

Basti pensare alla tradizione secolare di allevare mitili ed ostriche in aree marine confinate ed in lagune costiere.

Questo settore dovrebbe giocare un ruolo fondamentale nella vicarianza ed integrazione delle produzioni da pesca, ma molti sono i limiti allo sviluppo nonostante i molteplici strumenti settoriali introdotti da UE, Stato e Regioni.

A favore della reale assunzione del ruolo atteso dall'acquacoltura, le politiche del mare dovranno considerare che è necessario:

- accelerare il processo di definizione delle Zone Allocate per l'Acquacoltura (AZA), nell'ambito della pianificazione spaziale marittima, anche per non perdere l'accesso ai programmi europei di supporto allo sviluppo;
- tutelare le zone umide costiere, riconoscendo le funzioni ed i servizi ecosistemici prodotti dalle aree di acquacoltura estensiva che contribuiscono alla conservazione di tali zone, grazie all'intervento dei piscicoltori;
- investire sulla qualità dei prodotti freschi e trasformati e sui sistemi di etichettatura;
- rivedere rapidamente tutta la materia delle concessioni demaniali, con canoni e regole appropriate, per fare assumere al settore il ruolo strategico atteso, con una crescita significativa delle produzioni. In questa materia, tutti i benefici previsti dovrebbero essere estesi a tutte le tipologie di impresa;
- considerare che molti progetti per attività in mare (Produzione di energia, estrazione) potrebbero integrarsi con impianti innovativi di acquacoltura, molte strutture potrebbero essere adattate per ospitare nurseries o strutture attrattive per pelagici; o essere utilizzate per finalità naturalistiche, pesca ricreativa, ed attività subacquee ad esempio.

Per fare questo è necessario che i progetti siano disegnati in contesti già predisposti alla integrazione, in cui gli uni conoscono gli altri, sia al livello interministeriale, che tra imprese.

In generale, il bisogno di integrazione delle produzioni acquatiche da pesca e da acquacoltura nel “sistema mare” risulta essenziale per lo sviluppo di questi settori, per i quali gli strumenti fin qui introdotti, soprattutto su indirizzo europeo, manifestano dei limiti, nonostante l’impegno.

Risulterebbe prioritario far confluire la ricca base di dati della pesca e della acquacoltura in un sistema centrale di raccolta informatizzata dei dati sul mare. Ciò al fine di consentire un nuovo approccio alla pianificazione della pesca e della acquacoltura che tengano conto dei vari usi del mare e delle varie competenze gestionali coinvolte.

La ricerca italiana in acquacoltura riveste un ruolo importante nello scenario europeo grazie all’impegno delle Università, del Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR), dell’Ispra, del Consiglio per la ricerca in agricoltura e l’analisi dell’economia agraria (CREA), delle cooperative di ricerca, dell’industria. Anche in questo settore il MASAF ha promosso attività di coordinamento attraverso l’avvio di una piattaforma comune.

## **2.7 CANTIERISTICA**

### **2.7.1 Cantieristica mercantile**

L'industria cantieristica italiana è un settore che, raggruppando imprese di costruzione e riparazione navale, produttori di sistemi e componenti ad uso navale, società di ricerca ed aziende di servizi al settore, genera un'occupazione di circa 70.000 persone (90.000 persone includendo l'occupazione trainata), per un valore della produzione di circa 9 miliardi di euro, in gran parte derivante dall'*export*.

Per quel che concerne la cantieristica mercantile, fatta eccezione per i piccoli cantieri specializzati in unità da lavoro e piccoli mezzi trasporto passeggeri, in Europa la produzione è rivolta essenzialmente alle navi da crociera. In tale contesto, i cantieri italiani detengono posizioni di *leadership* a livello mondiale nella costruzione di tali navi che, come noto, sono altamente sofisticate dal punto di vista tecnologico e del processo produttivo. Per le navi portacontainer e trasporto carichi alla rinfusa (solidi e liquidi), l'Est asiatico è invece protagonista assoluto, con un ruolo predominante della Cina, la cui industria cantieristica negli ultimi anni è tuttavia riuscita a consolidare, attraverso aggressive strategie di politica industriale (es. "*Made in China 2025*"), il suo ingresso anche in segmenti di mercato tecnologicamente avanzati e complessi, quali il settore dei traghetti, un tempo appannaggio esclusivo dei cantieri europei.

Volgendo lo sguardo allo scenario di mercato internazionale, si osserva che la consistenza numerica della flotta mondiale sta registrando un incremento di oltre il 2,1% annuo ed è in continuo aumento. La flotta adibita al trasporto di prodotti alla rinfusa ha subito un significativo