti di Assovetro</i> .....	136
Gusmeroli Alberto Luigi, <i>presidente</i> ..	23, 24, 25	<i>Allegato 5: Documentazione depositata dai rappresentanti di Filiera Italia</i> .....	152
Cavanna Riccardo, <i>presidente di Ucima</i> ...	23, 24	<i>Allegato 6: Documentazione depositata dai rappresentanti di Acimac, Amoplast e Ucima</i>	154
		<i>Allegato 7: Documentazione depositata dai rappresentanti di Dismamusica</i> .....	157
		<i>Allegato 8: Documentazione depositata dai rappresentanti di FederComtur</i> .....	162

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE  
ALBERTO LUIGI GUSMEROLI

**La seduta comincia alle 9.30.**

**Sulla pubblicità dei lavori.**

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche mediante la trasmissione televisiva diretta sulla *web tv* della Camera dei deputati.

**Audizione, in videoconferenza, di rappresentanti dell'Associazione nazionale costruttori edili (Ance).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, ai sensi dell'articolo 144, comma 1, del Regolamento, l'audizione di rappresentanti dell'Associazione nazionale costruttori edili (Ance), nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul *made in Italy*: valorizzazione e sviluppo dell'impresa italiana nei suoi diversi ambiti produttivi. Invito chi interviene a volerlo fare sinteticamente, in modo da lasciare più spazio possibile alle domande dei commissari, riservando gli ulteriori approfondimenti ad un eventuale contributo scritto che verrà volentieri acquisito ai lavori della Commissione.

Do la parola a Romain Bocognani, vice direttore generale dell'Associazione nazionale costruttori edili (Ance), ricordando che il tempo complessivo a disposizione per l'intervento è di circa dieci minuti. Grazie.

ROMAIN BOCOGNANI, *vice direttore generale di Ance*. Buongiorno presidente. Grazie per l'invito ad intervenire oggi. Saluto anche agli onorevoli presenti e collegati.

Prima di intervenire sul tema del *made in Italy* e della politica industriale, vorrei segnalare in premessa che siamo fortemente preoccupati per il decreto pubblicato ieri sera sulla cessione dei crediti, perché è un decreto che interviene sul blocco senza sbloccare le situazioni in corso, tutti i crediti incagliati che stanno mettendo in difficoltà famiglie e imprese, che rischia di affossare proprio famiglie e imprese da un giorno all'altro.

Si tratta di 15 miliardi di euro di crediti incagliati per i bonus edilizi di 90 mila cantieri, che mettono a rischio 25 mila imprese e 130 mila dipendenti. Quindi ci sembrava opportuno prima di entrare nello specifico dei temi dell'audizione segnalare questa criticità, perché è chiaro che è un elemento determinante anche per la competitività delle imprese di costruzioni. Se non arriva la liquidità, che era prevista con la cessione in particolare sui cantieri in corso, rischiamo di avere veramente danni molto rilevanti per il settore delle costruzioni e anche per le famiglie italiane, che rischiano di vedere i lavori fermi per le proprie case e i propri condomini.

PRESIDENTE. Visto che ha fatto una premessa che esula un po' dal tema, ma è comprensibilissimo, io posso dire di aver ascoltato l'intervento del Ministro, e quindi in generale del Governo, che ha assicurato (ovviamente con degli incontri che farete nei prossimi giorni) che c'è la volontà totale di procedere allo sblocco di tutto quello che è in sospeso. Un primo intervento è stato fatto sulla responsabilità solidale, sicuramente è un primo passaggio, ma comunque c'è sicuramente la volontà di intervenire per aiutare il sistema delle imprese a uscire da tutto il tema dei cassetti fiscali bloccati.

Quindi questo mi sento di dirglielo perché ho ascoltato la conferenza stampa, questa è la volontà un po' generalizzata del Governo. Anzi, credo che ci sarà una grande opera d'ascolto e credo che in qualche modo forse ora ci si potrà incamminare verso la risoluzione del passato, perché credo che a tutti stia a cuore la risoluzione del passato.

Quindi la ringrazio per il suo intervento, mi sembrava corretto anche fare il mio intervento.

ROMAIN BOCOIGNANI, *vice direttore generale di Ance*. La ringrazio molto presidente. Infatti abbiamo accolto molto positivamente questa apertura a trovare concretamente una soluzione e speriamo che nella riunione che è stata preannunciata per lunedì si possano già trovare soluzioni concrete. Noi abbiamo proposto l'F24 insieme alle banche per liberare il pregresso, speriamo che si possa andare spediti.

PRESIDENTE. Ne sono assolutamente sicuro. Tra l'altro c'è anche una proposta di legge nostra sulla questione dell'F24. Poi non so se sarà solo quella o se sarà quella, comunque sicuramente c'è una volontà generalizzata di trovare una soluzione per i grossi problemi del blocco dei cassetti fiscali, quindi su questo credo che siamo tutti impegnati.

ROMAIN BOCOIGNANI, *vice direttore generale di Ance*. Grazie.

Tornando al tema specifico dell'audizione, noi vorremmo sottolineare quelli che sono stati gli effetti drammatici della crisi del settore delle costruzioni negli ultimi quindici anni, che hanno portato a un taglio della produzione tra il 2008 e il 2018 di circa il 35 per cento, con degli effetti molto negativi con la perdita di 600 mila occupati e 143 mila imprese. Negli ultimi due anni c'è stata, anche grazie ai bonus edilizi in particolare, una forte ripresa del 34 per cento. Oggi la prospettiva è quella di avere una ripresa che prosegue con l'entrata in piena attuazione del PNRR, che prevede 108 miliardi di investimenti.

Quello che volevamo sottolineare oggi in audizione era la necessità appunto di prevedere una politica industriale per il settore, perché purtroppo negli ultimi quindici anni abbiamo assistito a un andamento un po' da montagne russe con picchi negativi molto forti e adesso una ripresa veramente molto veloce, che crea una serie di criticità per i mancati investimenti negli ultimi anni sotto il profilo dell'occupazione, perché mancano tanti profili professionali, e sotto il profilo anche ad esempio della disponibilità dei materiali da costruzione, è un tema che toccherò anche più avanti, perché abbiamo perso anche delle filiere produttive importanti e una capacità produttiva, quindi doverla ricostituire in pochissimo tempo, in vista in particolare del PNRR, è una reale criticità che poi rischia di frenare l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza.

Il primo punto che volevamo sottolineare era la necessità di cercare di costruire per i prossimi anni una reale politica industriale del settore costruzioni, che possa dare una visione pluriennale e che permetta appunto anche di costruire professionalità e costruire le filiere produttive che sono necessarie per accompagnare lo sviluppo di un settore, che pesa il 10 per cento del PIL se guardiamo l'effetto diretto, e addirittura con tutte le attività immobiliari è circa il 22 per cento del PIL, coinvolge il 90 per cento dei settori produttivi, quindi come sapete è un settore che impegna sostanzialmente tutte le filiere produttive poi a livello nazionale.

Sempre nella sintesi che ha chiesto, presidente, vorremmo sottolineare quattro punti che sono di particolare interesse per noi.

Il primo è collegato a quello che ho appena detto, quello della direttiva europea sulle case *green*, quindi sull'efficientamento energetico del patrimonio immobiliare italiano. Dal nostro punto di vista è una direttiva positiva, la accogliamo appunto positivamente, mette il Paese davanti a una sfida molto importante, perché significa riqualificare circa 2 milioni di edifici dal punto di vista energetico da qui a dieci anni; significa realizzare circa 200 mila interventi sui singoli edifici all'anno, con

una spesa almeno per quelli residenziali di circa 40 miliardi di euro. Vuol dire in poche parole tenere più o meno il ritmo che è stato sostenuto negli anni del *Superbonus*, chiaramente con strumenti diversi dal *Superbonus* (ne siamo consapevoli noi per primi), però sicuramente non possiamo tornare ai ritmi del passato, che erano di circa 3 mila interventi all'anno. Quindi c'è proprio una distanza con quelli che sono gli obiettivi della direttiva.

Se noi dovessimo tornare ai ritmi di riqualificazione di dieci anni fa, ci metteremmo 630 anni per raggiungere gli obiettivi della direttiva. Quindi quello che vogliamo sottolineare è la necessità appunto di avere un sistema di incentivi e di strumenti finanziari, dopo il *Superbonus* che superano il *Superbonus*, per raggiungere questi obiettivi. E ci sembra che anche le ultime discussioni a livello nazionale ed europeo, che vertono sulla disponibilità di strumenti anche finanziari, vadano per fortuna in questa direzione.

Il secondo punto, che è determinante soprattutto in questa fase per la competitività delle imprese di costruzioni, è quello del caro materiali. Noi abbiamo assistito a un aumento dei costi dei materiali e delle opere mediamente del 35/40 per cento in Italia, purtroppo non abbiamo strumenti strutturali che permettano di affrontare questa criticità, che è una criticità determinante per realizzare le opere pubbliche, in particolare in tempo e nei costi giusti.

Manca in Italia una revisione dei prezzi strutturali, che noi stiamo chiedendo di introdurre nel codice degli appalti, secondo gli standard europei e internazionali. Quello è un elemento determinante, perché senza uno strumento per mantenere l'equilibrio economico-finanziario del contratto rischiamo di assistere a quello che abbiamo visto negli ultimi 15 anni, dove abbiamo perso circa i due terzi della top 50 delle imprese italiane di costruzioni, proprio perché le commesse non erano più remunerative anche per effetto del caro materiale.

Su questo stesso capitolo sottolineiamo che ci sono delle misure emergenziali, che sono state adottate col « decreto Aiuti » (decreto-legge n. 50 del 2022), però che

non stanno arrivando alle imprese. In particolare, rispetto a una dotazione del Ministero delle infrastrutture, che era di maggio dell'anno scorso, e rispetto alle domande fatte dalle imprese, ad oggi sono stati pagati soltanto il 2 per cento dei ristori per il caro materiali. Quindi con un'esposizione finanziaria delle imprese drammatica, perché le imprese hanno pagato il 40 per cento in più per fare le opere; ci sono i fondi, sono presso il Ministero infrastrutture, ma ci sono delle procedure amministrative che prendono troppo tempo e che fanno sì che oggi soltanto il 2 per cento di questi fondi sono stati erogati. Questa è una situazione che va colmata al più presto, perché tutti i nostri *competitor* in Europa i fondi li hanno ricevuti automaticamente già a maggio scorso, quindi siamo in fortissimo ritardo.

Il terzo tema, penultimo tema che vorremmo sottolineare, è quello del supporto alla digitalizzazione del settore.

Il settore è uno dei settori meno digitalizzati, abbiamo bisogno di strumenti per accompagnare Pubblica amministrazione e imprese in questo percorso della digitalizzazione.

Abbiamo bisogno di tre elementi: un piano Edilizia 4.0, che significa adattare il piano Impresa 4.0 al settore dell'edilizia; abbiamo bisogno della creazione di una piattaforma nazionale delle costruzioni, che permetta a tutti gli operatori del settore di avere lo stesso strumento digitale per realizzare i progetti; e poi abbiamo bisogno di supporto nell'ambito dei poli di innovazione digitale.

Noi come Ance abbiamo vinto un bando europeo per i *Digital Innovation hub* europei, siamo arrivati primi in Italia con il settore delle costruzioni. Oggi abbiamo avuto la disponibilità finanziaria della Commissione europea, ma ci manca il decreto di cofinanziamento del Ministero delle imprese e del *made in Italy* che ci permetta di andare veloci nell'attuazione di questo progetto. Quindi vorremmo sottolineare oggi questa esigenza di accelerare la pubblicazione del decreto sul cofinanziamento del *Digital Innovation hub*, altrimenti non ri-

usciamo a erogare rapidamente servizi a imprese e Pubblica amministrazione.

L'ultimo tema, per concludere, è quello del supporto all'internazionalizzazione delle imprese.

Per favorire l'internazionalizzazione delle imprese di costruzione abbiamo tre priorità, tre priorità che non sono dei regali che chiediamo per le imprese perché chiediamo solo di avere strumenti identici a quelli che hanno i nostri *competitor* europei. Si tratta di *gap* che dobbiamo colmare per poter mettere le imprese italiane di costruzione nelle stesse condizioni degli altri Paesi europei.

Il primo è la creazione di un fondo per il finanziamento di studi di fattibilità in Paesi in via di sviluppo. È uno strumento che è molto usato in particolare da Francia e Spagna per valorizzare le tecnologie dei fornitori nazionali e rafforzare l'internazionalizzazione delle imprese di costruzione e di progettazione.

Il secondo elemento è la promozione di accordi *G to G* (G2G), quindi tra governi, nel settore delle infrastrutture, come avviene oggi nel campo della difesa, sempre per sostenere l'internazionalizzazione delle imprese.

Il terzo tema è il trattamento fiscale dei lavori lavoratori italiani all'estero, perché la tassazione dei lavoratori italiani che vengono impiegati nei cantieri all'estero è molto superiore a quella che viene applicata dagli altri Paesi europei. Tutti gli altri Paesi europei prevedono una serie di agevolazioni quando portano i tecnici sui cantieri che vengono realizzati all'estero. Non avere lo stesso tipo di agevolazione, mina la competitività delle imprese di costruzione italiane nelle commesse internazionali. Quindi chiediamo un'attenzione anche su questo tema per metterci alla pari con le imprese europee.

Già noi otteniamo dei risultati straordinari dal punto di vista dell'internazionalizzazione delle imprese, dal 2004 a oggi è quintuplicato il fatturato delle imprese italiane fuori dai propri confini. Vorremmo continuare su questa dinamica, però abbiamo bisogno di questi strumenti per rafforzare la nostra internazionalizzazione.

Ho finito e ringrazio molto lei presidente e la Commissione per l'attenzione.

PRESIDENTE. Chiedo se chi è collegato ha delle domande. Non ci sono domande, ne faccio io una.

Mi riallaccio un po' alla sua premessa, per il tema *Casa Green*, lei parlava in qualche modo degli incentivi. La prima legge sugli incentivi è del 1997, quindi ormai 25 anni di esperienza più o meno. Lei ritiene, in qualche modo, che quella strada intrapresa nel 1997 — ovviamente aggiornata (credo che abbia riguardato oltre 3 milioni di immobili, però magari lei ha dei dati più aggiornati e più esatti) —, possa essere la strada ancora da percorrere, considerato che questa legge, che è tuttora in vigore, è stata più volte modificata e più volte prorogata e, in qualche modo, resa stabile, e anche semplificata, e quindi possa essere una risposta efficace unitamente, ovviamente, al cercare in qualche modo di migliorare questa direttiva europea?

ROMAIN BOCOIGNANI, *vice direttore generale di Ance*. Grazie presidente.

Sicuramente è una base sulla quale lavorare, le misure che sono state adottate dalla fine degli anni Novanta a oggi hanno aiutato a ristrutturare le case. Spesso però sono stati interventi che sono stati realizzati sui singoli appartamenti, invece la direttiva chiede uno sforzo aggiuntivo, nel senso di intervenire anche ad esempio sui numerosi condomini. Cosa che le misure adottate alla fine degli anni Novanta e che sono poi cambiate nel corso del tempo, di fatto, non avevano consentito di fare.

Citavo prima i dati: prima del potenziamento del *Superbonus* si facevano circa 3 mila interventi di questo tipo all'anno, per raggiungere gli obiettivi della direttiva dobbiamo arrivare a 180/200 mila interventi all'anno, e il ritmo è stato realizzato con il *Superbonus*.

Quindi il primo elemento è che abbiamo la capacità tecnica e anche imprenditoriale di sostenere questo ritmo. Il secondo elemento è che sappiamo di non potere ripetere il *Superbonus*, ma sappiamo anche che probabilmente rimanere su quegli strumenti non basta.

Quindi quello che chiediamo, e che probabilmente ribadiremo all'inizio della settimana prossima quando andremo a discutere come abbiamo detto in premessa le soluzioni per i crediti incagliati, è anche l'apertura poi successiva di un tavolo per ragionare sulla politica industriale che permette di raggiungere questi obiettivi.

Dovremo trovare una soluzione, mi permetto di sintetizzarlo così, che è una via di mezzo tra le misure nate negli anni Novanta, che però non hanno la potenza di fuoco necessaria per riqualificare tutto il patrimonio immobiliare, e il *Superbonus* che sappiamo che è qualcosa che non si può ripetere.

PRESIDENTE. Non essendoci altre richieste di intervento, ringrazio il rappresentante dell'Associazione nazionale costruttori edili (Ance) intervenuto. Autorizzo la pubblicazione in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna della documentazione consegnata dai rappresentanti dell'Associazione nazionale costruttori edili (Ance) (*vedi allegato 1*) e dichiaro conclusa l'audizione.

#### **Audizione, in videoconferenza, di rappresentanti dell'Associazione italiana cuochi.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, ai sensi dell'articolo 144, comma 1, del Regolamento, l'audizione di rappresentanti dell'Associazione italiana cuochi, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul *made in Italy*: valorizzazione e sviluppo dell'impresa italiana nei suoi diversi ambiti produttivi. Invito chi interviene a volerlo fare sinteticamente, in modo da lasciare più spazio possibile alle domande dei commissari, riservando gli ulteriori approfondimenti ad un eventuale contributo scritto che verrà volentieri acquisito ai lavori della Commissione.

Do la parola a Simone Falcini, presidente dell'Associazione italiana cuochi ricordando che il tempo complessivo a disposizione per l'intervento è di circa dieci minuti. Grazie.

SIMONE FALCINI, *presidente dell'Associazione italiana cuochi*. Buongiorno a tutti.

Le finalità dell'indagine conoscitiva dunque riguardano il *made in Italy* e la sua importanza ed è anche volta a vedere come, da una parte le istituzioni, e dall'altra le associazioni di categoria possano fornire un proprio contributo.

Io voglio essere sintetico e poi magari vi inoltro il nostro progetto che riguarda alcuni punti.

I punti che Associazione italiana cuochi ha già in essere sono quelli dell'organizzazione di un evento annuale che si terrà a ottobre-novembre a partire dal 2023, fatto in Toscana con il patrocinio della regione: la Cittadella del gusto, che può essere esteso a tutte le regioni d'Italia a girare anno con anno.

Questa Cittadella del gusto tende a valorizzare il territorio, i prodotti locali e le aziende dell'eccellenza italiana. Per eccellenza italiana non si intendono solo i prodotti del comparto della enogastronomia che hanno i marchi DOP, IGP, DOCG, eccetera, ma anche quell'artigianato locale che è un grande patrimonio per l'Italia.

Quindi l'Associazione italiana cuochi già da un anno cerca di valorizzare, dando spazi tramite eventi annuali, tutto il comparto di chi opera nella enogastronomia (quindi cuochi, chef e aziende), mettendo insieme tali realtà e facendole conoscere, con eventi gratuiti. Per cui tutte queste piccole e grandi aziende possono far conoscere i loro prodotti e farli testare da chi giornalmente opera in quel comparto. Questo è il primo progetto.

Il secondo è un premio che noi annualmente diamo a chi durante l'anno si è contraddistinto per promuovere la buona cucina italiana, in Italia e nel mondo. Quindi non solo a chi opera nel comparto della ristorazione e dell'*hospitality* e dell'*ostelleria* ma anche a tutte le aziende. Non è dietro pagamento, questo ci tengo a dirlo, ma non è neanche dovuto. Quindi noi selezioniamo e operiamo tavole rotonde con tutte queste aziende e tutti i cuochi al fine di promuovere al meglio le nostre eccellenze.

Tra questo comparto noi siamo stati i primi anche a inneggiare i *food blogger*, perché anche quelli oggiogiorno — purtroppo, verrebbe da dire — sono dei professionisti che nel settore operano per promuovere ristoranti, hotel, aziende e prodotti che fanno parte delle nostre eccellenze.

Infine, l'ultimo punto è che stiamo aprendo dieci delegazioni di Associazione italiana cuochi a livello internazionale, quindi un'altra nazione del mondo, che non fa altro che riproporre sul territorio estero le nostre eccellenze e i cuochi che quotidianamente operano. Quindi il facsimile di quello che noi facciamo in Italia lo stanno esportando anche fuori: questo in Inghilterra, in Brasile, in Spagna, in Portogallo, in Belgio, eccetera. Quindi speriamo nell'arco di un anno di aver coperto un territorio nuovo.

Noi vogliamo poi collaborare con le varie ambasciate italiane dislocate nei vari territori per darci un aiuto a poter promuovere in quel territorio le nostre eccellenze.

Quindi riepilogo i quattro punti. Cittadella del gusto, *kermesse* di tre o quattro giorni, dove vengono coinvolte tutte le aziende che sono dislocate sul territorio, vengono fatti venti stand, uno per ogni regione d'Italia, vengono fatti conoscere al pubblico i prodotti dell'eccellenze che quel territorio ha. Tutti i cuochi legati al territorio che si sfidano in una *kermesse* divertente ma competitiva, con tutti i prodotti e con tutti i piatti tradizionali.

Secondo, è la valorizzazione che ho appena detto, estesa — perché dobbiamo farci conoscere, ci sono ragazzi e le ragazze che escono dall'alberghiero — ai giornalisti della enogastronomia e a tutti quelli che operano nel settore *food* ed Ho.Re.Ca.

Da ultimo queste delegazioni che stiamo esportando che promuovono quello che stiamo facendo: quindi valorizzare il territorio, valorizzare le aziende, valorizzare i prodotti di tutto il comparto della enogastronomia, valorizzare il *made in Italy*.

Spero di essere stato sintetico e se avete delle domande sono a vostra disposizione.

PRESIDENTE. Non essendoci altre richieste di intervento, ringrazio il rappresentante dell'Associazione italiana cuochi intervenuto e dichiaro conclusa l'audizione.

PRESIDENZA DELLA VICEPRESIDENTE  
ILARIA CAVO

**Audizione, in videoconferenza, di rappresentanti della Confederazione italiana armatori (Confitarma).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, ai sensi dell'articolo 144, comma 1, del Regolamento, l'audizione di rappresentanti della Confederazione italiana armatori (Confitarma), nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul *made in Italy*: valorizzazione e sviluppo dell'impresa italiana nei suoi diversi ambiti produttivi. Invito chi interviene a volerlo fare sinteticamente, in modo da lasciare più spazio possibile alle domande dei commissari, riservando gli ulteriori approfondimenti ad un eventuale contributo scritto che verrà volentieri acquisito ai lavori della Commissione.

Do la parola a Mario Mattioli, presidente della Confederazione italiana armatori (Confitarma), ricordando che il tempo complessivo a disposizione per l'intervento è di circa dieci minuti. Grazie.

MARIO MATTIOLI, *presidente di Confitarma*. Grazie, gentilissima presidente. Grazie alla X Commissione, grazie a lei che in questo momento presiede la Commissione, al presidente Gusmeroli e a tutti i componenti della Commissione. Veramente ringrazio di cuore di averci audito, perché sono estremamente importanti le posizioni che portiamo come *stakeholder* produttivi del Paese.

Per noi la valorizzazione dell'industria italiana è un tema di fondamentale importanza per la crescita del Paese. Come Confederazione italiana armatori, come Confitarma, rappresentiamo uno dei comparti dell'industria italiana che è tra i più internazionalizzati, cioè quello del trasporto marittimo, diciamo lo *shipping* perché oggi

siamo molto conosciuti con questi acronimi inglesi.

Abbiamo portato da sempre, e continuiamo a portare, il tricolore nei mari del mondo, contribuendo tra le altre cose all'equilibrio della bilancia dei pagamenti nazionali.

La flotta di bandiera italiana è una delle più importanti del mondo e tra le prime dei Paesi riuniti nel G20.

Abbiamo circa 14 milioni di tonnellate di stazza lorda, abbiamo circa 1.350 unità che sono superiori alle 100 tonnellate di *gross tonnage* (stazza lorda *N.d.r.*). Siamo leader in alcuni settori importanti, quali per esempio le navi Ro.Ro. (*Roll-on/roll-off* – nave-traghetto per imbarco e sbarco di veicoli gommati), e quindi diciamo le autostrade del mare che tanto hanno contribuito anche ai fini della decarbonizzazione.

Sulle crociere abbiamo un'importantissima flotta di navi trasporto da carico secco e carico liquido, che naturalmente sono delle navi strategiche per quanto concerne l'approvvigionamento energetico sia dei beni finiti che delle materie prime. Abbiamo anche una flotta importante di ausilio alla piattaforma energetica che in questo momento, come tutti voi sapete, sono cruciali nella filiera energetica nazionale, quindi per rifornire anche le stesse navi che vanno in giro per il mondo.

Diciamo che la cosa fondamentale è che tutto ciò che noi consumiamo viene dal mare. Oltre il 90 per cento della produzione, che va dal cibo all'energia fino ai nostri vestiti, ha transitato via mare. Per quanto riguarda il nostro Paese, abbiamo il 60 per cento delle importazioni e il 51 per cento delle esportazioni che transitano via mare. Quest'anno siamo ritornati a movimentare circa 500 milioni di tonnellate di merci alla rinfusa, che sono merci secche e merci liquide, o in navi containerizzate o a bordo dei traghetti, e che sono movimentate nei nostri porti. Quindi siamo ritornati fortunatamente ad avere dei livelli prepandemia.

Siamo primi in Europa per quanto riguarda le merci che sono movimentate nello *short sea shipping*, il cosiddetto trasporto

costiero, sono circa 311 milioni di tonnellate, è estremamente importante.

Siamo anche *leader* dell'ambito del Mediterraneo come Italia, con 244 milioni di tonnellate e abbiamo una quota di mercato di circa il 37 per cento nel 2020. È un'industria di enorme rilevanza per il Paese.

Siamo al centro delle maggiori sfide geopolitiche, potete immaginare, transitiamo i mari del mondo, quindi ci troviamo ogni giorno impegnati in problematiche geopolitiche, che non sono solo mediterranee ma sono anche mondiali. Importantissimo immaginare soltanto l'impatto che c'è sul fabbisogno energetico, che oggi con il conflitto tra la Russia e l'Ucraina ha preso una piega estremamente determinante, come sappiamo tutti, per il nostro Paese.

Siamo una infrastruttura indispensabile, perché diversamente dalle altre infrastrutture, che sono oleodotti e gasdotti, siamo in grado di assicurare una flessibilità delle fonti di approvvigionamento.

Che cos'è che a noi serve in questo momento per mantenere e incrementare la competitività della flotta italiana nel mondo?

Innanzitutto semplificazione e digitalizzazione. Siamo alle porte di una rivoluzione del settore del trasporto marittimo, abbiamo un'estensione dei benefici che sono previsti dal registro internazionale non solo come oggi alle bandiere italiane ma anche alle bandiere della Comunità europea e dello spazio economico europeo. Quindi se non digitalizziamo, se non semplifichiamo potremmo avere un esodo della bandiera italiana, perché come voi sapete meglio di me la burocrazia pesa in maniera importante. E oggi abbiamo la possibilità di attuare la digitalizzazione del nostro settore, che naturalmente in maniera intelligente avrà sicuramente un riflesso positivo sulla sburocratizzazione. Abbiamo norme che in alcuni casi addirittura risalgono alla fine dell'800, quindi è veramente il momento di semplificare.

Abbiamo anche predisposto un ampio progetto di semplificazione, come Confitarma, del codice della navigazione e dell'ordinamento, correlato per molti aspetti, questo è a costo zero per l'erario, e questo

lo troverete in allegato alla nota che vi faremo arrivare.

Oggi per noi è importantissima la transizione, la sfida sull'aspetto *green* è estremamente importante per il nostro settore, perché è un settore cosiddetto *hard to abate*, cioè difficile da decarbonizzare, ed è estremamente un settore a investimenti di capitale intensivo. E a livello internazionale ci hanno fissato degli obiettivi che sono molto ambiziosi, soprattutto per quanto riguarda il riferimento alle emissioni di CO<sub>2</sub> in atmosfera.

Qui abbiamo di fatto un doppio binario, perché abbiamo un binario internazionale. L'*International Maritime Organization*, che è l'agenzia delle Nazioni Unite per quanto riguarda lo *shipping*, ha fissato dei limiti che partono da una base del 2008 e nel 2030 prevedono una riduzione delle emissioni del 40 per cento mentre nel 2050 prevedono una riduzione del 50 per cento.

Su questa situazione abbiamo in realtà poi un ulteriore, per noi, problema che è rappresentato dal pacchetto *Fit for 55* dell'Europa. Il *Fit for 55* fissa dei limiti diversi, parte da una base diversa che non è il 2008 ma è il '91, e soprattutto prevede una decarbonizzazione del 55 per cento per quanto riguarda il 2030, che è un po' in controtendenza rispetto al mondo.

Hanno inserito per la prima volta anche il trasporto marittimo e il trasporto aereo nel cosiddetto ETS, cioè l'*Emission trading system*, e questo onestamente rischia di creare dei particolari problemi. Potrebbe avere un impatto anche estremamente importante sul settore delle autostrade del mare, che come voi sapete ha così in maniera forte avuto una ricaduta positiva in termini di decarbonizzazione, tanto che c'è il *Marebonus* per incentivare l'utilizzo della nave, che è sicuramente molto meno impattante dal punto di vista delle emissioni rispetto al trasporto gommato.

Quindi noi siamo e continuiamo ad essere sicuramente un'industria in cui il trasporto è più ecocompatibile.

Abbiamo avuto un incremento dal 2008 al 2018 del 40 per cento del traffico, ma abbiamo anche avuto in questo stesso periodo una riduzione di oltre il 10 per cento

delle emissioni. Quindi ci siamo veramente molto impegnati per questo. Ma è necessario che ci sia un'attività forte, soprattutto da parte degli Stati, per quanto riguarda le attività di ricerca e sviluppo, perché gli investimenti sono enormi e non è pensabile che possono essere effettuati soltanto dal privato, quindi è necessaria una forte partecipazione pubblico-privato.

Per questo abbiamo anche avuto con piacere un decreto rinnovo delle flotte, fatto dal Governo Draghi, 500 milioni di euro per il rinnovo e per il *refitting*. Però, ecco, la cosa che tengo a sottolineare è che in realtà solo il 37 per cento delle risorse sono state impegnate, restano ancora 314 milioni non impegnati perché i limiti che sono stati posti per questi investimenti sono estremamente stringenti e quindi non hanno consentito — quindi non è una mancata volontà degli armatori, ma sono dei paletti che non hanno consentito — di potere utilizzare appieno questi fondi. Perché c'è un limite per quanto riguarda la navigazione, noi siamo internazionali, siamo in giro per il mondo, immaginare di finanziare solo quelle navi che toccano almeno una volta in andata o ritorno un porto italiano significa tagliare le gambe a oltre il 70 per cento della flotta.

Quindi da questo punto di vista ci auguriamo e ci aspettiamo che ci sia un ripensamento, e soprattutto ci siano delle revisioni di questi parametri che consentono nell'ambito del miglioramento dell'ambiente e del miglioramento del *green* di poter meglio utilizzare questi soldi che al momento non sono stati impegnati.

Abbiamo poi un *focus* importante che interessa ovviamente la vostra Commissione per quanto riguarda le crociere. Sapete che Costa Crociere è l'unico marchio realmente italiano del settore della crocieristica, nel 2023 festeggerà i 75 anni di attività. Ha da sempre sede a Genova, quindi in Italia, navi di bandiera italiana, ed è un ambasciatore importante del *made in Italy* nel mondo e contribuisce a promuovere l'Italia e le sue eccellenze, perché rappresenta un efficiente volano per il turismo *in-coming*: quindi è un attrattore importante. Siamo italiani a tutti gli effetti, dai

nomi delle navi, e soprattutto per quanto di Italia si trova a bordo di queste navi.

Quindi è di primaria importanza che anche a questo settore venga allargata la possibilità di poter partecipare al decreto flotte, perché il settore crocieristico come voi sapete è stato escluso dalla possibilità di poter avere finanziamenti per quanto riguarda il decreto flotte. Su questo siamo in contatto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e ci auguriamo che questo ci possa portare ad avere migliori risultati per quanto riguarda il prossimo futuro.

Quindi è importante avere, per quanto riguarda soprattutto le navi da crociera che sono dei grossi consumatori di energia, l'elettrificazione delle banchine: è un tema estremamente importante, le navi sono dotate di possibilità di utilizzare il cosiddetto *cold ironing*, l'elettricità da terra. Però ad oggi non è ancora fruibile, c'è un piano di investimenti importante, ma la cosa fondamentale è che questa energia venga data ad un prezzo che sia congruo. Ad oggi utilizzare energia elettrica per una nave ferma in banchina costa oltre il doppio rispetto all'utilizzo dei carburanti, quindi dei generatori di bordo, che sono alimentati dal carburante.

In questo è importante che ci sia un forte appello anche alla agenzia ARERA, affinché ci sia un calmieramento dei prezzi, perché in questa maniera si può rendere poi un efficace e importante risultato nei confronti dell'ambiente, attraverso l'utilizzo di questa tipologia. Però deve essere un utilizzo congruo e deve essere un utilizzo economicamente fattibile.

Ultime tematiche e poi chiudo. È importantissima, l'abbiamo accennato, la transizione per quanto riguarda la portualità sugli aspetti verdi, i porti dovranno diventare degli *hub* energetici. Noi in questo stiamo collaborando con le associazioni di categoria, con Assoportanti ma anche con le singole autorità di sistema portuale, anche con importanti *player*. Si parla tanto di *hydrogen valley*, si parla anche di porti che dovranno essere degli *hub* energetici anche attraverso l'utilizzo dell'LNG (gas naturale liquefatto) all'interno dei porti; non solo,

anche per quanto riguarda tutto ciò che è rinnovabile, quindi l'utilizzo dei pannelli solari, anche l'utilizzo della possibilità della creazione di energia elettrica attraverso il moto ondoso. Su questo siamo in prima linea e devo dire ci stiamo impegnando in maniera importante.

Chiudo con due tematiche forti. La prima è il bunkeraggio, cioè le navi che nei porti caricano il carburante per poter rifornire le altre navi: è un settore strategico, esposto a una forte concorrenza comunitaria. Oggi per il bunkeraggio la regola italiana non consente l'iscrizione nel registro internazionale. In realtà in altri Paesi europei questo avviene, se questo fosse possibile anche in Italia sarebbe per il settore estremamente importante, perché creerebbe un volano di occupazione nell'ambito dei nostri porti.

Il *Marebonus* come avevamo detto prima è una importantissima misura, perché consente l'utilizzo delle vie del mare, finanziario o sovvenzionato anche. Il *Marebonus* non va agli armatori, ma va a coloro che utilizzano le navi come trasporto alternativo ed ecocompatibile. Quindi è molto importante che ci sia uno stanziamento più sensibile di almeno 100 milioni l'anno, in realtà abbiamo visto una riduzione, e questo onestamente collide un po' per quanto riguarda la decarbonizzazione.

Chiudo con un appello. Abbiamo una strutturale carenza di lavoratori marittimi per quanto riguarda l'Italia, quindi è importantissimo che si attui la riforma del collocamento della gente di mare o l'anagrafe nazionale. E poi soprattutto che ci sia una riforma per quanto riguarda i requisiti di accesso alle figure professionali. Avevamo anche chiesto che ci fosse un sostegno economico per i giovani che vogliono intraprendere la carriera del mare, come sapete devono avere un investimento all'inizio per poter effettuare dei corsi obbligatori per poter andare a bordo delle navi che costano circa 2.000 euro, quindi abbiamo proposto anche con le organizzazioni sindacali la possibilità che questo fosse in qualche maniera finanziato a quei giovani che vogliono intraprendere questa carriera.

Queste sono un poco le tematiche per noi importati, quindi chiudo dicendo al presidente e a tutti i membri della Commissione, a voi onorevoli deputati, che il *made in Italy* è un sistema di eccellenze che fanno del nostro Paese un modello da imitare. A volte purtroppo sappiamo che viene imitata in maniera fraudolenta, speriamo che avvenga sempre di meno. Tra questi modelli da imitare va sicuramente annoverata l'industria armatoriale italiana e la bandiera italiana.

Auspichiamo che anche grazie all'interessamento di questa onorevole e prestigiosa Commissione si possa dare il via definitivo all'importante istanza di semplificazione, al fine di ridare competitività alla nostra bandiera e alla nostra industria.

Vi ringrazio.

**PRESIDENTE.** Grazie presidente per questa ampia illustrazione, che ovviamente ha toccato più tematiche. Chiedo ai colleghi che sono collegati se hanno domande da fare, interlocuzioni con il presidente di Confindustria.

Mi permetto allora di fare io una domanda al presidente, che è stato chiarissimo nel tema della sburocratizzazione.

Ovviamente l'audizione è incentrata, lo ricordiamo, sul *made in Italy*, quindi riportiamo e vogliamo riportare il tema all'oggetto di questa indagine conoscitiva.

Vorrei fare una domanda specifica sul tema delle crociere. È già stato chiarissimo in riferimento al decreto e alla necessità che il sistema crocieristico ha di essere eventualmente collegato al decreto che finanziava il *refitting*, su questo è stato chiarissimo presidente. Chiedo in aggiunta, visto che questa è una Commissione che si occupa anche di turismo: *made in Italy* vuol dire valorizzazione, chiaramente, di tutto quello che è l'eccellenza italiana. Di che cosa c'è bisogno a livello istituzionale per la valorizzazione e per il sostegno di tutto il sistema crocieristico in maniera specifica? Oltre ovviamente a quello che già ci ha detto, se vuole fare un accenno ulteriore a questo comparto.

**MARIO MATTIOLI, presidente di Confindustria.** Il settore crocieristico sappiamo,

soprattutto per quanto riguarda l'Italia, che è un settore di estrema importanza, perché è un attrattore fondamentale di tutti i flussi turistici e soprattutto è un attrattore che poi consente a chi visita il nostro Paese di ritornare non solo e necessariamente in crociera, quindi è un'industria importantissima.

È un'industria importantissima per il sistema Paese Italia perché le costruzioni sono fatte in Italia, la costruzione di una nave da crociera è un impegno importantissimo. Abbiamo la nostra amata Fincantieri, che è *leader* a livello internazionale sulle navi da crociera, e il rapporto che c'è con il nostro operatore Costa Crociere è di straordinaria importanza. Quindi è un volano assolutamente importante per l'industria del turismo, sia a monte che a valle di tutto il percorso. Ed è anche un settore di grande importanza perché anche a bordo delle navi, come dicevamo, si conosce l'italianità, quindi è un grande veicolo di promozione del nostro sistema Italia. Sappiamo che tra l'altro è un *network* così internazionale che fa da forte attrattore per quanto riguarda proprio i flussi turistici in entrata, quindi direi è un settore da agevolare, è un settore da incentivare. Ed è certamente da questo punto di vista un settore che avendo, soprattutto durante il periodo estivo, una importante presenza nei porti italiani, come abbiamo detto una nave da crociera è un piccolo paese, quindi ha un consumo di energia elettrica oggettivamente importante, chiaramente nel momento in cui questa situazione possa essere fatta attraverso l'utilizzo per esempio del *cold ironing* ad un prezzo accettabile ne beneficia il sistema. Perché i Paesi del nord Europa che hanno incentivato l'utilizzo del cosiddetto *cold ironing* sono Paesi in cui gli Stati hanno finanziato il *refitting* delle navi, ma soprattutto hanno calmierato il prezzo dell'energia elettrica che viene data alla nave. Quindi la nave si trova in una situazione di ininfluenza economica a utilizzare l'energia da terra.

Credo che una delle cose più importanti, anche per questa industria, sia quella di rendere la loro presenza nei porti sempre meno impattante — non soltanto per gli

sforzi, che sono significativi, e che sono fatti dalle imprese, in questo caso dalle navi da crociera, nell'utilizzo di carburanti alternativi e naturalmente tecnologie che sono al massimo livello per la riduzione delle emissioni — e, nell'ambito dei porti, di poter avere la possibilità di ricorrere a una energia elettrica fornita da terra ad un prezzo che sia concorrenziale, come ripeto fatto da altri Paesi europei. Direi che è uno dei temi più importanti.

E poi consideriamola come va considerato, cioè un'industria importante a livello nazionale e facciamo in maniera che non venga tagliata fuori da dei provvedimenti, che, come nel caso del rinnovo flotte, proprio dicono: navi da crociera no. Su questo credo che sia decisivo che ci sia una forte presa di coscienza da parte del sistema Paese dell'importanza di questo settore.

PRESIDENTE. Non essendoci altre richieste di intervento, ringrazio il rappresentante di Confitarma intervenuto. Autorizzo la pubblicazione in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna della documentazione consegnata dal rappresentante di Confitarma (*vedi allegato 2*) e dichiaro conclusa l'audizione.

#### **Audizione, in videoconferenza, di rappresentanti di Assarmatori.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, ai sensi dell'articolo 144, comma 1, del Regolamento, l'audizione di rappresentanti di Assarmatori, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul *made in Italy*: valorizzazione e sviluppo dell'impresa italiana nei suoi diversi ambiti produttivi. Invito chi interviene a volerlo fare sinteticamente, in modo da lasciare più spazio possibile alle domande dei commissari, riservando gli ulteriori approfondimenti ad un eventuale contributo scritto che verrà volentieri acquisito ai lavori della Commissione.

Do la parola ad Alberto Rossi, segretario generale di Assarmatori, ricordando che il tempo complessivo a disposizione per l'intervento è di circa dieci minuti. Grazie.

ALBERTO ROSSI, *segretario generale di Assarmatori*. Grazie onorevole, grazie ai

componenti della Commissione. Oggi salutiamo con grande interesse e ringraziamo per l'attenzione che questa Commissione dà al tema.

Sono fortunato perché il mio intervento segue quello del presidente Mattioli, che ha dato un'ampia e anche dettagliata raffigurazione di quello che è il comparto. Vorrei quindi, approfittando appunto del mio intervento a valle di quello del presidente Mattioli, fare alcune osservazioni, ad integrazione perché sottoscrivo in gran parte quello che il presidente Mattioli ha precisato.

Vorrei tuttavia ricordare ai componenti della Commissione che la logistica è sicuramente l'elemento di straordinaria importanza per il *made in Italy*, nessuno lo mette in dubbio e tutti ne sono consapevoli. L'Italia è un Paese importatore di materie prime ed è la seconda fabbrica d'Europa, di conseguenza se parliamo di produzione industriale la logistica è lo strumento attraverso il quale questo straordinario scambio industriale avviene.

La logistica ovviamente non può essere ricondotta al *made in Italy*, nel senso che le imprese che lavorano nella filiera della logistica sono imprese sicuramente italiane ma sono soprattutto imprese che lavorano nel nostro territorio ma che non hanno una matrice italiana.

Lo dico perché per esempio sul mare la nostra associazione ha deciso di rappresentare gli interessi delle imprese italiane, noi abbiamo tra i più importanti operatori italiani della logistica marittima; ma abbiamo anche il desiderio di rappresentare quelli che sono gli interessi imprenditoriali delle imprese internazionali, che in Italia hanno deciso di stabilire ampie e nutrite schiere di organizzazioni sia di uomini che di mezzi. Soprattutto in ambito portuale ma non solo.

La logistica oggi è un fenomeno integrato, quindi la logistica parte dal magazzino, si estende sulla logistica terrestre e ferroviaria, arriva al porto, il porto è un ambiente dove la logistica ha una sua importanza assoluta (perché il porto vuol dire smistamento delle merci, vuol dire accoppiamento delle merci, vuol dire inoltre ve-

loce e tempestivo delle merci) e quindi il vettore marittimo: che per quanto riguarda per esempio il settore del contenitore è rappresentato da circa il 95 per cento da imprese internazionali.

Ora, queste imprese internazionali ovviamente sono attive nel territorio italiano, hanno investito nel territorio italiano, hanno stabili concessioni portuali, hanno comprato imprese ferroviarie, hanno sviluppato interporti, quindi sono senz'altro a servizio integrato di quello che è il sistema Paese.

Faccio un altro esempio, onorevoli componenti della Commissione. Si è parlato di crociere, la crociera è sicuramente una recente novità del nostro panorama turistico, il settore italiano è più del 25 per cento del settore europeo delle crociere: l'Italia è la prima destinazione europea dell'Europa ed è la terza nel mondo. È ovvio che questo fenomeno di grandissimo richiamo può essere assecondato da enormi investimenti, che le imprese armatoriali attive nel comparto delle crociere fanno per costruire nuove navi; e anche per ciò che riguarda la rete delle stazioni marittime, che sono poi quelle che costituiscono l'interfaccia con le città.

Il fenomeno crocieristico è stato straordinariamente importante per il nostro sistema turistico, si pensi a porti come quello di La Spezia, di Napoli, di Palermo, dei porti siciliani che stanno realizzando piccole ma importantissime stazioni marittime che saranno la destinazione di questi viaggi. Viaggi che porteranno, come diceva il presidente Mattioli, il turista magari per la prima volta in Italia, ma si sa che uno su tre è poi quello che fa seguire il viaggio turistico via nave ad un viaggio turistico sul territorio.

Quindi, lo ripeto, è un sistema di straordinaria importanza, ma è popolato da imprese che sono non solo italiane. L'impresa italiana che è stata citata ha circa il 20 per cento del mercato, l'altro 80 per cento è ovviamente gestito da imprese che hanno stabili organizzazioni sul territorio, che hanno acquisito concessioni portuali per stazioni marittime, che danno lavoro a decine di migliaia di persone sia dirette che

indirette. Quindi quando si parla di logistica a servizio del Paese, occorre essere molto attenti nell'identificare le imprese di logistica, non tanto per il loro passaporto. E ripeto, Assarmatori è un'associazione che vanta al proprio interno importantissime imprese italiane, cioè stabilite in Italia, noi rappresentiamo circa il 60 per cento delle imprese che lavorano nel settore dei traghetti in Italia e quasi l'80 in quello del settore, straordinariamente importante per il turismo, dei collegamenti con le piccole isole. Quindi noi abbiamo questa diversità, ma abbiamo a proteggere gli interessi di tutte le imprese che lavorano nella filiera logistica.

Che cosa deve essere fatto per consolidare questa industria che funziona, ed ha funzionato anche durante i tempi della pandemia in maniera straordinariamente importante? Innanzitutto — lo ha detto il presidente Mattioli — la sburocratizzazione.

Stiamo lavorando da tempo anche per assecondare la digitalizzazione dei processi; non è semplice, perché questi processi devono essere armonizzati. Bisogna eliminare dei costi indotti dai colli di bottiglia della logistica, bisogna eliminare delle inefficienze, bisogna favorire l'integrazione verticale, che è quella che nei Paesi più avanzati dal punto di vista logistico (cioè Olanda e Germania) hanno in effetti costituito lo strumento per il successo dell'efficienza delle catene logistiche.

È ovvio che si deve parlare anche di liberalizzazione del mercato. Perché è stato richiamato il servizio di bunkeraggio, va senz'altro supportato il servizio di bunkeraggio nei porti. Ma va assolutamente notato che questo servizio oggi è inefficiente anche perché costituisce uno degli ultimi baluardi dei monopoli, allorquando nei porti italiani si verificano posizioni oligopolistiche o peggio monopolistiche, determinate da concessioni rilasciate a unici soggetti. Il risultato qual è? Che i grandi *liner* fanno bunker al di fuori dell'Italia, perché in Italia il bunker, cioè il carburante marittimo, è troppo caro.

Anche questo è un tema che parte da una necessaria liberalizzazione di quelle

che sono le attività, che sono già state liberalizzate nei porti 25/30 anni fa, ma che oggi evidentemente hanno bisogno di un'ulteriore *check*.

Che cosa deve essere fatto allora ?

E cerco anche di sintetizzare per concludere, perché l'intervento precedente è veramente stato molto esaustivo, e io cerco di integrarlo per poter offrire a voi, poi ovviamente faremo avere la nostra memoria, gli ulteriori elementi di cui avete bisogno per valutare in modo olistico i servizi di logistica in Italia.

Il legislatore, introducendo l'articolo 1677-*bis* del codice civile, ha dato una testimonianza di attenzione della logistica. È importante, non è sufficiente. Dovrà essere in qualche modo riportata all'attenzione del Parlamento, una robusta opera di semplificazione di quelle che sono le norme che regolano la logistica. Quello è un passaggio importante che desta sicuramente soddisfazione, ma il legislatore deve occuparsi di logistica con maggiore frequenza.

Deve essere protetta l'integrazione verticale. C'è una consultazione dell'Autorità di regolazione dei trasporti che si sta occupando del fenomeno dell'integrazione verticale. Deve essere sottolineato a questa Commissione l'integrazione verticale. Per esempio lo ricordavamo nel settore delle crociere: il grande *liner* delle crociere non investe in Italia se non attraverso la concessione di una stazione marittima che controlla.

Questo è un esempio in qualche modo molto utile per poter rappresentare il consolidamento di interessi internazionali nel nostro Paese, proprio attraverso gli investimenti che l'impresa fa sul territorio.

Si è parlato di *refitting* di navi. Guardate, lo dico per precisione, i limiti che hanno ridotto l'accesso a questa misura di aiuto straordinaria, che Assarmatori si è battuta in precedenza per avere e per ottenere dalla Commissione europea la sua approvazione, sono insiti soprattutto nei limiti degli orientamenti che la Commissione europea ha dato in materia di aiuti di Stato.

La nave deve essere a emissioni zero: ma la nave a emissioni zero deve essere in

qualche modo supportata dallo Stato in quanto la costruzione di una nave non può essere ad emissioni zero perché la nave a emissioni zero non esiste. Di conseguenza abbiamo fatto fatica e faremo fatica fino al momento in cui non ci sarà la possibilità di superare questo paradigma, imposto da questi orientamenti, che noi vediamo con grande preoccupazione proprio perché riducono la capacità delle imprese di attingere a questo fondo che è di straordinaria importanza.

Transizione energetica. Fatemi parlare della transizione energetica perché di questo tema si è parlato molto, noi abbiamo combattuto anche davanti al Parlamento europeo, abbiamo ottenuto la esclusione dei servizi con le isole minori dal sistema dei certificati di emissione.

Cosa significa ? Che andare a Ischia continuerà a costare 19 euro e non costerà 27 euro, perché non ci sarà il prelievo dei certificati di emissione.

Questa circostanza l'ho esemplificata per far capire...

**PRESIDENTE.** Devo invitarla a concludere per equità di tempi rispetto agli altri auditi. Grazie.

**ALBERTO ROSSI, segretario generale di Assarmatori.** Certo. Mi faccia solo dire una cosa.

Il *made in Italy* si protegge anche, soprattutto nell'ambito del trasporto passeggeri, cercando di evitare che regole ambientali, che sono senz'altro giustificate per la loro naturale tendenza alla protezione di interessi diffusi, vadano a colpire altri interessi diffusi come quelli della mobilità delle persone, soprattutto nei regimi insulari.

Io vi ringrazio. Ringrazio del tempo a me concesso e dell'attenzione. Sono eventualmente a disposizione per le domande. Grazie.

**PRESIDENTE.** Non essendoci richieste di intervento, ringrazio il rappresentante di

Assarmoratori intervenuto e dichiaro conclusa l'audizione.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE  
ALBERTO LUIGI GUSMEROLI

**Audizione di rappresentanti del Forum italiano dell'export.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, ai sensi dell'articolo 144, comma 1, del Regolamento, l'audizione di rappresentanti del Forum italiano dell'export, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul *made in Italy*: valorizzazione e sviluppo dell'impresa italiana nei suoi diversi ambiti produttivi. Invito chi interviene a volerlo fare sinteticamente, in modo da lasciare più spazio possibile alle domande dei commissari, riservando gli ulteriori approfondimenti ad un eventuale contributo scritto che verrà volentieri acquisito ai lavori della Commissione.

Do la parola ad Angelica De Vito, *director of public affairs* del Forum italiano dell'export, ricordando che il tempo complessivo a disposizione per l'intervento è di circa dieci minuti. Grazie.

ANGELICA DE VITO, *director of public affairs del Forum italiano dell'export*. Grazie per questo incontro e questa occasione, cercherò di essere più breve possibile.

Il *made in Italy* è il terzo marchio più conosciuto al mondo dopo Visa e Coca Cola. Questo è stato tra i motti più usati nel 2022 ed è un dato che rende fieri il nostro Paese e gli imprenditori.

È un marchio che però ha finito per incarnare uno stile di vita, un'opportunità economica ed una direzione anche diplomatica. Non ci abbiamo creduto e forse non ci crediamo fino in fondo.

Il *made in Italy* però vale un terzo del PIL italiano, e in questo bisogna crederci, al punto da dover partire da questo elemento per rilanciare in maniera decisa l'immagine che può meglio incarnare il bello e il ben fatto.

Non mi dilungherò sui dati già evidenziati dal documento prodotto e pubblicato

dalla presente Commissione, su cui siamo chiamati a dialogare oggi; e non mi soffermerò neanche sulle manovre già in campo necessarie per arginare il fenomeno dell'*italian sounding*, che potrà essere arrestato proprio dalla presa di coscienza dell'enorme potenziale che questo Paese ha.

L'incontro di oggi è particolarmente importante, perché è dall'ascolto degli attori in prima linea (imprenditori e corpi intermedi, piccole e medie imprese, associazioni di categoria) che si può sperare in una valorizzazione delle possibilità di miglioramento e di rilancio del *made in Italy*. Dopo tutto il sistema produttivo italiano si caratterizza per avere la popolazione d'impresa più numerosa d'Europa, e questo fa pensare.

Il Forum è un'occasione preziosa per tutti coloro i quali hanno necessità di dialogo con chi è immerso in un *business* che oggi è considerato *leader* del commercio estero. Durante l'ultima edizione degli Stati generali sono emerse delle soluzioni a problemi principalmente legati alla difficoltà di acquisizione del personale e le competenze interne all'azienda, oltre allo stato di tipo amministrativo e burocratico unito alle difficoltà di accesso al credito.

Quello della formazione è il tema chiave che permetterà alle imprese di essere più competitive in relazione sia al mercato interno che a quello internazionale.

La formazione passa attraverso l'esperienza di chi ha già avuto modo di conoscere come un *business* varia al mutare delle condizioni geopolitiche e delle oscillazioni di mercato e degli eventi eccezionali in grado di modificare assetti politici e sociali.

L'esperienza, la cultura e la consapevolezza del valore intrinseco al *made in Italy* possono essere la chiave di partenza per un cambiamento radicale, che si affianca alle *best practice* più diffuse. Tra le pratiche che avrebbero più valore per essere indicate vi sono le tematiche quali *gender equality*, l'assunzione di persone diversamente abili e l'attenzione alla sostenibilità, intese in tutte e tre le declinazioni, economica, sociale e di *governance*.

Tutto questo non viene spiegato, e un'impresa o un giovane imprenditore che hanno le carte in regola per essere competitivi finiscono per partire con un *minus* evidente, legato alla mancata informazione o difficoltà di accesso all'informazione. Manca un luogo fisico e/o digitale che possa informare l'imprenditore dei *trend* vincenti e delle novità presenti in materia, non solo all'estero ma anche sul suolo italiano.

Dalla formazione e conoscenza si arriverebbe anche ad una maggiore dimestichezza con le materie trattate, al punto da spianare la strada alla migliore comprensione dei processi burocratici ed amministrativi.

Dalla formazione si avrebbe maggiore consapevolezza dei principali campi produttivi di interesse nazionale, individuando tutte le attività che possono aiutare all'espansione del commercio estero. Tra questi le nuove tecnologie messe in campo per l'industria farmaceutica, agroalimentare e non solo.

Si viene oggi a distinguere l'industria energetica, sotto i riflettori per lo più della riscoperta di rapporti bilaterali e multilaterali con Paesi vicini (in particolare Algeria e Balcani).

Questi tipi di incontri, come quello di oggi, sono importanti non solo per presentare proposte e idee ma anche per ascoltare esperienze affini, instaurando un dialogo di tipo costruttivo di cui però andrebbe lasciata una traccia.

Ecco perché proponiamo la nascita di linee guida per il bello e il ben fatto, che accompagni l'imprenditore nel processo di internazionalizzazione, di cui tanto si parla e ancora troppo poco si comprende, imprenditori *in primis*.

Le linee guida devono però essere affiancate da storie di successo, nomi di imprese e di imprenditori che possano costituire un modello da seguire, per evitare *displacement* di idee e di ideatori. Inoltre, così come CDP ha messo a disposizione una mappa con indicatori circa la presenza del *made in Italy* nel Paese interessato, bisognerebbe anche indicare i principali interlocutori delle imprese *in loco*, implementando il numero delle agenzie ICE che

già fanno un grande lavoro per chi punta al commercio con l'estero.

Infatti l'esperienza consolidata ci porta a dire che mai come oggi è necessario il presidio di un mercato, non ci si può limitare a dire che bisogna andare a vendere in un paese X quale Pakistan e Vietnam; se vogliamo fare in modo che questi 625 miliardi di *made in Italy* oltre confine diventino mille, l'unica partita che abbiamo è consolidare i mercati che noi definiamo maturi ed aprire nuove sedi ICE nei mercati che definiamo non maturi o ancora troppo poco esplorati.

Per aprirne di nuovi, e questo ce lo ha insegnato la nostra conoscenza dei processi di esportazione, processi che partono dall'azienda arrivano alla pre-dogana, passa alla logistica e poi arriva il mercato di sbocco. Abbiamo contezza di questo processo, e proprio perché ne abbiamo contezza possiamo dire che per affermarsi in un mercato bisogna essere presenti. E abbiamo bisogno di uffici che ci aiutino in questa presenza.

Infine, qui ritorno alla formazione, nelle sedi ICE già esistenti o in quelle che verranno aperte sarà sempre necessario avere una rete di *trade commissioners*: questa è una figura che va riproposta, poiché aiuta il produttore nella composizione della sua rete commerciale e quindi nella nascita del suo nuovo centro di ricavo. Da sola una PMI non ha competenze, fa fatica e non ha prospettiva, ed in questo deve essere lo Stato a dettare una strada da percorrere. Grazie.

**PRESIDENTE** Do ora la parola ai deputati che intendano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

**ILARIA CAVO.** Ma voi fate un evento annuale di Forum o più eventi?

**ANGELICA DE VITO, *director of public affairs el Forum italiano dell'export.*** Ci sono diversi eventi durante l'anno, ce n'è uno che è considerato l'evento più importante, che sono gli Stati generali dell'*export*. Quella è l'occasione in cui invitiamo tutti coloro i quali hanno partecipato ai precedenti eventi

a dialogare su determinati *panel* che hanno oggetti predefiniti: l'anno scorso ne abbiamo avuti sei sui principali settori produttivi italiani, come ho citato il settore energetico, agroalimentare oppure legato alla farmaceutica; quest'anno ne avremo otto, e l'evento si terrà a fine settembre.

Quindi ce ne è uno che racchiude un po' le fila tira un po' le somme dei lavori fatti durante l'anno, però ce ne sono diversi sia sul territorio italiano che all'estero.

**PRESIDENTE.** Non essendoci altre richieste di intervento, ringrazio la rappresentante del Forum italiano dell'*export* intervenuta. Autorizzo la pubblicazione in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna della documentazione consegnata dai rappresentanti del Forum italiano dell'*export* (vedi allegato 3) e dichiaro conclusa l'audizione.

#### **Audizione, in videoconferenza, di rappresentanti di Assovetro.**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca, ai sensi dell'articolo 144, comma 1, del Regolamento, l'audizione di rappresentanti di Assovetro, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul *made in Italy*: valorizzazione e sviluppo dell'impresa italiana nei suoi diversi ambiti produttivi. Invito chi interviene a volerlo fare sinteticamente, in modo da lasciare più spazio possibile alle domande dei commissari, riservando gli ulteriori approfondimenti ad un eventuale contributo scritto che verrà volentieri acquisito ai lavori della Commissione.

Do la parola a Walter Da Riz, direttore generale di Assovetro, ricordando che il tempo complessivo a disposizione per l'intervento è di circa dieci minuti. Grazie.

**WALTER DA RIZ, direttore generale di Assovetro.** Buongiorno. Grazie presidente, grazie a tutti quanti.

Io ho preparato delle *slide* che vorrei condividere per agevolare la presentazione (vedi allegato 4). Allora, prima di tutto una breve inquadratura del settore del vetro: seconda manifattura in Europa, impieghiamo circa 30 mila addetti diretti, è un

settore concentrato caratterizzato dalla presenza di grandi imprese. Assovetro associa sostanzialmente tutte le aziende che hanno forni, le aziende di produzione di grandi dimensioni, che hanno circa 60 stabilimenti in Italia, più altre aziende di trasformazione, principalmente di vetro piano, per il taglio e le finestrature, di cui Assovetro è in parte rappresentante.

Ogni anno investiamo circa l'11 per cento del fatturato, quindi 700 milioni di euro, in innovazione tecnologica, quindi impianti e macchinari.

Il vetro è un materiale presente in tutte le filiere, quindi diciamo che è un materiale abilitante per la transizione e la trasformazione dell'economia di molte filiere: il *food*, il *pharma*, la filiera chiaramente dell'*automotive*, dei trasporti in generale e dell'edilizia, e poi tutti i vetri speciali (ad esempio le fibre di vetro per il rinforzo, gli isolatori, eccetera). E in Italia, caso unico in Europa, abbiamo ancora tutte le produzioni di vetro, quindi tutti questi prodotti vengono prodotti da fabbriche, magari ce n'è una sola, che sono presenti in Italia.

Le produzioni principali sono relative al vetro piano, quindi lastre di vetro utilizzate per fare le finestre e per fare principalmente i finestrini delle autovetture; e vetro cavo, quindi contenitori in vetro utilizzati principalmente per l'agroalimentare, la farmaceutica e la cosmetica.

Il vetro è un materiale relativamente povero, quindi diciamo che trasportarlo su grandi distanze non conviene, ed ecco perché siamo presenti in maniera abbastanza uniforme su tutto il territorio.

Il vetro viene inoltre riciclato, molto, arriviamo a un tasso di riciclo dell'80 per cento e di raccolta dell'88 per cento rispetto all'immesso in consumo, e siamo presenti sul territorio nazionale, non le vetrerie ma insomma il mondo che è collegato alle vetrerie, con 19 impianti di trattamento e di riciclo.

Recentemente, studio che presenteremo la prossima settimana al CNEL, abbiamo analizzato quale sia l'impatto della filiera del vetro per l'economia italiana, utilizzando uno strumento, quello del *social return on investment*, che è stato utilizzato

anche per la valutazione di alcuni dei progetti infrastrutturali del PNRR.

Abbiamo immaginato assieme al CNEL quale potesse essere lo sviluppo futuro del settore immaginando quattro *driver* di modifica.

Uno, la decarbonizzazione: siamo un settore a energia intensa, come diremo dopo, quindi sicuramente quella è una delle sfide più importanti, forse la sfida più importante. Abbiamo analizzato come immaginiamo e vediamo gli scenari di mercato futuro per il vetro. E poi abbiamo analizzato due trasformazioni specifiche, che vengono richieste sostanzialmente dalle recenti posizioni della Commissione europea: gli edifici efficienti, quindi l'efficientamento del parco immobiliare, e l'introduzione del riutilizzo per gli imballaggi.

Il risultato di questa analisi è un indice di ritorno sugli investimenti, considerando gli aspetti non soltanto economici ma anche sociali e ambientali, di 2,53. Il che vuol dire che ogni euro investito nella filiera del vetro è suscettibile di ritornare 2,5 volte, se immaginiamo una *span* temporale da qui al 2050. Chiaramente l'investimento non può essere sostenuto soltanto dall'industria del vetro, perché il ritorno non è soltanto economico all'interno dell'industria ma è principalmente sociale e ambientale.

Un piccolo accenno al processo produttivo. Abbiamo già detto della quantità estremamente elevata di rottame di materia riciclata che viene utilizzata nella produzione, è importante tenere a mente che il processo produttivo del vetro è assolutamente non interrompibile, se l'impianto viene fermato o viene ridotta la marcia per qualche ora i componenti principali, tra cui il forno fusorio, subiscono danni irreparabili; poiché fondiamo il vetro a temperature molto elevate e non possiamo permetterci appunto che il vetro si raffreddi all'interno degli impianti. In fusione utilizziamo principalmente gas naturale e una parte di energia elettrica, anche se il processo è suscettibile di essere maggiormente elettrificato.

Ad oggi consumi ed emissioni, ritornando alla sfida della decarbonizzazione, sono di questa natura, quindi consumiamo

circa l'1,5 per cento dei consumi nazionali di gas naturale e l'1 per cento dei consumi nazionali di energia elettrica. Siamo l'industria più efficiente da questo punto di vista a livello europeo, e siamo arrivati a questo appunto attraverso continui investimenti in efficienza energetica dei forni e di tutto l'impianto, che ci porta vicino al limite minimo, cioè a utilizzare poco di più dell'energia strettamente necessaria per la fusione, e anche, poiché siamo cresciuti molto, nel riciclo, parliamo di circa quasi il 30 per cento in più in vent'anni.

Problema caro-energia. A metà del 2021 abbiamo visto i primi segnali, a fine 2021 abbiamo visto l'esplosione dei prezzi energetici, ed essendo un processo produttivo non interrompibile abbiamo dovuto continuare ad acquistare energia ai prezzi che si formavano sul mercato; altrimenti avremmo dovuto spegnere gli impianti e, per quello che dicevo prima, rinunciare definitivamente alla capacità produttiva, che essendo la seconda europea avrebbe creato dei problemi anche in Europa. Ma anche in Italia, poiché per esempio per dirne una gli obiettivi di riciclo sarebbero andati a pallino, poiché non avremmo più avuto modo di riutilizzare il vetro immesso in consumo per creare altro vetro sul territorio nazionale.

Chiaramente avremmo avuto tutta una serie di problemi relativi appunto a perdita di occupazione, aumento di dipendenza dall'estero dei prodotti, perché comunque il vetro avremmo continuato a utilizzarlo, eccetera.

Abbiamo cercato di contenere il rincaro sulla filiera, tant'è che sostanzialmente il costo degli *input* energetici per le vetrerie in media, vuoto per pieno, è di circa cinque volte in più, il che si è tradotto in un costo di produzione aumentato di tre volte al lordo dei sostegni pubblici che sono stati messi in funzione. Ma grazie anche a politiche di *hedging* (copertura del rischio) e di acquisto a lungo termine, che hanno il risvolto della medaglia: nel senso che essendoci noi impegnati ad acquistare energia a tre anni per esempio o a cinque anni, è chiaro che in un momento in cui l'energia dovesse ritornare indietro, come sta in parte

succedendo, noi comunque siamo impegnati a pagarla a un certo prezzo, cosa che ci ha consentito nel corso dell'anno e mezzo passato di avere aumenti tra virgolette contenuti, cioè invece di dieci volte cinque volte del costo degli *input* di produzione.

Questo senza considerare tutto quello che poi è successo sugli altri *input* di produzione, cioè sulle materie prime, sia sul rottame sia altri servizi come i trasporti. Per il futuro come dicevamo prima il tema fondamentale sarà affrontare la decarbonizzazione. Senza fare nulla immaginiamo che nel 2030 emetteremo come settore in Italia circa 3,3 milioni di tonnellate di CO<sub>2</sub>, sempre ammesso che tutte le produzioni rimangano e anzi aumentino come è scritto in ipotesi. La maggior parte di queste emissioni deriva dal processo di combustione, una parte, minoritaria ma comunque importante, deriva dal fatto stesso che il vetro deve essere fatto in parte anche da materia prima (cioè da sabbia e carbonati), quindi questa reazione è suscettibile di emettere emissioni.

Per questa parte ad oggi non ci sono soluzioni se non la cattura e lo stoccaggio; per l'altra parte, che è quella maggioritaria, l'unica possibilità, visto che le leve dell'efficienza e del riciclo sono state già ampiamente utilizzate, è passare a vettori energetici verdi. Quindi possiamo immaginare un percorso di elettrificazione, parziale ma importante, a patto che l'energia elettrica sia prodotta da fonte rinnovabile, possiamo utilizzare biometano a patto che ce ne sia abbastanza, possiamo utilizzare idrogeno verde a patto che ci siano le condizioni anche e non solo economiche per farlo.

In questo senso diciamo che gli strumenti tipo il fondo decarbonizzazione, previsto nella legge di bilancio per il 2022 e attuato a fine dello scorso anno, sono sicuramente importanti e da rafforzare. Permettono infatti agli impianti di utenza, ai consumatori industriali, di sostenere il processo di modifica delle proprie linee per poter utilizzare vettori energetici alternativi o per poter mettere in campo altri eventuali interventi, che permettono di ridurre comunque i consumi e le emissioni di CO<sub>2</sub>.

In Francia questi sistemi esistono, sono finanziati in maniera molto pesante dal governo francese da circa 3 anni, dal 2020, e hanno già iniziato a produrre una serie di ritorni interessanti in termini proprio di rifacimenti profondi degli impianti industriali.

Per questo, in estrema sintesi, abbiamo di fronte nell'immediato alcune sfide che sono: evitare assolutamente per l'industria vetraria la carenza di fornitura di energia, perché come dicevo prima è un processo non interrompibile, dovessimo avere meno gas o addirittura zero gas per qualsiasi motivo questo si tradurrebbe nella perdita della capacità produttiva italiana, con tutte le conseguenze sulle catene a valle, e soprattutto anche in Europa perché siamo la seconda manifattura come dimensione. In questo senso per esempio il provvedimento che è stato recentemente varato nel decreto-legge cosiddetto « Aiuti-*quater* », il *fuel switch*, mette tranquillità agli operatori, che potrebbero nel caso fosse necessario utilizzare un combustibile alternativo.

Tema prezzi, che è relativo anche al discorso carenza forniture, perché è chiaro che gli aumenti dell'energia sono stati in parte trasferiti a valle, ma è chiaro che questo crea delle tensioni enormi con i clienti e poi delle tensioni importanti tra domanda e offerta dei prodotti finali.

Quindi la proposta è di immaginare un percorso di continuità comunque nel sostegno garantito con i crediti di imposta, che ci rendiamo conto andranno rivisti, ma speriamo non dalla sera alla mattina. Cercare anche di mettere mano a quei due strumenti che in parte potrebbero rappresentare una risposta, *electricity release* e *gas release*, al problema dell'aumento dei prezzi per tutte le imprese energivore, non soltanto per quelle del vetro.

Su una prospettiva un pochino di più lungo periodo, parliamo di decarbonizzazione, a parte il fondo decarbonizzazione che è una parte del problema bisogna pensare alle altre due parti del problema, cioè la produzione di energia verde e il suo trasporto e distribuzione.

Ora, sul tema produzione, cosa immediata e a costo zero, identificare le aree

idonee, aspettiamo il provvedimento ormai da più di un anno e mezzo; lavorare se è possibile, ma questo a livello comunitario, sulle comunità energetiche e quindi cercando di farne uno strumento utile anche per eventuali investimenti industriali.

Ma più di tutto ci sentiamo di sottolineare un aspetto: per l'industria è importante la programmazione, il nostro ciclo di investimenti è decennale se non ventennale, quindi virtualmente dovremmo fare oggi gli impianti che ci permetteranno di avere emissioni zero al 2050, dovremmo già iniziare a pensarli oggi. Allora posso immaginare, diciamo al limite, in una situazione ideale, di avere il forno totalmente elettrico, ma se io oggi, benché possa avere dei sostegni per costruirmi l'impianto totalmente elettrificato, non ho la possibilità di avere l'energia elettrica sul sito industriale, io mi posso anche costruire l'impianto elettrificato ma poi rimane lì, inutilizzato da tutti.

Quindi è importante programmare. Per programmare forse lo strumento dell'incentivo, rivolto al mondo della produzione delle rinnovabili, non è quello più adatto, intendo dire per arrivare all'obiettivo zero emissioni al 2050, perché non permette di avere visibilità sul dove e il quanto verranno realizzati gli impianti.

In questo ho terminato e vi ringrazio per l'attenzione.

**PRESIDENTE.** Chiedo se ci siano interventi. Allora faccio io un intervento. Premesso che è stata sicuramente utile ed esauriente la sua audizione, eventualmente, siccome siete un settore molto importante per il *made in Italy*, nella eventuale relazione che ci invierete se potete focalizzare anche proposte, più che sulla ristrutturazione di un settore legato appunto al carbone e quindi a un tipo di energia, per valorizzare il settore e le eccellenze che in quel settore esistono. Io penso a tutto il veneziano, quindi tutto quello che potrebbe servire. Perché diciamo che questa indagine si focalizza su proposte da fare al Governo per valorizzare il *made in Italy*, le eccellenze, contrastare la contraffazione, questo credo che è un tema che vi riguardi sicuramente.

Ecco, quindi, al di là di quello che è stato sicuramente utile durante l'audizione, magari ampliare e focalizzare molto su questi temi, su quello che si potrà pensare di fare in futuro per far sì che un'eccellenza come il vetro e tutto il settore del vetro, ma in generale del *made in Italy*, delle eccellenze del *made in Italy*, possano essere aiutate. Grazie.

**WALTER DA RIZ**, direttore generale di *Assovetro*. Grazie a voi dell'attenzione. Porremo particolare attenzione.

**PRESIDENTE.** Non essendoci altre richieste di intervento, ringrazio il rappresentante di *Assovetro* intervenuto. Autorizzo la pubblicazione in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna della documentazione consegnata dai rappresentanti di *Assovetro* (vedi allegato 4) e dichiarato conclusa l'audizione.

#### **Audizione, in videoconferenza, di rappresentanti della Filiera Italia.**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca, ai sensi dell'articolo 144, comma 1, del Regolamento, l'audizione di rappresentanti di Filiera Italia, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul *made in Italy*: valorizzazione e sviluppo dell'impresa italiana nei suoi diversi ambiti produttivi. Invito chi interviene a volerlo fare sinteticamente, in modo da lasciare più spazio possibile alle domande dei commissari, riservando gli ulteriori approfondimenti ad un eventuale contributo scritto che verrà volentieri acquisito ai lavori della Commissione.

Do la parola a Francesca Alfano, capo servizio internazionalizzazione e politiche del cibo di Filiera Italia, ricordando che il tempo complessivo a disposizione per l'intervento è di circa dieci minuti. Grazie.

**FRANCESCA ALFANO**, capo servizio internazionalizzazione e politiche del cibo di *Filiera Italia*. Grazie. Filiera Italia è la prima grande alleanza che aggrega 100 realtà della filiera agroalimentare, che rappresentano complessivamente il 60 per cento dell'*export* del settore, e aggrega anche part-

ner e alleati di tutta la filiera compresa la grande distribuzione anche dei servizi ad essa connessa, quindi l'innovazione, filiere bioenergetiche e tutto ciò che riguarda anche l'economia circolare.

Cogliendo un po' lo spirito del nostro incontro, dell'indagine, mi soffermo fondamentalmente su due punti e poi ci riserbiamo, con un contributo scritto, di rispondere puntualmente alle linee della vostra indagine.

Il primo punto riguarda fondamentalmente quello che secondo Filiera Italia rappresenta la premessa a qualsiasi programma, a qualsiasi azione di promozione, difesa, valorizzazione del *made in Italy* e dell'internazionalizzazione. Ci riferiamo in particolare al fatto di dare una risposta concreta e lungimirante al dato di fatto che le regole della globalizzazione dopo la pandemia, il conflitto in Ucraina e, prima ancora, a seguito dei cambiamenti climatici sono state un po' riscritte. Quindi ci ritroviamo fondamentalmente a quella che di nuovo viene definita glocalizzazione quindi al riemergere di alcuni temi fondamentali come il problema dell'approvvigionamento e quindi anche della sovranità alimentare, a prescindere dalla posizione su questo concetto, il tema della sicurezza alimentare e il tema del presidio del territorio. Ovviamente anche, come sappiamo tutti, la maggiore attenzione dei cittadini e dei consumatori a quello che è la tutela della salute e al benessere psicofisico in termini generali.

Venendo a quelle che sono le conseguenze concrete che secondo Filiera Italia tutto ciò ha, quindi l'esigenza di ribadire la centralità dell'agroalimentare, Filiera Italia da tempo sostiene il no e il contrasto a qualsiasi cosa che rappresenti una non difesa del cibo e all'agricoltura nel modo in cui lo conosciamo tutti. Quindi sicuramente no e contrasto a tutto quello che è la spinta verso la produzione di prodotti di sintesi, quindi cibo sintetico, perché fondamentalmente per noi significa contrastare tutto quello che è il tentativo di non difendere la civiltà e la comunità così come la conosciamo. Quindi contrasto sicuramente ai cibi sintetici, a quello che secondo noi

non può essere chiamato cibo. Contrasto ai processi di ultra-processazione dei cibi e degli alimenti e a tutto quello che fondamentalmente rappresenta una strumentalizzazione in nome della transizione energetica, dello sviluppo sostenibile o addirittura una strumentalizzazione della ricerca di qualità e salute da parte dei cittadini.

E su questo, anche se il processo normativo è stato rimandato, riteniamo che uno strumento necessario sia quello dell'opposizione al *Nutri-score* e a qualsiasi strumento di etichettatura dei cibi che penalizzano le imprese e ingannano i consumatori.

Per noi questo significa porre attenzione più in generale a quello che significa Italia, quindi continuare a difendere l'Italia in termini di distintività e unicità a partire dal primato della dieta mediterranea come leva di risorsa economica e strategica per il Paese, ma anche fondamentalmente come tutela dei cittadini.

Per passare da quelle che sono le posizioni di Filiera Italia a delle soluzioni e strumenti concreti che potremmo costruire insieme, crediamo che un primo strumento sia sicuramente quello di creare un tavolo interministeriale sull'agroalimentare che prenda carico in qualche modo anche il tema della promozione e della valorizzazione del *made in Italy* in termini internazionali e sicuramente, per chiudere sul posizionamento di Filiera Italia, evitare quelle che sono iniziative residuali o semplici come la creazione di marchio o il puntare solo alle politiche di promozione. Crediamo che in qualche modo il *made in Italy* vada valorizzato secondo quelli che sono programmi più complessi e quindi non ridotti a politiche di valorizzazione ma che abbiano la possibilità di accedere a strumenti più diversificati.

Passo al secondo punto cercando di stare nei tempi. Il secondo punto riguarda quelli che secondo noi rappresentano gli ostacoli alla competitività. E anche qui per Filiera Italia rappresenta un problema di regole. Ostacoli alla competitività significa anche avere l'opportunità di riscrivere le regole per la competizione a livello globale. Per noi riscrivere le regole significa innanzi-

tutto garantire concorrenza leale e trasparenza, abbiamo uno strumento cardine, secondo Filiera Italia è rappresentato dalle buone pratiche commerciali, quindi permettere a tutti gli anelli della filiera agroalimentare e di avere reddito e poter competere perché solo così le imprese possono investire in quello che è la valorizzazione e lo sviluppo del *made in Italy*.

Contrasto all'*italian sounding* e alla contraffazione e quindi ciò che impedisce l'internazionalizzazione piena e vasta del modello italiano. Eliminazione delle barriere e qui ci riferiamo fondamentalmente non alle barriere tariffarie ma a quelle non tariffarie cioè quelle norme sanitarie, di procedure, o in qualche modo che attengono ai processi produttivi, che limitano la competizione delle produzioni italiane all'estero e che magari sono oggetto di negoziazione di lunghi tempi e che non trovano conclusione.

Monitoraggio e piena trasparenza sugli accordi di libero scambio e significa per Filiera Italia affermare quello che è il principio di reciprocità, cioè gli accordi vengano stipulati laddove c'è garanzia che tutti i Paesi che negoziano e che stipulano accordi commerciali rispettano gli stessi standard di qualità, di sicurezza e anche sanitari.

Ovviamente tutela delle indicazioni geografiche e tracciabilità, trasparenza nei confronti dei consumatori. In primo luogo per Filiera Italia portavoce in qualche modo dell'italianità: ciò significa anche rispettare il legame con la materia prima italiana, quindi con la materia prima agricola.

Chiudo sul tema della semplificazione burocratica. Siamo a spingere in Europa su diverse normative che devono trovare conclusione e quindi sicuramente un richiamo e una richiesta di aiuto a presidiare e a lavorare sulle norme europee, sui processi normativi troppo lunghi e che magari ci vedono affrontare tempi rapidissimi per l'approvazione di argomenti come i *novel food* (che rientrano secondo Filiera Italia anche in frontiere sul cibo e sui prodotti agroalimentari da controllare e da supervisionare) mentre poi, ad esempio, dobbiamo attendere tempi lunghissimi per tutto

ciò che riguarda le norme sull'avvio di processi di innovazione e di sperimentazione utile e ricerca nell'agroalimentare. Grazie.

PRESIDENTE. Non essendoci richieste di intervento, ringrazio la rappresentante di Filiera Italia intervenuta. Autorizzo la pubblicazione in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna della documentazione consegnata dai rappresentanti di Filiera Italia (*vedi allegato 5*) e dichiaro conclusa l'audizione.

**Audizione, in videoconferenza, di rappresentanti dell'Associazione costruttori italiani macchine attrezzature per ceramica (Acimac), dell'Associazione nazionale costruttori di macchine e stampi per materie plastiche e gomma (Amaplast) e dell'Unione costruttori italiani macchine automatiche per il confezionamento e l'imballaggio (Ucima).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, ai sensi dell'articolo 144, comma 1, del Regolamento, l'audizione di rappresentanti dell'Associazione costruttori italiani macchine attrezzature per ceramica (Acimac), dell'Associazione nazionale costruttori di macchine e stampi per materie plastiche e gomma (Amaplast) e dell'Unione costruttori italiani macchine automatiche per il confezionamento e l'imballaggio (Ucima), nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul *made in Italy*: valorizzazione e sviluppo dell'impresa italiana nei suoi diversi ambiti produttivi. Invito chi interviene a volerlo fare sinteticamente, in modo da lasciare più spazio possibile alle domande dei commissari, riservando gli ulteriori approfondimenti ad un eventuale contributo scritto che verrà volentieri acquisito ai lavori della Commissione.

Do la parola a Riccardo Cavanna, presidente Ucima, ricordando che il tempo complessivo a disposizione per l'intervento è di circa dieci minuti. Grazie.

RICCARDO CAVANNA, *presidente di Ucima*. Buongiorno presidente Gusmeroli. Buongiorno onorevoli deputati. Sono Ric-

cardo Cavanna, sono un imprenditore del settore delle macchine del *packaging* e rappresento Ucima l'associazione dei costruttori di macchine di imballaggio italiana, ma in un'ottica di percorso integrato che ci ha portato a creare una federazione tra tre associazioni di beni strumentali, rappresento oggi anche il presidente di Amaplast che è l'Associazione nazionale dei costruttori di macchine stampe e riciclo per materie plastiche e gomma e Acimac l'associazione costruttori italiani macchine attrezzature per ceramica. I tre settori rappresentati da Acimac, Amaplast e Ucima contano circa 1.172 aziende, quasi 60 mila addetti, 14,3 miliardi di fatturato. Rappresentiamo quasi il 40 per cento del settore dei beni strumentali. Un settore che vale l'1,4 per cento del settore manifatturiero italiano e nel 2021 è valso praticamente mille miliardi di euro.

Siamo tra i settori tutte e tre *leader*, *co-leader*, al mondo nei nostri ambiti specifici. Abbiamo la professione all'estero molto elevata più del 76 per cento è fatta sui mercati esteri e quindi siamo un fiore all'occhiello dell'italianità nel mondo (al di là delle 3 A — alimentare, arredamento e abbigliamento) e parte imprescindibile di alcune fra le più importanti filiere, fra cui quella alimentare.

PRESIDENTE. L'audio si sente malissimo. Provi a togliere la videocamera eventualmente.

Purtroppo non la sentiamo più. C'è un problema di connessione perché la sentiamo a scatti e spesso il flusso audio si blocca.

RICCARDO CAVANNA, *presidente di Ucima*. Mi dispiace. Non mi sentite? Mi dispiace sono mortificato. Posso provare a cambiare rete velocemente.

Pronto mi sentite?

PRESIDENTE. Prego dottor Cavanna, adesso va meglio.

RICCARDO CAVANNA, *presidente di Ucima*. Ricomincio, se però non mi sentite vi prego di interrompermi. Cercherò quindi

di recuperare il tempo perduto. Allora che cosa noi proponiamo? La prima cosa è legata al tema del Piano *industry 4.0* che ha rappresentato un'incredibile *boost* (aumento, *N.d.R.*) per l'industria manifatturiera italiana. Quello che noi chiediamo, essendo un'industria bisognosa di pianificare a lungo termine, è di rendere questa forma non solo legata a rinnovi annuali, ma che diventi una forma strutturale. Noi auspichiamo fortemente che insieme a un piano legato all'*industry 4.0*, che sostenga la transizione al digitale ma anche la sostenibilità ambientale, si faccia forza sul tema della formazione. Formazione che riguarda le piccole e medie imprese ma soprattutto formazione che riguarda *in primis* le nostre scuole tecniche. E parto da lì perché le nostre scuole tecniche rappresentano l'ossatura dell'industria manifatturiera italiana. Il numero di diplomati degli istituti tecnici dell'ITS non è sufficiente a coprire le nostre esigenze e lo sarà sempre meno per il tema della decrescita demografica.

Quello che noi auspichiamo è che ci sia un ritorno importante nell'investire nelle scuole tecniche, investire nelle risorse *in primis*, i professori specializzati, per rendere quelle scuole attrattive nei confronti delle famiglie e nei confronti delle imprese che sono pronte ad investire nelle scuole nei confronti dei professori specializzati che devono portare competenze e formare i nostri ragazzi.

Poi sicuramente il tema delle materie scientifiche e sappiamo tutti che ad oggi non abbiamo sufficiente offerta per potere soddisfare le nostre esigenze. Quello che noi chiediamo è di intraprendere delle politiche attive (e noi imprenditori, noi Confindustria lo stiamo facendo) sul territorio con giornate d'orientamento, volte ad avvicinare i giovani agli istituti tecnici e alle materie scientifiche.

Non ultimo, lavorare assieme per favorire la riconversione professionale dei disoccupati, dei NEET e percettori di reddito di cittadinanza. Ci sono grandi spazi e grandi opportunità di lavoro. Vorrei poi riferirmi ad alcuni aspetti tecnici, ad esempio i temi dei marchi, dei brevetti e del

controllo alle dogane. Noi soffriamo di una concorrenza sleale che arriva dall'estremo Oriente. Amaplast da anni paga un servizio di controllo a campione alle dogane per verificare il rispetto delle normative europee. Ecco, molte di quelle macchine che arrivano sui nostri mercati non sono a norma e chiediamo provvedimenti non protezionistici, ma mettere in atto un coordinamento tra le varie dogane europee. Perché se non passano da Genova ma passano da Marsiglia o da Anversa entrano lo stesso nei nostri mercati ma alla fine creano anche dei problemi, dei rischi di sicurezza, mentre le nostre aziende rappresentano un'eccellenza anche dal punto del rispetto delle normative CEE.

Accesso al credito. SACE dovrebbe lavorare per indirizzare maggiormente la sua azione verso una dilazione temporale dei pagamenti ai *buyer* esteri, e verso un accesso anticipato del credito. Sono tutte strutture che i nostri *competitor* tedeschi hanno a disposizione e a noi mancano. Questo crea uno svantaggio competitivo quando andiamo a vendere all'estero.

Il tema dell'*export*, benissimo le politiche a sostegno dell'internazionalizzazione, con l'ICE collaboriamo sulle fiere collettive. Notiamo una certa difficoltà per una progressiva burocratizzazione delle concessioni, lavoriamo per sviluppare un *focus* in particolare su alcuni mercati emergenti, come l'Africa subsahariana, dove si giocherà un'importante partita nei mesi prossimi.

In ultimo vorrei sottolineare che le nostre tecnologie sostengono settori di sbocco quali l'industria alimentare, della ceramica, la produzione di materiale di *pack*, di imballaggio sostenibile, il riciclo. Siamo *leader* nel mondo, tutte le tre associazioni, nel fornire tecnologie e soprattutto, lo dico anche in un'ottica di andare a discutere il tema del Regolamento europeo sugli imballaggi e rifiuti, dobbiamo portare avanti il concetto che l'Italia è *leader* nell'economia circolare e le nostre tre associazioni, e altre associazioni che fanno parte del comparto Federmacchine sono *leader* di tecnologia, per portare nel mondo un modello di economia circolare vincente.

Concludo chiedendo di creare politiche industriali a medio-lungo termine, e spero che questo Governo abbia tutta la possibilità per metterle in atto, e darci la possibilità di competere nei prossimi anni ad armi pari: con i tedeschi, che hanno un modello scuola-industria estremamente efficiente; con gli americani che non hanno le scuole tecniche e quindi si ritrovano in grande difficoltà e vivono anche grazie a un protezionismo del mercato mentre noi affrontiamo sfide globali in tutto il mondo in ogni momento; e, soprattutto, con la concorrenza cinese, concorrenza fatta di *dumping*, dove i temi importanti di sicurezza alimentare e sicurezza macchine non vengono considerati con lo stesso nostro rigore.

Lasciateci competere all'estero, dateci le armi e noi porteremo questi settori a rimanere *leader* al mondo e vi garantisco che porteremo sempre più valore aggiunto sulla bilancia commerciale. Grazie.

PRESIDENTE. Non essendoci richieste di intervento, ringrazio il rappresentante dell'Associazione costruttori italiani macchine attrezzature per ceramica (Acimac), dell'Associazione nazionale costruttori di macchine e stampi per materie plastiche e gomma (Amaplast) e dell'Unione costruttori italiani macchine automatiche per il confezionamento e l'imballaggio (Ucima) intervenuti. Autorizzo la pubblicazione in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna della documentazione consegnata dai rappresentanti dell'Associazione costruttori italiani macchine attrezzature per ceramica (Acimac), dell'Associazione nazionale costruttori di macchine e stampi per materie plastiche e gomma (Amaplast) e dell'Unione costruttori italiani macchine automatiche per il confezionamento e l'imballaggio (Ucima) (*vedi allegato 6*) e dichiaro conclusa l'audizione

**Audizione, in videoconferenza, di rappresentanti di Distribuzione industria strumenti musicali e artigianato (Dismamusica).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, ai sensi dell'articolo 144, comma 1, del

Regolamento, l'audizione di rappresentanti di Distribuzione industria strumenti musicali e artigianato (Dismamusica), nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul *made in Italy*: valorizzazione e sviluppo dell'impresa italiana nei suoi diversi ambiti produttivi. Invito chi interviene a volerlo fare sinteticamente, in modo da lasciare più spazio possibile alle domande dei commissari, riservando gli ulteriori approfondimenti ad un eventuale contributo scritto che verrà volentieri acquisito ai lavori della Commissione.

Do la parola a Raffaele Volpe, presidente Distribuzione industria strumenti musicali e artigianato (Dismamusica), ricordando che il tempo complessivo a disposizione per l'intervento è di circa dieci minuti. Grazie.

RAFFAELE VOLPE, *presidente di Dismamusica*. Buongiorno a tutti. Ho una presentazione da condividere (*vedi allegato 7*) se è possibile.

PRESIDENTE. Sì, è consentito.

RAFFAELE VOLPE, *presidente di Dismamusica*. Perfetto. Grazie mille intanto per l'opportunità che state dando all'associazione che oggi rappresento e, per stare nei tempi, vado subito a raccontarvi chi è Dismamusica.

Dismamusica è l'Associazione italiana che rappresenta produttori, importatori, artigiani, negozianti e editori di strumenti musicali ed edizioni e che, in oltre quarant'anni di attività, ha svolto numerose iniziative a supporto di eventi, fiere, festival, appunto per la promozione della pratica musicale in Italia.

Siamo associati a Confcommercio. La nostra *mission* è appunto quella di aiutare le imprese associate e lavorare per far crescere la cultura della pratica musicale in Italia valorizzandone l'importanza sociale ed educativa per uno sviluppo economicamente sostenibile della filiera.

Le attività che sostanzialmente ci distinguono sono tre. Il primo è il sostegno agli associati. Anche grazie al sistema Confcommercio riusciamo a informare e formare gli

associati su un grande numero di ambiti necessari appunto alle imprese. Fondamentale è il monitoraggio nel mercato attraverso la realizzazione dell'annuale osservatorio sul mercato degli strumenti musicali e ultimo, ma non ultimo, ovviamente le relazioni istituzionali.

Vi faccio vedere quali sono i dati della produzione del *made in Italy*, così entriamo subito nel dettaglio e comprendiamo il contesto del mondo degli strumenti musicali e in particolare del *made in Italy*. E questo lo facciamo grazie alla ricerca svolta per conto della Disma da Format research, che è una società di ricerca di Roma, che tra l'altro lavora anche per l'Istat.

Abbiamo poco più di mille produttori di strumenti musicali in Italia, ben identificati da un codice Ateco. La maggior parte sono presenti nel Nord-Ovest e nel Centro, questo ovviamente per ragioni storiche. Il Nord-Ovest ovviamente comprende il comparto della liuteria cremonese mentre per il Centro le Marche sono la regione storicamente importante per la produzione di strumenti musicali in Italia, soprattutto a partire dal dopoguerra. Qui troviamo liutai, troviamo aziende che producono audio, chitarre, tastiere, pianoforti digitali e quindi c'è un'ampia produzione di strumenti proprio nell'area marchigiana.

Come potete immaginare e vedere dai numeri, circa il 95 per cento delle imprese italiane ha meno di nove addetti, il che ci dà l'idea di quanto artigianato esista in Italia. Sostanzialmente il numero delle imprese del comparto è stabile negli anni e il comparto appunto impiega poco più di 2000 addetti complessivamente.

Arrivando ai numeri, abbiamo avuto una crescita del 6 per cento nella stima dei ricavi delle imprese che producono strumenti musicali in Italia, passando da circa 132 milioni a quasi 140 milioni di euro. Questo è il dato di fatturato delle aziende che producono strumenti musicali. Importante è notare che quasi il 60 per cento di queste imprese fa vendite all'estero quindi la quota *export* è in realtà rilevante, sono quasi 74 milioni di euro Iva esclusa per la parte di *export*. Qui parliamo ovviamente di dati IVA esclusa e di *sell-in* (vendita all'in-

grosso, *N.d.R.*) quindi B2B, con una crescita di quasi il 6 per cento rispetto all'anno precedente. Quindi questa è la dimensione del mercato della produzione degli strumenti musicali che io oggi qui rappresento.

Giusto per darvi un'idea di quello che è il mondo artigiano italiano faccio un esempio: il mondo delle fisarmoniche di Castelfidardo. Parlo dell'Associazione Music Marche Accordions, quindi appunto fisarmoniche, che è un'associazione che è stata costituita nel 1997 e che rappresenta oltre 70 aziende includendo anche i sub fornitori con oltre 600 addetti impiegati.

Qui si parla di un fatturato B2B di circa 30 milioni di euro per una produzione di quasi 14 mila fisarmoniche all'anno, il 95 per cento sono vendite estere. Questo a sottolineare quanto importante sia per il comparto italiano la vendita verso l'estero. Ora, 14 mila fisarmoniche può essere un numero impressionante, nella realtà negli anni buoni delle fisarmoniche se ne vendevano quasi 100 mila pezzi solo negli Stati Uniti, parliamo degli anni '70-'80 dove la fisarmonica era importante.

Entro nel dunque con i punti di forza e debolezza e le proposte che oggi qui vi presento. Il punto di forza ovviamente è il *made in Italy*. Il *made in Italy* è un *brand* che diciamo tra virgolette si vende da sé ed è un brand riconosciuto a livello globale come sinonimo di qualità. Il *made in Italy* rappresenta prodotti *premium*, prodotti ad alto valore aggiunto, tecnologicamente avanzati che ovviamente alle aziende italiane portano marginalità interessanti e quindi un aiuto forte alla sostenibilità delle imprese. Neanche a dirlo i mercati di principale sbocco del *made in Italy* sono quello americano, europeo, giapponese e, diciamo così, il ricco Medio Oriente.

Quindi quali sono i punti critici per il settore? Il settore *made in Italy*, soprattutto rivolto verso l'estero, ha ancora tanto potenziale da potere sviluppare ma questo implica investimenti dal punto di vista delle nostre imprese italiane. *In primis* il punto di debolezza è proprio la difficoltà di accesso al credito e di interlocuzione col sistema bancario.

Un secondo problema è quello di reperire manodopera specializzata, qui si parla di alto artigianato quindi tra virgolette si va ancora a bottega. Manca poi una rete di sistema che permetta di selezionare i fornitori per produzioni che siano in realtà di nicchia, e ultimo ma non ultimo, i problemi quotidiani e attuali la pandemia, la guerra, i costi dell'energia, del trasporto e la difficoltà di reperire materie prime, come ad esempio i semiconduttori.

Quindi queste sono le proposte per il rilancio del comparto che vengo a presentarvi, divise in quattro punti, partendo dal concetto che il *made in Italy* è un *brand* molto forte già ben stabile sulla piazza internazionale.

Il primo punto è ricerca, sviluppo e produzione. Come dicevo il primo elemento che chiediamo è un accesso agevolato al credito per le imprese che generano ricavi principalmente con prodotti *made in Italy*.

Un secondo punto, che già esiste ed è valutato positivamente dai nostri soci, è quello di continuare con gli incentivi industria 4.0 se non addirittura dare un'ulteriore spinta a questi incentivi. Il supporto tecnico gratuito e la detassazione fiscale per la registrazione di marchi e brevetti è ritenuto fondamentale perché le nostre imprese, producendo prodotti *premium*, lavorano in ambito di alta tecnologia e quindi giustamente è bene aiutarle a difendere le loro innovazioni sui mercati internazionali.

Ultimo ma non ultimo appunto il contributo per la realizzazione di impianti da fonti rinnovabili, ad esempio fotovoltaici. Qui è fondamentale che le nostre aziende a livello di marketing spendano parole per dimostrare la sostenibilità dei loro processi produttivi, mostrando che i prodotti appunto sono realizzati in un ambito *carbon free*.

Il secondo punto riguarda la manodopera e la formazione del personale. L'agevolazione per l'assunzione di laureati per la ricerca e sviluppo e la manodopera per la produzione sono fondamentali. Attenzione, non esistono scuole di formazione in questo settore, le imprese sostengono da sole i costi della formazione professionale spe-

cializzata con tutti i rischi che ne conseguono. Ad esempio, proprio nel mondo delle fisarmoniche, ma della liuteria in generale, noi abbiamo un problema serio di ricambio generazionale. In alcuni settori dell'artigianato, se non gestiamo bene questa cosa, noi perderemo la cultura e il *know how* che riguarda l'alto tasso di artigianalità di alcune delle nostre produzioni.

Ultimo, ma non ultimo, serve un aiuto per comprendere come meglio riuscire a implementare strategie di internazionalizzazione, grazie magari anche all'aiuto di bandi che possano promuovere progetti strutturati appunto per l'*export* delle nostre imprese.

Terzo punto è appunto l'*export*. Per vostra informazione esistono solo due fiere, sopravvivono dovrei dire, solo due fiere internazionali al mondo, di strumenti musicali. Una è NAMM che si svolge negli Stati Uniti (California) e l'altra è il Musikmesse di Shanghai. In Europa esisteva il Musikmesse di Francoforte che è definitivamente morto qualche anno fa, prima della pandemia. Quindi le nostre imprese hanno problemi a avere nuovi contatti e nuovi contratti per la distribuzione dei loro prodotti e per espandersi su nuovi mercati internazionali. Qui serve un aiuto, magari anche attraverso l'Istituto del commercio estero, per avere delle fiere che siano rappresentative anche di più settori di impresa e quindi possano includere anche il mondo degli strumenti musicali. Sottolineo anche il fatto che in alcune aree del mondo abbiamo problemi di esportazione dovuti ai dazi doganali, quindi quello che chiediamo è un aiuto a ridurre questi dazi.

L'ultimo punto che voglio sviluppare oggi è il recupero del mercato interno. Il mercato interno resta importante in termini di fatturato ma, a causa della crisi negli ultimi due tre anni, si è vista una tendenza dei genitori, dei musicisti italiani a comprare prodotti economici di bassa qualità e di dubbia provenienza. E qui il rilancio del prodotto *premium made in Italy* in Italia è fondamentale e può avvenire ad esempio attraverso queste tre soluzioni: la riduzione dell'Iva sugli strumenti musicali (che oggi è

al 22 per cento), il *bonus* per l'acquisto di strumenti musicali, questo sarebbe molto utile soprattutto per gli studenti di musica presso il Conservatorio, i Licei musicali e gli Istituti pareggiati, quindi parliamo di studenti che già per il loro percorso di studi andrebbero a comprare prodotti *premium*. Perché non quelli italiani mi verrebbe da dire. Ultimo ma non ultimo, dal Bonus cultura 18app sono stati esclusi gli strumenti musicali: sono stati inclusi il cinema, il teatro, i corsi di musica ma non l'acquisto di strumenti musicali.

Quindi in conclusione quello che chiediamo e che auspichiamo è un forte impegno da parte del Governo per aiutare le nostre realtà che sono piccolissime, piccole e poche volte medie realtà, nella diffusione del *brand made in Italy* dei nostri prodotti, sia all'estero che in Italia. Anche perché la musica e lo strumento musicale, che è appunto strumento per creare musica, è un importante compagno di vita per tutti noi e la cultura musicale in Italia è sempre stata un elemento storico, da secoli, e sarebbe un peccato non riuscire ad aiutare le imprese che producono e portano avanti questa tradizione del tutto italiana.

Vi ringrazio del tempo concesso, ho terminato.

PRESIDENTE. Non essendoci richieste di intervento, ringrazio il rappresentante di Distribuzione industria strumenti musicali e artigianato (Dismamusica) intervenuto. Autorizzo la pubblicazione in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna della documentazione consegnata dai rappresentanti di Distribuzione industria strumenti musicali e artigianato (Dismamusica) (*vedi allegato 7*) e dichiaro conclusa l'audizione.

#### **Audizione di rappresentanti di FederComTur.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, ai sensi dell'articolo 144, comma 1, del Regolamento, l'audizione di rappresentanti di FederComTur, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul *made in Italy*: valorizzazione e sviluppo dell'impresa italiana nei

suoi diversi ambiti produttivi. Invito chi interviene a volerlo fare sinteticamente, in modo da lasciare più spazio possibile alle domande dei commissari, riservando gli ulteriori approfondimenti ad un eventuale contributo scritto che verrà volentieri acquisito ai lavori della Commissione.

Do la parola a Claudio Pisapia, segretario nazionale e direttore generale di FederComTur, ricordando che il tempo complessivo a disposizione per l'intervento è di circa dieci minuti. Grazie.

CLAUDIO PISAPIA, *segretario nazionale e direttore generale di FederComTur*. Ringrazio la Presidenza e ringrazio la Commissione per questa audizione. Lo svolgimento di questa indagine conoscitiva, secondo me, contribuisce a rendere possibile quanto da più parti auspicato, a partire anche proprio da quelle che sono le nuove linee direttive del Governo, che partono dall'assunto che *made in Italy*, mare e cultura diventano qualcosa di fondamentale, per poter arrivare a quello che è il rilancio anche del turismo ma soprattutto di quello che è il *brand* Italia, il prodotto Italia e di quello che viene fuori all'interno di determinati meccanismi che finora sono stati un pochino tralasciati rispetto a quello che è il sentimento comune del nostro Paese.

FederComTur è un'associazione di piccole e medie imprese che nasce nel 2015 come federazione di un'altra confederazione di imprese; commercio, turismo e servizi erano inizialmente rappresentate, nel 2019 diventa FederComTurImpreItalia proprio per andare a rappresentare quelli che sono i discorsi relativi alle tipicità, all'enogastronomia (bar, ristoranti agriturismi). Tutto quello che è un meccanismo anche di produzione di attività di tipo complementare a quella che è il turismo, e quelli che sono soprattutto i servizi nell'ambito di queste determinate cose.

Che cosa emerge dalle nostre indagini? Dalle nostre indagini emerge il fatto che siamo un po' in ritardo per quello che è il discorso della creazione delle destinazioni di tipo turistico. Allora che cosa abbiamo pensato nell'ambito del nostro progetto, che vuole essere un progetto che mette a disposizione degli imprenditori italiani e

delle strutture da noi rappresentate, ma non solo, in correlazione con quelle che sono le istituzioni del territorio, quindi i comuni, le province, le regioni soprattutto? Perché il nostro progetto poi, egregio presidente, dovrebbe andare ad interessare quella che è la Conferenza Stato-regioni.

Che cosa vogliamo fare emergere da questo progetto che si chiama progetto CulturItalia, KooltourItaly, è divertente girare l'Italia? Dare la possibilità a coloro che vengono in Italia di vedere le bellezze naturali del nostro Paese, di andare ad entrare nel meccanismo di quello che non è soltanto il bene identificato come patrimonio mondiale dell'umanità, ma tutto quello che c'è intorno al bene. Che cosa esiste, per poter andare a creare una destinazione e fare in modo che alla fine non si vada a vedere soltanto il bene in quanto tale (le Cinque Terre, la Costa d'Amalfi, il parco del Conero, il Duomo di Milano) o comunque tutte quelle che sono strutture che sono catalogate come patrimonio mondiale dell'umanità, che in questo caso diventa il pretesto per fare emergere quelle che sono le tipicità, quella che è l'enogastronomia, quello che è l'artigianato tipico, tutto ciò che viene prodotto all'interno del nostro Paese e che non era valorizzato, in quanto tale, solo perché non c'era una destinazione portata *ad hoc* per arrivare a quello che è il nostro obiettivo.

CulturItalia quindi vuole andare a mettere in rete questo tipo di organizzazione, puntando su quello che è un discorso di riqualificazione del turismo extralberghiero. Perché è inutile prenderci in giro: non possiamo pensare di arrivare in determinati posti del nostro Paese che hanno delle tipicità, delle caratterizzazioni, delle situazioni geografiche ben predeterminate, attraverso il *resort* o l'albergo a cinque stelle. Dobbiamo andare a rimodificare, riqualificare quello che è il discorso del turismo extralberghiero, che è disciplinato da una normativa un po' vecchia, del 2001, che è una legge di indirizzo, e lascia una situazione nebulosa rispetto a quello che è un discorso relativo all'antiabusivismo.

Questo tipo di discorso fu già messo in evidenza dal Ministro Centinaio del Go-

verno Conte I, che fece una legge sull'antiabusivismo per il turismo extra alberghiero. Che ha avuto un buon seguito, ma non è arrivata all'obiettivo di andare a rideterminare quello che era il discorso delle camere, il discorso dei contratti che non dovevano essere per lunghi periodi; ma si doveva arrivare ad una riqualificazione, non solo per recuperare le tasse di soggiorno, ma per arrivare a fare in modo che ci fosse non tanto l'obbligatorietà della partita IVA, ma facendo rimanere quello che è lo spirito della legge, quindi l'integrazione al reddito familiare, magari andare a determinare maggiori controlli, e soprattutto fare emergere quello che è l'abusivismo che ci mette in condizione poi di non essere chiari e di non poter rispondere a quella che è l'idea del nostro progetto. Che alla fine, mettendo insieme il turismo extralberghiero, mettendo insieme il discorso delle bellezze naturali, facendo emergere quelle che sono le produttività del *made in Italy*, con gli enti pubblici, che partendo dalle scuole, dai gruppi di azione locale, dalle vecchie comunità montane, quindi andando a recuperare anche delle strutture che magari sono rimaste un pochino indietro — perché poi ci si è inventati anche il paradosso di andare ad eliminare le province (spero che questo Governo intervenga anche su quello) —, alla fine si possa arrivare a fare in modo, finalmente, di giungere a quella che è la tipizzazione del prodotto italiano.

Quindi, se c'è turismo che arriva in Italia soltanto per il diporto, agire per indirizzarlo su una tipizzazione di turismo non solo da diporto (quindi turismo culturale, turismo religioso, turismo di destinazione), affinché si possa realizzare quello che è l'obiettivo finale: che proprio queste nostre produttività, queste nostre tipicità locali possano spingere il turismo a rappresentare almeno il 20 per cento del prodotto interno lordo del nostro Paese.

Allora noi che cosa chiediamo alla Commissione perché questa audizione abbia poi un seguito rispetto al nostro documento? Noi chiediamo alla Commissione di fare proprio questo progetto. Siamo a disposizione per qualsiasi tipo di ampliamento, di

interazione e di tutto quello che possa venir fuori da questa cosa. Perché noi alla fine andremo a creare un portale, andremo a creare questo discorso delle destinazioni, mettendo anche delle strutture private all'interno di questa cosa. Ma soprattutto auspichiamo che la Commissione ci metta in condizione di poter portare avanti questo discorso anche con altri soggetti, ad esempio anche con la Conferenza Stato-regioni. Ciò poi diventa il momento importante per poter partire con l'analisi, col monitoraggio e con tutto quello che sono le disponibilità per poter andare a creare queste vere e proprie destinazioni. Ecco anche perché partiamo dall'assunto di dover sfruttare il *brand UNESCO*, come *brand* per fare emergere quelle che sono le tipicità italiana e quelle che sono le caratteristiche del nostro Paese, che ahimè troppo spesso abbiamo lasciato un pochino indietro.

PRESIDENTE. Bene. L'onorevole Cavo, collegata da remoto, chiede di fare una domanda. Prego.

ILARIA CAVO (*intervento da remoto*). Sì grazie presidente. Spero che riusciate a sentirmi. Volevo focalizzare brevemente un aspetto, per capire se ho ben inteso il progetto.

Ringrazio ovviamente per questa relazione, immagino che poi verrà depositata anche agli atti.

Si parte ovviamente dall'aspetto turistico di valorizzazione dei siti dell'UNESCO. Se non capisco male, siccome noi qui siamo in un'audizione sul *made in Italy*, che quindi è fatto chiaramente di cultura, è fatto di paesaggio ma è fatto poi di produzione legata al *made in Italy*, quindi un qualche cosa che va oltre l'aspetto paesaggistico e culturale.

Se ho capito bene il progetto mira a includere, partendo da un portale, luogo per luogo, sito per sito, anche tutto quello che rappresenta il *made in Italy*. Ho capito bene?

Nel caso chiederei di esplicitarlo e chiaramente di valorizzare questo aspetto.

CLAUDIO PISAPIA, *segretario nazionale e direttore generale di FederComTur*. Ono-

revoles, è proprio questo il ragionamento di fondo, che vogliamo per un fatto di tempo, per cercare di recuperare del tempo, partendo da quello che è il bene per metterlo in un contesto diverso. Quindi fare emergere il *made in Italy*, sfruttando l'identità di quello che è il bene Patrimonio mondiale per l'umanità, che ha più *appeal* e più caratteristiche di riconoscibilità a livello internazionale, rispetto a quella che possa essere la tipicità enogastronomica del luogo, che viene fuori partendo dal bene ma facendo anche emergere quelle che sono le produzioni locali.

E io non mi fermerei soltanto alle produzioni, all'enogastronomia: perciò parlo anche del turismo extralberghiero ma anche di quelli che sono i servizi locali, met-

terli a disposizione di questo nuovo meccanismo per creare le destinazioni *ad hoc*.

**PRESIDENTE.** Non essendoci altre richieste di intervento, ringrazio il rappresentante di FederComTur intervenuto. Autorizzo la pubblicazione in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna della documentazione consegnata dai rappresentanti di FederComTur (*vedi allegato 8*) e dichiaro conclusa l'audizione.

**La seduta termina alle 12.**

---

*Licenziato per la stampa  
il 7 marzo 2023*

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

ALLEGATO 1

**Documentazione depositata dai rappresentanti di Ance**

**ANCE** | ASSOCIAZIONE NAZIONALE  
COSTRUTTORI EDILI

**Indagine conoscitiva sul  
Made in Italy:  
valorizzazione e sviluppo  
dell'impresa italiana nei  
suoi diversi ambiti  
produttivi**

**Memoria Ance**

**Commissione Attività Produttive  
Camera**

**17 febbraio 2023**





## Sommario

LA NECESSITA' DI UNA POLITICA INDUSTRIALE .....	3
<b>INVESTIMENTI IN COSTRUZIONI E PIL .....</b>	<b>3</b>
<b>LA STRUTTURA E LE CARATTERISTICHE DELLE IMPRESE DI COSTRUZIONI .....</b>	<b>3</b>
<b>LA FILIERA DELLE COSTRUZIONI È RADICATA NEL SISTEMA ECONOMICO NAZIONALE .....</b>	<b>5</b>
<b>LA NECESSITÀ DI UNA POLITICA INDUSTRIALE, EUROPEA E ITALIANA .....</b>	<b>6</b>
SPECIFICHE TEMATICHE DI INTERESSE .....	9



## LA NECESSITA' DI UNA POLITICA INDUSTRIALE

### INVESTIMENTI IN COSTRUZIONI E PIL

La recente stima preliminare del PIL, rilasciata dall'Istat, conferma per il 2022 un aumento dell'economia italiana del +3,9% su base annua.

La crescita risulta trainata dalla domanda interna, soprattutto nella parte degli investimenti (+10% per il 2022) e **tra i settori produttivi spicca l'importante contributo fornito dalle costruzioni che hanno svolto un ruolo trainante per l'economia italiana**. Come si legge, infatti, nel Report dell'Istituto, per gli investimenti in costruzioni la stima è di un aumento tendenziale, nei primi tre trimestri del 2022, del +12,8%, grazie, soprattutto, alla buona performance degli investimenti privati in edilizia, legati agli incentivi fiscali.

Il Superbonus, in particolare, grazie all'attivazione della lunga filiera industriale legata alle costruzioni, ha dimostrato di essere un **motore di sviluppo dalle potenzialità enormi, per la rapidità dei suoi effetti nella risalita economica e perché in grado di innescare importanti effetti positivi di lungo periodo** che incideranno sulla qualità della vita delle persone, sulle stesse caratteristiche del sistema produttivo italiano, in termini d'innovazione e transizione ecologica, e, infine, sulla intensità energetica del paese.

L'Istat, nel quadro previsivo per il 2023, attribuisce ancora al settore delle costruzioni un importante ruolo di traino dell'economia, un andamento confermato anche dalla Commissione Europea che nelle sue ultime previsioni ha rivisto al rialzo l'aumento del Pil, portandolo a +0,8%, proprio grazie agli effetti positivi derivanti dagli investimenti pubblici legati all'attuazione del PNRR.

I dati disponibili ci descrivono un settore con livelli produttivi ancora elevati, nonostante alcuni fattori destino incertezza. Infatti, il persistere del caro materiali, l'aumento sostenuto dei prezzi energetici e gli ulteriori rialzi dei tassi di interesse costituiscono dei fattori di rischio che potrebbero ridimensionare i livelli produttivi del settore.

### LA STRUTTURA E LE CARATTERISTICHE DELLE IMPRESE DI COSTRUZIONI

Nel 2019, le imprese nel settore delle costruzioni risultano essere, secondo i dati diffusi dall'Istat<sup>1</sup>, circa 487mila, pari all'11,1% dell'offerta produttiva dell'intero sistema industriale e dei servizi italiano (4,4mln di imprese).

Guardando alla dimensione media, emerge per le costruzioni un dato di 2,7 addetti ad impresa. Il fenomeno della piccola dimensione non riguarda le sole costruzioni ma è una caratteristica distintiva dell'intero sistema produttivo italiano, con una dimensione media pari a 4 addetti per impresa. Nei servizi tale rapporto scende a 3,4, mentre sale per l'industria in senso stretto (poco più di 10 addetti a impresa).

Tornando alle costruzioni e osservando la disarticolazione delle imprese per classi di addetti, si comprende con maggior chiarezza il motivo di una dimensione media così ridotta: oltre il 60% dell'offerta produttiva settoriale, ovvero circa 300mila imprese, è, infatti, costituito da realtà con

<sup>1</sup> Registro Asia delle imprese attive. Si segnala, che a partire dal 2019, i dati diffusi si riferiscono a imprese che sono state attive almeno un giorno nell'anno di riferimento. Per gli anni precedenti, fino all'anno 2018, per imprese attive si consideravano quelle che avevano svolto una attività produttiva per almeno sei mesi nell'anno di riferimento. Per tale ragione si sottolinea che a partire dall'anno 2019 i dati non sono pienamente confrontabili in serie storica con quelli degli anni precedenti.



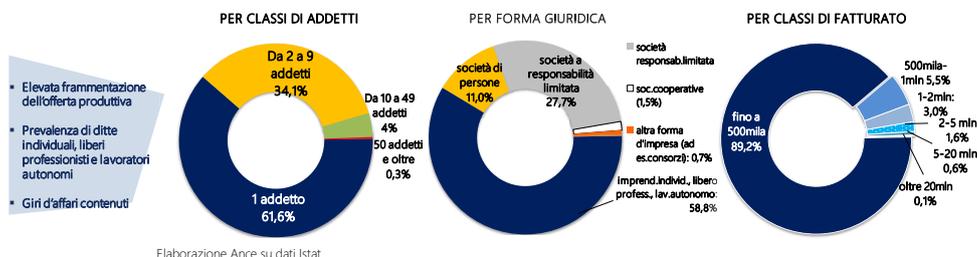
solo un addetto. Un'altra quota importante, pari al 34,1%, ricade nella fascia 2-9 addetti.

La **frammentazione dell'offerta produttiva** nelle costruzioni si riflette anche nella suddivisione per forma giuridica, con una netta prevalenza della categoria "ditte individuali, liberi professionisti, lavoratori autonomi" (quasi il 60% del totale). Un'altra quota dell'11% si riferisce a società di persone. Relativamente alle società di capitali, si rileva una presenza consistente delle società a responsabilità limitata (27,7%).

Anche in termini di fatturato, risultano giri d'affari piuttosto contenuti: **quasi il 90% delle imprese di costruzioni dichiara di avere un fatturato inferiore ai 500mila euro.**

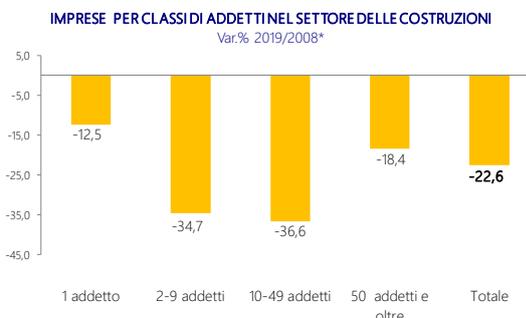
IMPRESE NEL SETTORE DELLE COSTRUZIONI NEL 2019 - Composizione %

**487.266 IMPRESE**



La struttura del settore è il risultato di profondi cambiamenti intervenuti negli anni della crisi che, a partire dal 2008, secondo le stime di **Ance ha visto scomparire dal mercato (dati 2019) circa 143mila imprese di costruzioni (-22,6%).**

Non solo, la suddivisione per classi di addetti mostra **flessioni elevate soprattutto per le realtà più strutturate**: circa il 37% delle imprese ricadenti nella classe 10-49 addetti ha cessato la propria attività. In forte riduzione (-35%) anche il numero di imprese con un numero di addetti compreso tra i 2 e i 9.

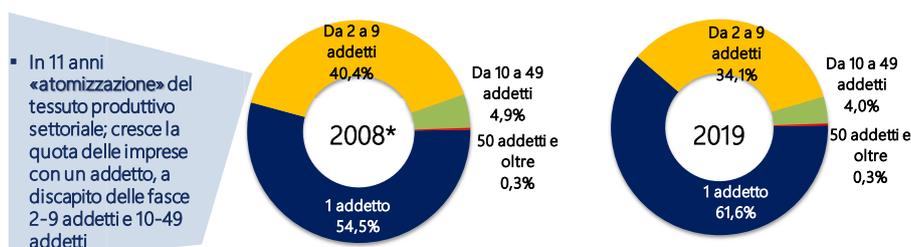


\* stima Ance  
Elaborazione Ance su dati Istat

Le diverse dinamiche intercorse in undici anni hanno dunque **modificato significativamente l'offerta produttiva settoriale, accentuandone la frammentazione.**

**IMPRESE NEL SETTORE DELLE COSTRUZIONI PER CLASSI DI ADDETTI -**

Composiz. %



\*stima Ance

Elaborazione Ance su dati Istat

**LA FILIERA DELLE COSTRUZIONI È RADICATA NEL SISTEMA ECONOMICO NAZIONALE**

Le costruzioni offrono un contributo rilevante al sistema economico nazionale.

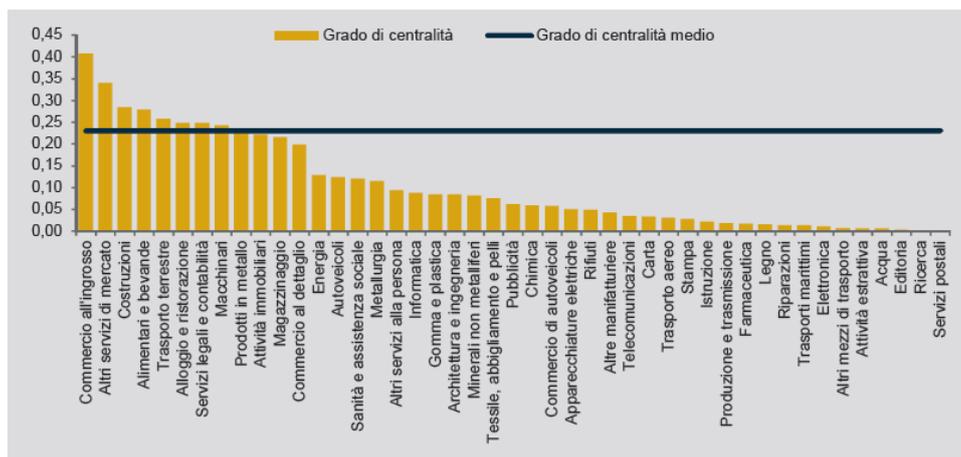
**Il settore delle costruzioni rappresenta il 9,6% del Pil e dà lavoro a oltre 1,4mln di persone.**

Se si ricomprendendo anche le attività ad esso collegate (ricomprese quelle immobiliari), **arriva a rappresentare – seppur indirettamente - il 22% del Pil, attivando una filiera collegata a quasi il 90% dei settori economici**, in grado di generare l'effetto propulsivo più elevato sull'economia tra tutti i comparti di attività industriale. **Il 95,8% degli acquisti effettuati dal settore delle costruzioni è, infatti, prodotto dal sistema produttivo nazionale** e solo il 4,2% degli acquisti è rappresentato da prodotti di importazione.

La produzione e l'occupazione di un significativo numero di settori produttivi, quindi, dipendono in misura consistente, ed in alcuni casi pressoché totale, dall'attività del settore delle costruzioni.

**Il settore delle costruzioni e la sua lunga filiera sono stati strategici per una ripartenza veloce dell'economia**, avendo le caratteristiche di quello che l'Istat, in uno studio del 2020 - **“Rapporto sulla competitività dei settori produttivi”** - definisce settore a trasmissione diffusa.

Lo studio ordina i settori produttivi sulla base del loro grado di centralità che risulta tanto più elevato quanto maggiore è il numero di relazioni attive (in entrata e in uscita) nelle quali il settore stesso risulta coinvolto e quanto più ampio è il valore complessivo delle relative transazioni. In altri termini, **il grado di centralità coglie l'importanza relativa di un settore all'interno del sistema di relazioni, misurandone la capacità di trasmissione o ricezione degli impulsi dal resto del sistema economico**: più elevato è il grado di centralità, maggiore sarà l'efficacia delle politiche economiche rivolte al settore in quanto in grado di attivare un'espansione del sistema economico.

**Figura 2.15 - Grado di centralità per settore di attività economica. Anno 2016**


Fonte: Elaborazione su dati Istat

**Il settore delle costruzioni è uno dei 9 settori con un indice di centralità superiore alla media e, considerando la direzionalità dei legami, si configura come un settore a valle della filiera produttiva, con un elevatissimo numero di relazioni in entrata.**

Inoltre, unitamente al grado di centralità l'Istat ha misurato anche la **velocità della trasmissione degli impulsi** tra i comparti produttivi, individuando quattro tipologie di settori:

1. **Settori a trasmissione debole:** comprende settori con rete sociale (*ego-network*) caratterizzata da ampiezza limitata e bassa densità, indipendentemente dalla loro capacità di intermediazione.
2. **Settori a trasmissione gerarchica:** comprende settori con *ego-network* ampi ma poco densi, che presentano una capacità di intermediazione (*betweenness*) elevata.
3. **Settori a trasmissione selettiva:** comprende settori con *ego-network* poco ampi ma densi, caratterizzati da una limitata capacità di intermediazione.
4. **Settori a trasmissione diffusa:** comprende settori con *ego-network* ampi e densi, indipendentemente dalla loro capacità di intermediazione.

**Il settore delle costruzioni rientra tra quelli a trasmissione diffusa**, le cui attività possono, quindi, trasferire gli impulsi ad un ampio numero di comparti del resto del sistema economico, e sono in grado di farlo in misura estesa e veloce.

### LA NECESSITÀ DI UNA POLITICA INDUSTRIALE, EUROPEA E ITALIANA

Nel breve-medio termine, il PNRR, e, nel lungo termine, gli interventi di efficientamento energetico del patrimonio immobiliare e la rigenerazione urbana vedranno nella filiera delle costruzioni un prezioso e imprescindibile strumento nel percorso di realizzazione di uno sviluppo sostenibile, duraturo, giusto.

Fino ad oggi, però, è mancata una strategia, **una visione di politica industriale che sia l'occasione per fare avanzare le imprese verso profili più competitivi, recuperando produttività e facendo emergere tutto il potenziale valore, ancora inespresso, della ampia e trasversale filiera.**

Gli stessi interventi sul patrimonio residenziale, in particolare quelli relativi al Superbonus 110%, non hanno dato avvio ad un ragionamento di prospettiva di lungo periodo.



Eppure, entro il 2030 (2033 per gli edifici residenziali), circa 2 milioni di edifici dovranno essere riqualificati energeticamente (i peggiori, classificati in classe G, dovranno essere portati nella classe E). Questo significa, secondo le stime dell'Ance, che ogni anno, fino al 2033, dovranno essere ultimati oltre 200.000 interventi su singoli edifici, per un costo stimato tra i 40 e i 60 miliardi di euro.

Una sfida molto ambiziosa, se si pensa che **con gli incentivi del 110%**, che hanno visto una straordinaria domanda da parte delle famiglie, **sono stati realizzati poco meno di 100.000 interventi nel 2021 e 260.000 nel 2022.**

Un obiettivo irraggiungibile senza un sistema di incentivi e di strumenti finanziari adeguati, che non potrà mai essere raggiunto confidando sulle sole disponibilità economiche dei proprietari. L'esperienza dei risultati precedenti al Superbonus di interventi su interi edifici (quelli che l'Europa ci impone di realizzare) mostra numeri insignificanti (2.900, in media di anno, tra il 2018 e il 2020). **Con questi ritmi, la decarbonizzazione del patrimonio edilizio, fissata per il 2050, sarebbe completata in un orizzonte di 3.800 anni.** Alla luce della bozza di Direttiva, il primo step, fissato sul 15% degli edifici, non sarebbe raggiungibile prima di 630 anni.

Obiettivi molto ambiziosi ci attendono e, al di là dell'accordo che verrà trovato, è evidente che **l'attuazione della Direttiva richiederà un complesso e articolato piano strategico** che dovrà occuparsi non solo del settore dell'edilizia, ma dell'intera catena del valore (materiali, impianti, servizi, finanza), un vero e proprio **Piano (europeo ed italiano) per la neutralità e l'indipendenza energetica.**

Un piano che, accanto alle **necessarie risorse pubbliche** e ad un **adeguato regime fiscale e normativo**, preveda un sistema di **finanziamenti accessibili alle famiglie**, e realizzi un progetto industriale capace di riconoscere e supportare i materiali più innovativi, assecondare la circolarità delle produzioni, con l'obiettivo della **creazione di un polo industriale, italiano ed europeo, capace di diventare un punto di riferimento mondiale nell'efficienza energetica.**

A tal riguardo, è opportuno aprire una riflessione sulle **politiche di sviluppo industriale europeo.** L'idea di creare una **strategia comune tra tutti gli Stati nei settori high tech** è molto importante, perché permetterebbe di usufruire di importanti economie di scala e di conoscenza tra i diversi centri di ricerca continentali. **Un simile approccio "integrato" permetterebbe di tutelare la concorrenza tra i diversi sistemi produttivi dei 27 Paesi e, quindi, la stabilità del mercato unico.**

Qualora, invece, si decidesse di attuare un approccio non integrato, disorganico, lasciando gli Stati Membri liberi di creare spazi in bilancio per gli investimenti, si correrebbe il rischio di disgregare, in modo irreparabile, il mercato unico, con effetti di "cannibalizzazione" di intere filiere produttive da parte dei Paesi economicamente e fiscalmente più solidi; evidenti sarebbero gli svantaggi competitivi per i Paesi sovra indebitati, come l'Italia e i Stati dell'Europa meridionale.

Un piano che potrà trovare un forte driver nella **digitalizzazione**, con un notevole impatto sui processi produttivi, sulla riduzione di costi ed errori, con rilevanti miglioramenti sul tempo di esecuzione dell'opera, sulla qualità dei progetti e realizzativa, sulla sicurezza e la gestione del costruito.

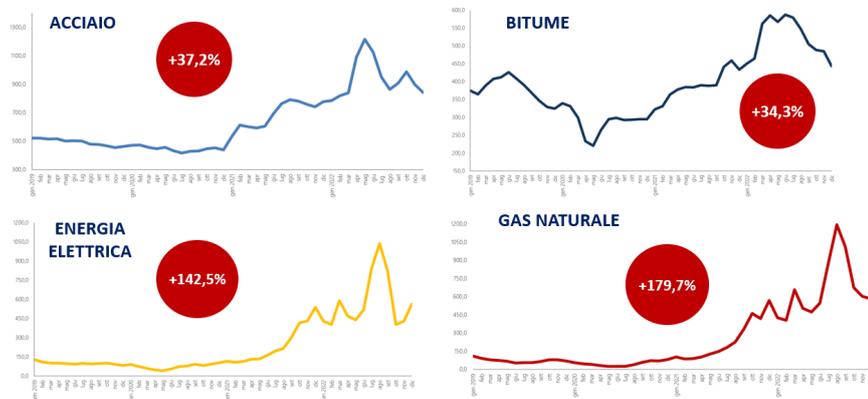
Lo scambio di dati potrà determinare un **miglioramento della collaborazione e della conoscenza lungo tutta la catena del valore**, facilitando l'innovazione, di prodotto e di processo.



Nel futuro delle costruzioni c'è posto per un forte sostegno al Made in Italy, attraverso un processo progressivo di ridefinizione di un settore considerato "maturo" e che invece ora si trova a poter riscrivere i propri connotati e a poter divenire uno dei principali attori dello sviluppo sostenibile, dandogli una concretezza al servizio dei reali bisogni delle persone, nella loro dimensione individuale (casa), di comunità (condomini, spazi di lavoro, di studio e di intrattenimento, sanità, spazi pubblici), di collettività (quartiere/città).

**SPECIFICHE TEMATICHE DI INTERESSE**

<b>L'AUMENTO DEI PREZZI DEI MATERIALI E DELL'ENERGIA E LE SUE CONSEGUENZE SULL'ATTIVITÀ D'IMPRESA</b>	<p>Il 2022 è stato un anno eccezionale per i mercati delle materie prime, con prezzi che in molti casi hanno raggiunto i picchi più alti degli ultimi 10 anni o addirittura superato il loro massimo storico.</p> <p>I rincari dei prezzi energetici, registrati già a partire dal 2021 a seguito della ripresa post pandemica e accentuatisi notevolmente in seguito allo scoppio del conflitto Russia-Ucraina, stanno alimentando fortemente l'inflazione, giunta ad una crescita a due cifre (a dicembre +11,6% su base annua), con ricadute importanti sui consumi delle famiglie e sui costi delle imprese.</p> <p>In questo contesto, le imprese di costruzioni, si trovano oggi a sostenere, oltre agli elevati aumenti della bolletta energetica con un aggravio di costo sulle lavorazioni, anche un maggior prezzo nell'acquisto dei materiali impiegati nei cantieri, proprio in virtù dell'energia richiesta per la loro produzione.</p> <p>Secondo le rilevazioni Ance-Prometeia, nel 2022 l'aumento complessivo del prezzo dell'energia registra un incremento del +142,5% nel confronto con l'anno precedente. Su tale dinamica ha inciso l'impennata del gas naturale che, nell'anno scorso ha mostrato un incremento di prezzo del +179,7% (quasi 3 volte rispetto al valore del 2021). Tale andamento si unisce agli aumenti di prezzo delle principali commodity impiegate dal settore delle costruzioni che si sono manifestati ben prima della crisi energetica, a causa dell'interruzione delle filiere produttive che avevano, già alla fine del 2020, determinato uno shock nel lato dell'offerta.</p> <p>Gli indicatori a nostra disposizione mostrano segnali di discesa per le materie plastiche e per il legno, mentre continuano ad aumentare i prezzi degli altri materiali da costruzioni, sebbene, in rallentamento rispetto agli eccezionali livelli dello scorso anno.</p> <p>La situazione è, comunque, ancora preoccupante.</p> <p>Il <b>ferro tondo per cemento armato</b>, a maggio 2022, aveva raggiunto un incremento annuo del 101%, livello massimo degli ultimi 20 anni, per poi gradualmente rientrare nel corso dei mesi successivi. Nel dettaglio, si osserva come il ferro tondo abbia registrato un aumento acquisito per il 2022 del +37,2% nel confronto con lo scorso anno, dopo il +54,1% registrato nel 2021.</p> <p>Allo stesso modo anche il <b>bitume</b> nel 2022 riporta un ulteriore incremento di prezzo del +34,3% (già +35% l'aumento tendenziale registrato nel 2021), nonostante il prezzo stia iniziando una lieve discesa rispetto al picco di giugno 2022.</p>
---	---



Elaborazione Ance su dati Argus, Metal Bulletin e Prometeia

La crisi geopolitica internazionale ha favorito l'intensificarsi delle tensioni sui prezzi, che già nel 2021 erano saliti considerevolmente a causa di colli di bottiglia nella catena di approvvigionamento: basti pensare che la Russia, fino allo scoppio della guerra forniva oltre il 40% degli acquisti di gas dall'estero nel nostro Paese e oltre il 10% dei prodotti petroliferi raffinati. La suddetta incidenza è scesa di molto negli ultimi mesi, grazie alle misure straordinarie intraprese dalla Commissione Europea e dagli Stati membri, ma il caro materiali ed energia sta continuando ad affliggere le economie dei paesi Europei e dell'Italia. In Italia, in particolare, la produzione industriale, in calo da settembre, sconta le negative performance delle produzioni energivore e una relativa stagnazione delle imprese manifatturiere.

Questo andamento dei prezzi dei materiali da costruzione e dei prodotti energetici mette fortemente a rischio i cantieri italiani, a partire da quelli del PNRR. **Gli aumenti registrati sono mediamente del 35/40%.**

Unitamente all'aumento dei prezzi persistono difficoltà, generalizzate a livello europeo, di reperimento dei materiali che risultano insufficienti a soddisfare la domanda attuale con importanti conseguenze sull'intera filiera delle costruzioni, in considerazione anche della forte dipendenza dalla Cina per l'approvvigionamento di alcuni materiali come l'acciaio.

Anche la stessa Commissione Europea ha sottolineato come l'approvvigionamento delle materie prime rappresenti un tema cruciale, uno degli aspetti su cui l'Europa deve essere più resiliente per prepararsi a shock futuri.

**VARIAZIONI DI PREZZO DI ALCUNI MATERIALI DA COSTRUZIONE**

MATERIALE	Fonte	Var % media 2021/ media 2020	Var % media 2022/ media 2021
Ferro - acciaio tondo per cemento armato	Metal Bulletin	+54%	+37,2%
Polietilene (HDPE)	Prometeia	+75%	-1,5%
Polietilene (LDPE)	Prometeia	+97%	-5,1%
Polipropilene	Prometeia	+79%	-4,2%
PVC	Prometeia	+89%	+16,2%
Polistirene	Prometeia	+61%	+26,4%
Rame	Prometeia	+46%	+6,1%
Petrolio	Prometeia	+55%	+55,7%
Gasolio	Prometeia	+52%	+95,1%
Bitume	Argus	+35%	+34,3%
Legname di conifera piallato grezzo, Italia (€/mc)	Prometeia	+84%	-13,1%
Gas Naturale	Prometeia	+394%	+179,7%
Energia Elettrica	Prometeia	+221%	+142,5%

Elaborazione Ance su dati Metal Bulletin, Prometeia e Argus

Il Governo è intervenuto più volte per affrontare le conseguenze degli aumenti dei costi nei lavori pubblici. A maggio 2022, con il Decreto Legge n. 50/2022 (**Decreto "Aiuti"**), sono state stanziare risorse significative, è stato imposto alle regioni di procedere ad un aggiornamento infrannuale dei prezzi regionali, ed è stato previsto un meccanismo di adeguamento dei prezzi, differenziando, a seconda dello stato di avanzamento delle procedure, tra:

- opere in corso di realizzazione nel 2022, per le quali sono previsti oltre 3 miliardi di euro;
- nuove opere da avviare tra l'entrata in vigore del decreto (18 maggio 2022) e la fine dell'anno, finanziate complessivamente per 8,8 miliardi di euro, di cui 7,5 miliardi previsti dal DL 50/2022 e 1,3 miliardi dal DL 115/2022.

Tuttavia, le modalità di accesso ai fondi e le procedure per l'assegnazione delle risorse risultano complesse e stanno richiedendo tempi piuttosto lunghi, con conseguenti ritardi soprattutto, nell'avvio delle nuove procedure di affidamento dei lavori.

Ad esempio, la ripartizione del "Fondo per l'avvio delle opere indifferibili", destinato alla copertura degli "extra costi" delle **nuove opere, prioritariamente del PNRR, da appaltare entro la fine del 2022** (secondo le modalità previste dal DPCM 28 luglio 2022, pubblicato in Gazzetta Ufficiale il 12 settembre 2022), è avvenuto solo a fine di novembre, ovvero dopo sei mesi dallo stanziamento dei fondi.

Ciò ha determinato uno slittamento della pubblicazione delle gare. Una tempistica molto lunga che, oltre a ritardare sostanzialmente di 6 mesi l'attuazione del Piano europeo, ha prodotto una concentrazione di gare nel mese di dicembre che, unita a tempistiche ridotte per l'aggiudicazione dei lavori e alla presenza di un elevato numero

	<p>di opere ad un livello progettuale ancora non definitivo, pone dei problemi concreti rispetto alle tempistiche previste per l'apertura dei cantieri.</p> <p>Al momento, inoltre, si registrano <b>gravi ritardi nei trasferimenti alle imprese di costruzioni</b> da parte delle stazioni appaltanti dei fondi <b>per compensare i lavori in corso degli extra costi dovuti agli eccezionali rincari dei prezzi delle materie prime</b> registrati negli ultimi due anni.</p> <p>I riconoscimenti per i maggiori costi previsti dalle misure introdotte per il 2021 e 2022 procedono, infatti, con estremo ritardo; basti considerare che le imprese sono ancora in attesa dei pagamenti, per il caro materiali relativo ai lavori in corso al secondo semestre 2021.</p> <p>Secondo le informazioni fornite dal MIT, lo stesso Ministero ha ricevuto a giugno circa 119 milioni di euro di richieste dalle stazioni appaltanti per dare ristoro alle imprese dei maggiori costi sostenuti (900 richieste per 2.219 cantieri). Dopo 6 mesi, sono stati pagati solo 15 milioni di euro, pari al 13%, alle stazioni appaltanti (che devono poi essere trasferiti alle imprese).</p> <p>Analogamente, le imprese sono ancora in attesa dei pagamenti che il MIT deve effettuare in attuazione del DL "Aiuti" per i lavori in corso realizzati tra gennaio e luglio 2022. A fine agosto, il Ministero ha ricevuto circa 607 milioni di euro di richieste dalle stazioni appaltanti per dare ristoro alle imprese dei maggiori costi sostenuti (2.046 richieste per 6.740 cantieri). Dopo 4 mesi, sono stati pagati solo 14 milioni di euro, pari al 2%, alle stazioni appaltanti (che dovranno poi essere trasferiti alle imprese).</p> <p><b>In questo contesto, sussiste il concreto rischio che anche gli appalti in corso, a partire da quelli del PNRR, si fermano per la mancanza di liquidità dovuta ai ritardi nei riconoscimenti alle imprese.</b></p> <p>Al riguardo, l'Ance ha individuato due proposte:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• la prima riguarda la <b>possibilità per il Ministero delle infrastrutture e trasporti di anticipare alle stazioni appaltanti una parte dei fondi per il caro materiali richiesti nel 2022 e non ancora erogati</b>. Tale proposta si rende necessaria visto che, solo considerando le opere in corso non prioritarie (non PNRR), al momento risultano ancora da istruire circa 11.000 domande e che le richieste formulate sono inferiori alla dotazione dei fondi;</li><li>• la seconda riguarda la <b>possibilità di accedere ai fondi per il caro materiali per il 2023 anche per chi ha avuto accesso ai fondi destinati alle opere in corso nel 2022</b>, superando il "sorprendente" divieto contenuto nella Legge di Bilancio 2023. Si tratta di risorse utilizzabili per lavori eseguiti in annualità diverse, pertanto la limitazione prevista non appare giustificabile ed al contrario, è fortemente negativa perché i cantieri rischiano di bloccarsi.</li></ul> <p>Ad ogni modo, per l'Ance risulta prioritario introdurre strutturalmente una revisione prezzi basata sugli standard europei e internazionali; una revisione che preveda un meccanismo automatico ed indicizzato in grado di garantire un costante allineamento – in aumento e in diminuzione- del prezzo delle opere alle reali fluttuazioni del mercato.</p>
--	---

**LA DIRETTIVA EPBD-  
EFFICIENZA ENERGETICA  
DEGLI EDIFICI**

La Commissione Europea ha varato a luglio 2021 il Piano Fit for 55% per ridurre le emissioni nette di gas ad effetto serra di almeno il 55% entro il 2030 e rendere climaticamente neutra l'Europa entro il 2050.

Per conseguire l'obiettivo il Piano prevede una revisione delle Direttive, che hanno attinenza col tema, e l'emanazione di ulteriori provvedimenti che, in modo coordinato, permettano di raggiungere il risultato di sostenibilità e competitività del sistema economico per i prossimi anni.

**Al momento il lavoro di definizione dei vari strumenti è praticamente concentrato sulla revisione della Direttiva EPBD** (Efficienza energetica degli edifici) che introdurrebbe una serie di **obblighi** di edifici sempre più ambientalmente sostenibili, sia per i nuovi edifici che per quelli esistenti, chiedendo agli Stati Membri di predisporre adeguati strumenti finanziari, fiscali, ecc., che accompagnino la riqualificazione del parco immobiliare esistente per i prossimi anni, **senza però introdurre adeguati meccanismi di finanziamento a livello europeo.**

Se, da un lato, la Commissione europea ha valutato che le azioni previste consentiranno di conseguire gli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> in atmosfera dovute agli impianti termici degli edifici, non sembra che altrettanta attenzione sia stata rivolta a verificare le condizioni di applicabilità di tali azioni nei singoli Paesi.

Per l'Italia si tratterebbe di intervenire con riqualificazioni energetiche importanti su circa 2 milioni di edifici entro il 2030 (2033 data ultima per gli edifici residenziali). Si tratterebbe di una prima quota di edifici esistenti, quella che rappresenta il 15% del parco immobiliare con le prestazioni peggiori, costituito da circa 230.000 pubblici e non residenziali e 1,8 milioni residenziali privati.

**Questo significa che ogni anno, e fino al 2033, dovranno essere ultimati oltre 215.000 interventi su singoli edifici (180.000 dei quali privati), per un costo che sarà di circa 40 miliardi di euro per gli edifici residenziali e 19 miliardi per gli altri edifici.**

Per capire la dimensione di tale sfida, si ricorda che **con gli incentivi del 110%**, che hanno visto un successo senza precedenti nella domanda da parte delle famiglie, **sono stati realizzati poco meno di 100.000 interventi nel 2021 e 260.000 nel 2022.** La Direttiva richiede, quindi, che nei prossimi anni dovremo almeno mantenere un ritmo, costante, simile a quello sperimentato nell'ultimo anno.

Un obiettivo irraggiungibile senza un sistema di incentivi e di strumenti finanziari adeguati, che non potrà mai essere raggiunto confidando sulle sole disponibilità economiche dei proprietari.

L'esperienza dei **risultati precedenti al Superbonus di interventi su interi edifici** (quelli che l'Europa ci impone di realizzare) **mostra numeri insignificanti** (2.900, in media di anno, tra il 2018 e il 2020). Con questi ritmi, la decarbonizzazione del patrimonio edilizio, fissata per il 2050, sarebbe completata in un orizzonte di 3.800 anni.

	<p><b>L'esperienza degli ultimi anni VS. Obiettivi della Direttiva Ue</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Periodo</th> <th>Obiettivo</th> <th>Realizzazione</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2018-2020</td> <td>2.900 in media ogni anno</td> <td>8.669 Edifici (Senza cessione)</td> </tr> <tr> <td>2021-2022</td> <td>180.000 In media l'anno</td> <td>365.437 Edifici (Con cessione)</td> </tr> <tr> <td>Ogni anno fino al 2050</td> <td>180.000 Edifici</td> <td>Obiettivo della Direttiva Ue</td> </tr> </tbody> </table> <p>Alla luce della bozza di Direttiva, il primo step, fissato sul 15% degli edifici, non sarebbe raggiungibile prima di 630 anni.    È del tutto evidente, quindi, che <b>c'è bisogno di un piano di azione che sappia trasformare questi obiettivi in interventi</b>. Un piano che, accanto alle <b>necessarie risorse pubbliche</b>, preveda un sistema di <b>finanziamenti accessibili</b> alle famiglie, da attuare in tempi brevissimi.    Un diverso approccio, con maggiore coinvolgimento dei soggetti interessati già nelle prime fasi di definizione della Direttiva, faciliterebbe il raggiungimento degli obiettivi fissati.</p>	Periodo	Obiettivo	Realizzazione	2018-2020	2.900 in media ogni anno	8.669 Edifici (Senza cessione)	2021-2022	180.000 In media l'anno	365.437 Edifici (Con cessione)	Ogni anno fino al 2050	180.000 Edifici	Obiettivo della Direttiva Ue
Periodo	Obiettivo	Realizzazione											
2018-2020	2.900 in media ogni anno	8.669 Edifici (Senza cessione)											
2021-2022	180.000 In media l'anno	365.437 Edifici (Con cessione)											
Ogni anno fino al 2050	180.000 Edifici	Obiettivo della Direttiva Ue											
<b>DIGITALIZZAZIONE</b>	<p>La digitalizzazione è un ingrediente fondamentale per la competitività del settore industriale nazionale. Non solo per l'efficienza dei processi (industria 4.0) ma anche per raggiungere gli <b>obiettivi di sostenibilità indispensabili per il benessere del paese (industria 5.0)</b>.</p> <p>Le costruzioni a oggi si possono considerare tra <b>le filiere meno digitalizzate</b>, richiedendo un grande sforzo di crescita da parte di tutti gli attori. ANCE crede in questa evoluzione tecnologica, schierandosi in prima linea per favore lo sviluppo delle proprie imprese e del mercato. L'ultimo esempio del suo impegno è l'aggiudicazione della call per i <b>Poli Europei di Innovazione Digitale</b> con il progetto <b>DIHCUBE</b>: un Digital Innovation Hub esclusivamente dedicato alle costruzioni e l'ambiente costruito. Per favore una transizione digitale efficace, è importante adottare una strategia in cui tutte le attività necessarie vengano messe a sistema: policy; contributi economici; sviluppo di piattaforme e infrastrutture cloud e riqualificazione aziendali.</p> <p>ANCE ha individuato le seguenti misure di supporto prioritarie per il settore delle costruzioni:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. La creazione di un <b>polo di innovazione digitale</b> dedicato alla filiera delle costruzioni e inserito nella rete degli Digital Innovation Hub europei (EDIH). ANCE è coordinatore del Polo che ha superato la selezione nazionale (2020) ed</li> </ol>												



	<p>europea (2022). Il Digital Innovation Hub offrirà servizi gratuiti al settore per accrescere il livello di digitalizzazione delle imprese e della Pubblica Amministrazione. Al momento è stato siglato l'accordo con la Commissione europea e ricevuto il relativo finanziamento, <u>mentre si è in attesa del decreto esecutivo e del finanziamento da parte del Ministero delle Imprese e del Made in Italy.</u></p> <p>2. <b>Piano Edilizia 4.0.</b> ANCE ambisce a migliorare l'applicazione del Piano 4.0 in vigore e della relativa missione del PNRR nel settore delle costruzioni, con l'obiettivo di incentivare le imprese edili ad adottare processi e strumenti digitali per una maggiore sicurezza e l'efficienza. <u>Si ritiene quindi necessario compiere delle integrazioni normative per contestualizzare questi strumenti all'interno della filiera.</u></p> <p>3. <b>Promuovere la creazione di una Piattaforma Nazionale delle Costruzioni,</b> come luogo di incontro digitale del settore. Negli ultimi anni si sono sviluppati strumenti e piattaforme digitali dedicate al settore ed è importante creare un punto di accesso unico che guidi tutti i player della filiera. ANCE, insieme al Politecnico di Milano e altri importanti realtà del settore, ha partecipato al progetto europeo DigiPLACE (finanziato tramite Horizon 2020) per definire un'architettura unica europea e una roadmap di implementazione per questo tipo di piattaforme. <u>Prima ancora di concentrarsi sui singoli strumenti digitali è importare sviluppare una piattaforma nazionale che faccia da ecosistema per definire le regole di sviluppo dei prodotti e la gestione dei dati.</u></p>
<p><b>INTERNAZIONALIZZAZIONE DELLE IMPRESE DI COSTRUZIONI</b></p>	<p>Per favorire l'internazionalizzazione delle imprese di costruzioni l'Ance ritiene prioritarie le seguenti azioni:</p> <p><b>-Creazione di un fondo per il finanziamento degli Studi di fattibilità:</b></p> <p>lo strumento dello studio di fattibilità - già impiegato con successo da diversi anni in altri Paesi europei, come <b>Francia e Spagna</b> che vi stanno oggi investendo ancora di più nell'ambito dei rispettivi PNRR - viene offerto dallo Stato ai Paesi target (con risorse a fondo perduto) al fine di valorizzare tecnologie e forniture nazionali, consentendo di fatto di esportare all'estero l'eccellenza dell'intera filiera produttiva.</p> <p><b>-Accordi G2G:</b></p> <p>l'Italia, al pari di altri paesi, dovrebbe firmare Accordi G2G nel settore delle infrastrutture, come viene fatto oggi nel campo della Difesa. Questo limita la nostra capacità di concorrere ai progetti che alcuni Governi decidono di assegnare a Paesi con i quali vengono siglati questi accordi.</p> <p><b>-Trattamento fiscale dei lavoratori italiani all'estero:</b></p> <p>in Italia abbiamo una tassazione ancora molto elevata rispetto agli altri Paesi. Questo rende le nostre imprese meno competitive rispetto ai nostri diretti competitors. Su questo tema, sarebbe quindi necessario un intervento del Governo.</p>

## ALLEGATO 2

**Documentazione depositata dai rappresentanti di Confitarma**

CONFITARMA  
Confederazione Italiana Armatori

**AUDIZIONE X COMMISSIONE ATTIVITÀ PRODUTTIVE, COMMERCIO E TURISMO DELLA  
CAMERA  
17 FEBBRAIO 2023  
INTERVENTO PRESIDENTE MATTIOLI**

**IL TEMA DELL'AUDIZIONE:**

- LA VALORIZZAZIONE DELL'INDUSTRIA ITALIANA È UN TEMA FONDAMENTALE PER LA CRESCITA DEL PAESE;
- LA CONFEDERAZIONE ITALIANA ARMATORI RAPPRESENTA UNO DEI COMPARTI DELL'INDUSTRIA ITALIANA PIÙ INTERNAZIONALIZZATO: LO SHIPPING;
- DA SEMPRE, DA PRIMA DELLA GLOBALIZZAZIONE, ABBIAMO PORTATO IL TRICOLORE NEI MARI DEL MONDO, CONTRIBUENDO, TRA LE ALTRE COSE, ALL'EQUILIBRIO DELLA BILANCIA DEI PAGAMENTI NAZIONALI.

**ALCUNI NUMERI CHE TROVERÀ, ONOREVOLE PRESIDENTE, NELLA NOTA CHE ABBIAMO DEPOSITATO CONTENENTE LE PRIORITÀ DEL SETTORE:**

- OGGI, LA FLOTTA DI BANDIERA ITALIANA È TRA LE PRINCIPALI AL MONDO, TRA LE PRIME DEI GRANDI PAESI RIUNITI NEL G20;
- OLTRE 14 MILIONI DI TONNELLATE DI STAZZA LORDA (1,334 UNITÀ SUPERIORI ALLE 100GT);
- L'ITALIA RICOPRE POSIZIONI DI ASSOLUTO RILIEVO NEI SETTORI PIÙ SOFISTICATI:
  - NAVI RO/RO - L'ITALIA È LEADER MONDIALE NEL SETTORE;
  - CROCIERE - L'ITALIA È LEADER A LIVELLO INTERNAZIONALE SIA NELL'OFFERTA QUALITATIVA DEI SERVIZI SIA NELLA CANTIERISTICA;
  - NAVI DA CARICO LIQUIDO E SECCO - STRATEGICHE PER L'APPROVVIGIONAMENTO ENERGETICO, DI BENI FINITI E MATERIE PRIME;
  - SERVIZI AUSILIARI ALLE PIATTAFORME ENERGETICHE, CRUCIALI NELLA FILIERA ENERGETICA NAZIONALE E PER IL RIFORNIMENTO DELLE NAVI STESSE.
- TUTTO O QUASI CIÒ CHE CONSUMIAMO VIENE DAL MARE, OLTRE IL 90% DELLA PRODUZIONE, DAL CIBO ALL'ENERGIA, FINO AI NOSTRI VESTITI;
- VIA MARE TRANSITANO, OGGI, IL:
  - 60% DELLE IMPORTAZIONI DEL PAESE;
  - 51% DELLE ESPORTAZIONI DEL PAESE;
  - 480 MILIONI DI TONNELLATE DI MERCI – ALLA RINFUSA (SECHE E LIQUIDE) IN CONTAINER O A BORDO DI TRAGHETTI – MOVIMENTATI NEI NOSTRI PORTI;
  - L'ITALIA È 1<sup>A</sup> IN EUROPA PER MERCI MOVIMENTATE IN SHORT SEA SHIPPING (311 MILIONI NEL 2020);
  - NEL MEDITERRANEO, L'ITALIA È LEADER CON 244 MILIONI DI TONNELLATE E UNA QUOTA DI MERCATO DEL 37% (NEL 2020).
- L'INDUSTRIA ARMATORIALE È AL CENTRO DELLE MAGGIORI SFIDE GEOPOLITICHE, NON SOLO MEDITERRANEE, CHE ATTENDONO IL NOSTRO PAESE;
- PENSIAMO SOLO AL TEMA DEL FABBISOGNO ENERGETICO;
- IL TRASPORTO MARITTIMO È UNA INFRASTRUTTURA INDISPENSABILE PER UN PAESE COME L'ITALIA IN QUANTO, DIVERSAMENTE DALLE ALTRE INFRASTRUTTURE (OLEODOTTI E GASDOTTI), È IN GRADO DI ASSICURARE LA FLESSIBILITÀ DELLE FONTI DI APPROVVIGIONAMENTO.

**COSA SERVE ALL'INDUSTRIA ARMATORIALE ITALIANA PER MANTENERE E INCREMENTARE LA SUA COMPETITIVITÀ NEL MONDO:****SEMPLIFICAZIONE E DIGITALIZZAZIONE**

- COME NOTO, È ALLE PORTE UNA RIVOLUZIONE DEL SETTORE DEL TRASPORTO MARITTIMO NAZIONALE: PROCESSO DI ESTENSIONE DEI BENEFICI PREVISTI DAL REGISTRO INTERNAZIONALE ALLE BANDIERE UE/SEE;



- AL FINE DI EVITARE L'ESODO DELLA FLOTTA DI BANDIERA È NECESSARIO ED URGENTE SEMPLIFICARE LE NORME E LE PROCEDURE BUROCRATICHE NONCHÉ ATTUARE LA DIGITALIZZAZIONE DEL SETTORE;
- NORME E PROCEDURE CHE, IN ALCUNI CASI, RISALGONO ANCHE ALLA FINE DELL'OTTOCENTO.
- ABBIAMO PREDISPOSTO, QUALE CONTRIBUTO FATTIVO, UN AMPIO PROGETTO DI SEMPLIFICAZIONE NORMATIVA DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE E DELL'ORDINAMENTO CORRELATO E PER MOLTISSIMI ASPETTI A COSTO ZERO PER L'ERARIO, CHE TROVERETE IN ALLEGATO ALLA NOSTRA NOTA.

#### **ALTRA SFIDA CHE CI ATTENDE E CHE COINVOLGE TUTTI I SETTORI INDUSTRIALI È LA TRANSIZIONE GREEN**

##### **TRANSIZIONE GREEN**

- LO SHIPPING È UN SETTORE “HARD TO ABATE” E “CAPITAL INTENSIVE” PER IL QUALE SONO STATI INDIVIDUATI A LIVELLO INTERNAZIONALE OBIETTIVI MOLTO AMBIZIOSI, IN PARTICOLARE CON RIFERIMENTO ALLE EMISSIONI.
- È NOTO CHE L'IMO NELLA SUA STRATEGIA INIZIALE DEL 2018 HA FISSATO:
  - ENTRO IL 2050 UNA RIDUZIONE DELLE EMISSIONI ANNUALI GHG DI ALMENO LA METÀ RISPETTO AL LORO LIVELLO DEL 2008;
  - UNA RIDUZIONE DELL'INTENSITÀ DI CARBONIO DI ALMENO IL 40% ENTRO IL 2030, PER ARRIVARE AL 70% ENTRO IL 2050 SEMPRE RISPETTO AL LIVELLO DEL 2008.
  - INOLTRE, LA COMMISSIONE UE HA PREVISTO LIMITI ANCOR PIÙ STRINGENTI CON IL PACCHETTO FIT FOR 55.
- IL PROGETTO DI INCLUSIONE DEL TRASPORTO MARITTIMO NEL SISTEMA ETS (EMISSION TRADING SYSTEM) RISCHIA DI AFFOSSARE LA COMPETITIVITÀ DEL SETTORE;
- IN PARTICOLARE, IL SISTEMA ETS AVRÀ UN IMPATTO PESANTE SUL SETTORE RO-PAX;
- IN LINEA CON LA POSIZIONE ECSA SOSTENIAMO CHE LE ENTRATE GENERATE DALL'ETS DOVREBBERO ESSERE CON CERTEZZA DESTINATE A UN FONDO SPECIFICO SETTORIALE MARITTIMO PER SOSTENERE FINANZIARIAMENTE LA TRANSIZIONE ENERGETICA DEL SETTORE;
- PREVEDERE UN'ESENZIONE DALLA TASSAZIONE ETS ANCHE PER LE LINEE DI AUTOSTRADE DEL MARE LA TASSA ETS, INFATTI, ANDRÀ A PESARE MAGGIORMENTE SUI BILANCI DELLE IMPRESE IMPEGNATE IN QUESTO IMPORTANTE SETTORE CHE QUOTIDIANAMENTE COLLEGANO I PORTI NAZIONALI E COMUNITARI;
- È NOTO CHE IL TRASPORTO MARITTIMO, IN CONSIDERAZIONE DEI VOLUMI DI MERCI TRASPORTATI, RISULTA ESSERE DI GRAN LUNGA LA MODALITÀ DI TRASPORTO PIÙ ECO-COMPATIBILE:
  - IL COMMERCIO GLOBALE VIA MARE È AUMENTATO DAL 2008 AL 2018 DEL 40% MA, GRAZIE AGLI INGENTI INVESTIMENTI EFFETTUATI DAGLI ARMATORI SULLE TECNOLOGIE DELLE NAVI E SULLE STRATEGIE DI NAVIGAZIONE, SIAMO RIUSCITI A RIDURRE, NELLO STESSO PERIODO, LE EMISSIONI DI CO2 DEL 10%.
  - NON SOLO, CON L'INTRODUZIONE DEL VERY LOW SULPHUR (0,5%) NEL 2020 IL TRASPORTO MARITTIMO HA RIDOTTO LE EMISSIONI DI OSSIDI DI ZOLFO DI 7 VOLTE.
- IL RAGGIUNGIMENTO DEGLI OBIETTIVI FISSATI NON DIPENDE SOLO DALLA VOLONTÀ DEGLI ARMATORI;
- ATTUALMENTE I COMBUSTIBILI A ZERO EMISSIONI DI CARBONIO NON SONO DISPONIBILI NELLE QUANTITÀ NECESSARIE PER GIUNGERE ALLA DECARBONIZZAZIONE;
- È NECESSARIA UN'ENORME ATTIVITÀ DI RICERCA E SVILUPPO PRIMA CHE QUESTI POSSANO DIVENTARE DELLE OPZIONI PRATICABILI;
- LE RISORSE FINANZIARIE PRIVATE NON SONO SUFFICIENTI A SOSTENERE, DA SOLE, RICERCA E INNOVAZIONE PER LO SHIPPING;



- È NECESSARIO CHE L'ITALIA, COME GLI ALTRI PAESI MARITTIMI, SOSTENGA LE SUE IMPRESE IN QUESTO SFORZO EVITANDO DI METTERE A RISCHIO LA COMPETITIVITÀ DELLA NOSTRA INDUSTRIA NEI MERCATI INTERNAZIONALI.

#### **DECRETO RINNOVO FLOTTE**

- IL FONDO COMPLEMENTARE AL PNRR AVEVA STANZIATO 500 MILIONI DI EURO PER IL RINNOVO E IL REFITTING DELLA FLOTTA;
- AVEVAMO ESPRESSO I NOSTRI DUBBI SULLA REALE EFFICACIA DEL BANDO PER LA DOMANDA DI INCENTIVO IN RAGIONE DEGLI STRINGENTI VINCOLI PROCEDURALI INSERITI;
- E AVEVAMO RAGIONE, VISTO CHE SOLO IL 37% DELLE RISORSE SONO STATE IMPEGNATE (314 MILIONI);
- QUESTI RISULTATI NON DIPENDONO DAL MANCATO INTERESSE DEGLI ARMATORI;
- PERTANTO, ABBIAMO RICHIESTO DI MODIFICARE I CRITERI AL FINE DI RICOMPREDERE L'INTERA FLOTTA OPERATA DALL'INDUSTRIA ARMATORIALE ITALIANA;
- È NECESSARIO UN INTERVENTO CHE ACCOMPAGNI TUTTA LA FLOTTA (PASSEGGERI E MERCI) APPARTENENTE ALLE IMPRESE RADICATE SUL TERRITORIO NAZIONALE;
- OCCORRE RIMUOVERE I LIMITI DEL PRIMO BANDO DI GARA, IN PRIMIS QUELLO CHE VINCOLAVA LA NAVE A TRATTE CON PORTI ITALIANI, MA ANCHE E SOPRATTUTTO ESTENDERE I TERMINI DI CONSEGNA. INFATTI, I CANTIERI, PERALTRO ELEGGIBILI SOLO QUELLI COMUNITARI, SEMBREREBBERO GIÀ OBERATI DI ORDINI E POTREBBERO NON ACCETTARNE DI NUOVI;
- OCCORRE SPOSTARE I TERMINI DEL 2024 (REFITTING) E DEL 2026 (CONSEGNA NUOVA NAVE) ALMENO DI DUE ANNI;
- NON SOLO, È NECESSARIO RICOMPREDERE ANCHE LE CROCIERE, ESCLUSE DAL PRIMO DECRETO.

#### **FOCUS COSTA CROCIERE**

- COSTA CROCIERE- MARCHIO STORICO DELLA CROCIERISTICA ITALIANA - NEL 2023 FESTEGGIA 75 ANNI;
- DA SEMPRE CON SEDE A GENOVA, CON NAVI DI BANDIERA ITALIANA È DA SEMPRE AMBASCIATRICE DEL MADE IN ITALY NEL MONDO E CONTRIBUISCE A PROMUOVERE L'ITALIA E LE SUE ECCELLENZE NONCHÉ RAPPRESENTANO UN EFFICIENTE VOLANO PER IL TURISMO IN-COMING;
- LE NAVI COSTA "SPRIZZANO" ITALIANITÀ A PARTIRE DAL NOME: FIRENZE, VENEZIA, TOSCANA, SMERALDA, IN ONORE DEI TERRITORI, CON IMMAGINI ICONICHE DEL PAESE, E A BORDO CI SONO FAMOSI MARCHI/PRODOTTI ITALIANI –DAL CAFFÈ VERGNANO ALLE BOLLICINE FERRARI, DALLE ECCELLENZE DI TECHNO-GYM ALLE MERAVIGLIE DI KARTELL;
- ANCHE IL FUTURO PROSSIMO PASSA ATTRAVERSO LE ECCELLENZE ITALIANE E LA COSTRUZIONE DI UNA FILIERA CON I PROTAGONISTI DELLA CROCIERISTICA ITALIANA PER RISPONDERE ALLE SFIDE DI INNOVAZIONE E SOSTENIBILITÀ. AZIENDE COME ENEL E TRENITALIA (CON CUI COSTA HA SIGLATO ACCORDI DI COLLABORAZIONE), ECOSPRAY (PARZIALMENTE DETENUTA DA COSTA-BIO FUEL E NUOVI CARBURANTI), FINCANTIERI (CHE NEGLI ULTIMI 30 ANNI HA COSTRUITO LA MAGGIOR PARTE DELLE NOSTRE NAVI), RINA E ASSOPORTI (TUTTI DI RECENTE ALLA TAVOLA ROTONDA CONFITARMA) SONO PARTE INTEGRANTE DI QUELLA FILIERA DELLA CROCIERISTICA ITALIANA CHE CONSENTIRÀ AL COMPARTO DI MANTENERE IL RUOLO DI LEADER DEL SETTORE E DI CRESCERE ORGANICAMENTE;
- INFINE, IL RUOLO DEL PUBBLICO È DI PRIMARIA IMPORTANZA PER ASSICURARE CHE IL CONTESTO GENERALE PER IL COMPARTO CONSENTA DI MANTENERE LA COMPETITIVITÀ DEL SISTEMA ITALIA (ELETTRIFICAZIONE DELLE BANCHINE, AMMODERNAMENTO DEI PORTI E DELLE INFRASTRUTTURE ETC).

#### **PORTUALITÀ E TRANSIZIONE GREEN**

- I PORTI SONO SNODI FONDAMENTALI PER L'INTERSCAMBIO DI MERCI E PER LA MOBILITÀ DEI PASSEGGERI; LA LORO EFFICIENZA NON È FUNZIONALE SOLTANTO AL



SISTEMA PAESE MA È ANCHE UN ELEMENTO IMPORTANTE PER LA COMPETITIVITÀ DELLE IMPRESE ITALIANE, SOPRATTUTTO QUELLE CHE OPERANO IN AMBITO PREVALENTEMENTE MEDITERRANEO;

- CIÒ È PARTICOLARMENTE RILEVANTE, AD ESEMPIO, CON RIFERIMENTO AL TEMA DELLA TRANSIZIONE ENERGETICA E AGLI SFIDANTI OBIETTIVI IN TEMA DI RIDUZIONE DELLE EMISSIONI CHE PER UN SETTORE HARD-TO-ABATE COME QUELLO DELLO SHIPPING POTRANNO ESSERE VINTE ANCHE GRAZIE ALLA REALIZZAZIONE DI INFRASTRUTTURE ADEGUATE A SODDISFARE UNA DOMANDA DI COMBUSTIBILI SEMPRE PIÙ ARTICOLATA;
- IL NOSTRO PAESE È FORTEMENTE IN RITARDO RISPETTO AI PAESI VICINI IN TEMA DI DEPOSITI DI GNL, UN COMBUSTIBILE DI CUI, SEBBENE SIA GIÀ CONSIDERATO DI TRANSIZIONE, NON È ANCORA POSSIBILE RIFORNIRSI NEI NOSTRI PORTI. SENZA UN CAMBIO DI MARCIA RISCHIAMO DI RESTARE INDIETRO ANCHE NELLA ELETTRIFICAZIONE DELLE BANCHINE (IL C.D. COLD IRONING) E NELLA REALIZZAZIONE DI INFRASTRUTTURE PER LA FORNITURA DEGLI ALTRI COMBUSTIBILI “GREEN” COME IL METANOLO E L’AMMONIACA;
- A PAGARE IL PREZZO DI QUESTO RITARDO NON SARÀ SOLO LA PORTUALITÀ, CHE NON ESSENDO IN GRADO DI FORNIRE LE SOLUZIONI DI APPROVVIGIONAMENTO RICHIESTE DALLE NAVI POTREBBE PERDERE QUOTE DI MERCATO, MA ANCHE LE IMPRESE DI NAVIGAZIONE ITALIANE CHE A CAUSA DI TALE DEFICIT SOSTERRANNO MAGGIORI COSTI E QUINDI RISULTERANNO MENO COMPETITIVE IN PARTICOLARE SUI MERCATI INTRA-MEDITERRANEI.

#### **ALTRE TEMATICHE D’IMPORTANZA PER LA FLOTTA NAZIONALE**

- RAPIDAMENTE NON MI DILUNGERÒ SULLE ALTRE TEMATICHE CONTENUTE NEL DOCUMENTO CHE VI ABBIAMO TRASMESSO CHE RAPPRESENTANO, COMUNQUE, DELLE PRIORITÀ:
  - **IL BUNKERAGGIO** È UN SETTORE STRATEGICO PER IL PAESE ESPOSTO ALLA CONCORRENZA COMUNITARIA (SENZA POTER ISCRIVERSI NEL RI – A DIFFERENZA DEI COMPETITOR COMUNITARI CHE NEL LORO PAESE GODONO DI BENEFICI): È NECESSARIO DARE LA POSSIBILITÀ ALLE NAVI ISCRITTE NEL REGISTRO INTERNAZIONALE DI SVOLGERE SERVIZI DI BUNKERAGGIO NEI PORTI;
  - **MAREBONUS:** RECUPERO DELLE RISORSE STANZIATE PER L’ANNO 2022 (39 MILIONI) E NON UTILIZZATE PER MANCANZA DEL REGOLAMENTO DI ATTUAZIONE DEL NUOVO INCENTIVO AL TRASFERIMENTO MODALE DELLE MERCI. INOLTRE, AUMENTARE LE DOTAZIONI AD ALMENO 100 MILIONI L’ANNO. NELLA NOTA LEGGERETE UN INTERESSANTE STUDIO CHE DIMOSTRA L’EFFICIENZA DI TALE INCENTIVO CHE CONSENTE DI RISPARMIARE LA STESSA ENERGIA DEL SUPERBONUS 110% MA CON UN DECIMO DEL COSTO A CARICO DELLO STATO;
  - **CARO ENERGIA** – SOSTEGNO ALL’ACQUISTO DEL BUNKER DELLE NAVI. IL SETTORE MARITTIMO È L’UNICO, TRA QUELLI DEL TRASPORTO, A NON ESSERE AIUTATO.
  - **STRUTTURALE CARENZA DI LAVORATORI MARITTIMI ITALIANI:**
    - ATTUAZIONE DELLA RIFORMA DEL COLLOCAMENTO DELLA GENTE DI MARE E ISTITUZIONE DELL’ANAGRAFE NAZIONALE DELLA GENTE DI MARE;
    - RIFORMA DEI REQUISITI DI ACCESSO ALLE FIGURE PROFESSIONALI MARITTIME;
    - SOSTEGNO ECONOMICO AI GIOVANI CHE VOGLIONO INTRAPRENDERE LE CARRIERE DEL MARE.
  - **DECRETO MINISTERIALE CADETTI** - MANCATA ATTUAZIONE DELL’ART.24, COMMI DA 6 A 10 DELLA L. 7/7/2016, N.122 CHE PREVEDE L’EMANAZIONE DI UN DM MIT DI CONCERTO CON IL MEF;
    - **PORTUALITÀ**



- I CANONI DELLE CONCESSIONI DEMANIALI MARITTIME PER IL 2023 SONO AUMENTATI DEL 25,15%. TALE INCREMENTO FA SEGUITO A QUELLO GIÀ SIGNIFICATIVO DEL 7,95% AVVENUTO NEL 2022. CONFITARMA AUSPICA L'ADOZIONE DI MISURE TESE A MITIGARE L'EFFETTO DEL RIALZO DEI CANONI DEMANIALI MARITTIMI PER IL 2023 E L'INDIVIDUAZIONE DI MODIFICHE CHE INTERVENGANO IN MANIERA STRUTTURALE SULLA NORMATIVA IN MODO DA PREVENIRE EFFETTI NEGATIVI PER IL FUTURO;
- RILANCIARE IL RUOLO DELLA CONFERENZA DI COORDINAMENTO DEI PRESIDENTI DELLE ADSP QUALE SEDE DI ELABORAZIONE DELLA STRATEGIA PORTUALE NAZIONALE: ASSICURARE SEMPRE UNA ADEGUATA RAPPRESENTATIVITÀ A LIVELLO PORTUALE ALLA ASSOCIAZIONE CHE RAPPRESENTA MAGGIORMENTE LE IMPRESE ARMATORIALI NAZIONALI;
- APPLICAZIONE DEL D.LGS. 197/2021 RELATIVO AGLI IMPIANTI PORTUALI DI RACCOLTA PER IL CONFERIMENTO DEI RIFIUTI DELLE NAVI.

#### **CONCLUSIONI**

ON. PRESIDENTE, ONOREVOLI DEPUTATI, IL “MADE IN ITALY” È UN INSIEME DI ECCELLENZE CHE FANNO DEL NOSTRO PAESE UN MODELLO DA IMITARE (A VOLTE, PURTROPPO, IN MODO FRAUDOLENTO). TRA QUESTE, VA SICURAMENTE ANNOVERATA L'INDUSTRIA ARMATORIALE ITALIANA E LA BANDIERA ITALIANA. AUSPICHIAMO CHE, ANCHE GRAZIE ALL'INTERESSAMENTO DI CODESTA ONOREVOLE E PRESTIGIOSA COMMISSIONE, SI POSSA DARE IL VIA DEFINITIVO ALL'IMPORTANTE ISTANZA DI SEMPLIFICAZIONE AL FINE DI RIDARE COMPETITIVITÀ ALLA NOSTRA BANDIERA E ALLA NOSTRA INDUSTRIA.



CONFITARMA  
Confederazione Italiana Armatori



# PRIORITY

DELL'INDUSTRIA NAZIONALE DEL  
TRASPORTO MARITTIMO

## Sommar

Italia: Paese che deve tornare a sentirsi marittimo.....	2
La flotta italiana .....	2
Flessibilità delle rotte marittime di approvvigionamento energetico.....	3
Tutela del Registro Internazionale italiano.....	5
Possibilità per le navi iscritte nel Registro Internazionale di svolgere servizi di bunkeraggio nei porti.....	5
Transizione green.....	7
Decreto rinnovo e refitting della flotta marittima (fondo Complementare DL 59/2021).....	8
Incentivo al trasferimento modale delle merci .....	9
Caro energia – sostegno all’acquisto del bunker delle navi .....	10
Strutturale carenza di lavoratori marittimi italiani.....	11
Semplificazione e digitalizzazione.....	12
Accorpamento visite ispettive salute e sicurezza del lavoro a bordo .....	13
Decreto ministeriale cadetti - Mancata attuazione dell’art.24, commi da 6 a 10 della L. 7/7/2016, n.122 che prevede l’emanazione di un DM MIT di concerto con il MEF.....	13
Servizi portuali e governance.....	14
Applicazione del d.lgs. 197/2021 relativo agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi. ....	14

## PREMESSA:

---

### LA FLOTTA ITALIANA (NUMERI E STATISTICHE)

### Italia: Paese che deve tornare a sentirsi marittimo

Tutto, o quasi, ciò che consumiamo viene dal mare. Circa il 90% del commercio mondiale avviene via mare: dal cibo all'energia, fino ai nostri vestiti.

Le attuali sfide geopolitiche, non solo mediterranee, i temi del fabbisogno energetico e della transizione ecologica, le opportunità delle nuove rotte e dell'integrazione economica del Pianeta rendono questo risveglio ancor più urgente. In questo contesto, il PNRR può rappresentare una preziosa opportunità di ripresa e crescita del settore, investendo ingenti risorse tra infrastrutture portuali, digitalizzazione, rinnovo e adeguamento green della flotta.

Siamo un'industria mobile e "silenziosa" che mette in rete e sviluppa l'economia del Paese.

Per l'Italia il mare è la più grande ricchezza naturale. Via mare transitano, oggi, il:

- 60% delle importazioni del Paese;
- 51% delle esportazioni del Paese;
- 480 milioni di tonnellate di merci – alla rinfusa (secche e liquide) in container o a bordo di traghetti – movimentati nei nostri porti;
- l'Italia è 1<sup>a</sup> in Europa per merci movimentate in Short Sea Shipping (311 milioni nel 2020);
- nel Mediterraneo, l'Italia è leader con 244 milioni di tonnellate e una quota di mercato del 37% (nel 2020).

### La flotta italiana

Oggi, la flotta di bandiera italiana è tra le principali al mondo, tra le prime dei grandi Paesi riuniti nel G20. Il nostro Paese continua a detenere la leadership europea nel traffico crocieristico.

- oltre 14 milioni di tonnellate di stazza lorda (1,334 unità superiori alle 100gt);
- l'Italia ricopre posizioni di assoluto rilievo nei settori più sofisticati:
  - o navi Ro/Ro - l'Italia è leader mondiale nel settore. Il traffico Ro-Ro riduce l'incidenza e l'impatto ambientale del trasporto su gomma (sia di automobili che tir);
  - o crociere - l'Italia è leader a livello internazionale sia nell'offerta qualitativa dei servizi sia nella cantieristica;
  - o navi da carico liquido e secco - strategiche per l'approvvigionamento energetico, di beni finiti e materie prime;
  - o servizi ausiliari alle piattaforme energetiche, cruciali nella filiera energetica nazionale e per il rifornimento delle navi stesse.

### Andamento della flotta:

Al 1° novembre 2022, la flotta di bandiera italiana si colloca al 17° posto nel ranking mondiale con 13,6 milioni di gt, registrando un calo del 3,8 % rispetto ai 14,2 milioni di gt del 2021. Un trend che prosegue dal 2018, quando la flotta di bandiera registrava 15,1 milioni di gt. Nel contesto europeo, la flotta di bandiera italiana si colloca al 6° posto dopo quella maltese, greca, cipriota, danese e del registro di Madeira. Nel contesto europeo, il nostro Paese si colloca al 4° posto dopo Grecia e Germania per flotta controllata.

Tali dati evidenziano da un lato il calo di *appeal* della bandiera italiana e dall'altro un aumento della capacità industriale dell'armamento nazionale. Ciò evidenzia come, ormai, il fondamentale sistema di riduzione del *gap* competitivo definito con l'istituzione del Registro Internazionale non è più sufficiente. Oggi più che mai, in vista della chiusura del processo di estensione dei benefici del Registro internazionale alle bandiere comunitarie e dello Spazio Economico Europeo - che

rappresenterà una rivoluzione per il settore del trasporto marittimo nazionale - la bandiera italiana necessita di un forte e urgente intervento di semplificazione dell'ordinamento e delle procedure che la regolano (Cfr. capitolo dedicato a pag.4).

**Lavoratori del settore marittimo:**

- oltre 46mila posti di lavoro a bordo (sui quali ruotano quasi 65mila lavoratori);
- oltre 8mila posti di lavoro a terra;
- primato europeo della bandiera italiana per marittimi comunitari impiegati, a maggioranza italiani, confermato dai dati contenuti in uno studio pubblicato nel 2019 da CNEL e INPS.

**Flessibilità delle rotte marittime di approvvigionamento energetico**

Il trasporto marittimo è una infrastruttura indispensabile per un Paese come l'Italia in quanto, diversamente dalle altre infrastrutture (oleodotti e gasdotti), è in grado di assicurare la flessibilità delle fonti di approvvigionamento.

PRIORITÀ

---

DELL'INDUSTRIA NAZIONALE DEL TRASPORTO  
MARITTIMO

#### Tutela del Registro Internazionale italiano

Una delle fasi più importanti per lo sviluppo dei trasporti marittimi italiani è iniziata nel 1998 quando, insieme alle parti sociali, Confitarma ha vissuto attivamente il processo di rilancio della flotta di bandiera attraverso l'istituzione del Registro Internazionale.

I risultati di questo impegno comune sono evidenti e possono riassumersi, ma non esaurirsi, in:

- espansione degli investimenti, raddoppio e ammodernamento della flotta nazionale e delle linee marittime, con benefici per l'ambiente;
  - oltre 30 miliardi di euro investiti nel rinnovo del naviglio;
  - la flotta è più che raddoppiata con oltre 1.400 navi per 15,5 milioni di tonnellate;
  - sviluppo delle Autostrade del Mare.
- crescita dell'occupazione e investimenti nella formazione;
  - la bandiera italiana si colloca al primo posto nel mondo per numero di marittimi comunitari occupati (di cui la gran parte italiani), pari nel 2018 a circa 38mila (oltre a 8.500 occupati a terra).
- *leadership* mondiale nei settori più sofisticati.

È in atto un importante processo di verifica comunitaria del regime italiano di aiuti di Stato ai trasporti marittimi che vede coinvolta la nostra Amministrazione dei Trasporti quale capofila dei Ministeri competenti.

A breve, infatti, si concluderà il processo di estensione dei benefici previsti dal Registro Internazionale alle bandiere UE/SEE che dovrà, necessariamente, essere rivolto solo a quei soggetti imprenditoriali utilizzatori delle navi stabilmente radicati sul territorio italiano, che contribuiscono a generare PIL per l'economia del Paese.

#### **Azioni proposte**

**Dopo l'approvazione del DL 144 del 23/9/2022, è necessario concludere il processo di attuazione della Decisione Ue C (2020) 3667 sul Registro Internazionale mediante l'emanazione dei Decreti ministeriali previsti dall'art. 41, 1 comma. Si segnala, in particolare, quello richiamato nel nuovo art.6-ter del DL 457/1997 a cui è demandata la definizione delle modalità di costituzione e funzionamento dell'ELENCO che accoglierà le navi di bandiera UE/SEE ammesse ai benefici fiscali e previdenziali.**

#### Possibilità per le navi iscritte nel Registro Internazionale di svolgere servizi di bunkeraggio nei porti

L'attività di bunkeraggio marittimo consiste nel rifornimento a mezzo di motocisterne dei prodotti petroliferi necessari alla propulsione ed ai consumi di bordo delle navi.

L'Italia è dotata di una rete capillare di servizi di bunkeraggio con una struttura del tutto peculiare rispetto a quelle degli altri Paesi europei. Vi operano circa 12 società armatoriali con 40 mezzi, a bordo dei quali trovano occupazione circa 200 marittimi, tutti di nazionalità italiana e altamente specializzati, oltre al personale di terra e all'indotto per un totale di circa 600 unità.

Il settore del bunkeraggio, nonostante le ridotte dimensioni, riveste una valenza fortemente strategica per la movimentazione dei passeggeri e delle merci nel nostro Paese ma attraversa da alcuni anni una crisi profonda che, in assenza di interventi, rischia di compromettere il mantenimento del servizio stesso da parte degli operatori i cui bilanci di esercizio si chiudono sempre più spesso in passivo.

È da notare, inoltre, che il servizio di bunkeraggio nei porti nazionali è in diretta concorrenza con quello degli altri Paesi, in particolare con i porti competitor del Mediterraneo.

Proprio per questo motivo, altri Paesi dell'UE hanno riconosciuto alle motocisterne adibite a tali servizi agevolazioni mirate conformemente a quanto previsto dalle linee guida comunitarie in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi.

Al contrario, l'Italia non ha riconosciuto alcuna agevolazione alle imprese del settore, che si trovano pertanto ad operare con costi maggiori dei loro concorrenti europei. Ciò, nonostante la piena efficacia, dal marzo 2019, del Regolamento 352/2017 che ha istituito un quadro normativo per la fornitura di servizi portuali e norme comuni in materia di trasparenza finanziaria dei porti, dando ulteriore impulso alla liberalizzazione del comparto e facilitando l'arrivo di competitor comunitari nel nostro Paese.

Il settore ha inoltre compiuto un grande sforzo per soddisfare le necessità imposte dalle nuove normative in materia di combustibili marini entrate in vigore dal primo gennaio 2020 che hanno ridotto il tenore di zolfo di ben sette volte, dando un importante contributo alla tutela ambientale. Infatti, gli armatori del settore, per garantire il rifornimento di più tipologie di prodotto, hanno dovuto sostenere un ulteriore incremento dei costi di gestione delle navi.

Questo ha comportato la necessità di adibire stive differenti per un numero aumentato di prodotti e per ogni singolo destinatario, determinando un utilizzo meno efficiente delle stive delle unità ed un conseguente incremento dei costi.

È inoltre atteso l'arrivo sul mercato italiano di nuove navi cisterna specializzate per il rifornimento di GNL che, in assenza di interventi a favore della bandiera italiana, saranno sicuramente immatricolate in registri comunitari maggiormente competitivi.

Infine, tenuto conto che gli operatori di navi adibite ai servizi di bunkeraggio garantiscono anche una quota apprezzabile di rifornimento delle centrali termoelettriche alimentate con combustibili liquidi, questo servizio è strategico non solo perché contribuisce alla mobilità delle merci, dei passeggeri, all'occupazione di marittimi italiani a bordo e dei lavoratori dell'indotto ma anche l'approvvigionamento energetico nazionale.

#### **Azioni proposte**

**Emanazione di specifico provvedimento amministrativo di natura interpretativa che confermi la possibilità, per le navi iscritte nel Registro Internazionale, di svolgere servizi di bunkeraggio anche in ambito portuale.**

\*\*\*

### Transizione green

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

Nella sua strategia iniziale del 2018, l’IMO ha stabilito:

- entro il 2050 una riduzione delle emissioni annuali GHG di almeno la metà rispetto al loro livello del 2008;
- una riduzione dell’intensità di carbonio di almeno il 40% entro il 2030, per arrivare al 70% entro il 2050 sempre rispetto al livello del 2008.

Inoltre, la commissione UE ha previsto limiti ancor più stringenti con il pacchetto FIT FOR 55. In particolare, il progetto di inclusione del trasporto marittimo nel sistema ETS (Emission Trading System) rischia di affossare la competitività del settore.

In particolare, il sistema ETS avrà un impatto pesante sul settore ro-pax e di conseguenza sul significativo indotto da questo generato sul territorio, anche in termini di posti di lavoro. Infatti, data la permanenza di tali unità su base annuale sempre all’interno delle acque nazionali e/o europee, a regime ETS pieno il settore ro-pax avrà la maggiore percentuale di allowances da restituire. Si potrebbe verificare purtroppo una chiusura di alcune linee ro-pax essenziali per la continuità territoriale e per le Autostrade del Mare, così da assistere ad un *back shift* modale su tutto il territorio europeo. Ciò comporterebbe un incremento delle emissioni di CO2 e dei costi delle esternalità, con un ritorno di milioni di camion su strada e il conseguente aumento del danno per la collettività. Scegliendo le Autostrade del Mare risparmi, infatti, fino al 66% di CO2 rispetto alla modalità tutto strada.

È noto che il trasporto marittimo, in considerazione dei volumi di merci trasportati, risulta essere di gran lunga la modalità di trasporto più eco-compatibile. Il commercio globale via mare è aumentato dal 2008 al 2018 del 40% ma, grazie agli ingenti investimenti effettuati dagli armatori sulle tecnologie delle navi e sulle strategie di navigazione, nello stesso periodo, le emissioni di CO2 sono state ridotte del 10%. Non solo: con l’introduzione del Very Low Sulphur (0,5%) nel 2020 il trasporto marittimo ha ridotto le emissioni di ossidi di zolfo di 7 volte.

Certamente vogliamo continuare in tal senso ma dobbiamo essere tutti consapevoli che il raggiungimento degli obiettivi fissati non dipende solo dalla volontà degli armatori e che essi devono essere realisticamente accompagnati nel processo della transizione ecologica.

Sono allo studio diverse opzioni per facilitare la decarbonizzazione del trasporto marittimo e raggiungere gli obiettivi di riduzione dei gas a effetto serra (GHG) stabiliti dall’IMO, con l’utilizzo di LNG quale “soluzione transitoria” per poi passare ad ammoniaca e idrogeno, batterie sempre più capaci e lo sviluppo, ovviamente, delle relative tecnologie per alimentare la flotta mondiale.

Tuttavia, attualmente i combustibili a zero emissioni di carbonio non sono disponibili nelle quantità necessarie per giungere alla decarbonizzazione.

Infatti, a fronte dei numerosi potenziali carburanti e tecnologie a zero emissioni di carbonio, la riduzione delle emissioni richiesta dalla comunità internazionale e dall’industria necessitano di una

enorme attività di ricerca e sviluppo prima che questi possano diventare delle opzioni praticabili. Specie per il traffico internazionale c'è l'incognita della reperibilità dei combustibili in ambito globale e gli investimenti richiesti per la conversione delle flotte sono enormi.

Le risorse finanziarie private, da sole, non sono sufficienti a sostenere, ricerca e innovazione per lo shipping. È necessario che l'Italia, come gli altri Paesi marittimi, sostenga le sue imprese in questo sforzo evitando di mettere a rischio la competitività della nostra industria nei mercati internazionali.

#### **Azioni proposte**

**Necessario un intervento che accompagni tutta la flotta (passeggeri e merci) appartenente alle imprese radicate sul territorio nazionale per affrontare l'importante sfida della transizione green attraverso la costituzione di un fondo con una dotazione adeguata per il rinnovo e il refitting della flotta operata dall'armamento italiano.**

**In linea con la posizione ECSA, sebbene contrarii ad una normativa settoriale quale ETS rispetto ad una MBM (market-based measures) a livello mondiale, sosteniamo che le entrate generate dall'ETS dovrebbero essere con certezza destinate a un fondo specifico settoriale marittimo per sostenere finanziariamente la transizione energetica del settore, contribuire ad abbassare il differenziale di prezzo tra combustibili più puliti e combustibili tradizionali, ridurre i *gap* di competitività distorta che potrebbero generarsi tra le diverse modalità di trasporto europee.**

**Prevedere un'esenzione dalla tassazione ETS anche per le linee di Autostrade del Mare poiché è concreto il rischio di assistere al cosiddetto *back shift* modale delle merci dal mare alla strada. La tassa ETS, infatti, andrà a pesare maggiormente sui bilanci delle imprese impegnate in questo importante settore che quotidianamente collegano i porti nazionali e comunitari.**

\*\*\*

#### **Decreto rinnovo e refitting della flotta marittima (fondo Complementare DL 59/2021)**

Il 29 dicembre 2022 è stato emanato il Decreto Dirigenziale del MIT n.318 di ripartizione dei fondi stanziati dal DL 59/2021 per il rinnovo della flotta marittima. I beneficiari hanno ricevuto specifica comunicazione del Ministero con l'indicazione delle modalità per perfezionare le istanze presentate, in particolare con riferimento al deposito della copia conforme del contratto con il cantiere navale e della fideiussione relativa all'importo assegnato al fine di poter ricevere la prima tranche di finanziamento del 20% quale anticipo della somma totale che sarà erogata - a norma dell'art.15, comma 7, del DM n. 290/2022.

Come è noto, Confitarma aveva suggerito alcuni correttivi al meccanismo di incentivazione al fine di ricomprendere il maggior numero di imprese e cercare di impegnare il più possibile le risorse stanziare. Eravamo infatti consapevoli che, considerando in primis le condizioni di mercato legate alla cantieristica mondiale, l'incentivo in sé non poteva essere motivo sufficiente a determinare

una scelta così importante come la costruzione di una nave. Analizzando le risorse effettivamente impegnate emerge che dei 500 milioni stanziati, solo il 37% sono stati effettivamente impegnati. Confitarma ritiene che tali risultati non vadano attribuiti ad una mancanza di interesse dell'armamento verso tale sistema di incentivazione ma, piuttosto, ad alcuni vincoli all'accesso che hanno escluso un'importante quota della flotta operata dall'armamento nazionale. Tra le maggiori criticità riscontrate vanno sicuramente annoverate la previsione di un vincolo geografico quinquennale legato all'utilizzo dell'unità oggetto di incentivazione e l'obbligo di effettuare gli interventi, anche quelli di refitting, solo nei cantieri europei. Certamente, siamo consapevoli delle criticità legate alla diversità di trattamento dei beneficiari (dei medesimi fondi previsti DL 59/2021) che sorgerebbero se venissero cambiati "in corsa" i requisiti richiesti per l'accesso. Diverse imprese a noi associate sono fortemente interessate a concorrere per l'assegnazione delle risorse residue. Pertanto, Confitarma auspica fortemente una proroga del decreto, se possibile prevedendo una dilazione dei tempi per la costruzione (invece che 2026 il 2028) visto che molti cantieri sono oberati di ordini.

#### **Azioni proposte**

**Evitare la perdita dei 314 milioni di euro residuati attraverso l'estensione dei termini previsti dai Decreti n.389/2022 e n.290/2022 posticipando, quantomeno al 2028, i termini ultimi previsti per la conclusione dei lavori di costruzione/refitting.**

\*\*\*

#### **Incentivo al trasferimento modale delle merci**

Le Autostrade del Mare (traghetti RoRo/pax) hanno trasportato 61,6 mln di tonnellate di merci nel 2021, consentendo di eliminare dalla strada circa 2,3 milioni di TIR all'anno, equivalenti a 2,7 milioni di tonnellate di emissioni evitate di CO2 e riducendo sensibilmente danni e costi legati all'incidentalità e alla congestione stradale. I benefici economici per la collettività di questo spostamento del trasporto merci dalla strada al mare sono stati calcolati in circa 2,2 miliardi di euro annui risparmiati in termini di esternalità ambientali. Tali risultati sono stati conseguiti anche grazie al Marebonus, incentivo al trasferimento modale strada-mare.

Un recente studio dell'ENEA ha valutato che nel solo 2019 - rispetto al 2017 - il Marebonus ha prodotto un risparmio di energia finale e primaria pari rispettivamente a circa 191 Ktep (migliaia di tonnellate equivalenti di petrolio) e 200 Ktep (a fronte di 45 milioni di euro stanziati). Per apprezzare l'efficacia del Marebonus basti pensare che, secondo il PNRR, il risparmio energetico atteso dal "Superbonus edilizio 110%" è di circa 191 Ktep l'anno, praticamente identico a quello conseguito con il Marebonus.

Vale la pena evidenziare che, pur scalando gli investimenti del superbonus del PNRR (13,95 miliardi di euro) sui 30 anni di vita utile degli interventi di ristrutturazione, il costo per lo Stato del Marebonus è stato pari a un decimo del Superbonus a parità di risparmio energetico ottenuto (235 euro per tep risparmiato del Marebonus contro 2.434 euro per tep risparmiato del Superbonus).

Sia per efficacia rispetto all'obiettivo (risparmio energetico) che per efficienza economica (costo/tep) il Marebonus rappresenta una vera e propria best practice nazionale fra le misure di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>, che è stata peraltro presa a modello da diversi paesi europei, come ad esempio la Spagna che ne ha recentemente implementato una sua versione.

Tale strumento, oltre ad essere importante per stimolare l'utenza (in questo caso gli autotrasportatori) all'adozione di comportamenti ambientalmente virtuosi, ha un'ulteriore particolarità. Infatti, rispetto alla generalità degli incentivi, è a consuntivo: in sostanza lo Stato eroga le risorse solo a valle del processo, cioè a fronte dello spostamento modale effettivamente conseguito. In ragione di tali risultati, il Governo ha deciso di rinnovare l'incentivo per il prossimo quinquennio (fino al 2026) e stanziare nuove risorse. Purtroppo, benché l'armamento di settore apprezzi molto l'iniziativa, riteniamo che le risorse stanziate (100,5 milioni di euro in 5 anni) non siano sufficienti a dispiegare tutto il potenziale di spostamento modale.

Purtroppo, tali dotazioni - già di per sé ridotte rispetto a quelle del vecchio Marebonus - rischiano di essere ulteriormente assottigliate a causa dalla perdita delle quote relative al 2022 in ragione della mancata adozione del regolamento di attuazione. Sono, infatti, tuttora in corso interlocuzioni tra l'Amministrazione e la DG Competition per l'approvazione della misura. Purtroppo, gli emendamenti presentati sia dalla maggioranza che dall'opposizione al DDL Milleproroghe, peraltro a costo zero per l'erario, non sono stati approvati. Tali proposte erano volte a "recuperare" gli importi (39 milioni di euro) già stanziati dalla legge di bilancio 2021 (LB 178/2020 art.1, c.672 - 19,5 milioni di euro) e dal c.d. decreto - ucraina (DL N.21 DEL 21/3/2022 ART.13 C. 1 conv. L. 20/5/2022, n. 51 - 19,5 milioni di euro) per l'annualità 2022, destinandoli alle successive annualità 2023 e 2024.

Ciò anche in considerazione del fatto che per il "vecchio" Marebonus erano stati stanziati circa 160 milioni di euro per i tre anni di durata dell'incentivo. Pertanto, affinché questo strumento possa essere davvero efficace, riteniamo che, oltre al necessario recupero delle risorse del 2022, gli stanziamenti debbano essere incrementati a 100 milioni di euro l'anno.

#### **Azioni proposte**

**Aumentare le risorse per l'incentivo del trasferimento modale delle merci assicurando una premialità per le navi più performanti in termini ambientali.**

**Recuperare gli importi (in totale 39 milioni di euro) già stanziati dalla legge di bilancio 2021 (19,5 milioni di euro) e dal c.d. decreto - ucraina (19,5 milioni di euro) per l'annualità 2022, destinandoli alle successive annualità 2023 e 2024.**

\*\*\*

#### **Caro energia – sostegno all'acquisto del bunker delle navi**

L'aumento del costo dei prodotti energetici registrato nell'ultimo anno, in particolare del carburante per la propulsione delle navi, ha avuto un impatto in termini di maggiori costi sulle

imprese di navigazione e, nello specifico, su quelle che esercitano attività di trasporto merci e passeggeri, garantendo servizi strategici per il Paese come le Autostrade del Mare, la continuità territoriale da e per le isole e i collegamenti internazionali di approvvigionamento per l'economia nazionale. Si evidenzia che, rispetto ai prezzi del bunker registrati nel 2021, a parità di consumi, il costo del bunker per le imprese di navigazione è aumentato del 70% nel caso della tipologia che rappresenta il 75% delle tonnellate acquistate (VLSFO) e del 44% per quella rimanente.

#### **Azioni proposte**

**È necessario adottare urgentemente, come peraltro già previsto per le altre tipologie di trasporto, un ristoro specifico. L'armamento ha già più volte proposto un credito d'imposta nella misura pari al 20 per cento delle spese sostenute, al netto dell'imposta sul valore aggiunto, per gli acquisti effettuati nell'anno 2022 del carburante utilizzato per l'alimentazione delle navi, comprovati mediante le relative fatture d'acquisto quietanzate.**

\*\*\*

#### **Strutturale carenza di lavoratori marittimi italiani**

La strategicità dei lavoratori marittimi è emersa con particolare evidenza durante il periodo più acuto della pandemia Covid-19, quando il loro fondamentale lavoro per i mari del mondo ha consentito di garantire la continuità operativa delle navi, e quindi il trasporto di merci e materie prime necessarie alle attività produttive industriali e commerciali essenziali per noi tutti, nonché la continuità territoriale. Per tali ragioni, i lavoratori marittimi sono stati riconosciuti sia a livello internazionale, sia nel nostro Paese, come *"key workers providing an essential service"*.

Come detto, con 38.000 marittimi comunitari imbarcati, la bandiera italiana si colloca al primo posto in Europa per numero di marittimi comunitari impiegati, di cui la gran parte italiani. Ciò è stato possibile, in primis, grazie al ruolo strategico svolto dal Registro internazionale italiano, in virtù del quale la nostra flotta – che prima del 1998 era destinata a sparire – è raddoppiata diventando una delle più importanti al mondo.

Tuttavia, l'incremento dei marittimi italiani ha subito negli ultimi anni un forte rallentamento anche a causa della carenza sul mercato del lavoro marittimo di alcune figure professionali che purtroppo le imprese armatoriali sono costretti a cercare all'estero.

È ormai sotto gli occhi di tutti la crescente richiesta da parte delle imprese armatoriali di alcune figure professionali altamente specializzate (quali ad esempio Direttori e Ufficiali di macchina, Ufficiali elettrotecnici, elettricisti, operai meccanici, cuochi equipaggio, tankisti, gasisti, etc.) che l'attuale offerta di lavoratori non è in grado di soddisfare.

Questa estate ci siamo trovati a dover fronteggiare una forte carenza di lavoratori marittimi perfino sulle categorie iniziali del personale alberghiero che ha messo a serio rischio i servizi di collegamento con le isole.

Siamo profondamente convinti che le carriere marittime possano rappresentare una grande

opportunità per i nostri giovani - e anche per le nostre giovani donne - soprattutto nelle Regioni del Sud, dove è storicamente forte la vocazione marittima.

Tuttavia, esistono importanti barriere all'ingresso che rendono particolarmente difficoltoso, per le nuove generazioni, l'accesso ai mestieri del mare.

Ci riferiamo, in particolare, ai seguenti fattori:

- gli addestramenti di base obbligatori per lavorare a bordo delle navi hanno un costo notevole, compreso tra i 1000 e i 1500 euro. Si tratta di corsi di formazione che devono obbligatoriamente essere effettuati anche per le categorie iniziali (mozzi, piccoli di camera, allievi ufficiali);
- la normativa che disciplina l'accesso alle professioni del mare è ormai del tutto superata, facendo riferimento a percorsi professionali non più esistenti e/o a requisiti eccessivamente e inutilmente onerosi;
- un sistema di collocamento della gente di mare particolarmente complesso e farraginoso che rende difficoltoso il naturale incontro fra domanda e offerta di lavoro.

#### **Azioni proposte**

- **Semplificazione e aggiornamento di provvedimenti normativi ormai superati tra cui si segnala, in particolare, la necessità di una riforma dei requisiti di accesso alle figure professionali marittime di cui all'Allegato al DPR 231/2006 e a quella di "cuoco equipaggio" in conformità agli standard della Maritime Labour Convention, 2006.**
- **Sostegno economico ai giovani che vogliono intraprendere le carriere del mare attraverso il finanziamento dei corsi *basic training* (sulla falsa riga di quanto si è fatto con il "buono patente" per gli autotrasportatori o, nell'ultima legge di bilancio, per altre categorie di lavoratori).**
- **Attuazione della riforma del collocamento della gente di mare e istituzione dell'anagrafe nazionale della gente di mare per facilitare l'incontro fra domanda e offerta di lavoratori marittimi.**

\*\*\*

#### **Semplificazione e digitalizzazione**

Al fine di evitare quanto purtroppo già accaduto nella logistica di terra italiana, dove è venuta a determinarsi l'egemonia dei grandi operatori internazionali che decidono se, dove, che cosa e quanto trasportare, occorre difendere il nostro tessuto imprenditoriale e "salvare" la bandiera italiana attraverso la semplificazione e l'aggiornamento di norme e procedure che, in alcuni casi, risalgono anche alla fine dell'Ottocento.

La semplificazione delle norme e delle procedure burocratiche, la digitalizzazione del settore e l'ammodernamento di alcune "particolarità italiane" sono ormai indifferibili perché incidono sulla nostra competitività.

Le nuove tecnologie digitali potranno rendere più semplici e veloci molte operazioni legate al trasporto marittimo. Purtroppo, il processo burocratico di autorizzazione all'implementazione delle nuove tecnologie è spesso più lungo del naturale tempo di obsolescenza della tecnologia stessa.

Da anni è stato presentato in Parlamento un ampio progetto di semplificazione normativa del Codice della Navigazione e dell'ordinamento correlato, fortemente voluto da Confitarma e per moltissimi aspetti a costo zero per l'erario.

#### **Azioni proposte**

**Approvare con urgenza il progetto di semplificazione proposto da Confitarma che permetterebbe alla nostra bandiera di ridurre, almeno in parte, il *gap* competitivo con quelle comunitarie, al momento molto più al passo con i tempi.**

- **Riforma del Codice della navigazione e della normativa correlata.**
- **Abrogazione e sostituzione della Legge 616/62 e del DPR 435/91 in materia di sicurezza con norme più attuali.**

\*\*\*

#### **Accorpamento visite ispettive salute e sicurezza del lavoro a bordo**

Il numero di ispezioni che devono essere effettuate sulle navi di bandiera italiana non trova pari in alcun'altra bandiera al mondo.

Infatti, l'introduzione delle nuove visite ispettive con l'entrata in vigore della Maritime Labour Convention, 2006 non è stata accompagnata dall'accorpamento delle visite previste dalla vigente normativa nazionale (D.lgs. n. 271/99 (che ha cadenza biennale) e dalla Legge n. 1045/1939 (che ha cadenza semestrale).

#### **Azioni proposte**

**Razionalizzazione delle visite a bordo delle navi, la quale preveda che nelle visite ispettive MLC, 2006 siano accorpate le suddette visite previste dalle norme nazionali sopra richiamate.**

\*\*\*

#### **Decreto ministeriale cadetti - Mancata attuazione dell'art.24, commi da 6 a 10 della L. 7/7/2016, n.122 che prevede l'emanazione di un DM MIT di concerto con il MEF**

La legge 122 del 7 luglio 2016, art. 24, commi da 6 a 10, ha introdotto un meccanismo di regolarizzazione dell'omesso versamento, totale o parziale, dell'importo sostitutivo dell'imbarco del cadetto su navi in tonnage tax (una sorta di "ravvedimento operoso" a regime in relazione agli errori commessi in sede di versamento dell'importo sostitutivo). Dal 2018 ha preso avvio il

processo di attuazione della citata disposizione che dovrebbe concludersi con l'approvazione di un Decreto ministeriale del MIT, di concerto con il MEF, da cui dipende la sua entrata in vigore.

#### **Azioni proposte**

**Concludere l'iter con l'emanazione del provvedimento in parola.**

\*\*\*

#### **Servizi portuali e governance**

I canoni delle concessioni demaniali marittime per il 2023 sono aumentati del 25,15 %. Tale incremento fa seguito a quello già significativo del 7,95% avvenuto nel 2022. Tale incremento è dovuto principalmente all'indice ISTAT utilizzato che tiene conto dei prezzi alla produzione dei prodotti industriali il quale, a sua volta, ha risentito in maniera particolarmente elevata dell'andamento dei costi energetici.

#### **Azioni Proposte**

**Confitarma auspica l'adozione di misure tese a mitigare l'effetto del rialzo dei canoni demaniali marittimi per il 2023 e l'individuazione di modifiche che intervengano in maniera strutturale sulla normativa in modo da prevenire effetti negativi per il futuro.**

La legge 84/94 in materia portuale è stata oggetto di un'importante revisione nel 2016. In particolare, sono state modificate le modalità partecipative delle rappresentanze delle imprese e dei lavoratori in seno ai diversi organismi (organismi di partenariato della risorsa mare e commissioni consultive). In tale occasione, con l'articolo 11-ter, è stata altresì istituita la Conferenza dei Presidenti con compiti importanti sotto il profilo della programmazione strategica.

#### **Azioni proposte**

**Rilanciare il ruolo della Conferenza di Coordinamento dei Presidenti delle AdSP quale sede di elaborazione della strategia portuale nazionale (comma 1 dell'art 11-ter della legge 84/94), aperta alla partecipazione delle rappresentanze del cluster e volta a favorire la creazione di un sistema fondato su regole uniformi. Assicurare sempre una adeguata rappresentatività a livello portuale alla associazione che rappresenta maggiormente le imprese armatoriali nazionali.**

\*\*\*

#### **Applicazione del d.lgs. 197/2021 relativo agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi.**

Il decreto che sostituisce il d.lgs. 182/2003 a seguito dell'emanazione della nuova normativa europea (Direttiva (UE) 2019/883) introduce significative novità nella disciplina del conferimento dei rifiuti delle navi che dovranno essere recepite dalle singole realtà portuali. Nel primo anno di attuazione della norma sono emerse numerose criticità sia di carattere applicativo che di carattere interpretativo. È tuttavia necessario in questa fase iniziale porre le basi per un sistema efficace

sotto il profilo della tutela ambientale e della competitività dei porti nazionali basato su regole uniformi.

**Azioni proposte**

**Al fine di creare un quadro il più possibile omogeneo e rispondente alle novità introdotte, si propone di operare un coordinamento a livello nazionale da parte delle Amministrazioni centrali competenti, in primis MIT, MASE e Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto.**



CONFITARMA  
Confederazione Italiana Armatori



### Camera dei Deputati – Commissione Attività Produttive, Commercio e Turismo

Indagine conoscitiva sul Made in Italy: valorizzazione e sviluppo dell'impresa italiana nei suoi diversi ambiti produttivi.

#### *La crocieristica italiana, volano per la crescita del Paese e la valorizzazione del Made in Italy Il contributo di Costa Crociere*

#### IL VALORE DELL'INDUSTRIA CROCIERISTICA

L'Italia, per la sua inestimabile vocazione turistica e la naturale esposizione geografica sul mar Mediterraneo si è affermata negli anni come paese leader nella crocieristica. In Europa, in periodo pre-Covid, il settore generava un impatto economico di **oltre €48 miliardi, con oltre 400.000 posti di lavoro** ed il 25% del mercato concentrato in Italia (fonte: Deloitte & Touche, Università di Genova e Università di Amburgo).

Con l'uscita dalla pandemia e la rinascita del turismo italiano si stima che nel 2023 la crocieristica tornerà a movimentare circa **12,7 milioni di persone**, che contribuiranno a generare valore aggiunto e nuove opportunità commerciali a bordo delle navi, nelle località delle destinazioni ed in tutta la filiera dell'indotto marittimo, dell'accoglienza e dei trasporti.

In Europa la società leader del settore è il Gruppo Costa Crociere, unica compagnia crocieristica battente bandiera italiana. In Italia, detiene una quota di mercato del 50%. (Dati CLIA). Il Gruppo – parte di Carnival Corporation & plc, il più grande gruppo crocieristico al mondo - opera con i marchi Costa Crociere e AIDA Cruises (quest'ultimo dedicato al mercato di lingua tedesca) e solo nel 2022, con una flotta di 24 navi, ha impiegato circa 28.000 dipendenti tra personale di terra ed equipaggio.

La Compagnia, che quest'anno festeggerà il **75esimo anniversario** dalla sua fondazione, pone le sue radici in Italia, con Genova da sempre sede della direzione.

#### COSTA CROCIERE COME AMBASCIATRICE DEL MADE IN ITALY NEL MONDO

Da sempre le navi Costa sono ambasciatrici dell'Italianità nel mondo, offrendo ai propri ospiti una attenta selezione delle **eccellenze nel campo dell'enogastronomia, dell'intrattenimento e delle escursioni**.

Ad esempio, per l'enogastronomia collaborano con Costa alcuni grandi nomi della cucina italiana come Inginio Massari e Bruno Barbieri e a bordo delle navi ospitiamo marchi iconici quali i vini Frescobaldi le bollicine Ferrari, gli aperitivi Aperol e Campari ed il Caffè Vergnano.

Mentre la connessione con il tessuto culturale trova testimonianza nel **CoDe**, il museo del design allestito sulla nave ammiraglia Costa Smeralda, e nella fantastica opportunità, confermata anche quest'anno, di partnership con il Festival della canzone italiana di Sanremo.

#### UNA PIATTAFORMA TURISTICA ITINERANTE

Con milioni di passeggeri movimentati ogni anno, Costa Crociere è tra i principali tour operator in Italia, e si distingue per un modello di sviluppo dell'offerta turistica e delle escursioni basato sulla condivisione dei programmi e delle attività con le comunità ospitanti. Questo approccio ha portato allo sviluppo del Manifesto di Costa per un turismo di valore sostenibile ed inclusivo: un decalogo di regole e principi che testimoniano impegno a lavorare insieme a comunità locali, autorità, partner, imprese e cittadini per un turismo sempre più basato sui principi di valore, sostenibilità e inclusività, e sullo scambio continuo e la creazione del valore di valore aggiunto per le destinazioni.

Il forte legame con il territorio ed i luoghi più iconici d'Italia trova inoltre riscontro nei nomi delle navi ammiraglie (Costa Smeralda; Costa Firenze, Costa Venezia) e nei loro spazi interni, il cui design e arredamento sono ispirati alle località che rendono l'Italia celebre nel mondo. L'auspicio è che, ovunque nel mondo i nostri passeggeri possano percepire il valore dell'Italianità, delle eccellenze con cui collaboriamo e dell'enorme patrimonio artistico a cui ci ispiriamo.

#### II SUCCESSO INDUSTRIALE DI COSTA CROCIERE E LA ROTTA VERSO FUTURO



Il successo industriale di Costa Crociere è fortemente legato alla fitta rete di rapporti e collaborazioni con **aziende strategiche italiane nei campi dell'energia delle infrastrutture e della mobilità**. Ne sono un esempio la collaborazione con Fincantieri - a cui Carnival Corporation ha ordinato negli anni quasi 100 navi - le attività di ricerca, sviluppo e certificazione di conformità portate avanti con RINA e gli investimenti nello sviluppo di tecnologie di *Emission & Carbon capture* e per l'uso dei biofuel realizzati insieme a Ecospray.

Con uno sguardo verso il futuro e verso transizione ecologia del mercato crocieristico – di cui Costa ha già affermato la leadership con le prime navi da crociera al mondo spinte da propulsori GNL – la Compagnia intende proseguire nel disegno di collaborazione e creazione di valore aggiunto con alcune **Eccellenze italiane**. Proprio in questo solco si pongono le più recenti collaborazioni con Trenitalia – per immaginare soluzioni più sostenibili per la movimentazione dei passeggeri tra i porti e le destinazioni – Enel per la predisposizione della flotta e le banchine al *Cold Ironing*.

Lo sviluppo di un nuovo modello di crocieristica sostenibile e innovativa richiede l'impegno di tutti i principali attori del sistema paese, dai player industriali, infrastrutturali e gli enti di ricerca e sviluppo. L'intendimento è di proseguire il percorso di collaborazione avviato con le eccellenze italiane (Fincantieri, RINA, Assoporti, ENEL, Trenitalia, EcoSpray,) auspicando il pieno sostegno delle istituzioni per conservare e rafforzare la leadership italiana in un settore strategico e ad alto valore aggiunto.



## Sommario

PROPOSTE DI SEMPLIFICAZIONE NORMATIVA.....	1
1. DEL LAVORO MARITTIMO .....	1
1.1 Semplificazione delle procedure di arruolamento dei lavoratori marittimi .....	1
1.2 Modifica dell'Art. 331 del Codice della Navigazione - Arruolamento del comandante in luogo ove non si trova l'armatore .....	3
1.3 Attuazione del DPR n. 231 del 18.04.2006 .....	4
1.4 Riforma requisiti di accesso alle qualifiche dei sottoufficiali e comuni. Modifica Allegato DPR 231/2006 .....	5
1.5 Semplificazione dell'iter formativo per conseguire la certificazione di cuoco equipaggio .....	7
1.6 Modifiche all'art. 172-bis del Codice della Navigazione (Esenzione dall'annotazione di imbarco e sbarco) .....	9
1.7 Anticipo della retribuzione in contanti per i marittimi imbarcati sui traffici internazionali .....	10
2. DELLA SEMPLIFICAZIONE DELLE PRATICHE DI BORDO .....	12
2.1 Modifiche all'art. 174 del Codice della Navigazione (Contenuto del giornale nautico) .....	12
2.2 Modifiche all'articolo 175 del Codice della Navigazione (Giornale di macchina e giornale radiotelegrafico) .....	13
2.3 Modifica all'art. 179 del Codice della Navigazione (Nota di informazioni all'autorità marittima) .....	14
2.4 Modifiche all'art. 169 del Codice della Navigazione (Carte, libri e altri documenti) .....	15
2.5 Modifiche al Regolamento per l'esecuzione del Codice della Navigazione (D.P.R. 15 febbraio 1952, n. 328) .....	16
2.6 Autorizzazione alle navi minori ed ai galleggianti a compiere viaggi all'estero	19
2.7 Applicazione del decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82 (Codice dell'amministrazione digitale) alle carte, ai libri e agli altri documenti di bordo, di cui all'articolo 169 del regio decreto 30 marzo 1942, n. 327 (Approvazione del testo definitivo del Codice della navigazione) .....	20
3. DEL REGIME AMMINISTRATIVO DELLA NAVE .....	21
3.1 Modifiche all'articolo 156 del Codice della Navigazione (Dismissione della bandiera e temporanea sospensione dell'abilitazione alla navigazione).....	21
3.2 Modifiche all'art. 569 del Codice della Navigazione (Pubblicità dell'ipoteca Navale) .....	23
3.3 Consolidamento dell'ipoteca .....	25
3.4 Iscrizione provvisoria delle navi .....	26
4. DELLA COMPETITIVITÀ .....	28
4.1 Unificazione delle visite ispettive a bordo delle navi .....	28
4.2 Disposizioni in materia di rilascio e rinnovo dei certificati di sicurezza.....	30



## PROPOSTE DI SEMPLIFICAZIONE NORMATIVA

### 1. DEL LAVORO MARITTIMO

#### 1.1 Semplificazione delle procedure di arruolamento dei lavoratori marittimi

##### a) Proposta normativa

#### **Art. 328 del Codice della Navigazione – Forma del contratto**

Il comma 1 è sostituito con il seguente:

- “I contratti d’arruolamento dei membri dell’equipaggio e del personale addetto ai servizi complementari di bordo devono, a pena di nullità, essere stipulati per iscritto dal comandante della nave ovvero dall’armatore o da un suo procuratore, alla presenza di due testimoni, i quali vi appongono la propria sottoscrizione, fermo restando l’obbligo di procedere, quale atto pubblico, alle annotazioni e alle convalide previste dall’art. 357, comma 3 del regolamento per l’esecuzione del codice della navigazione di cui al D.P.R. 15 febbraio 1952, n. 328. Il contratto è conservato fra i documenti di bordo.”

Al comma 2 sono apportate le seguenti modifiche:

- le parole “dalle autorità predette” sono sostituite dalle seguenti: “dal Comandante della nave”.

#### **Abrogare l’art. 329 del Codice della Navigazione - Stipulazione del contratto in località estera dove non sia autorità consolare**

**All’art. 223, comma 1 del Reg. nav. mar. (Annotazioni dei movimenti di imbarco e sbarco) sono apportate le seguenti modifiche:**

- *Dopo le parole “essere effettuate” aggiungere le seguenti “,ove possibile,”.*
- *Dopo le parole “imbarca o sbarca” aggiungere le seguenti “oppure dopo lo sbarco all’ufficio di iscrizione del marittimo alle matricole della gente di mare.”*

#### **Abrogare l’art. 236 Reg. nav. mar. (Imbarco su nave nazionale all’estero)**

#### **Art. 357 del Regolamento per l’esecuzione del Codice della Navigazione (navigazione marittima) – Annotazioni relative alle persone arruolate**

Al comma 3 sono apportate le seguenti modifiche:

- Le parole “stipulati in località estera dove non sia autorità consolare” sono sostituite dalle seguenti “stipulati ai sensi dell’art. 328 del Codice della Navigazione”.
- Alla fine del comma aggiungere il seguente periodo “La convalida del contratto di arruolamento può essere effettuata anche in via digitale.”.

#### b) Relazione illustrativa

Lo scopo degli emendamenti proposti è quello di semplificare le procedure di stipula delle convenzioni di arruolamento e la convalida delle stesse, le procedure di annotazione sul ruolo di equipaggio, le annotazioni sul libretto di navigazione relative alla navigazione effettuata nonché le modalità di arruolamento del Comandante, valorizzando anche il ricorso alla modalità digitale.

La modifica dell’art. 328 cod. nav. e la contestuale abrogazione dell’art. 329 cod. nav. intendono rendere strutturale la disposizione di cui all’art. 103-bis del d.l.17 marzo 2020 n.18, convertita con modificazioni in legge del 24 aprile 2020 n. 27 e successive proroghe, uniformando in tal modo la convenzione di arruolamento stipulata in Italia a quella stipulata all’estero.

Infine, le modifiche al reg. nav. mar. sono volte ad adeguare le disposizioni del Regolamento alle suddette proposte emendative nonché a semplificare le procedure di convalida del contratto di arruolamento, utilizzando anche la modalità digitale.

## **1.2 Modifica dell'Art. 331 del Codice della Navigazione - Arruolamento del comandante in luogo ove non si trova l'armatore**

### **a) Proposta normativa**

Al secondo comma sono apportate le seguenti modifiche:

- La parola “telegraficamente” è sostituita dalle seguenti “in via digitale”.

Al terzo comma sono apportate le seguenti modifiche:

- Dopo le parole “porto d'imbarco” aggiungere le seguenti parole “,anche in via digitale.”.

### **b) Relazione illustrativa**

Al fine di semplificare la procedura di accettazione al comando della nave da parte del Comandante, si propone di modificare l'art. 331 del Codice della Navigazione, prevedendo la possibilità di effettuare la dichiarazione di accettazione anche in modalità digitale.

### **1.3 Attuazione del DPR n. 231 del 18.04.2006**

#### **a) Proposta normativa**

Il DPR n. 231/06 aveva previsto una nuova disciplina del collocamento della gente di mare e le relative procedure per l'imbarco dei marittimi. Tale regolamento, superando il precedente regime fondato sugli artt. 125 e 126 Cod. nav., e sul D.M. n. 584/92 "Regolamento recante le norme degli uffici di collocamento della gente di mare", è finalizzato alla razionalizzazione delle procedure e alla realizzazione di servizi in funzione del miglioramento dell'incontro tra domanda e offerta di lavoro, anche mediante l'impiego delle tecnologie informatiche.

Per dare piena applicazione al succitato DPR n. 231/2006, l'Amministrazione avrebbe dovuto emanare diversi decreti attuativi, i quali comunque sarebbero in parte superati dal successivo D.lgs. n. 151/2015 che modifica lo stesso DPR con nuove ulteriori disposizioni in materia di lavoro marittimo. In questo contesto, presupponendo la non applicabilità del nuovo regolamento si è continuato a lavorare, ritenendo che, in mancanza dei decreti attuativi, non si potesse procedere con la auspicata novella.

La mancata attuazione del citato DPR n. 231/2006 afferente alla disciplina del collocamento della gente di mare, sta comportando l'applicazione del pur abrogato D.M. 584/92 il quale prevede istituti che appaiono superati, ad esempio la "chiamata numerica" o il "contributo e il rilascio del buono di imbarco" e requisiti per l'accesso alle qualifiche professionali che necessitano di un aggiornamento in quanto non più rispondenti né alle ultime riforme del sistema scolastico, né all'evoluzione dei fabbisogni di competenze delle imprese (cfr. punto successivo).

La proposta è quella di dare attuazione a quanto previsto dal DPR n. 231/2006 mediante l'emanazione dei decreti attuativi che non siano stati oggetto di modifica e/o abrogazione da parte del D.lgs. n. 151/2015 sopra richiamato, fra i quali anche la riforma dell'Allegato al DPR n. 231/2006 (cfr. All. 1 - Modifica Allegato DPR 231/2006).

#### **b) Relazione illustrativa**

Cfr. punto a).

#### **1.4 Riforma requisiti di accesso alle qualifiche dei sottoufficiali e comuni. Modifica Allegato DPR 231/2006**

##### **a) Proposta normativa**

Cfr. All.1 - Modifica Allegato DPR 231 2006

##### **b) Relazione illustrativa**

La presente proposta ha ad oggetto la riforma dell'allegato al DPR 18 aprile 2006, n. 231 *“Regolamento recante disciplina del collocamento della gente di mare, a norma dell'articolo 2, comma 4, del decreto legislativo 19 dicembre 2002, n. 297”*.

In particolare, il DPR n. 231/2006 disciplina l'arruolamento dei lavoratori marittimi appartenenti alla gente di mare e in base al disposto dell'art. 1 comma 1, le disposizioni del regolamento sono finalizzate *“alla razionalizzazione delle procedure ed alla realizzazione di servizi in funzione del miglioramento dell'incontro tra domanda e offerta di lavoro, anche mediante l'impiego delle tecnologie informatiche”*.

Proprio quest'ultimo è, infatti, il principio ispiratore della proposta in esame, elaborata alla luce di un'analisi del fabbisogno di profili competenziali - sia in termini di nuovi servizi che di nuove attività svolte a bordo - che proviene dalle imprese armatoriali e che consegue alla costante evoluzione che caratterizza il settore marittimo.

La proposta di modifica dell'Allegato al DPR n. 231/2006 riguarda in particolare quelle figure professionali che, pur non facendo parte dello Stato Maggiore, sono altamente specializzate e sulle quali si registra una domanda da parte dell'armamento che l'attuale offerta di lavoratori marittimi italiani non è in grado di soddisfare. Tale carenza è in gran parte da addebitare a una normativa che disciplina i requisiti di accesso a tali professioni ampiamente superata in quanto non rispondente né alle ultime riforme del sistema scolastico, né all'evoluzione dei fabbisogni di competenze delle imprese.

L'intervento di semplificazione e ammodernamento del provvedimento in esame avrebbe, dunque, effetti positivi sull'occupazione dei marittimi italiani e potrebbe, altresì, dare ulteriori opportunità di carriera marittima alle nuove generazioni.

Si propone, pertanto, la semplificazione e l'adeguamento dei requisiti di accesso ad alcune figure professionali, nonché la modifica di alcuni corsi e titoli di studio ormai superati al fine di renderli aggiornati a quelli attualmente erogati.

Inoltre, si propone l'eliminazione di alcune figure o perché non più impiegate a bordo e non corrispondenti al fabbisogno di competenze avvertito dalle imprese armatoriali o perché le loro funzioni non sono strettamente legate alla navigazione e a esigenze di sicurezza della stessa (in particolare alcune figure di camera, cucina e servizi vari).

In quest'ultimo caso, si ritiene che la scelta dei requisiti professionali, necessari ai fini dell'imbarco di tali figure professionali, debba essere rimessa al datore di lavoro, fermo restando il possesso dei requisiti formativi minimi stabiliti dal d.lgs. 71/2015 (di attuazione della Convenzione STCW – Emendamenti di Manila 2010).

Inoltre, sempre in ragione del crescente fabbisogno di qualifiche professionali rispetto a quelle previste nelle tabelle minime di sicurezza, si ritiene prioritario demandare alla contrattazione collettiva nazionale la possibilità di individuare ulteriori qualifiche che possano essere imbarcate a bordo, fermo restando il possesso dei requisiti minimi formativi.

## 1.5 Semplificazione dell'iter formativo per conseguire la certificazione di cuoco equipaggio

### a) Proposta normativa

Nell'Allegato al DPR 18 aprile 2006, n. 231, al paragrafo "PERSONALE DI CUCINA E FAMIGLIA" sostituire il periodo "**Cuoco equipaggio: essere in possesso dell'abilitazione ad imbarcare quale cuoco di bordo ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 14 luglio 1957, n. 1065.**" con le seguenti parole:

"Cuoco equipaggio: per conseguire il certificato di cuoco equipaggio è necessario essere in possesso dei seguenti requisiti:

- a) aver compiuto il diciottesimo anno di età;
- b) essere iscritto alla gente di mare di seconda categoria e aver frequentato, con esito favorevole, il corso di addestramento di base e il corso di familiarizzazione alla security;
- c) aver frequentato, con esito favorevole, il corso professionale in materia di igiene e manipolazione degli alimenti (HACCP);
- d) aver frequentato, con esito favorevole, il corso di formazione per cuoco equipaggio";

e, inoltre, essere in possesso di uno dei seguenti requisiti:

- a) aver conseguito il diploma professionale in servizi per l'enogastronomia e l'ospitalità alberghiera ed aver svolto un periodo di navigazione di almeno un mese da allievo cuoco o in servizio di cucina;
- b) aver prestato servizio di cucina a terra presso ristoranti, alberghi o mense aziendali di almeno dodici mesi ed aver svolto un periodo di navigazione di almeno un mese da allievo cuoco o in servizio di cucina;
- c) aver svolto un periodo di navigazione di almeno 12 mesi da allievo cuoco o in servizio di cucina.

Con decreto del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, da adottarsi di concerto con il Ministro dell'Istruzione entro novanta giorni dall'entrata in vigore della presente disposizione, è disciplinato il corso di formazione per cuoco equipaggio da svolgersi presso un istituto o ente, anche costituito in forma societaria, autorizzato dall'Autorità di cui all'art. 3, comma 2 secondo periodo del d.lgs. 12 maggio 2015, n. 71.

La legge 4 agosto 1955, n. 727 ed il DPR 14 luglio 1957, n. 1065 sono abrogati.

### b) Relazione illustrativa

La normativa che si propone di modificare, risalente agli anni '50 del secolo scorso, è stata da tempo superata dai mutamenti dei percorsi scolastici per il conseguimento del diploma di

scuola alberghiera, il quale viene oggi conseguito dopo un percorso di studi di durata quinquennale seguito da un esame di Stato.

Infatti, la normativa vigente prevede che, per acquisire l'abilitazione di cuoco equipaggio, è necessario superare lo specifico esame in Capitaneria al quale il candidato può essere ammesso soltanto se ha compiuto 22 anni di età e se ha svolto un periodo di navigazione in servizio di cucina pari ad almeno 2 anni, ignorando al contempo le specifiche competenze che il cuoco equipaggio deve possedere ai sensi della Regola 3.2 della Convenzione del Lavoro Marittimo, 2006.

Il mancato aggiornamento e la notevole complessità dei requisiti per accedere all'abilitazione di cuoco equipaggio ha determinato, ormai da diversi anni, una scarsità di cuochi italiani sul mercato del lavoro marittimo.

Di conseguenza, si sta verificando sempre più spesso la paradossale situazione di imprese armatoriali costrette a imbarcare, a bordo di navi di bandiera italiana, cuochi equipaggio di nazionalità straniera, i cui percorsi formativi - perfettamente conformi agli Standard previsti dalla Regola 3.2 della Convenzione del Lavoro Marittimo, 2006 e dunque più attinenti alle competenze effettivamente necessarie a bordo - risultano molto più semplici da effettuare.

L'emendamento in parola - aggiornando e semplificando i requisiti necessari ai marittimi italiani per conseguire il certificato di cuoco equipaggio (*ship's cook*) in conformità alla Regola 3.2 della Convenzione del Lavoro Marittimo, 2006 - incoraggerà i diplomati delle scuole alberghiere a intraprendere la carriera marittima, fornendo in breve tempo nuove leve immediatamente disponibili all'imbarco con tale certificazione e incrementando l'occupazione marittima italiana.

Da tale emendamento non deriveranno maggiori o nuovi oneri a carico della finanza pubblica.

## **1.6 Modifiche all'art. 172-bis del Codice della Navigazione (Esenzione dall'annotazione di imbarco e sbarco)**

### **a) Proposta normativa**

1. Al primo comma sono apportate le seguenti modifiche:

- dopo le parole “di carattere locale,” aggiungere le parole “e nazionale” e dopo le parole “l'autorità marittima” aggiungere le parole “competente per il porto di partenza o nel quale si svolge il servizio”.
- dopo l'ultimo periodo è aggiunto il seguente periodo: “Tale autorizzazione è valida nell'ambito dei porti e delle rade nazionali oggetto dei servizi sopra indicati anche se ricompresi nella competenza di altre autorità marittime”.

2. Al comma 2 dopo le parole “all'autorità marittima” aggiungere le seguenti parole: “che ha rilasciato l'autorizzazione”.

3. Al comma 4 sono apportate le seguenti modifiche:

- dopo le parole “anche tramite,” sostituire la parola “telefax” con le parole “formato digitale”.
- dopo le parole “all'autorità marittima” aggiungere le seguenti parole: “che ha rilasciato l'autorizzazione”.

### **b) Relazione illustrativa**

La modifica proposta persegue la finalità di semplificare le procedure di imbarco/sbarco/trasbordo dei marittimi rientranti sotto la competenza di autorità marittime diverse nei casi indicati al comma 1.

La semplificazione consiste nel consentire che l'autorità marittima del porto in cui si svolge il servizio o del porto di partenza del servizio provveda al rilascio di una autorizzazione unica con validità in tutti i porti interessati dal servizio anche se ricompresi nelle competenze di altre autorità marittime.

In tal modo, l'avvicendamento di personale da parte del medesimo armatore che opera servizi regolari negli stessi porti non deve soggiacere al rilascio di plurime autorizzazioni con ciò rendendo più flessibile l'impiego dei marittimi.

## **1.7 Anticipo della retribuzione in contanti per i marittimi imbarcati sui traffici internazionali**

### **a) Proposta normativa**

All'art. 1, comma 913 della Legge 27 dicembre 2017, n. 205, dopo il primo periodo è aggiunto il seguente: "Le disposizioni di cui ai commi 910 e 911 non si applicano agli anticipi della retribuzione corrisposti in favore del personale marittimo a bordo di navi impiegate in traffico internazionale secondo quanto previsto dai contratti collettivi nazionali di lavoro per il settore privato dell'industria armatoriale stipulati dalle organizzazioni sindacali comparativamente più rappresentative a livello nazionale e in ogni caso in misura non superiore a 500 euro mensili".

### **b) Relazione illustrativa**

Con tale emendamento si intende consentire la corresponsione di anticipi della retribuzione per mezzo di denaro contante a bordo di navi impiegate su traffici internazionali, secondo quanto previsto dai contratti collettivi nazionali di lavoro di settore stipulati dalle organizzazioni sindacali comparativamente più rappresentative a livello nazionale, e in ogni caso in misura non superiore a 500 euro mensili, restituendo al marittimo la possibilità di soddisfare le proprie esigenze personali durante un lungo periodo di lavoro lontano dalla propria dimora.

Infatti, come è noto, la Legge 205/2017 (Legge di bilancio 2018), all'art. 1, commi 910 e seguenti, impone l'obbligo ai datori di lavoro, a decorrere dal 1° luglio 2018, di corrispondere ai lavoratori la retribuzione, nonché ogni anticipo di essa, attraverso mezzi di pagamento tracciati.

La specificità dell'attività svolta a bordo delle navi che effettuano navigazione internazionale è tale per cui la prestazione lavorativa del marittimo si svolge per un periodo normalmente pari a quattro mesi, estendibile al massimo di due mesi (in base alla contrattazione collettiva nazionale di settore), durante il quale, quando la nave approda in un qualsiasi porto, è fisiologico che il marittimo stesso trascorra - previa autorizzazione del Comandante - un periodo di tempo a terra (cosiddetta "franchigia") prima di rientrare a bordo.

Si verifica molto spesso che le navi da carico approdino nei più disparati porti del mondo (quali terminal petroliferi, container, gas liquido, carico secco, etc.) in luoghi sovente "disagiati", presso i quali non è possibile per il marittimo, sceso dalla nave in "franchigia", effettuare prelievi bancomat, né utilizzare carte elettroniche (anche prepagate).

Durante tale periodo di "franchigia" i marittimi hanno, quindi, necessità di avere a disposizione denaro contante; a tal fine, era normale prassi per essi chiedere al Comandante un anticipo in contanti della retribuzione di spettanza, il cui saldo veniva successivamente regolato con mezzi tracciati.

Non a caso, il contratto collettivo nazionale di settore riconosce ai marittimi la facoltà di richiedere acconti in denaro contante, ovviamente entro i limiti fissati dalla normativa antiriciclaggio.

L'applicazione delle disposizioni introdotte con i commi 910 e 914 dell'art. 1 della Legge 27 dicembre 2017, n. 205 anche ai contratti di arruolamento dei lavoratori marittimi, vietando l'erogazione di anticipi di retribuzione in contanti a bordo delle navi che svolgono traffici internazionali, sta comportando l'impossibilità per i lavoratori marittimi di soddisfare finanche le minime esigenze personali durante il periodo di riposo a terra (franchigia), nel corso dell'imbarco.

Appare chiaro che le disposizioni normative in parola – la cui ratio è naturalmente del tutto condivisibile - siano state concepite per le prestazioni lavorative dei dipendenti “di terra” e non per le prestazioni di lavoro svolte a bordo delle navi.

A tal proposito, è importante sottolineare che, a seguito di una richiesta congiunta delle Organizzazioni sindacali e di Confitarma, anche il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con la nota Prot. nr. 17034 del 26 giugno 2018, evidenziando i rilevanti problemi che l'applicazione di tale normativa determinerebbe sia per i lavoratori marittimi, sia per le compagnie di navigazione, ha auspicato un'esclusione dal suo campo di applicazione dei contratti di arruolamento marittimi.

E il paradosso è che alle imprese armatoriali – le quali hanno ovviamente dovuto adeguarsi alla normativa in parola – vengono comminate delle “non conformità”, in sede di ispezioni da parte delle Capitanerie di Porto ai sensi della Maritime Labour Convention 2006, per aver privato i marittimi del diritto di ricevere tali anticipi.

## 2. DELLA SEMPLIFICAZIONE DELLE PRATICHE DI BORDO

### 2.1 Modifiche all'art. 174 del Codice della Navigazione (Contenuto del giornale nautico)

#### a) Proposta normativa

All'articolo 174 del codice della navigazione sono apportate le seguenti modificazioni:

- a) al secondo comma, le parole: “sono annotate le entrate e le spese riguardanti la nave e l'equipaggio, gli adempimenti prescritti dalle leggi e dai regolamenti per la sicurezza della navigazione, i prestiti contratti” sono sostituite dalle seguenti: “sono annotati gli adempimenti prescritti dalle leggi e dai regolamenti per la sicurezza della navigazione”;
- b) dopo il quarto comma è inserito il seguente: “Le navi adibite al trasporto esclusivo di passeggeri non sono soggette all'obbligo della tenuta del giornale di carico”.

#### b) Relazione illustrativa

L'emendamento reca modifiche all'articolo 174 del codice della navigazione, ai sensi del quale si prevede che sul giornale nautico, parte seconda (generale e di contabilità), si devono scrivere alcune informazioni che, data la moderna gestione di una nave e la consistenza dell'equipaggio presente sulle navi passeggeri, non è possibile effettuare.

Tale obbligo è comunemente tralasciato per le voci relative alla contabilità, quali le entrate e le spese riguardanti la nave e l'equipaggio e i prestiti contratti. Tutte le operazioni relative alle entrate e alle spese riguardanti la nave e l'equipaggio, nonché ai prestiti contratti, sono attualmente svolte dagli uffici di terra anche delle più piccole compagnie di navigazione, per cui la lettera a) del comma 1 dell'emendamento è volta a depennare tali voci dalle istruzioni sulla compilazione del giornale nautico, parte seconda.

Prendendo poi atto che il giornale di carico dovrebbe contenere tutta una serie di informazioni che allo stato attuale risulterebbe impossibile annotare a mano (date le quantità di carico e le caratteristiche particolari che presenta) e che nella prassi sul giornale di carico si usa scrivere una dicitura generica, del tipo « carico imbarcato o sbarcato come da polizze di carico » con nessun valore pratico, la lettera b) dello stesso comma 1 esclude l'obbligo della tenuta del giornale di carico per le navi adibite al trasporto esclusivo di passeggeri (es. navi da crociera).

## **2.2 Modifiche all'articolo 175 del Codice della Navigazione (Giornale di macchina e giornale radiotelegrafico)**

### a) Proposta normativa

All'articolo 175 del codice della navigazione il secondo periodo è sostituito dal seguente:

“Le navi munite di impianto radiotelegrafico devono esser provviste del giornale radiotelegrafico o, laddove previsto, del giornale GMDSS”.

### b) Relazione illustrativa

Il presente emendamento modifica l'articolo 175 del Codice della Navigazione, che attualmente prevede che a bordo debba esserci il giornale radiotelegrafico. Va in proposito considerato che, a partire dall'anno 2000, il sistema di trasmissione Morse non è più in uso e i tasti radiotelegrafici sono spariti dalle navi, per cui il giornale non ha motivo di esistere essendo in uso quello del sistema GMDSS (*Global maritime distress and safety system*). La novella proposta dispone quindi, laddove previsto, l'obbligo della tenuta di un registro delle comunicazioni come disposto dalla normativa GMDSS.

### **2.3 Modifica all'art. 179 del Codice della Navigazione (Nota di informazioni all'autorità marittima)**

#### **a) Proposta normativa**

Al quarto paragrafo dopo le parole: “...il comandante della nave...”, sono inserite le seguenti: “...o il raccomandatario marittimo o altro funzionario o persona autorizzata dal comandante”.

Al quinto paragrafo dopo le parole: “...il comandante della nave...”, sono inserite le seguenti: “...o il raccomandatario marittimo o altro funzionario o persona autorizzata dal comandante”.

Al sesto paragrafo dopo le parole: “...il comandante della nave...”, sono inserite le seguenti: “...o il raccomandatario marittimo o altro funzionario o persona autorizzata dal comandante”.

Al settimo paragrafo dopo le parole: “...il comandante di una nave...”, sono inserite le seguenti: “...o il raccomandatario marittimo o altro funzionario o persona autorizzata dal comandante”.

#### **b) Relazione illustrativa**

La modifica si rende necessaria al fine di snellire gli adempimenti amministrativi connessi alla partenza delle navi che scalano i porti nazionali, in linea con i criteri di celerità, semplificazione ed informatizzazione delle procedure connesse alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza dai porti degli Stati membri, in attuazione della direttiva 2010/65/UE, recepita con il dl 18 ottobre 2012, n.179, convertito in legge 17 dicembre 2012, n.221, che all'articolo 8 sancisce le modalità per la trasmissione elettronica dei di cui ai formulari FAL con l'implementazione dell'interfaccia unica costituita dal sistema PMIS. In tale ottica, la modifica prevede che le formalità previste dall'articolo in questione possano essere effettuate integralmente dal raccomandatario marittimo o da altro funzionario o persona autorizzata dal comandante al fine di alleggerire gli adempimenti da parte della nave. Tale semplificazione è particolarmente utile nel caso di viaggi brevi e frequenti in cui gli adempimenti richiesti devono essere svolti ripetutamente con aggravio di lavoro per il comandante e l'equipaggio.

## **2.4 Modifiche all'art. 169 del Codice della Navigazione (Carte, libri e altri documenti)**

### **a) Proposta normativa**

All'articolo 169 è aggiunto, infine, il seguente comma:

- “Le carte, i libri e gli altri documenti di cui al presente articolo sono esenti dall'obbligo del rigoroso rendiconto”.

### **b) Relazione illustrativa**

Attualmente la stampa di alcuni libri e documenti di bordo è soggetta a rigoroso rendiconto sebbene tale procedura non sia contemplata dal Codice della Navigazione e dal Regolamento di attuazione. Questi, peraltro, già prevedono procedure adeguate alla corretta circolazione dei libri

L'obbligo del rigoroso rendiconto non fornisce oggi maggiori garanzie alla corretta gestione dei libri di bordo rispetto a quanto previsto dal Codice ma ne complica notevolmente l'utilizzo e ne rende difficile il reperimento a causa della rigida procedura prevista per la stampa e la distribuzione.

La modifica dell'articolo 169 proposta mira a ripristinare la procedura originariamente prevista dal Codice per l'utilizzo dei libri di bordo (conformità degli stampati ai modelli approvati dal Ministero, procedure di vidimazione e controllo da parte dell'Autorità marittima). La norma non comporta minori entrate a carico dello Stato perché tutti i modelli approvati dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, attualmente soggetti a rigoroso rendiconto, continuerebbero ad essere stampati e venduti dall'istituto poligrafico dello Stato come stampati comuni.

## **2.5 Modifiche al Regolamento per l'esecuzione del Codice della Navigazione (D.P.R. 15 febbraio 1952, n. 328)**

### **a) Proposta normativa**

Al regolamento per l'esecuzione del Codice della navigazione (navigazione marittima), di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, sono apportate le seguenti modificazioni:

#### **a. all'articolo 315:**

- 1) il numero 5 del secondo comma è abrogato;
- 2) al terzo comma, le parole: “versare la somma e” sono soppresse;
- 3) al quarto comma, le parole: “e nei casi previsti dagli articoli 143 e 144 del codice il certificato di iscrizione nell'apposito elenco o il decreto ministeriale di equiparazione, di cui agli articoli stessi” sono soppresse;

#### **b. all'articolo 363 è aggiunto, in fine, il seguente comma:**

“Fatte salve le disposizioni derivanti da obblighi internazionali, la compilazione dei libri di bordo e di tutti gli altri documenti di bordo potrà essere effettuata in italiano o nella lingua parlata a bordo ad eccezione delle annotazioni aventi carattere di scrittura pubblica per le quali è obbligatorio l'uso della lingua italiana”.

#### **c. all'articolo 365:**

- 1) al primo comma, le parole:

“l'autorità marittima mercantile o quella consolare del luogo in cui si trova la nave ritira e trasmette i libri di bordo, per la custodia, all'ufficio di iscrizione della nave” sono sostituite dalle seguenti: “l'armatore assume l'incarico di custodire i libri di bordo compilati per un periodo di cinque anni, inviando all'ufficio di iscrizione della nave l'elenco dei libri di bordo custoditi”;

- 2) il secondo comma è sostituito dal seguente:

“Quando i libri sono esauriti o resi inservibili, il comandante della nave li consegna all'armatore, redigendo un verbale di consegna che è inviato in copia all'ufficio di iscrizione della nave. Decorsi cinque anni dalla data di consegna, l'armatore può distruggere i libri inviando una comunicazione all'ufficio di iscrizione della nave”;

#### **d. l'articolo 374 è abrogato.**

## b) Relazione illustrativa

Il presente emendamento reca talune modifiche a disposizioni recate dal Regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima), di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328.

La lettera a) introduce alcune modifiche di adeguamento del Codice alle normative successivamente entrate in vigore ed ha pertanto un obiettivo chiarificatorio.

La disposizione di cui alla lettera b) tiene invece conto della circostanza che, pur non esistendo nel codice della navigazione e nel regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, una specifica disposizione che indichi che i giornali devono essere scritti in italiano, data la natura pubblicistica di alcune annotazioni fatte nei giornali nautici e la nazionalità italiana di molti equipaggi, era fatto naturale che fossero scritti in italiano

Tuttavia, le modifiche avvenute nella composizione per nazionalità degli equipaggi hanno fatto sì che su molte navi solo il comandante sia italiano e gli ufficiali siano stranieri.

Molte compagnie di navigazione hanno segnalato i problemi che incontrano gli ufficiali stranieri a scrivere i giornali nautici in italiano. A causa della presenza di equipaggi multilingue a bordo è necessario, infatti, che i libri di bordo possano essere scritti in inglese. Di tale esigenza si fa pertanto carico la proposta di legge apportando una modifica all'articolo 363 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima).

La lettera c) reca modifiche all'articolo 365 dello stesso regolamento, che allo stato prevede che, quando i libri sono esauriti o resi inservibili, l'autorità del luogo, previo rilascio dei nuovi libri con le modalità di cui all'articolo 362, li ritira e li trasmette in custodia all'ufficio di iscrizione della nave. Nella realtà le cose si svolgono in maniera diversa, in quanto il comandante o un suo delegato deve recarsi presso l'autorità, portare con sé i nuovi giornali che dovranno essere vidimati secondo le modalità di cui sopra, e i giornali esauriti non sono ritirati e rimangono a bordo, accumulandosi in maniera abnorme. Questo comporta che, nel caso di cancellazione della nave dal registro di iscrizione, la consegna dei libri di bordo diventa ancora più complicata in quanto, considerando la grande quantità di giornali nautici, i consolati o le autorità marittime si rifiutano di accettare i suddetti giornali e le compagnie di navigazione devono farsi carico del loro trasferimento all'ufficio di iscrizione della nave, con costi molto elevati. Per ridurre le spese sia per lo Stato che per le compagnie di navigazione, si propone quindi che il comandante consegni al proprio armatore i giornali nautici esauriti, inviando un verbale di consegna all'ufficio di iscrizione della nave. L'armatore avrà a sua volta l'incarico di custodire i giornali nautici esauriti presso le proprie strutture per un periodo di cinque anni. Trascorso tale termine i giornali nautici saranno distrutti e ne sarà data comunicazione all'ufficio di iscrizione della nave.

La lettera d) abroga l'articolo 374 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione.

In conclusione, si tratta di innovazioni molto utili alle imprese e allo Stato, che consentono all'Italia di uniformarsi alla normativa vigente in altri Paesi concorrenti e di semplificare le procedure, fermi restando tutti i requisiti di sicurezza della navigazione; pertanto, si spera in un tempestivo esame e nell'approvazione della presente proposta di legge.

## 2.6 Autorizzazione alle navi minori ed ai galleggianti a compiere viaggi all'estero

### a) Proposta normativa

All'articolo 3 del Decreto Ministeriale del Ministero della Marina Mercantile del 12 marzo 1962 pubblicato nella Gazzetta Ufficiale Serie Generale del 22 marzo 1962, n. 75, sostituire le parole: *“non superiore a sei mesi”* con le parole: *“non superiore alla data di scadenza del certificato di classe o di navigabilità, ovvero alla scadenza delle visite da essi previste”*.

### b) Relazione illustrativa

L'art. 304 del Regolamento per l'Esecuzione del Codice della Navigazione prevede che le navi minori e i galleggianti iscritti nei registri nazionali, per compiere viaggi all'estero, debbano essere munite di autorizzazione dell'autorità marittima secondo le norme stabilite dal Ministro dei Trasporti.

Quest'ultimo ha disciplinato la materia mediante il DM 12 marzo 1962, ai sensi del quale tale autorizzazione per il naviglio iscritto nei registri dei compartimenti marittimi di confine che sia interessato in traffici di natura locale con la costa della nazione confinante può essere rilasciata, ove necessario, per un periodo non superiore a sei mesi.

Considerato che nella prassi tale autorizzazione viene alla scadenza rinnovata più volte, si ritiene che tale norma sia eccessivamente onerosa, soprattutto per quanto riguarda l'aggravio amministrativo cui l'armatore e l'autorità marittima sono soggetti.

Destinatari della semplificazione sono peraltro prevalentemente di unità che, in quanto gravitanti in un'area geografica limitata, sono ben conosciute dall'Autorità marittima locale concedente l'autorizzazione.

Si propone di elevare la durata massima di validità della predetta autorizzazione ad un periodo determinato che tenga conto della validità del certificato di classe dell'unità o di navigabilità dell'unità, ovvero della scadenza delle visite da essi previste.

**2.7 Applicazione del decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82 (Codice dell'amministrazione digitale) alle carte, ai libri e agli altri documenti di bordo, di cui all'articolo 169 del regio decreto 30 marzo 1942, n. 327 (Approvazione del testo definitivo del Codice della navigazione)**

a) Proposta normativa

Cfr. All. 2 – Decreto ministeriale ELB

b) Relazione illustrativa

Cfr. All. 3 – Relazione illustrativa ELB

### 3. DEL REGIME AMMINISTRATIVO DELLA NAVE

#### 3.1 Modifiche all'articolo 156 del Codice della Navigazione (Dismissione della bandiera e temporanea sospensione dell'abilitazione alla navigazione)

##### a) Proposta normativa

All'articolo 156 del Codice della Navigazione sono apportate le seguenti modifiche:

- Al comma 5, primo periodo, dell'articolo 156 del codice della navigazione, la frase: "bancaria a garanzia di eventuali diritti non trascritti" è sostituita dalla seguente: "rilasciata da aziende di credito o da imprese debitamente autorizzate all'esercizio del ramo cauzioni di cui all'articolo 13 del D.lgs. n. 209/05 a garanzia di eventuali diritti non trascritti anche di natura previdenziale".
- Al comma 6 dopo le parole: "previste dall'articolo 15 della legge 26 luglio 1984, n. 413" aggiungere le seguenti parole: "entro il termine stabilito dall'art. 67-bis del Decreto-Legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito con modificazioni dalla Legge 24 marzo 2012, n. 27, per il quale si applica quanto previsto dall'art. 17-bis, comma 2 della Legge 7 agosto 1990, n. 241".
- Al comma 8 dopo le parole: "qualora la nave venga iscritta nel registro di uno Stato", aggiungere le seguenti parole: "non comunitario".
- Dopo il comma 8 è aggiunto il seguente comma: "8-bis. Nei casi di locazione della nave a scafo nudo a straniero, qualora la nave venga iscritta nel registro di un altro Paese dell'Unione Europea che consente la temporanea iscrizione di nave straniera limitatamente al periodo di locazione, la sospensione dell'abilitazione alla navigazione di cui all'articolo 149 è consentita, previa autorizzazione, data dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, secondo le disposizioni dell'articolo 145 e della lettera d) del primo comma dell'articolo 163 del presente codice, nonché dell'articolo 29 della legge 14 giugno 1989, n.234, e delle relative norme applicative. L'ufficio di iscrizione della nave, constatato che sono state soddisfatte le condizioni di cui all'articolo 29 della legge 14 giugno 1989, n. 234, e delle relative norme applicative, procede alla cancellazione della nave previo ritiro dei documenti di bordo e dismissione della bandiera. Della avvenuta cancellazione deve essere data immediata comunicazione all'Istituto nazionale della previdenza sociale, nonché pubblicità mediante affissione negli uffici del porto".

##### b) Relazione illustrativa

Ai sensi del comma 5, dell'articolo 156 CdN il proprietario di una nave italiana, se vuole venderla all'estero con conseguente cancellazione dal registro, deve farne dichiarazione all'ufficio di iscrizione per attivare la procedura ivi prevista e, con l'affissione nell'ufficio del porto e la pubblicazione nel foglio degli annunci legali, i creditori e ogni altro interessato

possono fare valere i loro diritti entro sessanta giorni. La norma consente, tuttavia, al proprietario di ottenere la cancellazione senza attendere la scadenza dei termini pubblicitari depositando una fideiussione bancaria di importo pari al valore della nave come determinato dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

Tale fideiussione non è però valida a copertura di eventuali crediti di natura previdenziali per il personale imbarcato. Pertanto, la cosiddetta procedura di urgenza soggiace comunque all'invio da parte della Capitaneria di Porto di riferimento di una richiesta di nullaosta ad INAIL, INPS e Agenzia delle Entrate e alla risposta di tali enti che assicurino l'assenza di pendenze della Società Armatoriale nei loro confronti. Le risposte di questi enti possono pervenire in un lasso di tempo molto ampio (in alcuni casi hanno superato i 7 mesi!), rendendo totalmente inefficace la suddetta procedura di urgenza, che non assicura la possibilità all'imprenditore di poter vendere la nave in tempi ragionevoli.

Per quanto esista l'art. 15 della Legge 26 luglio 1984, n. 413, il quale dovrebbe assicurare una tempistica di dismissione più breve attraverso l'emissione di una seconda fideiussione a copertura anche delle eventuali pendenze a carico degli enti previdenziali, tale articolo cita espressamente che il valore di tale seconda fideiussione deve essere definito dallo stesso ente e quindi di nuovo ci troviamo in attesa di un riscontro da parte dell'ente stesso che dovrebbe comunicare il valore della seconda fideiussione.

La finalità della modifica proposta nel primo alinea permetterebbe nei casi di cancellazione dai registri con procedura d'urgenza il rilascio di una unica fideiussione o altra garanzia assicurativa evitando di dover attendere i nullaosta degli Enti pubblici interpellati dalla Capitaneria di Porto di riferimento ed al contempo il rilascio della doppia fideiussione.

Con il secondo alinea si intende garantire, in ogni caso, tempi certi in merito all'accertamento da parte degli Enti previdenziali che, ai sensi dell'art. 67-bis del Decreto-Legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito con modificazioni dalla Legge 24 marzo 2012, n. 27, si deve concludere entro trenta giorni dalla data della richiesta da parte della Capitaneria di Porto competente. Infatti, mentre alcune Capitanerie di Porto, in caso di mancata risposta da parte degli Enti entro il suddetto termine, intendono l'accertamento acquisito in conformità all'art. 17-bis della Legge 7 agosto 1990, n. 241, altre attendono comunque la risposta degli Enti previdenziali.

Al terzo e quarto alinea si propone invece di uniformare la procedura di tutela dei creditori ipotecari e di altri diritti reali di garanzia non trascritti prevista nel caso di dismissione temporanea della bandiera italiana per iscrizione in altro registro dell'Unione Europea a quella applicata alla dismissione definitiva per iscrizione in tali registri. Infatti, la norma attuale prevede una procedura semplificata nel caso di cancellazione dai registri nazionali di una nave per iscrizione in altro registro comunitario rispetto a quella prevista per l'iscrizione in altri registri extracomunitari. Paradossalmente nei casi di dismissione temporanea dai registri nazionali per iscrizione temporanea in un altro registro comunitario viene oggi applicata la normativa più rigida prevista per i casi di iscrizione definitiva in altro registro extracomunitario.

### **3.2 Modifiche all'art. 569 del Codice della Navigazione (Pubblicità dell'ipoteca Navale)**

#### **a) Proposta normativa**

Al secondo comma dell'articolo 569 del codice della navigazione sono apportate le seguenti modificazioni:

- 1) alla lettera d), dopo la parola: "l'importo" sono inserite le seguenti: "e la valuta";
- 2) alla lettera f) sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: "del credito, direttamente o mediante richiamo al titolo".

#### **b) Relazione illustrativa**

L'emendamento reca due modifiche al secondo comma dell'articolo 569 del codice della navigazione.

La lettera d) del secondo comma dell'articolo 569 dispone che la nota di trascrizione dell'ipoteca navale deve prevedere l'importo della somma per la quale è fatta la trascrizione. In tal modo la legge impone nell'iscrizione ipotecaria, l'individuazione dei beni oggetto di garanzia reale e inoltre sancisce che al momento dell'iscrizione deve essere definito l'ammontare della stessa.

Alcune interpretazioni hanno portato a ritenere che il termine "somma" vada inteso come "somma determinata in ambito nazionale" e ciò in virtù: 1) del principio nominalistico vigente nell'ambito del nostro ordinamento (articolo 1277 del codice civile); 2) della considerazione secondo cui se si consentisse l'iscrizione ipotecaria in moneta estera (ancorandosi alla stessa il valore della garanzia reale al momento della "solutio") si legittimerebbe, per implicito, una trascrizione ipotecaria per un valore indeterminato. Stante un quasi totale silenzio della giurisprudenza in argomento, in casi di finanziamenti espressi in valuta straniera (da garantire con ipoteca di eguale valuta) al fine di evitare di incorrere in una nullità di trascrizione si è diffusa la prassi di indicare nella nota di trascrizione sia l'ammontare dell'ipoteca in valuta estera sia il suo equivalente in euro.

Tale prassi ha comportato che gli istituti finanziari, al fine di cautelarsi per l'eventuale variazione di cambi tra valuta estera e moneta nazionale, hanno incrementato il rapporto tra importo del credito e ammontare dell'ipoteca. La modifica alla citata lettera d) specifica che nella nota devono essere indicati l'importo e la valuta per la quale è fatta la trascrizione. In tal modo si chiarisce definitivamente la legittimità della determinazione dell'importo dell'ipoteca in valuta estera.

In merito alla seconda modifica, la lettera f) dello stesso secondo comma dispone che la nota di trascrizione deve prevedere il tempo di esigibilità del credito. Tale prescrizione non crea problemi nel momento in cui il credito garantito dall'ipoteca abbia un tempo di esigibilità certo, determinato, o comunque facilmente determinabile. Purtroppo, i testi dei contratti di finanziamento navale divengono sempre più articolati, prevedendo numerose ipotesi (clausole risolutive, condizioni risolutive eccetera) che incidono sull'esigibilità del credito.

L'attuale formulazione della lettera f) ha diffuso la prassi di indicare nella nota di iscrizione dell'ipoteca tutti gli elementi che incidono (o che possono incidere) sull'esigibilità del credito. Tale prassi ha comportato che le note di trascrizione depositate nella capitaneria di porto sono sempre più voluminose con conseguente oneroso impegno delle capitanerie di porto nella loro trascrizione nei registri. La modifica proposta chiarisce che il tempo dell'esigibilità

del credito può essere indicato direttamente nella nota ovvero mediante richiamo al titolo costitutivo dell'ipoteca che, obbligatoriamente, ai sensi dell'articolo 2839 del Codice civile, va depositato in copia autentica presso la capitaneria di porto.

### 3.3 Consolidamento dell'ipoteca

#### a) Proposta normativa

Dopo l'articolo 577 del Codice della Navigazione è aggiunto il seguente articolo:

#### **Art. 577-bis Consolidamento Ipoteca**

Qualora, a seguito del cambio di registro di una nave, sia iscritta nel nuovo registro una ipoteca volta a garantire le medesime obbligazioni originariamente garantite da una ipoteca trascritta nel registro di provenienza e cancellata ai fini del cambio di registro di iscrizione della nave, i termini, di cui all'art. 67 del RD 16 marzo 1942 n. 267, decorrono dalla data di costituzione della originaria ipoteca.

#### b) Relazione illustrativa

In caso di iscrizione: i) nel Registro Italiano, di una nave proveniente da un registro straniero; e ii) in un Registro Straniero, di una nave proveniente dal Registro Italiano, è necessario, tra l'altro, cancellare la nave dal registro di provenienza depositando, presso il nuovo registro di iscrizione, il relativo certificato di cancellazione. Condizione per cancellare la nave dal Registro di provenienza è la preventiva cancellazione di tutte le ipoteche su di essa iscritte.

Pertanto, nell'ipotesi in cui il cambio di registro sia effettuato direttamente dal proprietario della nave e su di essa sia iscritta una ipoteca a garanzia di un finanziamento navale che non viene estinto in occasione del cambio di registro, il proprietario/finanziato dovrà chiedere alla banca finanziatrice l'autorizzazione a cancellare la preesistente ipoteca, in modo da cancellare la nave, iscriverla nel nuovo registro costituendo su di essa una nuova ipoteca a garanzia degli obblighi assunti nell'originario finanziamento.

Ai sensi dell'art. 67 del RD 1942/267 possono essere oggetto di azione revocatoria le ipoteche volontarie costituite nell'anno anteriore alla dichiarazione di fallimento per debiti preesistenti non scaduti, nonché le ipoteche costituite entro i sei mesi anteriori alla dichiarazione di fallimento per debiti scaduti.

Trascorso tale periodo (6/12 mesi) l'ipoteca si "consolida" ovvero non può essere più soggetta ad azione revocatoria ex art. 67.

Alla luce di quanto sopra, consegue che è difficile ottenere l'autorizzazione delle banche al cambio di registro di una nave in quanto, in virtù di una applicazione letterale dell'art. 67, la nuova ipoteca, sostitutiva di quella già "consolidata", sarebbe soggetta ad un nuovo periodo di consolido.

Lo scopo del nuovo art. 577-bis è appunto quello di prevedere che se, a seguito del cambio di registro di una nave, viene iscritta nel nuovo registro una ipoteca volta a garantire le medesime obbligazioni originariamente garantite da una ipoteca trascritta nel registro di provenienza, i termini, di consolido, di cui all'art. 67, decorrono dalla data di costituzione della originaria ipoteca.

### 3.4 Iscrizione provvisoria delle navi

#### a) Proposta normativa

Dopo l'articolo 152 del Codice della navigazione è aggiunto il seguente articolo:

#### **Art. 152-bis – Iscrizione Provvisoria**

Una volta rilasciato il Passavanti Provvisorio secondo quanto previsto dall'art. 152 e dal Regolamento [art. 315 r.m], l'ufficio di iscrizione su richiesta del proprietario, iscrive la nave in via provvisoria previa consegna della seguente documentazione:

- a) copia del titolo di proprietà;
- b) copia del passavanti provvisorio;
- c) copia del certificato di stazza;
- d) copia del certificato di attestazione di assenza di vincoli e gravami;
- e) copia del certificato di cancellazione, definitiva o provvisoria, dal registro straniero
- f) impegno a presentare entro sei mesi gli originali o le copie autentiche dei documenti di cui alle precedenti lett. a), b), c), d), nonché l'originale o la copia autentica del certificato di cancellazione definitiva, al fine di conseguire la definitiva iscrizione della nave. Nel caso in cui il proprietario non adempia a tale impegno, la iscrizione provvisoria perderà ogni efficacia.

La provvisorietà della iscrizione e l'avvenuto deposito dei documenti di cui alla precedente lettera f) vanno annotati, nelle matricole o nei registri, dall'ufficio di iscrizione.

#### b) Relazione illustrativa

A differenza di molti registri marittimi di altri paesi, in Italia non è prevista l'iscrizione provvisoria nei registri nazionali. Attualmente, ai sensi dell'articolo 315 del Regolamento di attuazione del Codice della Navigazione, ai fini dell'iscrizione di navi provenienti dall'estero, il proprietario deve presentare all'ufficio presso il quale chiede l'iscrizione della nave, tra l'altro: il titolo di proprietà, il passavanti provvisorio (rilasciato dall'autorità consolare per le navi costruite all'estero o provenienti da registro estero), il certificato di stazza provvisoria e il certificato di cancellazione dal registro straniero. Il titolo di proprietà (*bill of sale* o verbale di consegna della nave e di trasferimento della proprietà dal cantiere al committente) deve inoltre essere tradotto e registrato. La procedura si complica ulteriormente in caso di una nave proveniente da un registro straniero il quale, non potendo emettere immediatamente il certificato definitivo di cancellazione, rilascia il cosiddetto "certificato di cancellazione provvisorio". In tale ultima ipotesi, l'articolo 152 del codice della navigazione consente l'emissione del passavanti provvisorio anche in presenza del certificato di cancellazione provvisorio. Stante l'attuale formulazione dell'articolo 315 del Regolamento, il certificato di cancellazione provvisorio non è tuttavia sufficiente per l'iscrizione della nave. Ne consegue che la stessa in virtù del passavanti provvisorio è abilitata alla navigazione e all'uso della bandiera italiana ma non può essere immatricolata sino a quando il certificato definitivo di cancellazione non è rilasciato e consegnato all'ufficio di iscrizione della nave.

L'emendamento proposto mira ad introdurre anche nel nostro ordinamento il regime dell'iscrizione provvisoria in modo da consentire, fra l'altro, la contestualità tra consegna, iscrizione della nave e trascrizione dell'ipoteca.

In riferimento a quest'ultima tenuto conto che, ai sensi dell'articolo 565 del Codice della Navigazione, essa può essere solo volontaria, l'eventuale mancata iscrizione definitiva non

presenta rischi maggiori sotto il profilo della tutela di creditori rispetto alla procedura oggi esistente.

## 4. DELLA COMPETITIVITÀ

### 4.1 Unificazione delle visite ispettive a bordo delle navi

#### a) Proposta normativa

All'art. 18 del d.lgs. 271/99 dopo il comma 4, aggiungere il seguente comma:

“5. Le navi rientranti nel campo di applicazione del D.lgs. 15 febbraio 2016, n. 32 non sono sottoposte alle visite di cui al presente articolo e alle visite di cui agli articoli 83 e 84 della Legge 16 giugno 1939, n. 1045, ferma restando, in occasione delle visite di cui al decreto legislativo 15 febbraio 2016, n. 32, l'applicazione dei contenuti tecnici di cui al decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271 e alla legge 16 giugno 1939, n. 1045. Le navi che non rientrano nel campo di applicazione del D.lgs. 15 febbraio 2016, n. 32 sono sottoposte esclusivamente alle visite di cui al comma 1 del presente articolo in occasione delle quali sarà effettuata anche la vigilanza sul rispetto della Legge 16 giugno 1939, n. 1045.”

#### b) Relazione illustrativa

L'entrata in vigore della Maritime Labour Convention 2006 ha introdotto due ulteriori visite ispettive:

- la visita per il rilascio del Certificato del Lavoro Marittimo, che viene svolta ogni cinque anni e ha lo scopo di verificare la conformità della nave alla normativa nazionale attuativa della citata Convenzione;
- la visita intermedia, che viene svolta nel terzo anno di validità del Certificato del Lavoro Marittimo, per verificare il mantenimento della conformità della nave alla suddetta normativa.

Dette ispezioni vengono effettuate dal Servizio Ispettivo del Lavoro Marittimo di cui al Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 13/2013 e al D.lgs. n. 32/2016.

In occasione di queste ispezioni viene verificata anche la conformità della nave alla normativa nazionale concernente la salute e sicurezza del lavoro a bordo e l'igiene e abitabilità della nave, vale a dire esattamente ciò che viene verificato con le visite ispettive previste dal D.lgs. n. 271/99 (che ha cadenza biennale) e dalla Legge n. 1045/1939 (che ha cadenza semestrale).

Alla luce di quanto sopra esposto, il numero di ispezioni che devono essere effettuate sulle navi di bandiera italiana non trova pari in alcun'altra bandiera al mondo.

Al riguardo si segnala che nell'arco di 5 anni, mentre le navi straniere sono soggette a 3 visite (in forza della MLC 2006), una stessa nave di bandiera italiana deve effettuarne 15 o 16 - tre ai sensi della MLC, dieci ai sensi della Legge 1045/1939 e due o tre ai sensi del D.lgs. 271/99 - tutte per verificare sostanzialmente le stesse cose.

Pertanto, l'emendamento proposto si colloca nell'ottica del perseguimento degli obiettivi di semplificazione e razionalizzazione di risorse economiche, energie e tempo – sia per la Pubblica Amministrazione, sia per le imprese di navigazione – anche in considerazione del fatto che l'attuale alta frequenza di tali visite non produce alcun valore aggiunto ai fini della

tutela dei lavoratori marittimi, rappresentando una mera moltiplicazione del medesimo adempimento.

Con il presente emendamento si propone, dunque, che le navi sottoposte alle ispezioni previste dal D.lgs. n. 32/2016 non debbano essere sottoposte anche alle visite di cui agli artt. 83 e 84 della Legge 1045/1939 e all'art. 18 del D.lgs. 271/99.

Inoltre, per le navi che non rientrano nel campo di applicazione del D.lgs. n. 32/2016 si propone di eliminare la duplicazione delle visite di cui agli artt. 83 e 84 della Legge 1045/1939 e all'art. 18 del D.lgs. 271/99, mantenendo soltanto queste ultime.

## **4.2 Disposizioni in materia di rilascio e rinnovo dei certificati di sicurezza**

### **a) Proposta normativa**

1. All'articolo 176 del decreto legislativo 1° agosto 2003, n. 259, sono apportate le seguenti modifiche:
  - il comma 1 è abrogato
  - al comma 2, le parole: “Il collaudo, salvo diverse indicazioni della normativa vigente in materia, è necessario” sono sostituite dalle seguenti parole: “Il Ministero dello Sviluppo Economico effettua, a mezzo di propri funzionari, la sorveglianza sugli apparati radioelettrici di bordo mediante collaudi e ispezioni ai fini dei servizi di sicurezza e di corrispondenza pubblica”
  - al medesimo comma, alla fine della lettera a) sono aggiunte di seguito le parole: “ai fini del rilascio della licenza di cui agli articoli 160 e 183”
  - al medesimo comma, dopo la lettera “d)” sono aggiunte le seguenti parole: “e) ispezioni straordinarie quando se ne verifichi la necessità”.
  - i commi 3 e 5 sono abrogati.
  - al comma 6, dopo le parole: “ordinarie e straordinarie”, sono aggiunte le seguenti parole: “di cui al comma 2”.
  - il comma 7 è abrogato.
  
2. All'articolo 5 del decreto legislativo 14 giugno 2011, n. 104 sono apportate le seguenti modifiche:
  - al comma 1, le parole. “Fatto salvo quanto disposto dal comma 2” sono eliminate.
  - al medesimo comma, le parole: “dei trasporti” sono sostituite dalle seguenti parole: “della mobilità sostenibili”
  - al medesimo comma, le parole: “dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare” sono sostituite dalle seguenti parole: “della transizione ecologica”
  - il comma 2 è abrogato.

### **b) Relazione illustrativa**

Il primo comma modifica i criteri di svolgimento delle visite ed i collaudi da parte degli ispettori dell'ex Ministero delle comunicazioni ora Ministero dello sviluppo economico, limitandone la competenza al solo fine del rilascio e del rinnovo della licenza radio.

Il secondo comma, attraverso una modifica al d.lgs. 104 del 2011, consente di affidare agli organismi riconosciuti il compito di effettuare le visite ai fini del rilascio e rinnovo del certificato radio e delle relative ispezioni annuali. In questo modo, quando la nave si trova all'estero, non sarà più necessario recarsi al consolato competente per apporre le vidimazioni previste dal codice della navigazione e richiedere l'intervento di un ispettore del MISE.

Il minor coinvolgimento degli ispettori del MISE e il venir meno dell'intervento del consolato consentiranno di contenere i notevoli costi gestionali ed economici, per legge a carico dell'armatore, senza far venir meno la competenza in capo al MISE ai fini del rilascio della licenza radio.

Nuove figure	Figure Professionali	Requisiti (Allegato DPR n. 231/2006)	Nuovi requisiti	Regola STCW obbligatoria	NOTE/COMMENTI
<b>PERSONALE DI COPERTA</b>					
Mozzo		avere 16 anni di età.	avere 16 anni di età.	Regola VI/1	
Giovanotto di coperta		aver effettuato almeno 12 mesi di navigazione da mozzo.	aver effettuato almeno 6 mesi di navigazione da mozzo.	Regola VI/1	
Marinaio con limitazione per navi inferiori a 500 gt*		aver compiuto 18 anni di età e avere effettuato almeno 24 mesi complessivi di navigazione, dei quali almeno 12 in servizio di coperta.	aver compiuto 18 anni di età e avere effettuato almeno 24 mesi complessivi di navigazione, dei quali almeno 12 in servizio di coperta.	Regola II/1	*NOTA. Svolge, nei limiti della qualifica, le funzioni a livello di supporto: di navigazione, di maneggio e stivaggio del carico, controllo dell'operatività della nave e cura delle persone a bordo, di manutenzione e riparazione.
	Comune di guardia di coperta/Marinaio	aver compiuto 18 anni di età e avere effettuato almeno 24 mesi complessivi di navigazione, dei quali almeno 12 in servizio di coperta.	Aver conseguito il certificato di comune di guardia di coperta (Reg. II/4) ai sensi del DM 251 del 25 luglio 2016. I sei mesi di addestramento previsti dal citato DM saranno effettuati da mozzo o giovanotto di coperta.	Regola II/4	
N	Marittimo abilitato di coperta/Marinaio		Aver conseguito il certificato di marittimo abilitato di coperta (Reg. II/5) ai sensi del DM 251 del 25 luglio 2016.	Regola II/5	
	Tankista per petroliere	aver effettuato specifico corso di addestramento per petroliere; Aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione su navi petroliere, in coperta o in macchina almeno da marinaio o da comune; ovvero avere effettuato almeno 12 mesi di navigazione da allievo tankista.	Aver effettuato specifico corso di addestramento avanzato per petroliere; aver effettuato almeno 18 mesi di navigazione su navi petroliere come comune di guardia di coperta (II/4) o come comune di guardia di macchina (III/4).	Regola II/5 o Regola III/5	
	Tankista per chimiche	aver effettuato specifico corso di addestramento per chimiche. Aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione su navi chimiche in coperta od in macchina almeno da marinaio o da comune; ovvero avere effettuato almeno 12 mesi di navigazione da allievo tankista.	Aver effettuato specifico corso di addestramento avanzato per chimichiere; aver effettuato almeno 18 mesi di navigazione su navi chimiche come comune di guardia di coperta (II/4) o come comune di guardia di macchina (III/4).	Regola II/5 o Regola III/5	
	Tankista per gasiere	Aver effettuato specifico corso di addestramento per gasiere. Aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione su navi gasiere, in coperta od in macchina almeno da marinaio o da comune; ovvero avere effettuato almeno 12 mesi di navigazione da allievo tankista.	Aver effettuato specifico corso di addestramento avanzato per gasiere; aver effettuato almeno 18 mesi di navigazione su navi gasiere come comune di guardia di coperta (II/4) o come comune di guardia di macchina (III/4).	Regola II/5 o Regola III/5	

	<b>Operai di coperta</b>	aver effettuato almeno 12 mesi di navigazione con qualifica di operaio meccanico o di carpentiere o di operaio motorista.	<b>Eliminare</b>	
	<b>Trattorista</b>	essere in possesso della patente di guida D/E e dimostrare con idonea documentazione rilasciata da un precedente datore di lavoro di aver prestato per almeno 24 mesi attività lavorativa con mansioni richiedenti il possesso della patente sopraindicata; oppure aver frequentato con esito favorevole un corso di guida specializzato; oppure aver effettuato un periodo di 3 mesi in servizio di coperta in affiancamento al trattorista, certificato dalla Società armatoriale.	Regola VI/1	
	<b>Stipettaio</b>	aver lavorato almeno 3 anni presso imprese di costruzioni di mobili; oppure aver effettuato 24 mesi di navigazione in servizio di coperta, dei quali almeno 12 in aiuto allo stipettaio.	<b>Eliminare</b>	<b>NORMA TRANSITORIA:</b> coloro che, al momento dell'entrata in vigore della norma, sono in possesso delle competenze di stipettaio acquisiranno la qualifica di carpentiere.
	<b>N</b>		Regola VI/1	
	<b>Giovanotto carpentiere</b>		Dimostrare con idonea documentazione, rilasciata da un precedente datore di lavoro, di aver nozioni di lavorazione di carpenteria acquisite presso imprese artigiane oppure in stabilimenti di costruzione, riparazione o allestimento di navi o galleggianti.	
	<b>Carpentiere</b>	aver prestato specifica attività lavorativa per almeno 3 anni in stabilimenti di costruzione, riparazione o allestimento di navi o galleggianti; ovvero possedere l'abilitazione di maestro d'ascia; oppure aver effettuato almeno 3 anni di navigazione di coperta e macchina; ovvero aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione da allievo carpentiere.	aver conseguito il II/5 o il III/5 oppure aver prestato specifica attività lavorativa per almeno 24 mesi presso imprese artigiane oppure in stabilimenti di costruzione, riparazione o allestimento di navi o galleggianti; ovvero possedere l'abilitazione di maestro d'ascia; oppure aver effettuato 12 mesi di navigazione da giovanotto carpentiere; oppure aver effettuato uno specifico corso di formazione connesso alle competenze del ruolo e almeno 6 mesi di navigazione in servizio di coperta, macchina o da allievo carpentiere.	Regola VI/1







Capo operato	aver effettuato 24 mesi di navigazione da operaio meccanico o proveniente dalla qualifica di capo fuochista.	aver conseguito il certificato di marittimo abilitato di macchina (Reg. III/5) oppure aver effettuato 24 mesi di navigazione da operaio meccanico o proveniente dalla qualifica di capo fuochista.	Regola VI/1
<b>PERSONALE POLIVALENTE</b>			
All. comune polivalente	aver compiuto 18 anni di età ed appartenere alle categorie iniziali di mozzo, di giovanotto o diplomati nautici di coperta e macchina ed essere in possesso del libretto sanitario qualora adibito a servizi di cucina o di mensa.	aver compiuto 18 anni di età ed essere in possesso del libretto sanitario qualora adibito a servizi di cucina o di mensa.	Regola VI/1
Comune polivalente	aver compiuto 18 anni ed aver effettuato 24 mesi complessivi di navigazione nelle qualifiche iniziali dei quali almeno 12 in servizio di coperta ed aver superato uno dei corsi per comuni polivalenti previsti dalla circolare n. 88 del 14 dicembre 1988 e sue successive integrazioni e modificazioni; ovvero aver effettuato 24 mesi di navigazione da allievo comune polivalente.	aver compiuto 18 anni di età, aver effettuato 18 mesi complessivi di navigazione nelle qualifiche iniziali dei quali almeno 12 in servizio di coperta ed aver superato uno dei corsi per comuni polivalenti previsti dalla circolare n. 88 del 14 dicembre 1988 e sue successive integrazioni e modificazioni; oppure aver effettuato 6 mesi di navigazione da allievo comune polivalente e aver conseguito il certificato di comune di guardia di coperta (Reg. II/4) o di comune di guardia di macchina (Reg. III/4) ai sensi del DM 251 del 25 luglio 2016.	Regola VI/1
<del>All. operario polivalente</del>	aver compiuto 18 anni di età ed aver conseguito il diploma dell'istituto professionale di Stato per le attività marine, sezione macchina; oppure avere la licenza di scuola media con almeno 6 mesi di esperienza di lavoro a bordo nella categoria iniziale.	Eliminare	
Operato polivalente	aver effettuato 24 mesi di navigazione da allievo operato polivalente oppure, dopo aver conseguito la qualifica di operaio meccanico, di operaio motorista, di operaio frigorista o di operaio di coperta, aver effettuato 36 mesi di navigazione (dei quali almeno 12 in servizio di coperta per partecipare alla guardia di navigazione in plancia) ed aver superato uno dei corsi per operai polivalenti previsti dalla circolare n. 88 del 14 dicembre 1988 e sue successive integrazioni e modificazioni.	Dopo aver conseguito il certificato di comune di guardia di macchina (Reg. III/4) ai sensi del DM 251 del 25 luglio 2016 oppure la qualifica di operaio meccanico, di operaio motorista, di frigorista, aver effettuato 12 mesi di navigazione (dei quali almeno 6 in servizio di coperta per partecipare alla guardia di navigazione in plancia) ed aver superato uno dei corsi per operai polivalenti previsti dalla circolare n. 88 del 14 dicembre 1988 e sue successive integrazioni e modificazioni.	Regola VI/1
Capo operato polivalente	aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione da operaio polivalente ed aver superato uno dei corsi previsti dalla circolare n. 88 del 14 dicembre 1988 e sue successive integrazioni e modificazioni.		Regola VI/1
<b>PERSONALE SANITARIO</b>			

Infermiere	essere in possesso della relativa abilitazione ai sensi della legge sanitaria.			
<b>PERSONALE DI CAMERA</b>				
Piccolo di camera	avere (sedici anni) di età.		Regola VI/1	
Garzone di camera <del>di seconda</del>	aver effettuato almeno 12 mesi di navigazione da piccolo di camera.	aver effettuato almeno 6 mesi di navigazione da piccolo di camera.	Regola VI/1	
<del>Garzone di camera</del>	aver effettuato almeno 18 mesi di navigazione da piccolo di camera oppure almeno 6 mesi da piccolo di camera dopo aver frequentato un corso alberghiero riconosciuto.	Eliminare		
<del>Garzone di prima</del>	aver effettuato almeno 6 mesi di effettiva navigazione da garzone di seconda.	Eliminare		
Cameriere	aver compiuto 18 anni di età ed aver effettuato almeno 12 mesi di effettiva navigazione da garzone di prima o da garzone di camera oppure comprovare di aver prestato almeno un anno di servizio in albergo, o di aver maturato almeno 24 mesi di navigazione come allievo: commis, cabin steward, lounge steward e comune di camera.	Aver compiuto 18 anni di età, aver conseguito il diploma dell'istituto professionale Servizi per l'eno-gastronomia e l'ospitalità alberghiera e aver effettuato 2 mesi di navigazione come allievo: commis, cabin steward, lounge steward; oppure aver effettuato almeno 6 mesi di effettiva navigazione da garzone di camera oppure comprovare di aver prestato almeno un anno di servizio in albergo.	Regola VI/1	
<del>Cameriere (con buona conoscenza di lingue)</del>	aver compiuto 18 anni di età ed aver effettuato almeno 12 mesi di navigazione da garzone di prima con buona conoscenza di lingue; oppure comprovare di aver prestato servizio alberghiero per almeno 2 anni e aver buona conoscenza di lingue, o aver maturato 24 mesi di navigazione come allievo comune alberghiero, cabin steward, lounge steward, ecc.	Eliminare		
<del>Cameriere ipostiere</del>	aver effettuato almeno 12 mesi di navigazione da cameriere.	Eliminare		
Primo cameriere <del>Capo allaggi</del>	aver effettuato almeno 48 mesi di navigazione da cameriere.	aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione da cameriere o in servizio di cabina; oppure aver frequentato uno specifico corso di formazione che dia il titolo professionale di Primo cameriere e aver effettuato almeno 12 mesi di navigazione da cameriere o in servizio di cabina.	Regola VI/1	

<del>Aiuto guardarobbiere</del>	aver effettuato 18 mesi di navigazione da piccolo di camera.	Eliminare		
<del>Guardarobbiere</del>	aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione da cameriere; ovvero 48 mesi di navigazione da garzone di prima o da garzone di camera.	Eliminare.		
<del>Maggiordomo - Maître d'hotel</del>	aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione in qualità di primo cameriere; ovvero aver svolto per almeno 48 mesi di servizio come maggiordomo in alberghi di lusso o di prima categoria.	Eliminare		
<del>Bambinata</del>	aver compiuto 18 anni di età, aver conseguito la licenza di scuola media inferiore.	Eliminare		
<del>Barista</del>	aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione come cameriere o almeno 48 mesi di navigazione da garzone di camera o garzone di prima.	Eliminare		
<del>Guardiano notturno-alberghiero</del>	aver effettuato 24 mesi di navigazione, dei quali almeno 6 nella sezione di camera ed aver frequentato, con esito positivo, un corso antincendio riconosciuto.	Eliminare		
<b>PERSONALE DI CUCINA E FAMIGLIA</b>				
Piccolo di cucina	essere in possesso di libretto sanitario.		avere sedici anni di età e aver frequentato, con esito favorevole, il corso professionale in materia di igiene e manipolazione degli alimenti (HACCP).	Regola VI/1
Garzone di cucina	aver effettuato almeno 12 mesi di navigazione da piccolo di cucina (tale requisito non è richiesto sulle navi da carico).		aver effettuato almeno 6 mesi di navigazione da piccolo di cucina (tale requisito non è richiesto sulle navi da carico).	Regola VI/1













				<p>Per alcune figure professionali, concernenti l'estetica della persona, l'intrattenimento sociale, l'attività ricreativa e lo shopping dei passeggeri quali ad esempio: estetica, manicure, parrucchiere, barbiere, ginnasta, orchestrale, intrattenitore sociale, venditore, ecc., è ammesso l'imbarco, per il tramite dell'ufficio di collocamento, a richiesta dell'armatore che ne valuta la professionalità.</p> <p>In relazione a quanto previsto dalla convenzione IMO STCW/78, recepita nell'ordinamento nazionale con legge 21 novembre 1985, n. 739, il personale di coperta e di macchina e personale polivalente interessato dovrà essere in possesso della certificazione prescritta dalla convenzione stessa.</p>																																																																																																																																				

Applicazione del decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82 (Codice dell'amministrazione digitale) alle carte, ai libri e ai documenti dei quali, per effetto di norme di legge o di regolamento, è obbligatoria la tenuta a bordo del naviglio nazionale.

IL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILI  
DI CONCERTO CON

IL MINISTRO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE, IL MINISTRO DELLO SVILUPPO ECONOMICO, IL MINISTRO DEL LAVORO E DELLE POLITICHE SOCIALI, IL MINISTRO DELLA SALUTE E L'AGENZIA PER L'ITALIA DIGITALE

VISTO il regio decreto 30 marzo 1942, n. 327 recante l'approvazione del testo definitivo del codice della navigazione e, in particolare, gli articoli dal 169 al 184;

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328 recante l'approvazione del Regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima) e, in particolare, gli articoli dal 349 al 383;

VISTA la convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS 74/78), aperta alla firma a Londra il 1° novembre 1974;

Vista la legge 23 maggio 1980, n. 313, recante adesione alla convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare, con allegato, aperta alla firma a Londra il 1° novembre 1974, e sua esecuzione;

VISTA la convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (Marpol 73/78) e, in particolare, la regola 9 dell'allegato II, come emendato;

Vista la legge 29 settembre 1980, n. 662, recante ratifica ed esecuzione della Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi e del protocollo d'intervento in alto mare in caso di inquinamento causato da sostanze diverse dagli idrocarburi, con annessi, adottati a Londra il 2 novembre 1973;

VISTA la legge 4 giugno 1982, n. 438, recante adesione ai protocolli relativi alle convenzioni internazionali rispettivamente per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi e per la salvaguardia della vita umana in mare, con allegati, adottati a Londra il 17 febbraio 1978, e loro esecuzione;

VISTA la legge 31 dicembre 1982, n. 979, recante disposizioni per la difesa del mare e, in particolare, l'articolo 19;

VISTO il decreto del Ministero della marina mercantile 3 aprile 1987, recante approvazione del modello del registro del carico per le navi che trasportano sostanze liquide nocive alla rinfusa, previsto dalla regola 9 dell'allegato II, come emendato, della convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (Marpol 73/78);

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1990, n. 309, recante testo unico delle leggi in materia di disciplina degli stupefacenti e sostanze psicotrope, prevenzione, cura e riabilitazione dei relativi stati di tossicodipendenza e, in particolare, l'articolo 46;

VISTO il decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271, recante adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori marittimi a bordo delle navi mercantili da pesca nazionali, a norma della legge 31 dicembre 1998, n. 485 e, in particolare, l'articolo 25, comma 2;

VISTO il decreto dirigenziale del Ministero dei trasporti e della navigazione 30 maggio 2000, recante approvazione del modello del registro degli infortuni e della scheda di rilevazione statistica degli infortuni a bordo delle navi mercantili e da pesca nazionali, pubblicato in Gazzetta Ufficiale – Serie Generale n. 146 del 24/06/2000;

VISTO il decreto del Ministero della sanità 3 agosto 2001, recante approvazione del registro di carico e scarico delle sostanze stupefacenti e psicotrope per le unità operative, pubblicato in Gazzetta Ufficiale - Serie Generale n. 204 del 03/09/2001;

VISTO il decreto del Ministero delle comunicazioni 15 aprile 2003, n. 130, recante regolamento riguardante la regola tecnica per la costituzione e sistemazione degli impianti radioelettrici da installare a bordo delle navi soggette ai requisiti previsti dal GMDSS e, in particolare, l'articolo 32, comma 1, lettera h);

VISTA la legge 8 luglio 2003, n. 172 recante disposizioni per il riordino e il rilancio della nautica da diporto e del turismo nautico e, in particolare, l'articolo 3;

VISTO il decreto legislativo 18 maggio 2005, n. 82 recante il Codice dell'amministrazione digitale e, in particolare, l'articolo 39;

VISTO il decreto legislativo 27 maggio 2005, n. 108, recante attuazione della direttiva 1999/63/CE relativa all'accordo sull'organizzazione dell'orario di lavoro della gente di mare, concluso dall'Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) e dalla Federazione dei sindacati dei trasportatori dell'Unione europea (FST) e, in particolare, l'articolo 4;

VISTO il decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 2 agosto 2011, recante approvazione dei modelli dei giornali nautici;

VISTO il decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 20 giugno 2012, recante approvazione del modello del Registro Idrocarburi distinto in Parte I e Parte II, pubblicato in Gazzetta Ufficiale - Serie Generale n. 155 del 05/07/2012;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 13 novembre 2014, recante regole tecniche in materia di formazione, trasmissione, copia, duplicazione, riproduzione e validazione temporale dei documenti informatici nonché di formazione e conservazione dei documenti informatici delle pubbliche amministrazioni ai sensi degli articoli 20, 22, 23-bis, 23-ter, 40, comma 1, 41, e 71, comma 1, del Codice dell'amministrazione digitale di cui al decreto legislativo n. 82 del 2005, pubblicato in Gazzetta Ufficiale - Serie Generale n. 8 del 12/01/2015;

VISTO il decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze 17 giugno 2014, recante modalità di assolvimento degli obblighi fiscali relativi ai documenti informatici ed alla loro riproduzione su diversi tipi di supporto - articolo 21, comma 5, del decreto legislativo n. 82/2005, pubblicato in Gazzetta Ufficiale - Serie Generale n. 146 del 26/06/2014;

VISTA la versione 1.1 del gennaio 2014 delle linee guida della Presidenza del Consiglio dei Ministri – Agenzia per l'Italia Digitale per l'effettuazione dei pagamenti elettronici a favore delle pubbliche amministrazioni e dei gestori di pubblici servizi;

VISTO il decreto del Ministero dell'economia e delle finanze 23 dicembre 2013, recante individuazione delle carte valori ai sensi dell'art. 2, comma 10-bis, lettere a) e b) della legge 13 luglio 1966, n. 559 e successive modificazioni e integrazioni, pubblicato in Gazzetta Ufficiale - Serie Generale n. 305 del 31/12/2013 e, in particolare, l'Allegato A;

## DECRETA

### Articolo 1

(Formato digitale delle carte, dei libri e dei documenti di bordo)

1. Le seguenti carte, libri e documenti di bordo possono essere formati e conservati anche in formato digitale e su supporti informatici, in conformità alle disposizioni e secondo le regole tecniche stabilite dal

decreto legislativo 18 maggio 2015, n. 82 (Codice dell'amministrazione digitale) e dall'ulteriore normativa applicabile:

- a) Giornale nautico e Giornale di macchina (codice della navigazione, articoli 169, dal 173 al 177, 181, 182; regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima), articoli dal 362 al 374 e 379; decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 2 agosto 2011, recante approvazione dei modelli dei giornali nautici, pubblicato in Gazzetta Ufficiale 1° settembre 2011, n. 203):
  1. Giornale Nautico Parte I (Inventario di Bordo);
  2. Giornale Nautico Parte II (Giornale generale e di contabilità);
  3. Giornale Nautico Parte III (Giornale di navigazione);
  4. Giornale Nautico Parte IV (Giornale di Carico);
  5. Giornale Nautico Parte V (Giornale di Macchina);
- b) Ruolo di equipaggio (codice della navigazione, articoli 169, 170, 171; regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima), articoli dal 349 al 361)
- c) Registro di carico per le navi che trasportano sostanze liquide nocive alla rinfusa (convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (Marpol 73/78), allegato II, regola 9; legge 29 settembre 1980, n. 662 (Ratifica ed esecuzione Marpol 73/78); decreto del Ministero della marina mercantile 3 aprile 1987, recante approvazione del modello del registro del carico per le navi che trasportano sostanze liquide nocive alla rinfusa, previsto dalla regola 9 dell'allegato II, come emendato, della convenzione internazionale Marpol 73/78);
- d) Registro degli idrocarburi (Oil Record Book) (articolo 19, legge 31 dicembre 1982, n. 979 (Disposizioni per la difesa del mare); decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 20 giugno 2012 recante approvazione del modello del Registro Idrocarburi distinto in Parte I e Parte II);
- e) Registro dell'orario di lavoro a bordo delle navi mercantili (Work and rest hours) (articolo 4, decreto legislativo 27 maggio 2005, n. 108, recante attuazione della direttiva 1999/63/CE relativa all'accordo sull'organizzazione dell'orario di lavoro della gente di mare, concluso dall'Associazione armatori della Comunità europea ECSA e dalla Federazione dei sindacati dei trasportatori dell'Unione europea FST);
- f) Registro degli infortuni (articolo 25, comma 2, decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271 (Adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori marittimi a bordo delle navi mercantili da pesca nazionali, a norma della legge 31 dicembre 1998, n. 485); decreto dirigenziale del Ministero dei trasporti e della navigazione 30 maggio 2000 recante approvazione del modello del registro degli infortuni e della scheda di rilevazione statistica degli infortuni a bordo delle navi mercantili e da pesca nazionali);
- g) Giornale radiotelegrafico (codice della navigazione, articolo 175; regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima), articolo 374);
- h) Giornale di bordo GMDSS (articolo 32, comma 1, lettera h), decreto del Ministero delle comunicazioni 15 aprile 2003, n. 130 recante regolamento riguardante la regola tecnica per la

costituzione e sistemazione degli impianti radioelettrici da installare a bordo delle navi soggette ai requisiti previsti dal GMDSS)

- i) Registro di carico e scarico dei medicinali soggetti alla disciplina degli stupefacenti e sostanze psicotrope (articolo 46, decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1990, n. 309 (Testo unico delle leggi in materia di disciplina degli stupefacenti e sostanze psicotrope, prevenzione, cura e riabilitazione dei relativi stati di tossicodipendenza); decreto del Ministero della sanità 3 agosto 2001 recante approvazione del registro di carico e scarico delle sostanze stupefacenti e psicotrope per le unità operative).

#### Articolo 2

(Requisiti e specifiche)

1. Fatto salvo quanto disposto dal codice dell'amministrazione digitale e dalle altre norme applicabili, i requisiti e le specifiche del formato digitale di ciascuno delle carte, dei libri e dei documenti di bordo, di cui al precedente articolo 1, nonché della loro formazione, aggiornamento, trasmissione, copia, duplicazione, riproduzione, estrazione e validazione temporale, nonché dei *software* e degli *hardware* per la loro gestione, ivi compreso il supporto alle competenze ispettive e conservative delle autorità competenti, sono approvati con uno o più decreti dirigenziali.

#### Articolo 3

(Norme fiscali)

1. Ai fini dell'assolvimento degli obblighi fiscali relativi alle carte, ai libri e ai documenti di bordo, di cui al precedente articolo 1, in formato digitale si provvede ai sensi del decreto del Ministero dell'economia e delle finanze 17 giugno 2014, recante "Modalità di assolvimento degli obblighi fiscali relativi ai documenti informatici ed alla loro riproduzione su diversi tipi di supporto – articolo 21, comma 5, del decreto legislativo n. 82/2005".

#### Articolo 4

(Strumenti di pagamento)

1. Il pagamento dell'imposta di bollo e dei tributi previsti avviene anche mediante gli strumenti di pagamento previsti dall'articolo 5 del codice dell'amministrazione digitale.

#### Articolo 5

(Modifiche all'Allegato A del decreto del Ministero dell'economia e delle finanze 23 dicembre 2013)

1. Nell'Allegato A al decreto del Ministero dell'economia e delle finanze 23 dicembre 2013, recante "Individuazione delle carte valori ai sensi dell'art. 2, comma 10-bis, lettere a) e b), della legge 13 luglio 1966, n. 559 e successive modificazioni e integrazioni" sono abrogati i punti "83. Giornali e documenti di bordo" e "84. Registri di carico degli idrocarburi".

#### Articolo 6

(Clausola di invarianza finanziaria)

1. Dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri o diminuzioni di entrate a carico della finanza pubblica.

Articolo 7

(Entrata in vigore)

1. Per ciascuno delle carte, dei libri o degli altri documenti di bordo, di cui al precedente articolo 1, il relativo formato digitale entra in vigore alla data della pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana del relativo decreto dirigenziale di approvazione, di cui al precedente articolo 2.

Dato a Roma, addì

Visto, il Guardasigilli:

Registrato alla Corte dei conti il

## RELAZIONE ILLUSTRATIVA

**Oggetto:** Schema di decreto ministeriale recante applicazione del decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82 (Codice dell'amministrazione digitale) alle carte, ai libri e agli altri documenti di bordo, di cui all'articolo 169 del regio decreto 30 marzo 1942, n. 327 (Approvazione del testo definitivo del Codice della navigazione).

### A. Premessa

La normativa italiana impone al naviglio nazionale l'obbligo di tenuta a bordo di una serie di carte, libri e altri documenti di bordo, prevedendone la formazione e la conservazione su supporto cartaceo, su modelli approvati con decreto dell'allora Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del Ministero della Salute, secondo i rispettivi profili di competenza.

Nello specifico si fa riferimento a:

- **Giornale nautico e Giornale di macchina:** codice della navigazione, articoli 169, dal 173 al 177, 181, 182; regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima), articoli dal 362 al 374 e 379; decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 2 agosto 2011 (Approvazione dei modelli dei giornali nautici), pubblicato in Gazzetta Ufficiale 1° settembre 2011, n. 203
  - Giornale Nautico Parte I (Inventario di Bordo):
  - Giornale Nautico Parte II (Giornale generale e di contabilità)
  - Giornale Nautico Parte III (Giornale di navigazione)
  - Giornale Nautico Parte IV (Giornale di Carico)
  - Giornale Nautico Parte V (Giornale di Macchina)
- **Ruolo di equipaggio:** codice della navigazione, articoli 169, 170, 171; regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima), articoli dal 349 al 361
- **Registro di carico per le navi che trasportano sostanze liquide nocive alla rinfusa:** convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (Marpol 73/78), allegato II, regola 9; legge 29 settembre 1980, n. 662 (Ratifica ed esecuzione Marpol 73/78); decreto del Ministero della marina mercantile 3 aprile 1987 (Approvazione del modello del registro del carico per le navi che trasportano sostanze liquide nocive alla rinfusa, previsto dalla regola 9 dell'allegato II, come emendato, della convenzione internazionale Marpol 73/78);
- **Registro degli idrocarburi (Oil Record Book):** articolo 19, Legge 31 dicembre 1982, n. 979 (Disposizioni per la difesa del mare); decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 20 giugno 2012 (Approvazione del modello del Registro Idrocarburi distinto in Parte I e Parte II)
- **Registro dell'orario di lavoro a bordo delle navi mercantili (Work and rest hours):** articolo 4, decreto legislativo 27 maggio 2005, n. 108 (Attuazione della direttiva 1999/63/CE relativa all'accordo sull'organizzazione dell'orario di lavoro della gente di mare, concluso dall'Associazione armatori della Comunità europea ECSA e dalla Federazione dei sindacati dei trasportatori dell'Unione europea FST).
- **Registro degli infortuni:** articolo 25, comma 2, decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271 (Adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori marittimi a bordo delle navi mercantili da pesca nazionali, a norma della legge 31 dicembre 1998, n. 485); decreto

dirigenziale del Ministero dei trasporti e della navigazione 30 maggio 2000 (Approvazione del modello del registro degli infortuni e della scheda di rilevazione statistica degli infortuni a bordo delle navi mercantili e da pesca nazionali)

- **Giornale radiotelegrafico:** codice della navigazione, articolo 175; regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima), articolo 374;
- **Giornale di bordo GMDSS:** articolo 32, comma 1, lettera h), decreto del Ministero delle comunicazioni 15 aprile 2003, n. 130 (Regolamento riguardante la regola tecnica per la costituzione e sistemazione degli impianti radioelettrici da installare a bordo delle navi soggette ai requisiti previsti dal GMDSS)
- **Registro di carico e scarico dei medicinali soggetti alla disciplina degli stupefacenti e sostanze psicotrope:** articolo 46, decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1990, n. 309 (Testo unico delle leggi in materia di disciplina degli stupefacenti e sostanze psicotrope, prevenzione, cura e riabilitazione dei relativi stati di tossicodipendenza); decreto del Ministero della sanità 3 agosto 2001 (Approvazione del registro di carico e scarico delle sostanze stupefacenti e psicotrope per le unità operative).

Tali carte, libri e documenti di bordo hanno una funzione di carattere sostanzialmente pubblicistico, connessa con l'ordinamento amministrativo della navigazione. L'articolo 178 del codice della navigazione disciplina l'efficacia probatoria delle annotazioni contenute nei libri di bordo.

Come misura di semplificazione e di sostegno alla competitività delle imprese, il presente schema di decreto interministeriale, da emanarsi in concerto con i Ministeri dell'economia e delle finanze e della salute, applica alla materia il decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82 (Codice dell'amministrazione digitale).

In particolare, vi applica la previsione contenuta nell'articolo 39 (Libri e scritture): «I libri, i repertori e le scritture, ivi compresi quelli previsti dalla legge sull'ordinamento del notariato e degli archivi notarili, di cui sia obbligatoria la tenuta possono essere formati e conservati su supporti informatici in conformità alle disposizioni del presente codice e secondo le regole tecniche stabilite ai sensi dell'articolo 71».

L'integranda disciplina introduce la facoltà per l'armatore di scegliere il tipo di supporto, cartaceo o digitale, su cui formare e conservare i libri e gli altri documenti di bordo, secondo opzioni di carattere economico, gestionale e operativo. Se nulla varia rispetto alla disciplina vigente per il supporto cartaceo, si rende necessaria l'introduzione di una corrispettiva disciplina per il formato digitale.

Il presente schema di decreto ministeriale costituisce il tassello iniziale della predetta disciplina, che sarà completata con l'emanazione dei decreti dirigenziali specifici per ogni libro e documento di bordo.

## **B. Articolazione del decreto**

### **Articolo 1 (Formato digitale delle carte, dei libri e dei documenti di bordo)**

L'articolo 1 introduce il principio secondo il quale le carte, i libri e gli altri documenti di bordo, di cui all'articolo 169 del codice della navigazione, oltre che nel vigente formato cartaceo,

possono essere formati e conservati anche in formato digitale e su supporti informatici. Si applicano le disposizioni e le regole tecniche stabilite dal codice dell'amministrazione digitale e dall'ulteriore normativa applicabile.

#### **Articolo 2 (Requisiti e specifiche)**

I requisiti e le specifiche tecniche del formato digitale delle carte, dei libri e dei documenti di bordo, per quanto non disciplinato dal codice dell'amministrazione digitale e dalle altre norme applicabili, nonché per quanto attiene specificamente alla materia giuridica e amministrativa marittima, sono determinati con uno o più specifici decreti direttoriali, anche per quello che concerne il supporto alle competenze ispettive e conservative delle autorità competenti.

#### **Articolo 3 (Norme fiscali)**

In materia fiscale, alle carte, ai libri e ai documenti di bordo in formato digitale si applica il decreto del Ministero dell'economia e delle finanze 17 giugno 2014 (Modalità di assolvimento degli obblighi fiscali relativi ai documenti informatici ed alla loro riproduzione su diversi tipi di supporto - articolo 21, comma 5, del decreto legislativo n. 82/2005).

#### **Articolo 4 (Strumenti di pagamento)**

Il pagamento dell'imposta di bollo e degli eventuali tributi previsti avviene anche mediante gli strumenti di pagamento con modalità informatiche previsti dall'articolo 5 del codice dell'amministrazione digitale.

#### **Articolo 5 (Modifiche all'Allegato A del decreto del Ministero dell'economia e delle finanze 23 dicembre 2013)**

L'allegato A del decreto del Ministero dell'economia e delle finanze 23 dicembre 2013, individua le carte valori soggette al regime di rigoroso rendiconto. Dall'elenco sono abrogati il punto 83, relativo ai giornali e documenti di bordo, e il punto 84, relativo ai registri di carico degli idrocarburi.

#### **Art. 6 (Clausola di invarianza finanziaria)**

Dall'attuazione del decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

#### **Articolo 7 (Entrata in vigore)**

Per ciascuno delle carte, dei libri o degli altri documenti di bordo il formato digitale entra in vigore alla data della pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale del relativo decreto direttoriale, contenente le specifiche tecniche, da redigere in collaborazione con l'Agenzia per l'Italia digitale.

## ALLEGATO 3

**Documentazione depositata dai rappresentanti del Forum italiano dell'export**

## Cosa sono gli Stati Generali dell'Export?

Gli stati generali dell'export sono l'**evento italiano che mette a confronto imprenditori, operatori del settore ed esponenti** istituzionali sui temi dell'**internazionalizzazione**, delle **startup** e dell'**innovazione**.

Una risposta doverosa alla necessità di raccontare e fare un punto della situazione periodico sullo stato dei fatti in merito all'export e al progresso dell'Italia sullo scenario internazionale.

Nuovi scenari da affrontare e nuove competenze da portare all'interno delle aziende sono il focus degli eventi organizzati dal Forum Italiano dell'Export che nasce appunto come un **luogo di scambio virtuale e fisico** per gli imprenditori impegnati nel commercio con l'estero del made in Italy, che hanno così la possibilità di incontrarsi e scambiarsi **contenuti, know-how e progetti**. Un luogo che in Italia mancava e che oggi riveste un ruolo fondamentale, in quanto nato dalle imprese per le imprese.



<https://italianexportforum.it>

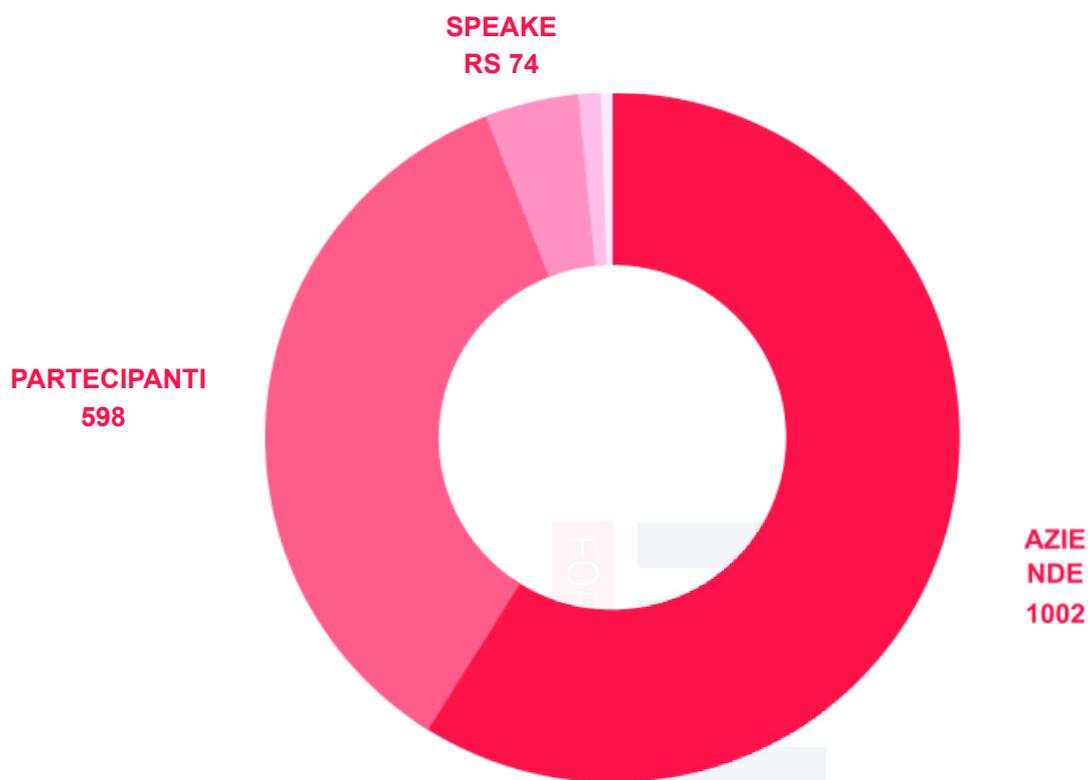


@forumitalianodellexport



## NUMERI DEL 2022

- ▶ 1002 AZIENDE REGISTRATE
- ▶ 598 PARTECIPANTI
- ▶ 74 SPEAKERS
- ▶ 18 PARTNERS
- ▶ 9 ISTITUZIONI PRESENTI





<https://italianexportforum.it>



@forumitalianoделlexport



## SITUAZIONE EXPORT ITALIANA NEL 2022

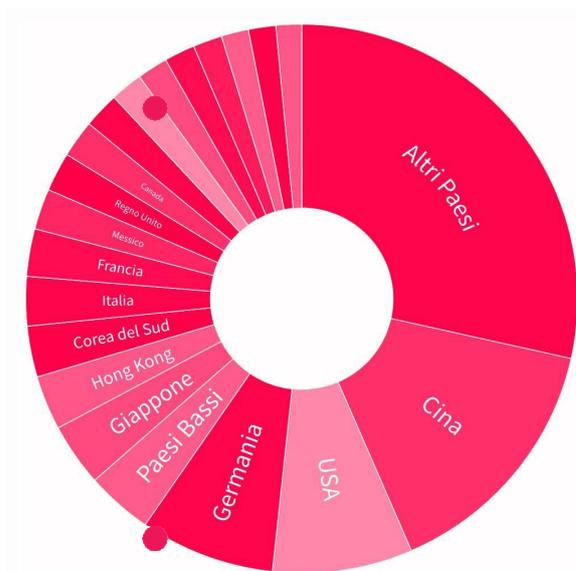
### TAKEAWAY

- ▶ Al 2020, l'Italia ricopre l'11° posto a livello globale in termini di importazioni e l'8° posto in termini di esportazioni.
- ▶ L'Italia è tra i leader mondiali per l'esportazione di macchine per l'industria di ogni genere, medicinali, autoveicoli, prodotti di abbigliamento.
- ▶ Germania, Francia, USA sono i maggior Paesi di destinazione delle merci italiane.
- ▶ Lombardia, Emilia-Romagna, Veneto e Piemonte sono le prime regioni per export in Italia.



Al 2020, l'Italia ricopre l'8° posto in termini di esportazioni: genera il 2,9% dell'export mondiale, rispetto al 3,3% del 2009.

Germania, Francia, USA sono i maggior Paesi di destinazione delle merci italiane.



fonte: Export italiano - Italia in dati

<https://italianexportforum.it>

@forumitalianodellexport



Fare impresa e creare nuovi orizzonti di crescita implica una profonda conoscenza della storia e della cultura dei luoghi da cui ci si lascia ispirare. Gli Stati Generali sono un'occasione perfetta per raccontare l'export italiano e dar voce ai suoi protagonisti.

Gli argomenti affrontati riguardano essenzialmente tre fattori:

- l'importanza di punti di riferimento di matrice istituzionale per tutti gli imprenditori che vorranno espandere il proprio business all'estero;
- la ricerca di soluzioni per affrontare le difficoltà dettate dal caro energia;
- l'export e il Made In Italy come punto di ripartenza per il Paese.

Il made in Italy è il terzo marchio più conosciuto al mondo, dopo Visa e CocaCola. questo è stato tra i motti più usati nel 2022, un dato che rende fieri il Nostro paese e gli imprenditori.

E' Un marchio che però ha finito per incarnare uno stile di vita, un'opportunità economica e una direzione anche diplomatica. Non ci abbiamo creduto e forse non ci crediamo fino in fondo.

Il Made in Italy, però, vale un terzo del PIL Italiano: e in questo si che bisogna crederci, al punto da dover partire da questo per rilanciare in maniera decisa l'immagine che può e deve incarnare il Bello e Ben fatto. Dopotutto, il sistema produttivo italiano si caratterizza per avere la popolazione d'impresе più numerosa in Europa

Il Forum è un'occasione preziosa per tutti coloro i quali hanno necessità di dialogo con chi è immerso in un business oggi leader del commercio estero. Durante l'ultima edizione degli Stati Generali, sono emerse delle soluzioni a problemi principalmente legati alle difficoltà di acquisizione del personale e le competenze interne all'azienda, oltre ad ostacoli di tipo amministrativo e burocratico, uniti alle difficoltà di accesso al credito.

Quello della formazione è il tema chiave che permetterà alle imprese italiane di essere più competitive in relazione sia al mercato interno che a quello internazionale.

La formazione passa attraverso l'esperienza di chi ha già avuto modo di conoscere come un business varia al mutare delle condizioni geopolitiche, delle oscillazioni del mercato e di eventi eccezionali in grado di modificare assetti politici e sociali.

L'esperienza, la cultura e la consapevolezza del valore intrinseco al Made in Italy possono essere la chiave di partenza per un cambiamento radicale, che si affianca alle best practices più diffuse. Tra le pratiche che andrebbero valorizzate vi sono tematiche quali gender equality, l'assunzione di persone diversamente abili, l'attenzione alla sostenibilità, intesa in tutte le sue tre declinazioni (Economica, Sociale e di Governance)

Tutto questo non viene spiegato: un'impresa o un giovane imprenditori che hanno carte in regola per essere competitivi, finiscono per partire con un Minus evidente legato alla mancata informazione. Manca un luogo, fisico e/o digitale, che possa informare l'imprenditore dei trend vincenti e delle novità presenti in materia, non solo all'estero, ma anche sul suolo italiano.

Dalla formazione e conoscenza, si arriverebbe anche ad una maggiore dimestichezza con le materie trattate, al punto da spianare la strada alla migliore comprensione dei processi burocratici e amministrativi.

Dalla formazione si avrebbe maggior consapevolezza dei principali campi produttivi di interesse nazionale, individuando tutte le attività che possano aiutare l'espansione all'estero del Made in Italy. Tra questi, le nuove tecnologie messe in campo per l'industria farmaceutica, agroalimentare, ma non solo.

Si viene oggi a distinguere l'industria energetica, sotto i riflettori proprio in virtù della riscoperta di rapporti bilaterali e multilaterali con Paesi vicini, in particolare Algeria e Balcani.

<https://italianexportforum.it>

@forumitalianodellexport



Questo tipo di incontri sono importanti non solo per presentare proposte ed idee, ma anche per ascoltare esperienze affini, instaurando un dialogo costruttivo, di cui andrebbe, però, lasciata una traccia.

Ecco perchè proponiamo la nascita di linee guida per il Bello e Ben Fatto, che accompagni l'imprenditore nel processo di internazionalizzazione, di cui tanto si parla e poco si comprende. Le linee guida devono, però, essere affiancate da storie di successo, nomi di imprese ed imprenditori che possano costituire un modello da seguire, per evitare il displacement di idee ed ideatori.

Inoltre, così come CDP ha messo a disposizione una mappa con indicatori circa la presenza del made in Italy nel paese interessato, bisognerebbe anche indicare i principali interlocutori delle imprese in loco, implementando il numero delle agenzie ICE che già fanno un grande lavoro per chi punta al commercio con l'estero.

Infatti, l'esperienza consolidata ci porta a dire che mai come oggi è necessario il presidio di un mercato. Non ci si può limitare al dire che bisogna andare a vendere in un paese x, quale Pakistan, vietnam. Se vogliamo fare in modo che questi 625 miliardi di Made In Italy oltre confine diventino 1000, l'unica partita che abbiamo è consolidare i mercati che noi definiamo Maturi e aprire nuove sedi ICE nei mercati che definiamo non maturi o ancora poco esplorati.

Per aprirne di nuovi, e questi ce lo ha insegnato la nostra conoscenza dei processi di esportazione, processo che parte dall'azienda, arriva alla pre dogana e passa alla logistica per poi arrivare al mercato di sbocco. Abbiamo contezza di questo processo, e proprio perché ne abbiamo contezza possiamo dire che per affermarsi in un mercato bisogna essere presenti.

Abbiamo bisogno di uffici che ci aiutino in questa presenza.

Infine, qui ritorniamo alla formazione. Nelle Sedi ICE già esistenti, o in quelle che verranno aperte, sarà sempre necessario avere un dialogo con una rete di Trade Commissioners.

Questa è una figura che va riproposta, poiché aiuta il produttore nella composizione della sua rete commerciale e quindi nella nascita del suo nuovo centro di ricavo.

Da sola una pmi non ha competenza, fa fatica, non ha prospettiva. ed in questo deve essere lo Stato a dettare una strada da percorrere.



<https://italianexportforum.it>



@forumitalianoexport

## FOCUS: NUOVE ROTTE COMMERCIALI E LA PRESENZA DI ICE NEL MONDO

Oltre agli Stati Uniti, principale interlocutore di molti degli imprenditori che hanno preso parte alla Quarta Edizione degli Stati Generali dell'Export, è emerso che vi sono altre zone del mondo che andrebbero valorizzate, studiate e capite.

Infatti, conoscere la cultura e le tradizioni di un popolo, permetterà anche di fare una valutazione approfondita delle reali possibilità di diffusione dei prodotti Made in Italy, nonché delle ricerche circa le opportunità di apertura di uffici all'estero.

### 1. VIETNAM

Nel 2019 l'Italia ha sottoscritto un'intesa politico-economica con l'Est Asiatico, la "Via della Seta", prima con la Cina, poi con Singapore. In un secondo momento, vi è stata la volontà del governo Conte di rafforzare ed implementare anche gli accordi bilaterali tra Italia e Vietnam stipulati nel 2016, al fine di rendere più vigoroso il partenariato economico, grazie ad una fitta rete di iniziative di network per far interagire imprenditori italiani e locali.

Il risultato è stato sorprendente: dopo soli due anni l'Italia è diventata il secondo fornitore del Vietnam con investimenti soddisfacenti da parte di aziende italiane. All'incontro organizzato lo scorso 6 giugno 2019 dal Forum Sul Dialogo tra Italia e Paesi dell'Asean, tenuto ad Hanoi, dove vi hanno partecipato più di 400 aziende, era stato previsto quale obiettivo del 2020 un interscambio tra i sei e i dieci miliardi di dollari, obiettivo sfiorato e non raggiunto per le difficoltà logistiche create dal covid prima, dalla guerra poi.

La linea di scambi commerciali, culturali ed economici si consolida puntando su programmi di sostegno all'innovazione, alla qualità ambientale, alla sicurezza internazionale, allo sviluppo di infrastrutture e turismo: lo confermano gli studi dell'Istituto per il Commercio Estero e il recente Rapporto Export di Sace, che sul Vietnam ha un focus importante.



Export opportunity index



Investment opportunity index



Media Rischio politico



Media Rischio di Credito

FONTE: SACE

ITALIAN EXPORT

<https://italianexportforum.it>

@forumitalianodellexport

**DATI**

L'export italiano in Vietnam, era a 1,34 miliardi di euro nel 2021 (+14,4% nei cinque anni precedenti) ed è dato in crescita: le dinamiche produttive del Vietnam, oltre a confermare il grado di resilienza del Paese, spingono le esportazioni italiane verso Hanoi, previste a +6,9% nel 2022 e +7,7% nel 2023. Tra le voci che più traineranno il nostro export figurano

1. i beni di consumo (+8,3% nel 2022, +7,8% nel 2023), pari a oltre il 35% del valore beni esportati, che risentono positivamente del peso rilevante dell'industria tessile e della lavorazione di cuoio e pelli nel Paese;
2. i beni di investimento (+3,4% nel 2022, +6,8% nel 2023), necessari allo sviluppo infrastrutturale e industriale di un'economia che, per quanto in profonda evoluzione, ha un'impronta decisamente trasformatrice.

**Scambi Commerciali (VIETNAM)**

Export italiano verso il paese:	2019	2020	2021	gen-ago 2021	gen-ago 2022
<b>VIETNAM</b>					
<b>Totale (mln. €)</b>	1.299,16	1.058,22	1.184,59	812,38	859,08
<b>Variazione (%)</b>	-0,2	-18,5	12,2		5,7

Merchi (mln. €)	2019	2020	2021
Prodotti dell'agricoltura, pesca e silvicoltura	4,67	5,34	5,22
Prodotti delle miniere e delle cave	2,43	3,3	4,1
Prodotti alimentari	72,85	66,26	71,39
Bevande	14,03	12,34	14,23
Prodotti tessili	99,66	82,23	104,32
Articoli di abbigliamento (anche in pelle e in pelliccia)	19,01	13,1	12,76
Articoli in pelle (escluso abbigliamento) e simili	220,06	173,57	220,26
Legno e prodotti in legno e sugheri (esclusi i mobili); articoli in paglia e materiali da intreccio	4,85	5,09	5,58
Carta e prodotti in carta	15,9	10,07	12,74
Prodotti chimici	95,76	92,03	91,64
Prodotti farmaceutici di base e preparati farmaceutici	56,49	52	48,17
Articoli di abbigliamento (anche in pelle e in pelliccia)	19,01	13,1	12,76
Articoli in pelle (escluso abbigliamento) e simili	220,06	173,57	220,26
Legno e prodotti in legno e sugheri (esclusi i mobili); articoli in paglia e materiali da intreccio	4,85	5,09	5,58
Carta e prodotti in carta	15,9	10,07	12,74
Prodotti chimici	95,76	92,03	91,64
Prodotti farmaceutici di base e preparati farmaceutici	56,49	52	48,17
Articoli in gomma e materie plastiche	21,03	19,85	25,15
Altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi	25,12	20,84	20,57
Prodotti della metallurgia	20,54	17,21	9,95
Prodotti in metallo, esclusi macchinari e attrezzature	21,83	18,3	18,8
Computer e prodotti di elettronica e ottica; apparecchi elettromedicali, apparecchi di misurazione e orologi	46,05	44,75	45,21
Apparecchiature elettriche e apparecchiature per uso domestico non elettriche	82,95	58,18	50,05
Macchinari e apparecchiature	378,2	285,8	325,4
Autoveicoli, rimorchi e semirimorchi	14,98	14,13	16,62
Altri mezzi di trasporto (navi e imbarcazioni, locomotive e materiale rotabile, aeromobili e veicoli spaziali, mezzi militari)	15,71	12,95	34,21
Mobili	22,34	18,22	21,06
Prodotti delle altre industrie manifatturiere	25,46	23,13	23,4

**Scambi Commerciali (VIETNAM)**

Import italiano dal paese:	2019	2020	2021	gen-ago 2021	gen-ago 2022
<b>VIETNAM</b>					



<https://italianexportforum.it>



@forumitalianodellexport



## 2. INDONESIA

L'Indonesia è il 60° mercato di destinazione per l'export italiano e il 12° mercato di destinazione dell'export italiano in Asia-Pacifico.

Ha un potenziale enorme, e potrebbe essere fatta la medesima operazione di accordo bilaterale tra Paesi per permettere la crescita del Made in Italy. Il mercato italiano potrebbe affermarsi, soprattutto, in ambito agroalimentare, vista l'emergenza climatica costante, che non rende il Paese competitivo come dovrebbe.

A differenza del Vietnam SACE - Scheda Paese Vietnam, infatti, il rischio climatico, secondo la Risk Map di SACE, è più basso, ma creerebbe maggiori incertezze nella scelta del Paese quale meta ultima dove esportare per le difficili comunicazioni e i trasporti poco efficienti, soprattutto durante la stagione delle piogge.

Nel 2013, però, l'Indonesia era stata definita come "Una promessa per il Made in Italy (Indonesia, una promessa per il made in Italy - ilGiornale.it), soprattutto grazie all'alta reputazione che l'Italia gode in Indonesia.

Con queste premesse è nata, nel 2013, la prima missione di sistema in Indonesia promossa dai ministeri dello Sviluppo economico e degli Esteri, organizzata da Confindustria in collaborazione con Ice, Abi, Unioncamere e Rete Imprese Italia.

Era stato, infatti, previsto che l'export italiano sarebbe cresciuto di oltre il 10% nel 2013-2016, avendo quali principali driver le opportunità connesse ai nuovi consumi della classe media in espansione, passata da 81 a 131 milioni di individui nel periodo 2003-2010 (+65%), e allo sviluppo infrastrutturale ed energetico.

Il mercato è ancora molto chiuso, c'è un problema di dazi (200% sui beni di lusso) che comunque dovranno scendere.

Il tessuto e i distretti delle Pmi italiane hanno molte affinità con la struttura produttiva indonesiana: il 90% è rappresentato da medio-piccole che formano il 53% del Pil e il 20% dell'export. Solo nel 2012 l'interscambio con l'Italia si è fermato a 3,31 miliardi (-4%) mentre le nostre esportazioni sono cresciute del 55,9%, a 1,23 miliardi.



**Export**  
opportunity index



**Investment**  
opportunity index



**Media**  
**Rischio politico**



**Media**  
**Rischio di Credito**

<https://italianexportforum.it>

@forumitalianodellexport

**Scambi Commerciali (INDONESIA)**

Export italiano verso il paese: INDONESIA	2019	2020	2021	gen-ago 2021	gen-ago 2022
<b>Totale (mln. €)</b>	1.357,19	1.069,1	1.030,51	701,9	651,79
<b>Variazione (%)</b>	12,5	-21,2	-3,5		-7,1

Merci (mln. €)	2019	2020	2021
Prodotti dell'agricoltura, pesca e silvicoltura	14,23	13,23	11,76
Prodotti delle miniere e delle cave	8	5,39	3,98
Prodotti alimentari	46,24	36,28	39,44
Bevande	1,85	1,68	3,05
Prodotti tessili	24,63	15,97	15,54
Articoli di abbigliamento (anche in pelle e in pelliccia)	4,43	4,77	3,1
Articoli in pelle (escluso abbigliamento) e simili	37,62	25,24	34,89
Legno e prodotti in legno e sugheri (esclusi i mobili); articoli in paglia e materiali da intreccio	3,95	2,69	3,28
Carta e prodotti in carta	17,97	4,51	6,28
Prodotti chimici	120,62	140,54	193,35
Prodotti farmaceutici di base e preparati farmaceutici	24,15	23,8	22,26
Articoli in gomma e materie plastiche	27,37	21	19,04
Altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi	29,01	15,25	18,21
Prodotti della metallurgia	40,07	54,03	29,97
Prodotti in metallo, esclusi macchinari e attrezzature	33,87	94,05	34,42
Computer e prodotti di elettronica e ottica; apparecchi elettromedicali, apparecchi di misurazione e orologi	24,88	28,22	31,5
Apparecchiature elettriche e apparecchiature per uso domestico non elettriche	54,34	42,99	26,61
Macchinari e apparecchiature	736,84	403,51	333,61
Autoveicoli, rimorchi e semirimorchi	24,58	13,21	15,18
Altri mezzi di trasporto (navi e imbarcazioni, locomotive e materiale rotabile, aeromobili e veicoli spaziali, mezzi militari)	13,07	35,59	62,56
Mobili	11,55	11,54	12,12
Prodotti delle altre industrie manifatturiere	20,15	14,57	16,26
Altri prodotti e attività	40,85	60,63	93,48

Elaborazioni Ambasciata d'Italia su dati Agenzia ICE di fonte ISTAT.

**Scambi Commerciali (INDONESIA)**

Import italiano dal paese: INDONESIA	2019	2020	2021	gen-ago 2021	gen-ago 2022
<b>Totale (mln. €)</b>	1.829,1	1.791,58	2.417,74	1.404,51	2.237,94
<b>Variazione (%)</b>	0,8	-2,1	35		59,3

Merci (mln. €)	2019	2020	2021
Prodotti dell'agricoltura, pesca e silvicoltura	99,07	84,81	72,17
Prodotti delle miniere e delle cave	5,44	0,42	0,06
Prodotti alimentari	614,16	743,02	738,05
Prodotti tessili	52,14	34,25	41,48
Articoli di abbigliamento (anche in pelle e in pelliccia)	76,6	63,44	71,03
Articoli in pelle (escluso abbigliamento) e simili	150,19	126,72	161,65
Legno e prodotti in legno e sugheri (esclusi i mobili); articoli in paglia e materiali da intreccio	17,42	14,99	19,09
Carta e prodotti in carta	34,68	28,94	16,39
Prodotti chimici	230,66	261,23	416,68
Prodotti farmaceutici di base e preparati farmaceutici	6,84	7,15	6,09
Articoli in gomma e materie plastiche	43,27	43,52	73,16
Altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi	2,24	2	2,37
Prodotti della metallurgia	326,19	219,38	605,69
Prodotti in metallo, esclusi macchinari e attrezzature	3,29	3,08	3,96
Computer e prodotti di elettronica e ottica; apparecchi elettromedicali, apparecchi di misurazione e orologi	11,36	7,06	7,93
Apparecchiature elettriche e apparecchiature per uso domestico non elettriche	42,37	41,71	40,43
Macchinari e apparecchiature	30,11	36,13	44,88
Autoveicoli, rimorchi e semirimorchi	6,42	5,71	6,48
Altri mezzi di trasporto (navi e imbarcazioni, locomotive e materiale rotabile, aeromobili e veicoli spaziali, mezzi militari)	14,02	12,02	12,75
Mobili	22,84	20,79	24,85
Prodotti delle altre industrie manifatturiere	36,75	29,06	45,24
Altri prodotti e attività	2,76	5,75	6,83

Elaborazioni Ambasciata d'Italia su dati Agenzia ICE di fonte ISTAT.

<https://italianexportforum.it>

@forumitalianodellexport



## PROPOSTE

L'Italia è uno dei maggiori paesi esportatori. E continua ad esserlo nonostante il difficile periodo storico che stiamo attraversando. Basti pensare che, secondo stime di Sace, nel 2022 l'export italiano crescerà del 10,3% e che nel 2023 l'andamento continuerà a essere positivo, registrando un +5% e un valore di 600 miliardi di euro.

Le proposte emerse dalla Quarta Edizione degli stati generali sono le seguenti:

- ◆ Tutelare il settore agroalimentare, partendo da una maggiore educazione alimentare in Italia e nel mondo intervenendo sui rincari dell'energia a famiglie e imprese
- ◆ Fare investimenti finalizzati allo sviluppo di una rete di infrastrutture di trasporto moderna, digitale, sostenibile e interconnessa, migliorando la competitività del Paese, in particolare al Sud.
- ◆ Puntare su nuove rotte commerciali, al fine di diffondere il Made in Italy nelle economie dette emergenti
- ◆ Presentare un piano strategico, in un solo documento al Ministero dell'impresa e del Made in Italy, per far fronte alle difficoltà legate al caro energia
- ◆ Considerare in che modo il caro energetico influenzerà l'export italiano nel 2023
- ◆ Valorizzare l'industria farmaceutica italiana, con un maggiore controllo sui brevetti
- ◆ Puntare sui giovani e la loro formazione multidisciplinare, promotori di best practices all'interno delle aziende
- ◆ Affiancare consulenti ad hoc alle agenzie quali ITA-ICE nel supporto alle aziende italiane all'estero

ALLEGATO 4

**Documentazione depositata dai rappresentanti di Assovetro**



  
ASSOVETRO

17 FEBBRAIO 2023

# L'INDUSTRIA DEL VETRO IN ITALIA



2° MANIFATTURA IN UE  
SETTORE BASE PER MOLTE  
FILIERE MADE IN ITALY  
PRODUZIONE  
5,45 MLN/TON V. FUSO  
16% PROD. UE



€6,7 MLD FATTURATO  
€ 2,45 MLD di VAL  
16% EXPORT  
«DIRETTO»



30.000 ADDETTI DIRETTI  
ALTAMENTE PROFESSIONALIZZATI E  
CON FORTE RETENTION E  
OCCUPAZIONE IN CRESCITA  
22.000 IN AZIENDE DI MEDIE -  
GRANDI DIMENSIONI



11%  
DEL FATTURATO  
ANNUO  
TASSO DI  
INVESTIMENTO IN  
IMPIANTI E  
MACCHINARI



32 AZIENDE DI PRODUZIONE DI  
GRANDI DIMENSIONI  
60 STABILIMENTI  
> 300 AZ. DI TRASFORMAZIONE

## ASSOVETRO

27 Az. di produzione  
53 Stabilimenti  
41 Az. di trasformazione



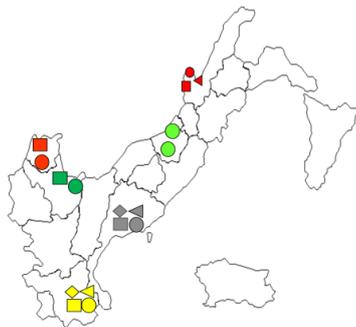
# IL VETRO: UN MATERIALE, MILLE USI

Un settore strategico per numerose filiere del «made in Italy»

 <b>BEER</b>	 <b>PHARMA</b>	 <b>FOOD</b>	 <b>TUBES</b>
 <b>WINE</b>	 <b>PERFUMERY</b>	 <b>WATER</b>	 <b>FIBERS</b>
 <b>SPIRITS</b>	 <b>COSMETICS</b>	 <b>DAIRY</b>	 <b>INSULATORS</b>
 <b>OILS</b>	 <b>SAUCE</b>	 <b>Vetro «CAVO»</b>	 <b>Vetri «SPECIALI»</b>
 <b>WINDOWS</b>	 <b>AUTO</b>	 <b>Vetro «PIANO»</b>	
 <b>FLOOR</b>	 <b>TRANSPORT</b>	 <b>APPLIANCES</b>	
 <b>FACADE</b>	 <b>GREENHOUSE</b>		

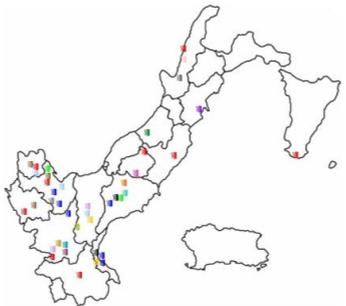
# DOVE SIAMO E DOVE RICICLIAMO.

Aziende della produzione vetro piano, vetro cavo e riciclo



VETRO  
PIANO  
4 AZIENDE  
6 SITI

- + TUBI DI VETRO,
- + ISOLATORI IN VETRO PER A.T.,
- + FIBRE DI RINFORZO E ISOLANTI,
- + VETRI TECNICI,
- + DISPLAY



VETRO  
CAVO  
20 AZIENDE  
42 SITI

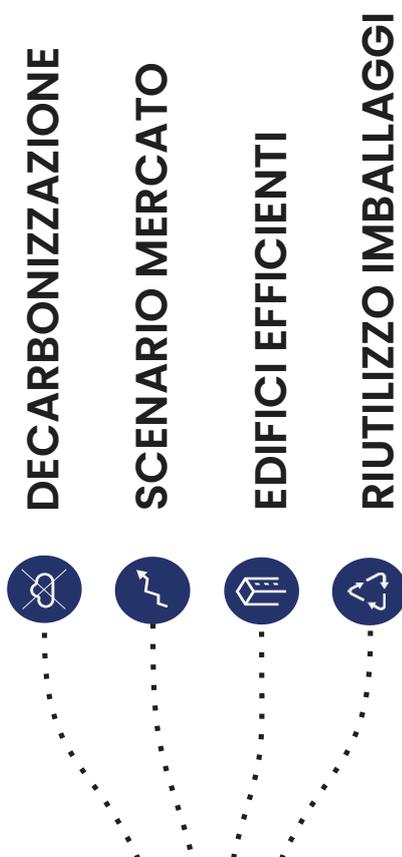
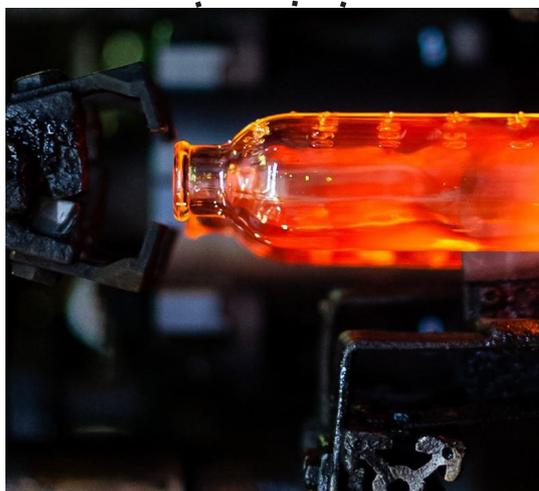


TRATTAMENTO  
RACCOLTA  
19 SITI  
(2 IN COSTRUZIONE)



# L'IMPATTO DELLA FILIERA DEL VETRO PER L'ECONOMIA ITALIANA

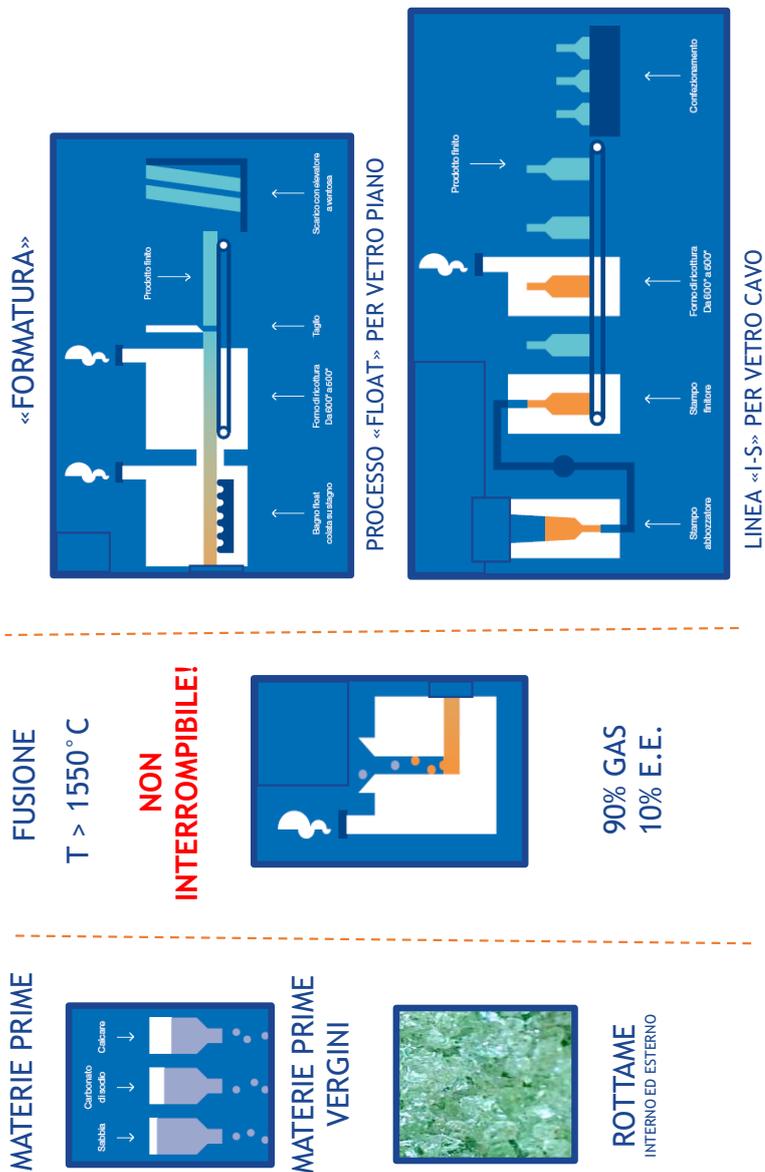
Il «social return on investment» di settore



## L'IMPATTO DELLA FILIERA DEL VETRO PER L'ECONOMIA ITALIANA



# IL PROCESSO PRODUTTIVO

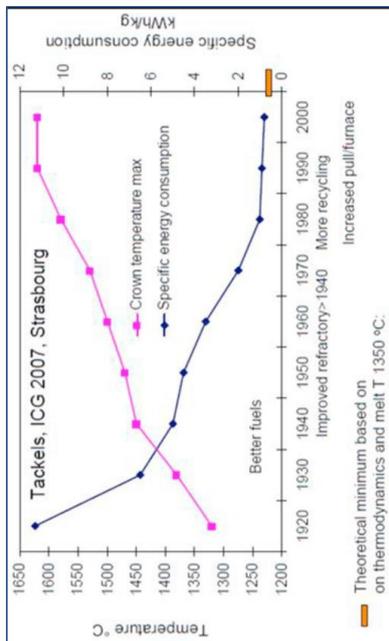


# CONSUMI ED EMISSIONI

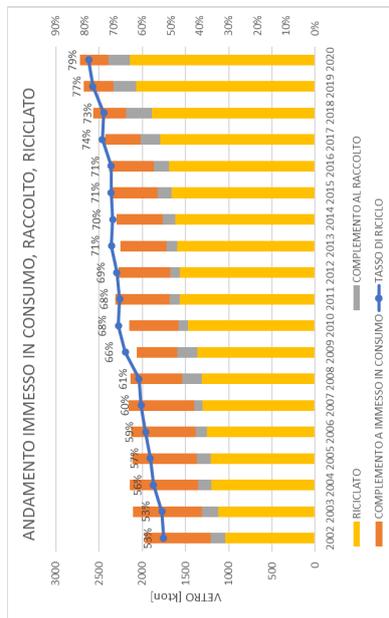


- 1,08 MLD Smc / anno DI GAS NATURALE
- 3 TWh / anno DI ENERGIA ELETTRICA
- 2,7 Mln t / anno DI CO2eq
- 0,5 t CO2 / t vetro prodotto
- 88% RACCOLTA DIFFERENZIATA

## Efficienza forni



## Riciclo



# CARO ENERGIA

TUTTI I PROCESSI DI FABBRICAZIONE DEL VETRO SONO A CICLO CONTINUO

## GLI IMPIANTI NON POSSONO ESSERE SPENTI



❖ **PRODURRE IN PERDITA**

❖ **GENERARE INFLAZIONE**

❖ **RINUNCIARE ALLA CAPACITA' PRODUTTIVA**

### Riduzione attività industriale

- Aumento cassa integrazione
- Perdita occupazione
- Aumento dipendenza dall'estero per un materiale di base
- Mancato conseguimento degli obiettivi climatici
- Mancato RICICLO

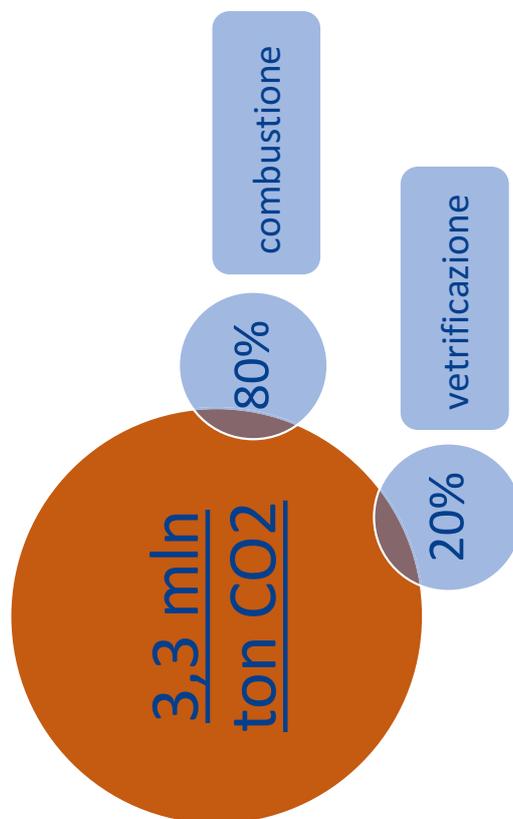
### Aumento import paesi terzi

- No politiche ambientali o climatiche
- No relazioni industriali
- Trasporto su grandi distanze (conseguente inquinamento)

# IL VETRO DEL FUTURO

Il settore al 2030 e oltre

- +1 mln ton / anno produzione
- + Impatti efficientamento edifici
- + Impatti politiche economia circolare



# OPZIONI DI DECARBONIZZAZIONE

<p><b>-20% MAX</b></p> <p>+10 % MPS → -2,5% CONSUMO -10% PROCESSO</p> <p>disponibilità rottame</p> <p><b>RICICLO</b></p>	<p><b>-5/15% MAX</b></p> <p>• PALLETTIZZAZIONE • PRE RISCALDO • RECUPERI ENERGIA</p> <p>Certificati Bianchi</p> <p><b>EFFICIENZA</b></p>	<p><b>-20% MAX</b></p> <p>Disponibilità FER e rete Costi di impianto OPEX</p> <p><b>ELETTRIFICAZIONE</b></p>
<p><b>-50% MAX</b></p> <p>disponibilità biometano OPEX</p> <p><b>BIOMETANO</b></p>	<p><b>+25% MAX</b></p> <p>• PRODUZIONE IN SITU</p> <p>Disponibilità tecnologia Disponibilità FER e rete Costi di impianto OPEX</p> <p><b>H2 VERDE</b></p>	<p><b>-20% MAX</b></p> <p>• emissioni di processo</p> <p>infrastruttura (hub?) materie prime decarbonate?</p> <p><b>CCUS</b></p>

Riforma CB

DM Incentivazione



## ATTUAZIONE E AMPLIAMENTO FONDO DECARBONIZZAZIONE COMMI 478 E 479 LdB PER IL 2022

### FINANZIAMENTO PER IL SUPPORTO DI PROGETTI DI RINNOVAMENTO PROFONDO DEGLI IMPIANTI PER EFFICIENTAMENTO E CIRCOLARIZZAZIONE ATTRAVERSO STUMENTI NEGOZIALI SPECIFICI (ES. CONTRATTI DI SVILUPPO)

**Contesto**  La richiesta è volta a sostenere gli obiettivi del PNIEC (1 mil. di tep / anno di risparmio) e quelli della Commissione Europea. Gli interventi finanziabili mirano a migliorare i processi produttivi in senso circolare e sostenibile tramite il contenimento del consumo di risorse, energia e l'abbattimento di emissioni climateranti raggiunti con interventi complessi e con tecnologie innovative.

**Obiettivi** 

Il contenimento di CO2 (stimato al 10-15%)

La difesa dei posti di lavoro nell'industria manifatturiera di base e la creazione di nuovi posti di lavoro nella filiera delle tecnologie per il risparmio energetico.



Modalità

- ✓ Sostegno attraverso contributi diretti nella misura del 30% dei costi ammissibili
- ✓ Bandi con premialità
- ✓ Taglia minima € 5 mln.
- ✓ Investimenti complessivi € 500 mln in 5 anni



Potenziali benefici

- ✓ Mantenimento competitività e occupazione del settore vetrario e delle filiere servite - e.g. *buildings, automotive, food & beverage* - ;
- ✓ Riduzione di 100-115 kton CO2/anno entro il 2026;
- ✓ Aumento occupazione nel settore della fornitura di soluzioni circolari ed efficienti (5.000 occupati nel periodo)

### AMPLIAMENTO

Attuazione dell'articolo 1 comma 426-septies della LdB per il 2023 che destina 500 milioni di euro a misure di politica industriale deliberate dal Comitato per la Transizione Ecologica secondo il piano dal medesimo elaborato ai sensi dell'art. 57-bis del DLgs 152/2006 come introdotto il 22 novembre 2022

# ATTUAZIONE E AMPLIAMENTO FONDO DECARBONIZZAZIONE Outlook in Europa: il caso francese

Il Governo francese ha varato, nel suo piano «*France Relance*», una misura di sostegno alla decarbonizzazione per le industrie energivore di 1,2 miliardi di euro

**Économie**

**Décarbonation de l'industrie**

Décarboner l'industrie est indispensable à l'atteinte des objectifs climatiques que la France s'est fixés, près de 20 % des émissions de gaz à effet de serre en France étant issues des activités industrielles. La décarbonation est également un levier de performance des entreprises. Le Gouvernement met ainsi en place un soutien ambivalent et volontariste de 1,2 Md€ sur la période 2020-2022 pour améliorer l'efficacité énergétique, faire évoluer les procédés de fabrication, notamment par le biais de l'électrification, et décarboner la production de chaleur.

**Problématique**

Pour répondre à l'objectif national et européen de neutralité carbone en 2050, les entreprises industrielles doivent faire évoluer leurs modes de production, qui reposent aujourd'hui encore largement sur l'utilisation de combustibles fossiles. Le Gouvernement met ainsi en place un soutien ambivalent et volontariste de 1,2 Md€ sur la période 2020-2022 pour améliorer l'efficacité énergétique, faire évoluer les procédés de fabrication, notamment par le biais de l'électrification, et décarboner la production de chaleur.

**Description technique de la mesure**

Le dispositif comporte deux volets :

- Un soutien à l'efficacité énergétique et à l'adoption des procédés (notamment leur électrification) ;
- Un soutien à la décarbonation des procédés (notamment leur électrification) ;

Pour les projets représentant un investissement supérieur à 3 millions d'euros, un appel à projets sera conduit par l'ADRIE. Un premier appel à projets sera lancé fin août 2020 pour des investissements d'efficacité énergétique. Un deuxième appel à projets sera lancé fin août 2020, intégrant des appels à projets pour encourager les investissements d'efficacité énergétique et d'innovation des procédés qui seront lancés par l'ADRIE fin août 2021 et 2022. Des projets de décarbonation des procédés seront également soutenus par le biais de la plateforme ADEHEAD.

Les émissions de CO2 étant affectées sur certaines filières et certains sites, l'objectif de cette mesure sera de réduire les émissions de CO2 au maximum et de réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Ces appels à projets seront complétés par un soutien en achats distribué par l'AP pour des projets de moindre ampleur et plus standards, basé sur une liste d'équipements éligibles.

- Un soutien à la **chaîer bas-carbone** des entreprises industrielles

L'objectif est d'apporter un soutien dans le durée aux projets visant à réduire les émissions de CO2 et de gaz à effet de serre. Le soutien sera accordé à partir de biomasse ou de CO2 et leur solution fossile alternative sur une période plurimennale, à condition que les émissions de CO2 au moins soit en baisse par rapport à la période de référence.

Pour l'année 2020, l'ADRIE lancera un appel à projets éligible fin août et clos mi-octobre 2020. Les dossiers des candidats à l'appel à projets ICAT 2020 seront instruits en tenant compte des possibilités ouvertes par le nouveau dispositif, tant qu'il est factuel de disposer d'un nouveau dossier.



# PROPOSTE ASSOVBETRO

## Carenza forniture energia

- a. Mantenere esenzioni da blocchi della fornitura per il vetro (e i cicli continui in genere) come da attuale piano di emergenza gas
- b. Agevolare il *fuel switch*
  1. derogando temporaneamente ai limiti emissivi e consentendo l'alimentazione a combustibili alternativi (olio combustibile e gasolio)
  2. Agevolando iter autorizzativi per le modifiche impiantistiche



## Prezzi

- a. Continuità nel sostegno garantito con i crediti di imposta.
- b. «electricity release»: accelerare l'implementazione e ridurre il prezzo (ora 210 €/MWh, non compatibile con le condizioni di mercato).
- c. «gas release»: accelerare l'implementazione aprendo anche a gas di importazione e predisponendo un anticipo finanziario dei benefici. Ridurre il prezzo di cessione ai consumatori (ora fissato tra 50 e 100 €/MWh).

# PROPOSTE ASSOVIETRO

## Decarbonizzazione

- a. Implementare il fondo decarbonizzazione e aumentare la dotazione a valere sui contributi aste ETS (metà dovrebbero essere destinati ad investimenti in rinnovamento impianti) e contemporanea costituzione di un Fondo Europeo per la decarbonizzazione ←→ collegamento con NUOVA DISCIPLINA AIUTI DI STATO per decarbonizzazione;
- b. Identificazione aree idonee ex art. 20, 21 e 23 del D.Lgs. 199/2021, per la realizzazione dei 70 GW di impianti a fonte rinnovabile previsti per raggiungere gli obiettivi «fit for 55» - attualmente bloccato in CU
- c. Comunità energetiche: aumentare ad almeno 10 MW e allargare l'ambito territoriale;
- d. Revisione della «Governance» del sistema energetico per garantire certezza e adeguatezza della disponibilità di vettori energetici alternativi: i sostegni alla trasformazione degli impianti di utenza sono solo una parte della soluzione (es: forno elettrico senza allaccio!) per la quale occorre certezza nei tempi e nelle quantità di realizzazione di impianti e linee.



ASSOVETRO

GRAZIE PER L'ATTENZIONE



**Documentazione depositata dai rappresentanti di Filiera Italia****X COMMISSIONE CAMERA DEI DEPUTATI****Indagine conoscitiva sul Made in Italy: valorizzazione e sviluppo dell'impresa italiana nei suoi diversi ambiti produttivi (17 febbraio 2023)****PREMESSA**

Gli scenari aperti dalla pandemia, dal conflitto russo-ucraino e ancor prima dal cambiamento climatico, hanno generato conseguenze rilevanti sul comparto agroalimentare italiano, a partire dal caro energie, dall'emersione di un problema di approvvigionamento dei fattori produttivi e di sicurezza alimentare.

**In quella che viene definita la nuova fase di glocalizzazione saranno infatti i territori, le distintività, le eccellenze del nostro sistema produttivo a competere a livello globale. Non si può dunque prescindere da un livello di sicurezza garantita, di "sovranità" di beni essenziali a cominciare da quelli agroalimentari (insieme a quelli energetici, farmaceutici, di materie prime rare).**

L'obiettivo è quello di **garantire centralità al made in Italy agroalimentare**, per i suoi primati e per la sua distintività ma anche quale modello esportabile di produzione e di alimentazione.

**Occorre un piano complesso e di sistema e in tale direzione Filiera Italia ritiene che non siano efficaci misure riguardanti la creazione di un marchio unico del made in Italy. Una misura invece da intraprendere è la ricostituzione di un Tavolo agroalimentare interministeriale.**

**PROPOSTE PER SOSTENERE IL MADE IN ITALY**

- contrasto a tutte le strumentalizzazioni che penalizzano consumatori e imprese a favore delle multinazionali e che spingono verso l'omologazione, rischiando di demonizzare **il patrimonio agroalimentare italiano**:
  - no ai cibi sintetici
  - no **nutriscore** (resta un tema prioritario anche se la proposta legislativa è stata rimandata al 2024);
  - **no ai cibi ultraprocessati**;
- **rafforzare i rapporti con Ambasciate**, al fine di affermare un nuovo modello di cooperazione internazionale;
- investire nelle **infrastrutture strategiche per il sistema Paese**. Il gap infrastrutturale nazionale rappresentano oggi 1/3 dei costi. È necessario colmare tale gap attraverso la costruzione di porti e il rafforzamento della rete ferroviaria;
- **concorrenza leale e trasparenza**: si evidenzia, quale presupposto globale per una concorrenza leale tra player della filiera, l'applicazione delle buone pratiche commerciali;
- **contrasto all'Italian sounding e alla contraffazione**, con nuovi programmi/investimenti finalizzati ad incrementare da un lato il grado di consapevolezza dei consumatori stranieri, dall'altro la conoscenza dei mercati da parte dei produttori italiani;
- **eliminazione barriere non tariffarie e semplificazione delle procedure**;
- **accordi di libero scambio e principio di reciprocità**. Necessità di completa trasparenza e conoscenza dei processi negoziali tra i Paesi alla base degli accordi;
- **tutela delle IG**;
- **etichettatura d'origine estesa**;
- **sviluppo filiere energetiche**:
  - sviluppo del **biogas e del biometano**;



- installazione **pannelli fotovoltaici sui tetti** senza consumo di suolo.
- **sostenere le imprese attraverso i Contratti di Filiera.** I contratti di filiera sono fondamentali per lo sviluppo dei prodotti 100% italiani e di tutte le aziende ad essi legati.

#### **FOCUS TURISMO**

**Burocrazia:** è necessario intervenire ai fini di una maggiore omogeneità e armonizzazione delle leggi regionali, mantenendo le peculiarità regionali e favorendo una maggiore semplificazione burocratica.

#### **TURISMO ENOGASTRONOMICO:**

- **Multifunzionalità** come processo di “rigenerazione” dell’agricoltura italiana e sostegno ai processi di diversificazione dell’economia agricola e territoriale;
- **Sostenere le opportunità legate allo sviluppo del mercato locale/filiere corta;**

#### **FOCUS SU INNOVAZIONE E DIGITALIZZAZIONE - osservazioni sulla LEGGE DI BILANCIO**

I cambiamenti climatici spingono la rivoluzione digitale, a partire dalla fase agricola. L’impegno è quello di produrre più quantità ad alti standard qualitativi con un minore utilizzo di risorse, e ciò è possibile solo attraverso **l’innovazione e la tecnologia avanzata** (droni, robot, geo-referenziazione, piattaforme satellitari, e utilizzo di big data) applicate in tutte le fasi della filiera agroalimentare. La principale sfida è pertanto portare lo sviluppo tecnologico a tutte le imprese agricole e di trasformazione, anche attraverso il **fondo da 225 milioni di euro inserito nella legge di Bilancio che potrà essere sfruttato per voucher all’innovazione.**

## ALLEGATO 6

**Documentazione depositata dai rappresentanti di Acimac, Amaplast e Ucima**

17/02/2023

ACIMAC – AMAPLAST - UCIMA

Audizione X Commissione Attività Produttive, Commercio e Turismo  
Camera dei deputati

Indagine conoscitiva sul Made in Italy: valorizzazione e sviluppo dell'impresa italiana nei suoi diversi ambiti produttivi

**Le Associazioni**

**Acimac** (Associazione Costruttori Italiani Macchine e Attrezzature per Ceramica), **Amaplast** (Associazione Nazionale Costruttori di Macchine e Stampi per Materie Plastiche e Gomma) ed **Ucima** (Unione Costruttori Italiani Macchine Automatiche per il Confezionamento e l'Imballaggio) sono tre Associazioni che aderiscono a **Confindustria** e che, a partire dal 2020, hanno intrapreso un **percorso sempre più integrato**, che porta ad un rafforzamento reciproco in termini di efficienza, radicamento e sviluppo dei servizi associativi comuni ed iniziative congiunte. Una collaborazione operativa che consolida anche la **rappresentanza politica** delle tre Associazioni confindustriali.

I tre settori rappresentati da **Acimac**, **Amaplast** e **Ucima** contano **1.172 aziende** che occupano **57.487 addetti** e generano un fatturato di **14,3 miliardi di euro**, pari al **39% del settore dei beni strumentali italiani** (uno dei comparti italiani maggiormente riconosciuto nel mondo per la qualità e l'innovazione tecnologica che è in grado di esprimere) e all'**1,4% dell'intero settore manifatturiero italiano**, che nel 2021 è valso **1.000 miliardi di euro**.

La propensione all'esportazione dei tre settori è particolarmente elevata ed **oltre il 76% delle vendite avviene su mercati esteri** ma soprattutto hanno un saldo della bilancia commerciale in forte attivo. I macchinari e gli impianti prodotti dalle aziende associate sono un **fiore all'occhiello dell'italianità nel mondo** (al di là delle 3 A - alimentare, arredamento e abbigliamento) e parte imprescindibile di alcune fra le più importanti filiere, fra cui quella alimentare.

A tal proposito, Ucima ed Amaplast saranno in mostra rispettivamente a **Interpack** (4-10 maggio - Duesseldorf) e **Plast** (5-8 settembre - Milano).

Di seguito si riportano alcune criticità del settore e alcune possibili soluzioni alle stesse:

**Industria 4.0**

È indiscutibile che il Piano nazionale Industria 4.0 in tutte le sue successive evoluzioni abbia rappresentato un **incredibile boost** per tutta l'industria manifatturiera italiana ed in particolare per le imprese della meccanica strumentale che grazie a continui investimenti in ricerca e sviluppo sono state in grado di fornire alla propria clientela macchinari sempre più sofisticati ed aggiornati, in grado di realizzare anche le innovazioni produttive più spinte. Occorre pertanto un **programma di medio-lungo periodo** per continuare



**ACIMAC**  
Associazione Costruttori Italiani  
Macchine Attrezzature per  
Ceramica  
Villa Marchetti  
Via Fossa Buracchione 84  
41126 Baggiovara - Modena  
Tel. 059 510336  
www.acimac.it

**AMAPLAST**  
Associazione Nazionale  
Costruttori di Macchine e Stampi  
per Materie Plastiche e Gomma  
Centro Direzionale Milanofiori  
Palazzo F/3, Strada 1  
20057 Assago - Milano  
Tel. 02 8228371  
www.amaplast.org

**UCIMA**  
Unione Costruttori Italiani  
Macchine Automatiche per il  
Confezionamento e l'Imballaggio  
Villa Marchetti  
Via Fossa Buracchione 84  
41126 Baggiovara - Modena  
Tel. 059 512146  
www.ucima.it



a supportare la transizione digitale, anche in un'ottica di sostenibilità ambientale. **I rinnovi su base annuale dei finanziamenti in materia non consentono una programmazione degli investimenti pluriennali necessari per sostenere lo sviluppo in questa direzione.**

#### **Sviluppare competenze**

Sostenere le aziende per consentire loro di rafforzare ulteriormente la presenza sui mercati esteri è fondamentale. Ma tutto ciò risulta inutile senza il capitale umano.

**In Italia il numero di diplomati negli istituti tecnici e negli ITS così come quello dei laureati in materie scientifiche (in primis, ingegneri) è totalmente insufficiente a soddisfare le richieste provenienti dal mondo delle imprese.**

A colmare il gap fra domanda ed offerta che va sempre più ampliandosi occorreranno anni. Ciò detto è necessario **intraprendere politiche attive (sfruttando anche i fondi del PNRR)** volte a potenziare le strutture oggi esistenti e ad **avvicinare i giovani agli istituti tecnici.**

Occorre anche favorire la **riconversione professionale dei disoccupati e dei percettori di reddito di cittadinanza.**

#### **Marchi, brevetti e controlli alle dogane**

Una delle criticità deriva dal fatto che **le macchine importate** in Italia dall'Estremo Oriente **non rispettano le normative europee (marchio CE)**. Da anni è in essere un accordo tra Amaplast e l'Agenzia delle Dogane relativamente al controllo a campione dei macchinari provenienti dall'Estremo Oriente. Per supportare il lavoro di controllo, Amaplast copre i costi di ispezione condotti da organismi notificati in nome e per conto dell'Agenzia. Purtroppo, con il passare degli anni, continua ad emergere come la quasi totalità dei macchinari ispezionati non siano a norma. A tal proposito, le Associazioni non chiedono provvedimenti protezionistici, ma auspicano un potenziamento delle stesse azioni di controllo e chiedono di mettere in atto un coordinamento tra le varie dogane europee.

#### **Miglioramento accesso al credito**

Ai fini di rendere maggiormente efficace SACE occorrerebbe da una parte una **dilazione temporale dei pagamenti** ai buyers esteri e dall'altra l'accesso anticipato al credito attraverso operazioni di fourfighting con voltura di polizza, la possibilità di sfruttare un medio lungo termine fino a 7 anni, come peraltro possono fare i competitor tedeschi utilizzando la propria compagnia assicurativa "di bandiera". Questo meccanismo è già ampiamente sfruttato dalle nostre imprese ma è maggiormente fruibile da realtà più strutturate e meno di supporto per le PMI.

#### **Export**

Crediamo che le misure a sostegno dell'internazionalizzazione e del presidio dei mercati internazionali sia molto importante. Riteniamo, però, che debba essere posto un **focus particolare su alcuni mercati emergenti**, come ad esempio i paesi **dell'Africa sub-sahariana**, nei quali si giocherà la più importante partita di "conquista" dei mercati nei prossimi dieci anni.

Inoltre, l'**Agenzia ICE**, pur essendo un eccellente partner, fa registrare alcune difficoltà per la progressiva burocratizzazione delle procedure di concessione, verifica e controllo dei contributi.



### Incentivi e verifiche burocratiche

È necessario rassicurare le aziende sulla correttezza dei controlli e delle procedure burocratiche rispetto alle attività svolte negli anni precedenti per gli incentivi che ogni anno non sono certi (es. credito d'imposta R&S, Sabatini, ecc.). **Creare un regolamento valido almeno un triennio, darebbe sicurezza e senso agli investimenti dei piani industriali delle aziende.**

### Sostenibilità

A fronte delle disposizioni europee sulla definizione degli indicatori della **Tassonomia** e l'allineamento delle aziende ai suddetti parametri, sarà necessario **attivare sostegni finanziari diretti, incentivando le PMI, che dovranno nel prossimo futuro intraprendere questo percorso** per essere maggiormente competitive ed attrattive per gli stakeholders internazionali che sempre di più richiedono scelte di investimento sostenibili, secondo i benchmark comunitari.

### Innovazione tecnologica e sviluppo di competenze

È necessario sostenere, attraverso agevolazioni accessibili, la ricerca delle nostre imprese, **incentivando i piani di investimento**, favorendo in questi anni di passaggio, l'adozione di strumenti alternativi e sostitutivi: crescere, soprattutto in periodo di crisi, puntando sul rinnovamento dei settori tradizionali per essere competitivi. Le trasformazioni investigate non riguardano solo l'innovazione digitale, la ricerca e lo sviluppo ma piuttosto un cambiamento interno che investa tutti gli ambiti. Innovazione e transizione digitale non devono essere più concepite come mero accessorio, ma parte integrante di un processo che porterà al progresso delle nostre aziende. In questo, soprattutto le PMI, necessitano di un supporto non solo di tipo finanziario ma anche di investimento in programmi di formazione dedicato a formare figure specializzate del settore.

### Start up

Le start up sono sinonimo di innovazione di un Paese, supportare la nascita di queste realtà significa supportare lo sviluppo del nostro Paese. Le start up possono rappresentare un importante sostegno alle imprese. Sarebbe necessario promuovere queste realtà attraverso le nostre aziende, **non solo con HUB o Business Angels**, ma sostenere con validi valutatori-tecnici **un aiuto concreto** e non ostativo da parte degli enti erogatori di fondi facendo parte del medesimo progetto e creazione di una catena di valore diversa e altamente innovativa.

**Documentazione depositata dai rappresentanti di Dismamusica****CAMERA DEI DEPUTATI****X COMMISSIONE ATTIVITA' PRODUTTIVE****INDAGINE CONOSCITIVA SUL MADE IN ITALY****Nota scritta a margine dell'audizione del 17 Febbraio 2023****Introduzione**

Dismamusica è l'Associazione del Sistema Confcommercio che rappresenta produttori, importatori, editori, artigiani, negozianti di strumenti ed edizioni musicali.

Nel corso della sua attività Dismamusica ha realizzato moltissime iniziative, tra le quali ricerche, fiere di settore, festival, aventi lo scopo principale di promuovere la pratica musicale in Italia e sostenere il mercato degli strumenti musicali.

La Mission di Dismamusica è infatti quella di aiutare le imprese associate e incentivare la "musica attiva" anche a livello amatoriale, valorizzandone l'importanza sociale, formativa ed educativa.

Dismamusica si pone oggi 3 priorità:

1. **Sostegno agli associati.** Realizzato attraverso iniziative specifiche e reso possibile grazie all'appartenenza al Sistema Confcommercio.
2. **Monitoraggio del mercato.** Attraverso studi, indagini, ricerche in grado di fornire adeguati strumenti di conoscenza e di analisi dei trend di mercato. Ogni anno l'Associazione promuove la realizzazione di un "Osservatorio sul mercato degli strumenti musicali in Italia".
3. **Relazioni con le istituzioni.** Necessarie per perseguire gli scopi associativi e per individuare le migliori opportunità per lo sviluppo della pratica musicale e delle sue fondamentali valenze culturali e formative.

**La produzione di strumenti musicali in Italia**

I dati qui presentati sono stati ricavati dall'ultimo "Osservatorio sul mercato degli strumenti musicali 2022 (dati 2021)" realizzato per Dismamusica dalla società di ricerca Format Research di Roma.

In Italia vi sono circa 1.000 produttori di strumenti musicali, il 40% dei quali risiede nel nord-ovest, comprendendo anche il settore della liuteria cremonese.



Una buona parte, quasi il 25%, è localizzato nel centro Italia; nelle Marche in particolare si registrano numerose storiche imprese che dal dopoguerra producono audio, tastiere, fisarmoniche, strumenti a fiato, chitarre e liuteria in genere.

Il tessuto delle imprese costituito prevalentemente da piccole e piccolissime realtà: oltre il 95% delle imprese ha meno di 9 addetti, e quasi il 70% ha 1 solo addetto, si tratta spesso di alta liuteria artigiana.

La ricerca riporta che il fatturato di Sell-In, B2B, delle imprese che producono strumenti musicali, è circa 140 milioni di euro, in crescita del 6% rispetto al 2020 quando si registravano circa 132 milioni di euro. Il 59% di queste imprese realizzano ricavi per circa 74 milioni di euro all'estero, dato in crescita di quasi il 6% rispetto al dato 2020.

### **Case History**

La produzione di strumenti musicali è un qualificato settore di nicchia, espressione ancora oggi del saper fare e della creatività degli italiani.

Per dare un'idea di quella che è la natura delle piccole imprese italiane che producono strumenti musicali voglio citare i dati ricavati dalla AMMA - Associazione Music Marche Accordions - l'associazione che rappresenta le famose fisarmoniche di Castelfidardo.

Costituita nel 1997 comprende 18 soci e 65 subfornitori per un totale di poco più di 600 addetti. I soci hanno un fatturato di Sell-In, B2B, di circa 30 milioni di euro.

Vengono prodotte circa 14.000 fisarmoniche di cui il 95% è destinato all'export. Sebbene questo numero possa sembrare interessante va tuttavia paragonato alle quasi 100.000 unità annue esportate negli Stati Uniti negli anni d'oro della fisarmonica.

### **I punti di forza e debolezza del settore**

Vogliamo sottolineare i motivi per cui il vero punto di forza è proprio il "Made in Italy":

- Il punto di forza del settore della produzione di strumenti musicali è il "Made in Italy", un "brand" riconosciuto a livello globale come sinonimo di qualità assoluta e che deve essere ulteriormente sviluppato e incentivato soprattutto verso i mercati esteri.
- il "Made in Italy" permette di vendere prodotti "Premium" di grande livello che hanno valore aggiunto e contribuiscono con marginalità interessanti alla sostenibilità delle imprese
- I principali mercati di sbocco delle nostre esportazioni sono quello europeo, statunitense, giapponese e medio orientale.

I punti di debolezza che vogliamo qui segnalare sono legati a difficoltà che le imprese vivono e che ne limitano gli investimenti e quindi frenano l'aumento delle esportazioni.



Le grandi criticità individuate sono:

- La difficoltà di accesso al credito e di interlocuzione col sistema bancario.
- La difficoltà nel reperire manodopera. In molti settori, ad esempio, non esiste una scuola di formazione professionale specializzata che formi personale, si va “a bottega”.
- La mancanza di una “rete” di sistema che rende difficoltoso reperire fornitori di buon livello qualitativo, che possano essere adatti alle produzioni di nicchia a costi contenuti.
- La recente pandemia, la guerra intra-europea, la crisi economica, l’impennata inflazionistica, l’aumento dei costi dell’energia, di trasporto, delle materie prime e dei semiconduttori hanno amplificato le difficoltà del settore.

### **Le proposte per il rilancio**

In considerazione del fatto che il “Made in Italy” è già un brand forte e riconosciuto nel mondo le aree da potenziare sono:

- a. la ricerca & sviluppo e la produzione
- b. la manodopera e la formazione del personale
- c. il sostegno all’export
- d. il recupero del mercato interno

a. la ricerca & sviluppo e la produzione

I. La ricerca e sviluppo così come la produzione necessitano di investimenti in tecnologie e risorse umane in particolar modo per lo sviluppo di prodotti innovativi ad alto valore aggiunto. Va assicurato **l’accesso agevolato al credito** per le imprese che generano ricavi prevalentemente con prodotti made in Italy.

II. Si segnala l’importante contributo già in atto relativo **agli incentivi “Industria 4.0”**, che vanno ulteriormente incrementati e finalizzati.

III. Altro aspetto importante è il sostegno alla creatività degli imprenditori, attraverso la concretizzazione di un supporto tecnico gratuito alle nostre PMI nella **registrazione di marchi e brevetti**, magari prevedendo forme di detassazione fiscali per abbattere i costi di registrazione. Capita infatti che i nostri artigiani non proteggendosi in tal senso, vedono copiate le loro idee innovative di prodotto senza poter beneficiare degli sviluppi commerciali.

IV. Sono importanti **contributi pubblici per la realizzazione di impianti per energie rinnovabili**, accelerando così il processo di sostenibilità ambientale dei processi produttivi che tanto distinguono le aziende che si rivolgono al mercato globale, potendo realizzare un prodotto carbon free.



b. la manodopera e la formazione del personale

- I. Servono **politiche di sgravio fiscale per l'assunzione di tecnici ed ingegneri** per la ricerca e sviluppo e **di manodopera** per la produzione. Attualmente non esistono scuole di formazione per questo settore, le imprese sostengono da sole i costi della formazione professionale specializzata. un investimento molto importante con potenziali rischi di abbandono durante il percorso. Il problema del ricambio generazionale in alcuni settori dell'artigianato è fortemente sentito e se non adeguatamente gestito può causare la perdita di competenze uniche in settori tradizionali ad alto tasso di artigianalità estremamente specializzata come ad esempio quello delle fisarmoniche dove l'Italia è da sempre riconosciuta come leader mondiale.
- II. Formazione del personale sulle strategie di Internazionalizzazione e Bandi che promuovano progetti strutturati, anche attraverso l'Istituto Commercio Estero

c. il sostegno all'export

- I. Il **sostegno all'export** è di fondamentale importanza. Ad oggi purtroppo restano solo due fiere mondiali nel settore degli strumenti musicali: il NAMM che si svolge negli Stati Uniti (California) ed il Musikmesse di Shanghai. Oltre che un sostegno economico per partecipare ai suddetti eventi, proponiamo la **realizzazione di fiere del "Made in Italy"** promosse dal governo italiano, dove più settori di impresa possano essere rappresentati anche attraverso l'Istituto Commercio Estero, **ICE**. Attraverso le fiere nuovi contatti e contratti per l'export potranno vedere la luce dando così opportunità alle piccole e medie imprese che parteciperanno di riuscire ad espandersi in nuovi mercati.
- II. Nei futuri accordi internazionali va prevista la **riduzione dei dazi doganali** in alcune aree in via di sviluppo come il Sud America.

d. il recupero del mercato interno

- I. **Per lo sviluppo del mercato interno**, trattandosi della musica un bene primario essenziale per la socialità e lo sviluppo armonico della persona è necessario agire sulla **riduzione dell'IVA sugli strumenti musicali**, come già in discussione o addirittura realizzato in altri paesi UE, in maniera da poter agevolare l'acquisto di prodotti di fascia medio alta in un mercato, come quello italiano che in questo momento, a causa della crisi dei consumi e dell'impoverimento della classe media, sta dando spazio a prodotti economici di dubbia qualità e di provenienza estera.
- II. Un altro strumento per incentivare la vendita di strumenti Premium è la reintroduzione del **bonus strumenti musicali**, dando così un contributo agli studenti dei conservatori, dei licei musicali ed istituti pareggiati, come già avvenuto in passato
- III. Al fine di allargare la platea di chi segue un percorso di pratica musicale, ampliando la possibilità di scelta degli adolescenti, va introdotta nel **bonus cultura "18APP"** la possibilità di acquistare strumenti musicali

Segnaliamo un oggettivo problema di mancanza di **programmi di educazione musicale all'interno delle scuole pubbliche primarie** che possano incentivare la pratica musicale sin dai primi anni di vita.



### **Conclusioni**

Nei secoli la liuteria italiana è stata il punto di riferimento per i liutai ed i musicisti di tutto il mondo. Negli ultimi decenni alle botteghe artigiane si sono affiancate imprese in grado di portare innovazione tecnologica e di proporre una produzione nazionale altamente qualificata di strumenti musicali acustici ed elettronici e di impianti audio.

Auspichiamo un forte impegno da parte del governo per aiutare le piccole e medie realtà italiane del comparto musica affinché, uscendo dall'attuale crisi, si possano ottenere risultati sempre più incoraggianti nella diffusione del marchio "Made in Italy" sia all'estero che in Italia.

**La Musica rimane un'importante compagna di vita per tutti noi, è attraverso lei che viviamo quotidianamente emozioni e momenti indimenticabili.**

**Ing. Raffaele Volpe**  
Presidente

**Dott. Andrea Arnaldi**  
Segretario

ALLEGATO 8

**Documentazione depositata dai rappresentanti di FederComTur**



**Documento Turismo extralberghiero**  
**presentazione idea Progetto Culturitalia**  
**KooltourItaly**

*Audizione del 17 febbraio 2023 sul Made in Italy X Commissione (Attività produttive, commercio e turismo) della Camera dei Deputati*



L'Italia è da sempre il Paese col più ampio proscenio di attrazione turistica. La nostra nazione disvela un ampio patrimonio culturale, artistico, storico e naturalistico che afferma, sullo scenario internazionale, la nostra posizione privilegiata nell'immaginario e nella percezione di quanti, almeno una volta nella vita, desiderano vivere un'esperienza tipicamente italiana.

Fascino che richiede, per contro, di essere sostenuto da una forte capacità di polarizzazione degli ingressi turistici. Diventa imprescindibile, quindi, un'ampia capacità di accoglienza del turista non solo sul profilo del rapporto qualità/prezzo dell'offerta ma anche, e soprattutto, sulla possibilità di suggerire esperienze di viaggio e di permanenza nei luoghi cristallizzate nella memoria di chi attraversa un paesaggio culturale inedito come il nostro.

Il nostro sistema turistico, fin dagli esordi degli anni '60, ha vissuto l'iperbole della domanda turistica, accanto a grandi destinazioni turistiche - tra cui Stati Uniti d'America, Canada, Francia e Svizzera - mostrando da subito uno charme degno di nota sul contesto internazionale. Situazione che muta, radicalmente, agli albori degli anni '80. Per un decennio, infatti, l'Italia perde la sua centralità turistica per ragioni declinate su vari ordini di motivi:

- Il livello di inflazione più alto che negli altri paesi concorrenti, in particolare nel settore dei servizi;
- La scoperta e l'esplorazione delle destinazioni estere anche da parte degli italiani;
- Mancanza di investimenti da parte degli operatori dell'accoglienza turistica in virtù della presunta leadership assunta in passato, data come certa e inossidabile nonostante le trasformazioni contingenti;
- La mancanza quasi totale di un'offerta turistica extralberghiera - se non sparute case vacanza che spesso eludevano controlli, tracciamenti e regolamentazioni;
- Ritardo nell'assunzione di nuove forme turistiche, come nel caso del Turismo di destinazione che, ancora oggi, non è in grado di esprimere pienamente le sue potenzialità.

I mega eventi che hanno interessato l'Italia in vari contesti - da quelli religiosi a quelli sportivi, e non solo - hanno provato a fatica a controvertire la tendenza restituendo nuova linfa turistica a un Paese bello come il nostro. Momenti di polarizzazione della domanda turistica che hanno solcato un nuovo percorso, quello della ricettività extralberghiera che, nell'ultimo biennio, ha visto triplicare le prenotazioni su tutto il territorio nazionale. Campeggi, glamping, villaggi, bubble room cui si affiancano agriturismi, fattorie didattiche, Bed & Breakfast: perle, queste, che rifluggono di luce particolare poiché capaci di gentrificare luoghi spesso considerati 'In the middle of nowhere' (nel bel



mezzo del nulla) e di rivitalizzare, in particolare, aree rurali, aree in via di spopolamento e i piccoli borghi dimenticati, sovente, dai grandi player dell’offerta turistica. Luoghi di fascino senza tempo capaci di esprimere, con particolare vigore, l’autentica e poliedrica cultura di territori capaci di cui, solo l’Italia, è degna custode.

L’anno di giubilo del settore turistico è, senz’altro, il 2016. Momento di particolare fervore per l’emersione di un buon numero di esercizi extralberghieri, superiore rispetto a quello delle strutture alberghiere. Un’indagine ISTAT, infatti, rileva in quell’anno circa 178.443 esercizi extralberghieri a fronte dei 33.163 esercizi alberghieri (con un segno positivo del 6,4% rispetto all’anno precedente per il comparto extralberghiero). Aumentano, oltre alle presenze, le permanenze: una media di circa 5 notti presso le strutture alberghiere nelle varie destinazioni a fronte delle 2 di media del settore alberghiero.

Il fattore di crescita del nuovo comparto è senza dubbio ascrivibile ad alcune motivazioni che proviamo a sintetizzare come segue:

- il costo a notte della struttura che si sceglie in cui pernottare;
- l’offerta nel campo extralberghiero risulta molto più ampia;
- libertà e possibilità per gli ospiti di vivere la vacanza in maniera decisamente più personalizzata.
- Raggiungere destinazioni dove sarebbe impensabile e di difficile realizzazione un albergo o un resort.
- La riscoperta del patrimonio culturale, L’Italia è il paese con il maggior numero di “Siti Unesco” e siti di interesse Comunitario che spesso si trovano in posti poco fruibili dal turismo di massa o tradizionale.

Il trend di crescita non si è arrestato fino al periodo funesto del Covid-19. Sebbene, però, gli anni della pandemia abbiano rappresentato una scure per l’intero comparto turistico si può notare come l’offerta extralberghiera abbia attivato virtuosi processi di turismo di vicinato (o di prossimità) che solo le strutture extralberghiere sono in grado di esprimere.



## La nostra Proposta Federcomtur: sulla questione dei B&B case vacanze alla luce della legislazione vigente

La legge **29 Marzo 2001** è di mero indirizzo: ciò significa che ogni Regione regola in autonomia e, quindi in modo non univoco il settore. Alimenta una zona grigia: non vigendo l'obbligo dell'apertura della Partita Iva, le attività extralberghiere non sono tracciabili o definibili come attività d'impresa (poiché non soggette ad iscrizione presso le C.C.I.A.A. di competenza) sebbene case e appartamenti rappresentino il vulnus di una vera e propria gestione imprenditoriale.

Per superare l'impasse legislativo FEDERCOMTUR formula una serie di proposte illustrate di seguito:

1. Iscrizione alla C.C.I.A.A. di competenza (primo introito per il diritto annuale) e apertura della Partita Iva per catalogare tale attività come attività di impresa con tassazione ad hoc;
2. Tassazione secca del 15% del Reddito prodotto con una cifra annua indipendente dal fatturato (con agevolazione se si riescono a raggiungere risultati reddituali migliori);

Il progetto CulturItalia - KoolTourItaly, promosso da FEDERCOMTUR, rappresenta un veicolo di riqualificazione del turismo extralberghiero poiché agisce sulla riscoperta del patrimonio culturale di un Paese che possiede il maggior numero di 'Siti Unesco' e siti di interesse Comunitario dislocati, come si può dimostrare, in destinazioni poco fruibili dal turismo tradizionale di massa. Progetto che viene presentato in audizione poiché per la prima volta in Italia, grazie all'attuale governo, si è posta particolare attenzione al marchio 'ITALIA' su tre direttrici fondamentali: Cultura, Mare e Made in Italy. *Cultura Italia Kooltour Italy - E' bello girare l'Italia!* riteniamo possa essere il punto inerziale per abolire vecchi retaggi e la mala gestio che, da sempre, investono funestamente il settore turistico riportando il necessario appeal turistico attorno ad elementi centrali del nostro Sistema Paese coinvolgendo tutti gli attori del territorio partendo dagli Enti intermedi quali Regioni, Province, Comuni, Associazioni, imprenditori illuminati del settore Agroalimentare e del Turismo per stilare il progetto turistico che metta al centro i beni Unesco ed esalti il territorio di riferimento come grande attrattore Turistico.

La nostra proposta progettuale integrata parte dall'assunto, della necessità, di inserire il bene insistente nel territorio UNESCO "al centro" di un contesto unitario che mette in "Rete" appunto il bene, la casa, il Castello, e tutto ciò che è patrimonio culturale mondiale, con gli attori del territorio a tutti i livelli. con la finalità di riconvertire il tutto ad uso dell'accoglienza turistica andando a stravolgere il concetto di attrazione finalizzata ad una tipizzazione unica del bene:

La Regione, La Provincia, le vecchie Comunità Montane (dove esistono ancora), i GAL( Gruppi di azione Locale),Il Comune Ente Pubblico di riferimento, la scuola di ogni ordine e grado, le associazioni



di ogni settore presenti, il sistema commerciale, l'agricoltura, l'artigianato tipico e l'enogastronomia con i prodotti e le tipicità locali, così da creare un( Sistema turistico UNESCO di riferimento) STUR che vive e si rigenera facendo da volano attrattivo promozionale intorno al patrimonio culturale di riferimento

Tutto ciò detto vuole essere un modello diverso di sfruttamento e valorizzazione per la fruizione a fini turistici di del Brand UNESCO;

Più volte ventilato e agitato dalla politica e dalle rappresentanze datoriali e da qualche agenzia o associazione creata ad hoc, ma mai realmente e definitivamente attuato nella sostanza, in quanto non ha mai trovato il reale sostegno, di chi doveva poi patrocinare e avviare la governance centrale della proposta.

Da qui la nostra proposta "KooltourItaly" "Culturaitalia" che deve essere legittimata sotto l'egida Unesco come uno slogan che sinergizza, in Inglese, ( il divertimento di girare l'Italia attraverso il percorso della Cultura) integrando ciò ai" TURISMI "quindi enogastronomico, balneare, da diporto, congressuale, Religioso, Termale, scolastico, sociale, invernale, rurale ecc., nel territorio di riferimento messo in Rete con il patrimonio culturale Italiano che è il più vasto e importante al Mondo

L'inclusione nel Patrimonio UNESCO costituisce un potente fattore di attrazione turistica ed al tempo stesso il turismo svolge un ruolo fondamentale nella protezione e valorizzazione di tali siti. Dall'analisi del caso italiano, ma anche di quello francese e spagnolo, emerge che la maggior parte dei siti del patrimonio UNESCO sono anche importanti mete turistiche: ad esempio, i siti italiani, Roma, in parte Napoli, la Toscana il Veneto, Emilia Romagna e Sicilia, sono le mete tra le più visitate dai turisti stranieri. Lo stesso UNESCO, almeno da una decina d'anni, punta molto sul "turismo culturale", come dimostrano le numerose iniziative in ambito turistico che ha promosso in collaborazione con l'ICOMOS.

ICOMOS, il Consiglio Internazionale dei Monumenti e dei Siti è un'organizzazione internazionale non-governativa, senza fini di lucro impegnata a promuovere la conservazione, la protezione, l'uso e la valorizzazione del patrimonio culturale mondiale. Si dedica allo sviluppo di dottrine comuni, l'evoluzione e la diffusione delle conoscenze, la creazione di migliori tecniche di conservazione, e la promozione del patrimonio culturale. ICOMOS ha costruito un quadro filosofico, dottrinale e manageriale solido per la conservazione sostenibile del patrimonio in tutto il mondo.

Infatti, l'UNESCO, in linea con i più recenti ed avanzati studi sociologici, riconosce la necessità di un approccio integrato al turismo e alla conservazione dei beni culturali, nonché la stretta relazione fra sviluppo turistico, crescita economica e conservazione del patrimonio.



**Documento Turismo extralberghiero**  
**presentazione idea Progetto CulturItalia**  
**KooltuorItaly**

*Audizione del 17 febbraio 2023 sul Made in Italy X Commissione (Attività produttive, commercio e turismo) della Camera dei Deputati*



L'Italia è sempre stata uno dei paesi con maggiore attrattiva turistica nel mondo intero; un tempo, bastava possedere risorse paesaggistiche e culturali e un minimo di organizzazione per l'accoglienza del turista mentre oggi è necessario un livello di competitività (rapporto qualità/prezzo) organizzazione, promozione e appeal superiore ai paesi concorrenti che nel frattempo sono diventati tanti.

Durante gli anni '50 l'Italia era tra i primi cinque paesi al mondo a ricevere i maggiori flussi di turismo internazionale insieme a Stati Uniti d'America, Canada, Francia e Svizzera. Era un turismo internazionale particolare in quanto la guerra era da poco finita e i primi movimenti turistici erano soprattutto per la necessità di scambi conseguenti alla ricostruzione dei paesi. In seguito, negli anni '60, i paesi europei iniziano a concentrarsi sullo sviluppo economico e il turismo inizia a svilupparsi anche su piano internazionale. L'Italia grazie a una condizione climatica favorevole e alla disponibilità di risorse turistiche raccoglie in breve tempo l'attenzione dei viaggiatori europei fino a che nel corso degli anni '70 riceve più turisti internazionali di qualsiasi altro paese al mondo. Questo significa che l'offerta italiana ha saputo organizzarsi prima di qualunque altro paese e ha generato un sistema di offerta sufficientemente attrattivo e più competitivo di qualunque altro.

Nel 1980 le cose sono cambiate significativamente, l'Italia non era più al vertice del turismo mondiale ma viene superata da Francia, USA e Spagna, inizia a sentire il peso della concorrenza e durante gli anni '90 la distanza tra il turismo italiano e quello estero era abissale: la Francia contava più del doppio dei turisti internazionali dell'Italia e la Spagna il 50% in più. Dal 1985 al 1992 l'Italia ha registrato uno tra i più bassi tassi di incremento dei flussi internazionali tra tutti i paesi del mondo e ha subito nel decennio 1980-1990 una forte perdita di competitività in termini di rapporto qualità/prezzo mentre Francia e Spagna hanno riscontrato forti successi nella loro capacità di attrazione turistica. Il nostro paese dunque ha perso posizioni nel mercato turistico internazionale, questo perché? L'analisi economica offre due motivazioni:



- il livello di inflazione più alto che negli altri paesi concorrenti, in particolare nel settore dei servizi;
- la conseguente scoperta delle destinazioni estere anche da parte degli italiani.
- La presunzione di essere arrivati al top dell'accoglienza e di non aver fatto investimenti per migliorare l'accoglienza turistica mantenendo gli stessi prezzi elevati
- La mancanza quasi totale di un offerta turistica extralberghiera se non la casa vacanza non tracciata ne regolamentata.
- L'essere arrivati solo in un momento successivo al Turismo di destinazione che ancora oggi non è del tutto sfruttato e fruibile tenendo in considerazione la bellezza del nostro paese.

La storia del turismo in Italia è infarcita da scelte poco felici, che come vedremo nel tempo hanno trovato parzialmente recupero nel riscontro positivo in una serie di eventi fortunati giubilei mondiali olimpiadi invernali che hanno fatto conoscere meglio alle nuove generazioni in nostro paese; ma anche anche all'organizzazione di privati e "dell'italico genio nelle strategie del porta a porta". Alcuni fattori economici come l'inflazione e i tassi di cambio hanno fatto il resto in negativo frenando la domanda e spingendola verso paesi europei, dove a condizioni migliori si può trovare una destinazione sostitutiva.

Nell'ultimo decennio, con la crescita dei turisti, anche l'offerta di ricettività extralberghiera è costantemente cresciuta, le prenotazioni si sono triplicate nell'ultimo biennio insieme all'alto tasso di crescita delle strutture diffuso sul territorio nazionale. E' in atto un innalzamento qualitativo delle strutture con l'ampliamento della gamma di offerta: ai tradizionali campeggi e villaggi si sono dunque affiancati agriturismi, Bed & Breakfast, locande e affittacamere, divenuti una realtà interessante per numero di strutture. Nel nostro paese la capacità ricettiva è caratterizzata dalla presenza di un numero di esercizi extralberghieri maggiore di quello delle strutture alberghiere; per esempio nell'anno 2016 l'ISTAT ([www.istat.it](http://www.istat.it)) ha rilevato 178.443 esercizi extralberghieri e 33.163 esercizi alberghieri e rispetto all'anno precedente si registra un forte aumento del 6,4% di esercizi



extralberghieri, mentre quelli alberghieri rimangono invariati. Anche per i posti letto, si registra stabilità negli alberghi mentre negli esercizi extralberghieri è presente un aumento del 1,3%. In particolare questo ambito si riferisce principalmente alle strutture come alloggi in affitto (9,1%), Bed & Breakfast (6,9%), e altri esercizi (1,8%).

Il 2016 è stato un anno di forte crescita del movimento turistico in Italia: sempre secondo la fonte ISTAT gli esercizi ricettivi hanno registrato il massimo storico con circa 403 milioni di presenze, un aumento del 2,6% rispetto al 2015. Negli esercizi alberghieri le presenze sono 267,7 milioni, con una permanenza media di 2,97 notti 28 mentre nelle strutture extralberghiere sono 135,3 milioni, con una permanenza media di 5,07 notti. È interessante l'evidenza che nelle strutture extralberghiere, pur registrando meno presenze, le notti sono più del doppio rispetto agli alberghi e hotel. Questo può essere determinato da:

- il costo a notte della struttura che si sceglie in cui pernottare;
- l'offerta nel campo extralberghiero risulta molto più ampia;
- libertà e possibilità per gli ospiti di vivere la vacanza in maniera decisamente più personalizzata.
- Raggiungere destinazioni dove sarebbe impensabile e di difficile realizzazione un albergo o un resort.
- La riscoperta del patrimonio culturale, L'Italia è il paese con il maggior numero di "Siti Unesco" e siti di interesse Comunitario che spesso si trovano in posti poco fruibili dal turismo di massa o tradizionale.



Sempre nello stesso anno si conta poi che l'86% degli spostamenti effettuati sono per "vacanze", ovvero di piacere. I dati forniti dalla seguente tabella ISTAT "Viaggi e notti negli esercizi ricettivi in Italia per tipologia di viaggio" sono a sostegno della tesi, nonché la rapida ascesa del turismo extralberghiero nel nostro paese. Il turista di adesso ha una grande autonomia nel programmare tutti i dettagli del suo viaggio, l'organizzazione dunque è uno dei primi passi ed è stimato che il 76% dei viaggi avviene per prenotazione diretta, oltre la metà (50,4%) attraverso i siti web mentre le prenotazioni tramite agenzia sono drammaticamente scese a 7,9%. Questi dati fanno riflettere sulla modalità in cui vengono prenotate le proprie vacanze, oggi pensate e organizzate dal cliente stesso.

Per quanto riguarda le spese i residenti che pernottano negli esercizi ricettivi in Italia spendono in media 369 € e si stima che, nel 2016, la spesa media per una vacanza trascorsa in hotel sia superiore al 30% (a livello di costo) rispetto a quella per gli esercizi extralberghieri; quindi si può stimare che nel 2017/2018 le strutture extralberghiere supereranno gli hotel a favore anche del prezzo.

Siamo partiti dal 2016 proprio per dimostrare da dove nasce il cambiamento della mentalità e con la previsione fatta relativamente al sorpasso rispetto al turismo "tradizionale alberghiero" che ha preso piede non solo nelle grandi città d'arte ma anche al sud dove prendendo spunto dalle cattive abitudini del Nord comincia ad emergere il fenomeno dell'abusivismo.

Da fonti Nomisma possiamo affermare che dal 2018/2019 ci si comincia a rendere conto che in un paese come l'Italia, in cui il turismo rappresenta una delle principali fonti di ricchezza e occupazione per la maggior parte dei territori, il mercato dell'hospitality rappresenta di certo un asset di grande interesse.

Parliamo di un mercato che, negli ultimi anni, è stato al centro di grandi trasformazioni che hanno visto la crescita significativa delle strutture extralberghiere, e che ha continuato ad attrarre numerosi investitori. L'obiettivo che ci si pone affinché lo sviluppo non si arresti è quello di continuare ad



adeguare l'offerta ai nuovi modelli di business e ai nuovi concetti di ospitalità che si vanno progressivamente affermando. Un obiettivo che riguarda tanto le grandi catene alberghiere quanto le strutture ricettive di dimensioni più ridotte.

### **Gli investimenti nel settore dell'hospitality**

Gli investimenti in Italia, nella prima parte del 2019, hanno raggiunto i 2 miliardi di euro di volume transato e riguardato sia capitali nazionali che capitali esteri. Nello specifico, gli investitori si sono rivolti soprattutto verso le zone ad alta intensità di flussi turistici, come le città d'arte, e i grandi centri dove si concentra il business.

L'Osservatorio Nomisma mette in risalto due tipi di investimenti: il primo concerne attività di fusione e acquisizione di strutture ricettive e di grandi catene alberghiere già esistenti; il secondo, invece, consiste in investimenti green field su strutture di nuova generazione e progetti di edilizia dedicata esclusivamente al settore del turismo.

Se il boom degli investimenti ha virato verso la realtà delle strutture extralberghiere lo si deve anche a due grandi novità: innanzitutto l'ampliamento dell'arena competitiva con la discesa in campo di soggetti nuovi (fenomeno Airbnb). In secondo luogo, l'innovazione tecnologica attraverso la diffusione di strumenti digitali usati per la ricerca e prenotazione dei soggiorni (pensiamo a tutte le piattaforme e ai servizi online a disposizione di tutti). Non a caso, quello dell'hospitality è uno dei segmenti del mercato immobiliare più rivoluzionari, proprio grazie all'innovazione tecnologica. Volendo riassumere i principali motivi scatenanti l'espansione del segmento extralberghiero, possiamo individuare vantaggi come:

- costi di gestione solitamente inferiori al segmento alberghiero
- maggiore flessibilità e adattabilità dell'offerta
- tassi di occupazione molto elevati.



### **La crescita economica delle strutture extralberghiere**

Se pensiamo a fattori come quelli appena citati, ossia il contenimento dei costi fissi di gestione, la maggiore flessibilità e la crescita dei flussi di turisti che negli ultimi anni hanno preferito le strutture ricettive extralberghiere ai cari, vecchi hotel, possiamo facilmente intuire perché il fatturato del settore si sia gradualmente spostato.

Confrontando le performance dell'hotellerie con quelle delle nuove categorie dell'hospitality, emerge come questo secondo cluster abbia registrato risultati migliori nel complesso (consuntivo 2018). In particolare:

- a fronte di un rallentamento del mercato che ha comportato la crescita del fatturato a tassi meno brillanti rispetto al 2017, nel 2018 l'alberghiero è cresciuto del +2,7% vs il 5,2% dell'anno precedente, mentre l'extralberghiero ha registrato un +3% vs +6,2% nel 2017;
- grazie a una strategia di riduzione dei costi di esercizio emerge una ripresa della marginalità per entrambe le categorie;
- si evidenzia anche una redditività inferiore per il segmento dell'hotellerie rispetto alla gran parte dei business osservati. La marginalità del segmento extralberghiero beneficia infatti di servizi a bassa intensità di manodopera e bassi costi di mantenimento;
- Si nota una maggiore tenuta dell'extralberghiero nelle fasi negative del ciclo economico.
- Il 2019 è stato l'anno del boom del settore turistico e dell' extralberghiero in particolare ;regioni del mezzogiorno quali la Campania e la Puglia hanno determinato il miglior risultato di sempre dell'Italia.

Nei primi nove mesi del 2021 ricordiamo gli effetti detrimenti della Pandemia e le prenotazioni dell'ultimo minuto del 2020. Le presenze dei clienti negli esercizi ricettivi sono in crescita rispetto al 2020 (+22,3%) ma restano ben sotto i livelli del 2019 (-38,4%).

Nel trimestre estivo (luglio-settembre) le presenze turistiche sono state circa 177 milioni (+31% rispetto al 2020) e 29 milioni in meno nel confronto con il 2019 (-14%).



I viaggi dei residenti per motivi di lavoro (circa 1,5 milioni) e per vacanza (circa 18 milioni) si attestano ai livelli dei primi nove mesi del 2020 ma rimangono comunque sotto quelli del corrispondente periodo del 2019.

### **Trend in miglioramento ma turismo ancora in crisi nei primi nove mesi del 2021**

Nel 2021 i flussi turistici di tutti i Paesi europei sono ancora profondamente segnati dalla pandemia da Covid-19, che ha fortemente limitato la mobilità delle persone. Eurostat stima, infatti, che il numero delle notti trascorse (presenze) nelle strutture ricettive nell'Unione europea (UE 27) sia pari a circa 1,1 miliardi nei primi otto mesi del 2021, valore analogo a quello dello stesso periodo del 2020, ma inferiore di circa il 50% rispetto al 2019, anno precedente la pandemia. L'Italia tiene botta con i flussi interni turismo domestico di prossimità che determinano numeri da record e reggono un settore in difficoltà fiducia che riesce quasi a raggiungere le performance del 2019 perdendo solo il 15% nel periodo Giugno Settembre. Se si guarda la dinamica rispetto allo stesso periodo del 2020 – che aveva registrato una riduzione di oltre la metà dei flussi turistici negli esercizi ricettivi in confronto al 2019 – i primi nove mesi del 2021 evidenziano segnali di miglioramento, con un sensibile aumento delle presenze (+42,4 milioni, +22,3%) e degli arrivi (+8 milioni, +16,2%). Si segnala in particolare il recupero dei flussi della clientela non residente in Italia (+40,3%) e, in misura minore, di quella residente (+14,2%). Anche i dati per tipologia ricettiva indicano un andamento positivo sia per il settore extra-alberghiero (+27,4%) che per quello alberghiero (+18,7%).

### **Stagione invernale 2021 azzerata, in estate segnali di ripresa**

Per il comparto alberghiero nel trimestre estivo 2021 la flessione delle presenze rispetto al medesimo periodo del 2019 è stata del 17,3% contro il -9,7% registrato per le strutture extralberghiere. Il confronto con il trimestre estivo 2020 mette invece in luce un miglioramento maggiore per gli alberghi (+34,3% le presenze) rispetto agli esercizi extra-alberghieri (+27%).



### **In estate le vacanze lunghe tornano ai livelli del 2019**

Nei primi nove mesi del 2021 i viaggi con pernottamento effettuati dai residenti negli esercizi ricettivi in Italia si mantengono stabili rispetto allo stesso periodo del 2020. I viaggi svolti per motivi di lavoro, dopo la consistente flessione osservata nell'anno della pandemia, si attestano sugli stessi livelli del 2020, pari a circa 1,5 milioni. Le riunioni d'affari continuano a diminuire (-46,5%) mentre riprendono slancio le attività di rappresentanza, vendita, installazione o simili (+67%), che nel periodo considerato sono le motivazioni più frequenti dei viaggi di lavoro. Tra le vacanze non si registrano variazioni per i viaggi di piacere o svago, che costituiscono la motivazione principale (95%), né per le visite a parenti o amici (2,6%). Il settore alberghiero e quello extra-alberghiero mostrano andamenti simili, entrambi nel complesso stabili nei primi nove mesi del 2021 rispetto allo stesso periodo del 2020. Malgrado la stabilità complessiva osservata per l'intero periodo, le dinamiche trimestrali sono piuttosto eterogenee. Gli alberghi beneficiano della ripresa degli spostamenti turistici in misura maggiore, ospitando più del doppio dei turisti in viaggio rispetto al 2020, mentre il comparto extra-alberghiero cresce del 74,5%. Nel trimestre estivo (luglio-settembre) si osserva una sostanziale stabilità dei viaggi, dovuta principalmente alla ripresa delle vacanze lunghe, che aumentano di circa il 16% rispetto all'estate del 2020 e si riportano ai livelli del 2019. Le vacanze brevi risultano invece in calo del 23%, con performance peggiori nel mese di settembre (-43% confrontato allo stesso mese del 2020). Stabili i viaggi negli esercizi ricettivi alberghieri e nel settore extra-alberghiero rispetto all'estate precedente. Di seguito pubblichiamo i freddi dati Isnart del 2022 fino a Settembre. La bella novità è che si è arrivati ai livelli del 2019, e che il turismo extralberghiero di cui abbiamo tracciato la curva in costante ascesa, dal 2015/16 ha superato ampiamente l'hotellerie, che in Campania Liguria Toscana e in parte Puglia i livelli di eccellenza 2019, anno di riferimento perché il migliore, i record sono stati abbattuti da performance impensabili. In questo scenario da padrone l'ha fatta la nuova forma di hospitality, il turismo extralberghiero in particolare B&B e case vacanze.



### **Dati ISNART UNION CAMERE 2022**

Riparte il turismo, nonostante aumento dei prezzi e rallentamento dell'economia.

La riscossa delle città d'arte e il ritorno del turismo internazionale. • + 26% le camere vendute a giugno • Recuperano le città d'arte, particolarmente colpite dalla pandemia • Ritorno del turismo internazionale: +32% dalla Germania • Il 36% delle strutture aumenta i prezzi per far fronte all'incremento dei costi • Il 27,6% degli operatori ha difficoltà a reperire personale Roma 14 luglio 2022 – Per l'estate 2022 si prevedono in Italia flussi turistici in netta crescita.

È questo lo scenario fotografato dall'Osservatorio sull'Economia del Turismo delle Camere di Commercio sulla base di interviste a titolari di imprese ricettive italiane nel periodo 15-30 giugno.

I risultati dell'indagine, realizzata da Isnart – Unioncamere, indicano che seppur in presenza di forti preoccupazioni per l'inflazione, per la ripresa dei contagi da Covid e per il conflitto in Ucraina, nella stagione turistica estiva 2022 potrà essere recuperato il terreno perso nei due anni precedenti a causa della pandemia. Il consuntivo del mese di giugno, ha fatto registrare un aumento del 26% delle camere vendute rispetto al 2021.

Gli operatori hanno dichiarato di aver venduto il 50% delle camere, sul totale di quelle disponibili: un valore prossimo a quello registrato nel 2019.

Per il periodo che va da luglio a settembre ci si attende un assorbimento dell'offerta pari, in media, al 48% delle camere disponibili (che sostanzialmente raddoppia quella registrata nel 2021), con un picco nel mese di agosto del 62% di prenotazioni già effettuate, contro il 33% registrato nello stesso periodo dello scorso anno.

Recuperano le città d'arte italiane, anche se mare e montagna rimangono la prima scelta. Coerentemente con la stagionalità, sono le strutture ricettive nelle località di mare a registrare le prenotazioni più elevate, con il 71,2% delle camere già prenotate per il mese di agosto. Il trend è positivo anche per le località di montagna: gli operatori segnalano il 51,7% delle camere prenotate per il mese di luglio e il 61,9% per il mese di agosto. Il recupero più significativo e incoraggiante è però quello atteso per le città d'arte, tra le destinazioni più penalizzate a causa dell'emergenza sanitaria. Rispetto allo scorso anno, queste registrano prenotazioni pari a poco più della metà delle camere



disponibili per i mesi di luglio (54,5%) e di poco inferiori ad agosto (45,7%), contro appena il 18% circa dello scorso anno.

Prenotazione camere luglio-settembre 2022 per destinazione

Luglio	Agosto	Settembre	Città
54,5	45,7	21,4	Montagna
51,7	61,9	23,0	Mare
63,8	71,2	23,5	Italia
57,5	62,0	24,1	Fonte: Osservatorio sull'Economia del Turismo delle Camere di Commercio

Ritorna il turismo internazionale: +32% dalla Germania Il 40% degli operatori intervistati dichiara un aumento della clientela straniera, mentre solo la metà ne prevede un calo. Un dato particolarmente rilevante in quanto indica una ripresa nel segmento che più aveva risentito della crisi Covid.

Si tratta, prevalentemente, di turisti provenienti dalla Germania (+31,9% rispetto al 2021), mentre trovano sostanzialmente conferma e potenziale di crescita rispetto ai livelli dello scorso anno i flussi provenienti da Svizzera, Austria, Francia, Paesi Bassi e Regno Unito. Di segno opposto le previsioni relative alle prenotazioni dalla Russia, per il 60% degli operatori sono attese in diminuzione e per il 38% sono stabili rispetto allo scorso anno.

Le preoccupazioni delle strutture ricettive: aumento dei prezzi e carenza di personale Gli effetti dell'inflazione si fanno sentire anche nel comparto turistico, aumentando le difficoltà di gestione delle imprese. Per il 65,5% degli operatori uno dei principali problemi incontrati nel gestire l'attività questa estate è la definizione del prezzo del servizio offerto a fronte dell'aumento dei costi. Secondo quanto emerso dall'indagine, la quasi totalità delle imprese intervistate ha riscontrato aumenti dei costi generali che solo in parte vengono scaricati sui prezzi di vendita. Poco più di un terzo delle strutture, il 36%, ha dichiarato di aver aumentato le tariffe.

Gli imprenditori restano fortemente preoccupati dei riflessi di difficile previsione rispetto alla gestione finanziaria: il 41% degli operatori teme di dover chiudere il proprio bilancio in perdita. Questo orientamento appare più diffuso tra le strutture alberghiere e relativamente più concentrato nelle località lacuali e termali del Bel Paese. Altra importante difficoltà segnalata è quella relativa al reperimento del personale, un problema per il 27,6% degli intervistati.

Le principali problematiche riscontrate dalle imprese ricettive nel gestire l'attività per l'estate 2022 (%) Gestione del prezzo del servizio turistico rispetto all'aumento dei costi (misure di sicurezza, costi



energetici, tensioni internazionali, ecc.) 65,5 Difficoltà reperimento personale stagionale 27,6 Cambiamenti dei mercati di riferimento 3,4 Approvvigionamento dei servizi 2,6 Cambiamenti di tipologia di clientela (target, famiglie coppie etc) 1,0 Totale 100,0 Fonte: Osservatorio sull'Economia del Turismo delle Camere di Commercio Trend prenotazioni nel settore alberghiero ed extralberghiero.

L'emergenza sanitaria ha colpito maggiormente il comparto alberghiero, rispetto a quello extralberghiero perché agevolato dall'ampia varietà di strutture ricettive che vanta, tra cui quelle all'aria aperta che favoriscono il distanziamento sociale. Ad ogni modo, nelle prossime settimane assisteremo a un recupero relativamente più intenso del comparto alberghiero: il settore aveva già aperto positivamente il 2022, riportandosi nei primi mesi dell'anno su livelli superiori a quelli pre-pandemici.

L'indagine, inoltre, sottolinea il continuo trend positivo del mercato alternativo rappresentato dagli alloggi privati in affitto su Airbnb che a maggio 2022 indicava oltre 11 milioni di notti prenotate tra giugno e agosto, 3,5 milioni in più rispetto a quanto registrato nello stesso periodo del 2021 (+ 32%).

Prenotazioni camere luglio-settembre 2020-2022

	2020	Luglio	Agosto	Settembre
Alberghiero	23,7	27,7	14,9	14,9
Extralberghiero	31,2	38,4	12,9	12,9
Italia	28,8	34,9	13,6	13,6
2021	Luglio	Agosto	Settembre	Alberghiero
	26,9	30,2	16,3	16,3
Extralberghiero	30,4	34,6	11,3	11,3
Italia	29,1	32,9	13,3	13,3
2022	Luglio	Agosto	Settembre	Alberghiero
	56,0	58,8	28,9	28,9
Extralberghiero	58,6	64,3	20,8	20,8
Italia	57,5	62	24,1	24,1



**La nostra Proposta Federcomtur: sulla questione dei B&B case vacanze alla luce della legislazione vigente**

**La Legge 29 Marzo 2001** è una Legge di indirizzo: le Regioni legiferano e regolamentano il settore in modo autonomo e quindi non univoco; ancora la normativa è poco chiara e presenta una serie di deroghe e gli operatori del settore, oltre che “essere abusivi” anche parzialmente, possono utilizzare la propria abitazione in modo in modo difforme (vedi gestione di più immobili), andando a minacciare ed alterare lo spirito proprio della Legge.

Passiamo poi all’aspetto funzionale che favorisce l’esistenza di una zona grigia: in primis non vige l’obbligo dell’apertura della Partita Iva, il che non consente la tracciabilità dell’attività; inoltre la non iscrizione alla Camera di Commercio non qualifica tali attività come imprenditoriali, ma soltanto come integrazione al Reddito Familiare laddove ormai ciò avviene solo in una minima parte, in quanto la maggior parte di queste strutture è gestita imprenditorialmente e addirittura tende ad influenzare il mercato degli affitti delle case.

I centri storici di molte città importanti sono nelle mani di persone che non vivono, e non hanno la residenza, nelle case adibite ad accogliere il turista e fanno di quest’attività un vero e proprio business a latere delle loro attività tradizionali.





I proventi dell'attività di B&B, al netto delle spese inerenti documentabili, sono tassati come "redditi diversi" derivanti da attività commerciale non esercitata abitualmente.

E' necessario che il gestore del B&B si doti di un bollettario per quantificare l'incasso dei singoli corrispettivi. Il reddito del B&B sarà quindi la somma delle ricevute rilasciate, meno le spese documentate inerenti al B&B.

Nella maggior parte delle Regioni l'attività non viene considerata d'impresa, quindi non è necessario possedere partita IVA né iscriversi al Registro delle Imprese presso la Camera di Commercio. Tuttavia alcune Regioni consentono anche l'attività imprenditoriale.

Le procedure amministrative semplificate per l'apertura di un B&B trovano un analogo riconoscimento anche sotto il profilo tributario.

L'amministrazione finanziaria, infatti, si è occupata con due risoluzioni (180/E/1998 e 155/E/2000) di questo comparto economico, escludendo la soggettività imprenditoriale (con partita Iva) del contribuente persona fisica che lo intraprende, purché egli asseconi due sostanziali condizioni:

- Saltuarietà delle prestazioni di servizi
- assenza di mezzi organizzati.

In proposito, si evidenzia che le Regioni qualificano l'attività ricettizia come B&B se per il suo svolgimento vengono impiegate stanze (e correlati posti letto) in un numero non superiore a quello prefissato dalla rispettiva legge.

Inoltre, nell'unità abitativa viene solitamente presupposta la presenza del proprietario che, nell'assistere gli ospiti si avvale eventualmente di altri componenti del proprio nucleo familiare.

Tuttavia, questi compendati requisiti amministrativi assumono soltanto un valore di indizio circa il rispetto del perimetro, come sopra delineato ai fini tributari, dall'amministrazione finanziaria. Secondo la quale, il numero delle stanze utilizzate non comporta in sé alcuna implicazione fiscale (essendo quindi ammissibile lo svolgimento dell'attività in unità immobiliari di particolare ampiezza quali dimore storiche, castelli e similari), come pure non rileva la consistenza economica dei beni e/o del numero dei soggetti impegnati nel disbrigo dei servizi (ad esempio, oltre ai parenti del proprietario



si ritiene che possano essere occasionalmente impegnati anche soggetti terzi rispetto al nucleo familiare), purché il loro utilizzo non sia organizzato in modo stabile e professionale

Pertanto, se nel corso dell'anno risulta verificato il parametro della discontinuità (ovvero, dell'occasionalità) nell'erogazione delle prestazioni, il contribuente è esonerato dall'attivazione della partita iva e da tutte le implicazioni formali (registri, libri contabili, etc.) e sostanziali che da essa scaturiscono.

In questo contesto occorre tuttavia adempiere a tutti gli ordinari obblighi ai fini IRPEF, consistenti nel dichiarare i proventi, così realizzati, come "redditi diversi", derivanti da attività commerciale non esercitata abitualmente (lettera i, comma 1, art. 67, Tuir).

Essi vanno trascritti nel quadro RL - sezione IIA - di Unico Persone Fisiche (in alternativa è utilizzabile anche il modello 730, quadro D, rigo D5) e assoggettati a tassazione al netto delle spese inerenti.

In via di principio, queste "spese inerenti" sono tutte quelle che si rendono inevitabili per lo svolgimento dell'attività (comma 2, art. 71, Tuir), come ad esempio:

- approvvigionamento di generi alimentari
- materiale per la pulizia e suoi addetti;
- utenze domestiche.

In particolare, in relazione ai costi sostenuti per l'acquisto di beni destinati ad essere utilizzati per più anni (quali, ad esempio, mobilio e attrezzatura da cucina) e che assumono, quindi, valenza di oneri a carattere pluriennale, la deduzione sarà fatta secondo un criterio di proporzionalità in ciascun periodo di imposta eventualmente mutuando la tempistica dei piani di ammortamento prevista in via ordinaria per tipologia di bene, dal DM 31/12/1988.

Nonostante la snellezza degli adempimenti formali è comunque necessario che il contribuente, soprattutto ai fini di un controllo fiscale, si doti di un seppur minimo supporto documentale predisponendo un "bollettario madre-figlia" per quietanzare l'incasso dei singoli corrispettivi (è dovuta eventualmente l'applicazione di una marca da bollo di 1,81 euro per importi superiori a 77,47



Euro). Parimenti, egli dovrà procurarsi e conservare la documentazione concernente le spese effettuate, come fatture, scontrini, bollette e ogni altro documento funzionale allo scopo.

Il caos legislativo e soprattutto la differenza normativa regionale con le varie deroghe crea una diversità di applicazione delle legge di indirizzo;

***L'Ultimo rapporto sui B&B del 2017 sui dati 2016 cita:***

“L’offerta di B&B in Italia è nata su tutto il territorio nazionale, con una particolare prevalenza al Nord e al Centro, ma negli ultimi anni ha registrato un calo notevole (-10%) nelle Isole, fatto che con tutta evidenza denota un problema di discontinuità territoriale ancora irrisolto.

Si tratta di un’offerta che punta sul radicamento nel territorio e sull’accessibilità dei prezzi rivolti ad una pluralità di segmenti di clientela, ma che si rivela, inoltre, un modo per fronteggiare la crisi economica e occupazionale che ha vissuto e che vive ancora in parte il nostro paese.

Secondo l’ultimo dato pubblicato dall’Istat il numero dei B&B in Italia si mantiene sulle 25.000 unità. Dal nostro studio emerge che l’attività di B&B dà lavoro a 40.000 persone con una stima di circa 8 milioni di pernottamenti venduti all’anno per un fatturato annuo di circa 270 milioni di euro (\* la stima è variabile fra 240 e 300 milioni).

Per quanto riguarda le tariffe praticate dai B&B del Belpaese il prezzo medio di una notte per persona oscilla tra i 25 e 35 Euro nel quasi 70% dei casi. Nel 20% dei casi è addirittura inferiore a 25 Euro, mentre è inferiore a 30 Euro nel 46% dei casi. Solo nel 30% dei casi è superiore a 35 Euro. Il prezzo medio a persona per notte oscilla fra i 32 e i 35 Euro. Il 94% dei B&B prevede la colazione compresa nel prezzo.”

**Numero di B&B in Italia dati 2020 su rapporto 2021**

Il numero di B&B in Italia è di circa 30.000 di cui:

- 70% non imprenditoriali
- 30% imprenditoriali



Il B&B in Italia dà lavoro a circa 45.000 persone. La maggior parte dei B&B si trova al Nord (50,9%); i B&B del Centro Italia sono il 27,1%, mentre quelli di Sud e Isole sono il 22%.

Il 50,8% lavora tutto l'anno, mentre il 49,2% è un'attività stagionale o chiude per rispettare i periodi di chiusura obbligatori imposti dalle Regioni in cui vigono questi obblighi.

### **Volume d'affari dei B&B Italiani**

Il numero medio di pernottamenti venduti da un B&B in un anno è di circa 350, per un numero complessivo di 10,5 milioni. Il costo medio di un pernottamento è di 33 Euro (costo che paga una persona per dormire una notte). Il volume d'affari totale annuo dei B&B Italiani si attesta su circa 350 milioni di Euro, per una media per struttura di circa 11.600 Euro. Il costo medio di una camera è di 66 Euro.

### **I Gestori di B&B**

Il B&B in Italia è gestito prevalentemente da donne (65,2%); l'età media dei gestori è di 53 anni, e aumenta nel tempo. Il 52% dei Gestori è diplomato; il 35,4% laureato. Il 45% cura solo il proprio B&B e non ha altri lavori. I restanti sono principalmente pensionati, professionisti e impiegati. Il 42,6% parla una lingua straniera, il 34% ne parla 2 e il 13,5% ne parla più di due.

Il 44,5% non lamenta alcuna criticità economica, mentre il 47,4% ne lamenta alcune, in calo di circa 5 punti rispetto al 2016 e di 10 punti rispetto al 2014. Il 3,7% si dichiara agiato; solo il 4,5% dichiara di avere forti criticità economiche, circa la metà della percentuale del 2016. Possiamo dire che rispetto al passato la situazione economica generale dei B&B Italiani migliora nettamente.

Chi apre un B&B lo fa per incrementare le entrate familiari (46%) o per sfruttare uno spazio inutilizzato (43,7%). Il 37,7% lo fa per il piacere dell'accoglienza.

### **La Struttura**



Mediamente un B&B Italiano ha un massimo di 3 camere.

Si tratta di un'abitazione indipendente nel 30,6% dei casi, di un appartamento nel 26,9% dei casi; è una villa nel 19,2% o una casa in campagna nel 18,9% dei casi.

***Secondo quelle che sono le notizie in possesso di FEDERCOMTUR questi numeri sono inquinati da coloro che essendo abusivi non possono essere tracciati e sono completamente o parzialmente evasori; da qui nasce l'esigenza di una riformulazione della normativa che vada a privilegiare coloro che normalmente e in modo corretto pagano le tasse e a penalizzare coloro che secondo le nostre informazioni sono più del doppio di quelli censiti portando saldo a dei numeri spaventosi in quanto parliamo di circa 100mila strutture che potrebbero dare incrementi significativi in termini di entrate fiscali con importanti e rilevanti aumenti del settore turistico sul PIL.***

***Numeri che porterebbero le entrate totali del Settore B&B intorno al 1.5 miliardi di euro considerando la iscrizione alla camera di commercio e la partita iva fermo restando i numeri contemplati nel rapporto Istat, senza voler contestare nemmeno l'esiguità dei prezzi enunciati che sono di gran lunga più elevati, tanto da essere equiparati agli alberghi a tre e quattro stelle.***

***Per le case vacanze vale lo stesso discorso, partendo dall'assunto che bisognerebbe iniziare a valutare il cambio della normativa sulla tempistica dell'obbligo di registrazione.***

***La nostra consapevolezza nasce una indagine interna alle nostre strutture turistiche associate a FEDERCOMTUR, che lamentano una concorrenza sleale da parte di coloro che non sono in regola***



***che riescono a fare fatturati importanti senza alcuna tracciabilità andando addirittura a snaturare il senso della normativa che nasce come integrazione al reddito familiare e non come reddito di impresa, in quanto spesso i titolari hanno in gestione più strutture e non abitano le stesse .***

***Per verificare l’attendibilità delle nostre conclusioni, si può tranquillamente verificare i motori di ricerca delle prenotazioni on line (Booking, Trivago, ecc) che presentano un offerta di B&B di gran lunga superiore a quella censita nei comuni di riferimento.***

***I risultati della nostra indagine dossier, che poteva tranquillamente essere solo pubblicata e rappresentare solo un momento di protesta, senza alcuna finalità costruttiva, ci hanno dato lo spunto per presentare una proposta operativa, corroborata dal fatto che le preferenze dei Turisti Italiani e stranieri sono sempre più orientate verso il B&B, ad oggi si parla del 45% 55% circa di utenza che soggiorna nel B&B.***

#### **La Proposta operativa di FEDERCOMTUR:**

Oltre la iscrizione alla camera di commercio (primo introito per il diritto annuale) e la conseguente apertura della partita Iva si dovrebbe procedere a catalogare tale attività come attività di impresa propedeutica all’integrazione del reddito familiare e assimilarla alla impresa familiare che gode comunque di una linea di tassazione ad hoc.

Pertanto si potrebbe procedere alternativamente o ad una tassazione secca del 15% del Reddito prodotto; oppure andando a considerare che i pernottamenti” non abusivi” di queste strutture dal confronto dei rapporti ISTAT 2016\2020, sono di circa 8 10 milioni che vanno a rappresentare solo un 35%- 45% del totale.

La nostra stima ci permette di affermare che siamo intorno ai 30milioni di pernottamenti, considerando il numero certo delle camere, i posti letto disponibili, normativamente si potrebbe applicare una tassazione( tipo cedolare) secca con una cifra ipotetica derivante dalla statistica del 35% di cui sopra (quindi considerando 150 giorni di lavoro), e far pagare una cifra annua



indipendentemente dal fatturato, con una ulteriore agevolazione, se si riesce a raggiungere risultati reddituali migliori.

Così facendo l'imprenditore avrà la certezza della tassazione, l'erario l'incasso sicuro del corrispettivo, sul quale si potrà organizzare una previsione turistica pluriennale di investimenti nazionali.

Tutto ciò danneggia il comparto turistico e alberghiero dove tutto è tracciato, si pagano le tasse anche e al di là dei servizi in più offerti, con prezzi che sono molto simili a quelli dei B&B e spesso anche al di sotto, con la variante di una attività imprenditoriale organizzata e quindi costi e un rischio d'impresa ben più alto.

Pertanto, chiediamo di accentuare i controlli a livello locale sia Regionale che Comunale, ma soprattutto di modificare la legislazione auspicando una legge di indirizzo Nazionale tendente ad evitare l'evasione, sicuramente con una tassazione agevolata per l'esiguità delle stanze, ma con obblighi di partita iva e iscrizione alla camera di commercio.

La nostra associazione ha recentemente prodotto analisi e sondaggi non certificati in cui si sono presi in considerazione grandi città, le regioni del Sud nel periodo estivo, Roma Firenze e Milano

E' risultato che non solo a Roma in Campania e in tutto il Sud Italia nei motori di ricerca ci sono un numero infinito di B&B e case vacanze rispetto a quelle autorizzate, nonostante ciò soprattutto al Sud quando si vanno a fare le statistiche reddituali annue risultano sempre agli ultimi posti.

Partendo dal Sud, Province e Regioni avamposti e capisaldi, punti di riferimento, soprattutto nel turismo e accoglienza, giocando solo per un attimo con i numeri:

calcolando il numero spropositato di strutture abusive non censite, e che non dichiarano nulla, rispetto alle presenze cambierebbe tutto di gran lunga, andando a posizionarsi diversamente nelle classifiche per la gioia dei nostri amministratori e la pace dei detrattori, con una maggiore attrattiva e possibilità di investimenti e progettualità diverse.

Siamo partiti dal Sud perché una evasione da combattere, o parafrasando il legislatore un maggior gettito fiscale proveniente da Sud potrebbe far cambiare opinione su quella che dovrebbe essere la



scelta strategica del nuovo corso governativo sul turismo accoglienza e prodotti tipici locali, corroborata da siti Unesco bellezze naturali e cultura al centro dell'appeal del visitatore, beh allora ci si potrebbe sbilanciare verso una progettualità a km0 e costi relativamente sostenibili, per posizionare l'Italia in determinati circuiti turistici da cui manca da troppo tempo, o dai quali non è nemmeno sfiorata.

Chiaramente la problematica è nazionale e la nostra provocazione di partire dal Sud resta tale in quanto i numeri sono simili, l'evasione è addirittura più alta nel Nord Italia;

CulturalItalia KooltourItaly.

La riqualificazione del turismo extralberghiero, la elaborazione di una necessaria eventuale nuova normativa e l'emersione dalle nebbie di questa situazione attuale diventano propedeutiche e non più procrastinabili rispetto a quella che è la nostra idea progetto.

Se in Italia le condizioni di disagio e di restano ancora quelle dell'inizio 2015:

- Raggiungere destinazioni dove sarebbe impensabile e di difficile realizzazione un albergo o un resort.

La riscoperta del patrimonio culturale, L'Italia è il paese con il maggior numero di "Siti Unesco" e siti di interesse Comunitario che spesso si trovano in posti poco fruibili dal turismo di massa o tradizionale L'atavica contraddizione di non aver creato ancora delle destinazioni turistiche ad Hoc per i Siti Unesco unitamente alla carenza di sfruttamento del "Brand Unesco" che resta una criticità tutta Italiana, insieme al marchio Italia che nemmeno con i mondiali del 90 siamo stati capaci di veicolare a dovere;

bene, allora questo è il momento giusto per le condizioni che si sono verificate, per l'attenzione che il nuovo governo mostra verso il marchio Italia verso la Cultura, la risorsa mare e il made in Italy, e la definitiva consacrazione del turismo culturale sul quale si è deciso di puntare

da qui nasce l'esigenza di creare un marchio un brand un idea progetto Cultura Italia Kooltour Italy (è bello girare l'Italia) Italia magari collegato al Brand Unesco cosa già sperimentata in altri paesi con Know How simile a quello Italiano (mi riferisco a Spagna 82 in occasione del Mondiale poi vinto



dall'Italia) abolire i carrozzoni esistenti e puntare tutto su accoglienza e appeal turistico culturale, borghi, enogastronomia e percorsi della salute con al centro la dieta mediterranea Patrimonio Unesco anch'essa nata nel nostro splendido Cilento, la Calabria, la Puglia e perché no Liguria Toscana e Lazio il Medio campidano la Sicilia le Marche; potrebbero essere dei laboratori per dare forza e consapevolezza ad un settore fondamentale per il nostro paese



Il nuovo corso può e deve coinvolgere tutti gli attori del territorio partendo dagli Enti intermedi quali Regioni, Province, Comuni, Associazioni, imprenditori illuminati del settore Agroalimentare e del Turismo per stilare il progetto turistico che metta al centro i beni Unesco ed esalti il territorio di riferimento come grande attrattore Turistico.

La nostra proposta progettuale integrata parte dall'assunto, della necessità, di inserire il bene insistente nel territorio UNESCO "al centro" di un contesto unitario che mette in "Rete" appunto il bene, la casa, il Castello, e tutto ciò che è patrimonio culturale mondiale, con gli attori del territorio a tutti i livelli. con la finalità di riconvertire il tutto ad uso dell'accoglienza turistica andando a stravolgere il concetto di attrazione finalizzata ad una tipizzazione unica del bene:

La Regione, La Provincia, le vecchie Comunità Montane (dove esistono ancora), i GAL( Gruppi di azione Locale), il Comune Ente Pubblico di riferimento, la scuola di ogni ordine e grado, le associazioni di ogni settore presenti, il sistema commerciale, l'agricoltura, l'artigianato tipico e l'enogastronomia con i prodotti e le tipicità locali, così da creare un( Sistema turistico UNESCO di riferimento) STUR che vive e si rigenera facendo da volano attrattivo promozionale intorno al patrimonio culturale di riferimento

Tutto ciò detto vuole essere un modello diverso di sfruttamento e valorizzazione per la fruizione a fini turistici di del Brand UNESCO;

più volte ventilato e agitato dalla politica e dalle rappresentanze datoriali e da qualche agenzia o associazione creata ad hoc, ma mai realmente e definitivamente attuato nella sostanza, in quanto non ha mai trovato il reale sostegno, di chi doveva poi patrocinare e avviare la governance centrale della proposta.

Da qui la nostra proposta "KooltourItaly" "Culturaitalia" che deve essere legittimata sotto l'egida Unesco come uno slogan che sinergizza, in Inglese, ( il divertimento di girare l'Italia attraverso il percorso della Cultura) integrando ciò ai" TURISMI "quindi enogastronomico, balneare, da diporto,



congressuale, Religioso, Termale, scolastico, sociale, invernale, rurale ecc., nel territorio di riferimento messo in Rete con il patrimonio culturale Italiano che è il più vasto e importante al Mondo

L'inclusione nel Patrimonio UNESCO costituisce un potente fattore di attrazione turistica ed al tempo stesso il turismo svolge un ruolo fondamentale nella protezione e valorizzazione di tali siti. Dall'analisi del caso italiano, ma anche di quello francese e spagnolo, emerge che la maggior parte dei siti del patrimonio UNESCO sono anche importanti mete turistiche: ad esempio, i siti italiani, Roma, in parte Napoli, la Toscana il Veneto, Emilia Romagna e Sicilia, sono le mete tra le più visitate dai turisti stranieri. Lo stesso UNESCO, almeno da una decina d'anni, punta molto sul "turismo culturale", come dimostrano le numerose iniziative in ambito turistico che ha promosso in collaborazione con l'ICOMOS.

**ICOMOS, il Consiglio Internazionale dei Monumenti e dei Siti** è un'organizzazione internazionale non-governativa, senza fini di lucro impegnata a promuovere la conservazione, la protezione, l'uso e la valorizzazione del patrimonio culturale mondiale. Si dedica allo sviluppo di dottrine comuni, l'evoluzione e la diffusione delle conoscenze, la creazione di migliori tecniche di conservazione, e la promozione del patrimonio culturale. ICOMOS ha costruito un quadro filosofico, dottrinale e manageriale solido per la conservazione sostenibile del patrimonio in tutto il mondo.

Infatti, l'UNESCO, in linea con i più recenti ed avanzati studi sociologici, riconosce la necessità di un approccio integrato al turismo e alla conservazione dei beni culturali, nonché la stretta relazione fra sviluppo turistico, crescita economica e conservazione del patrimonio.

### **Regole del turismo culturale**

Tutte queste attività sono ispirate dalla Carta del Turismo culturale redatta, in Messico nell'ottobre 1999, dal Comitato Internazionale del Turismo Culturale dell'ICOMOS. Tale carta riprende, i primi timidi esperimenti risalenti agli anni '70, e contiene una serie di principi innovativi per la valorizzazione e la gestione dei siti culturali. L'obiettivo principale è promuovere un turismo culturale



che protegga, conservi ed interpreti il patrimonio culturale, risorsa non rinnovabile dell'industria turistica.

La Carta muove dalla constatazione che il turismo, soprattutto quando è eccessivo, può provocare la degradazione e la distruzione dell'ambiente naturale, delle culture delle comunità d'accoglienza, e insiste sulla necessità di garantire una partecipazione attiva delle comunità locali, fino ad ora troppo spesso lasciate ai margini dello sviluppo turistico.

La Carta del Turismo culturale, inoltre, apre nuove prospettive nel richiedere che il patrimonio culturale, attraverso l'esperienza turistica, sia reso accessibile al grande pubblico, e correttamente presentato. Dunque, la gestione dei siti deve prevedere, in linea con i metodi della Heritage interpretation, programmi didattici d'interpretazione volti a rendere comprensibili le componenti storiche, culturali e ambientali del sito.

Quindi, la Carta si basa su un concetto di patrimonio culturale esteso, eterogeneo e dinamico, che abolisce le tradizionali e rigide divisioni concettuali fra settori della cultura ed integra le nozioni di paesaggio, di siti naturali, di beni monumentali ed architettonici, di pratiche culturali tradizionali e post-moderne.

### ***IL valore del Brand UNESCO***

Il riconoscimento dell'importanza delle attività e la fiducia accordata, costituiscono la solida piattaforma sulla quale, nel tempo, UNESCO ha costruito un alto profilo d'immagine presso l'opinione pubblica. Tra i connotati salienti, che ne caratterizzano la fisionomia, spiccano l'internazionalità, l'istituzionalità, il prestigio e l'autorevolezza. L'Organizzazione è cioè percepita come competente e garanzia di qualità. Neutro, invece, il giudizio/valutazione su efficienza ed efficacia.

Uno degli aspetti inediti, indagati nella ricerca, è la trasferibilità del brand UNESCO, ovvero la capacità di proiettare su altri soggetti e iniziative i propri valori e, di conseguenza, di orientare positivamente i comportamenti



Anche gli opinion maker confermano questo approccio e come la rilevanza del brand UNESCO sia principalmente riscontrabile nell'ambito della tutela e della promozione dei beni culturali, soprattutto materiali, in termini reputazionali – simbolici (marchio di qualità, sigillo di prestigio). Meno evidente il valore economico perché indiretto. Esso si può ottenere grazie a politiche capaci di stimolare più visitatori e determinare finanziamenti per lo sviluppo. Gli opinion maker individuano due grandi ambiti operativi. Il primo, riguarda la relazione tra UNESCO, istituzioni, territori ed enti culturali per lavorare su progetti culturali (attività di formazione, progetti di arte pubblica, ecc.). Il secondo, riguarda la relazione tra UNESCO e aziende per intraprendere operazioni di co-marketing in collaborazione con volte, per esempio, alla promozione congiunta dell'immagine delle imprese partner e dei rispettivi brand; alla cooperazione nella creazione di offerta, nell'acquisizione di nuovi target, nella ottimizzazione dei canali commerciali e delle risorse economiche.

Nella comparazione con le altre organizzazioni internazionali, il dato sulla conoscenza di UNESCO (98%) è in linea con quello delle Nazioni Unite, di altre agenzie dell'ONU (Unicef 99%, FAO 99%) e delle principali organizzazioni non governative (Croce Rossa 99%, Medici Senza Frontiere 99%, WWF 99%), anche se relativamente a queste ultime c'è una conoscenza più marcata della mission e delle attività poste in essere. Per contro, la notorietà di UNESCO risulta nettamente superiore a Fondazioni che operano a livello nazionale nell'ambito della cultura (FAI 88%, Italia Nostra 61%).

### ***Visibilità e identità territoriale***

A tal proposito, è facile dedurre che far parte di una lista di luoghi e monumenti “eletti” come Patrimonio dell'umanità è un fattore importante per il territorio ed il suo sviluppo.

promuovere una nuova modalità di fruizione turistica del patrimonio del nostro Paese, basata sul rinnovamento e ampliamento dell'offerta turistica delle destinazioni strategiche e sulla valorizzazione di nuove mete e nuovi prodotti, per accrescere il benessere economico, sociale e sostenibile e



rilanciare così, su basi nuove, la leadership dell'Italia sul mercato turistico internazionale. Per perseguire tali obiettivi, il Piano agisce su leve fondamentali come l'innovazione tecnologica e organizzativa, la capacità di adattamento alle trasformazioni del mercato, la valorizzazione del patrimonio territoriale e culturale; l'adeguamento delle competenze; le condizioni favorevoli per le attività imprenditoriali

Si tratta di far sì che il turismo sviluppi tutto il suo potenziale in termini di apporto al PIL. Da qui l'obiettivo di innovare l'offerta, di migliorare i canali di distribuzione e vendita (anche attraverso le tecnologie digitali), di ampliare le destinazioni turistiche. A ciò si aggiunge il tema della sostenibilità: le visite sono ancora troppo concentrate su alcuni siti di straordinario valore ma soggetti a una forte pressione, incrementando il rischio di una perdita di identità territoriale.

La nostra proposta progettuale propone, da una parte, alcuni chiari orientamenti e individua linee strategiche di intervento che possano aiutare l'Italia ad acquisire una nuova leadership fondata su sostenibilità, innovazione e competitività, e a integrare nelle politiche turistiche il tema della valorizzazione responsabile del patrimonio territoriale, ambientale e culturale.

L'integrazione territoriale tra il patrimonio culturale e le bellezze naturali, l'enogastronomia, i grandi attrattori religiosi, il contesto sociale, l'accoglienza, e la situazione antropologica circostante dovrebbero consentire di contraltare l'adeguamento agli standard di programmazione dei Paesi competitor, fornire gli strumenti utili a migliorare le politiche di settore e superarne la frammentazione attuale, a orientare gli operatori, a investire e operare nel turismo alla luce dei cambiamenti e delle innovazioni negli scenari internazionali, a mettere in sinergia le programmazioni regionali in campo turistico, a identificare e ad attuare azioni e progetti di valenza interregionale e nazionale. A tal fine, la proposta segue una struttura logica articolata ma non complessa. Elaborando e radicando la visione per il futuro sull'analisi critica di alcuni, selezionati, elementi dello scenario internazionale che caratterizzano i modelli di domanda e di offerta turistica (che faranno da sfondo a tutte le scelte successive attraverso l'ampliamento del Sistema informativo e documentale);



la nostra idea progetto propone un “sistema organizzato” le cui linee strategiche perseguono quattro grandi Obiettivi generali:

- A) caratterizzazione territoriale identitaria, del contesto culturale, da sinergizzare e mettere in Rete
- B) Attraverso il Web Innovare, specializzare e integrare l’offerta nazionale
- C) Accrescere la competitività del sistema turistico, con la promozione STUR (Sistema Turistici UNESCO di riferimento)
- C. Sviluppare un marketing efficace e innovativo
- D. Realizzare una governance territoriale efficiente e partecipata per le strategie di accoglienza turistica

Per capire cosa pensa la popolazione, vengono citate delle statistiche rese dall’ISNART (Istituto Nazionale Ricerche Turistiche, dicembre 2017)

Sulla rilevanza dell’inserimento nella lista UNESCO, i rispondenti indicano come più rilevante la visibilità che il territorio acquisisce (intorno al 90%), e in seconda battuta il rafforzamento dell’identità (intorno all’85%).

Il rafforzamento dell’identità è percepito come beneficio rilevante, “molto” soprattutto, dalle donne , da chi lavora nell’ambito dell’impresa turistica ristorativa , mentre “abbastanza” viene scelto dai più giovani, e da chi lavora nel settore del marketing .

Emerge, inoltre, che i laureati ingrossano le file delle risposte negative , così come gli operatori non turistici (risposte negative circa il 20% dei casi).

La capacità di attrarre maggiore domanda, se il territorio è tutelato dall’UNESCO, viene considerato un beneficio intorno al 90%



Una migliore integrazione tra attori turistici e il miglioramento complessivo dell'offerta turistica locale ottengono risultati simili in termini di risposte positive (rispettivamente intorno all'80%), leggermente inferiori alle altre possibili risposte.

L'integrazione tra attori viene indicata come effetto positivo al crescere dell'età, e al decrescere del titolo di studio.

Infine, il miglioramento complessivo dell'offerta turistica locale, è la risposta che ottiene la percentuale minore di risposte positive, seppur indicato come beneficio da più di tre quarti dei rispondenti.

Questo sta significare che il lavoro da fare è tanto ma la base su cui lavorare è florida, rigogliosa e ricettiva alla novità della proposta

### ***Politiche per il turismo***

Dai risultati dell'indagine emergono indicazioni rilevanti per l'elaborazione di una politica per il turismo. Un primo spunto deriva dal fatto che per quasi il 50% del campione, il territorio in cui vive è scarsamente o affatto caratterizzato da identità turistica.

Questa considerazione trova conferma eclatante nel fatto che, passando a considerare l'identità turistica in ambito internazionale, essa è percepita come molto debole o nulla da oltre il 60% dei rispondenti. Appare dunque notevole il margine di miglioramento di attrattività delle nostre destinazioni attraverso azioni volte a migliorare la loro identità presso il pubblico internazionale.

Il fatto poi che aumenti notevolmente la percentuale di coloro che ritengono la propria destinazione turistica abbia un'identità turistica in ambito regionale, provinciale o locale (arrivando al 65-73% circa) indica che molta parte della offerta territoriale del nostro Paese ha un capitale immateriale significativo ma limitata capacità di proiettarlo sui mercati più ampi e geograficamente lontani. Questa evidenza è in una certa misura naturale, poiché le località di piccole dimensioni, pur con



significative eccezioni, incontrano limiti intrinseci nell'imporre la propria identità a livello nazionale o addirittura internazionale anche quando questa è marcata e significativa.

A riguardo, risulta evidente la necessità di un'azione che, mettendo a sistema l'offerta turistica di diverse località, favorisca anche lo sviluppo di una identità "di area" oggettivamente più "visibile".

Inoltre, l'approfondimento del tema "dell'identità turistica" aumenta l'impatto prodotto su di essa dal fatto di essere inseriti tra i "patrimoni dell'umanità" dall'Unesco.

L'inserimento nella lista dei siti Unesco è considerato molto o abbastanza significativo sul piano dell'attrattività turistica. È interessante osservare una differenza abbastanza consistente del rilievo attribuito sul piano della domanda e su quello dell'offerta:

mentre sono tra i coloro che ritengono molto o abbastanza rilevanti gli effetti del fatto sul rafforzamento dell'identità turistica, sull'aumento generale della visibilità del territorio, sulla capacità di attrarre maggiore domanda e sul maggior valore dell'offerta percepito dalla domanda, spesso c'è scetticismo rispetto all'attribuzione dello stesso standard per il miglioramento complessivo dell'offerta turistica locale o per la migliore integrazione tra gli attori del turismo.

### ***Opportunità per il territorio***

L'inserimento nella lista Unesco è, dunque, una notevole opportunità per il territorio in termini di immagine e di visibilità positiva; una opportunità che per essere colta appieno richiede siano attuate le misure necessarie a mantenere le condizioni di eccellenza del sito e a migliorare nel tempo le condizioni per una loro adeguata fruibilità turistica.

Alcuni mesi fa la Commissione nazionale italiana per l'UNESCO ha presentato uno studio, realizzato in collaborazione con Libera Università di Lingue e Comunicazione IULM e condotta da Abis analisi e strategie/Makno, relativo sulla propria immagine percepita presso l'opinione pubblica e gli opinion makers (rappresentanti del mondo della cultura, delle istituzioni e delle aziende).



In questo contesto, i risultati della ricerca si presentano come originale strumento per le istituzioni e la business community, impegnate a definire programmi di promozione e valorizzazione in ambito culturale, educativo e scientifico, oltre che come strumento interpretativo al servizio degli operatori dell'informazione.

Il primo rilevante dato è la straordinaria diffusione della conoscenza di base di UNESCO,

L'Organizzazione, infatti, riscuote un livello importante di fiducia, è ritenuta efficace così come la sua mission è considerata importante e fondamentale per lo sviluppo e l'appeal del territorio.

A tale notorietà, maggiore presso l'opinione pubblica che sembra legare la positività del giudizio all'autorevolezza delle Nazioni Unite, non sembra però corrispondere una reale e approfondita conoscenza della missione, dei compiti, delle attività e dei risultati di UNESCO. Scavando in profondità emerge una forte identificazione dell'Organizzazione con l'ambito culturale, in particolare con la tutela dei beni culturali e naturalistici; con la promozione e tutela delle culture locali.

Meno diffusa è la conoscenza di promozione e innovazione culturale, di promozione dello sviluppo sostenibile e di tutela delle biodiversità. In sintesi, riconoscono nella tutela dei beni culturali e naturalistici i principali ambiti operativi di UNESCO, e in parte, delle finalità di promozione della cultura, dello sviluppo sostenibile, dello scambio e sviluppo culturale.

Il divario di conoscenza tra ambiti operativi e filosofia di intervento (tutela vs. promozione) non è correlato al livello di importanza che viene attribuito alle attività alla base della mission UNESCO, ritenute importanti in egual misura.

La reale mission di UNESCO, infatti, è la costruzione della pace, che in un momento del genere con una guerra in corso sarebbe fondamentale perseguire, con la realizzazione di programmi volti a sensibilizzare e informare la società civile (giovani in particolare), le istituzioni e gli enti interessati nei settori della ricerca, dell'educazione e della cultura.



**iatori dell'Irno,3 Salerno tel. 089/797761-348/7718375**

**Via Bergamo,43 Roma tel.06/62279380 federcomtur@gmail.com www.federcomtur.it**

PAGINA BIANCA

PAGINA BIANCA



\*19STC0024890\*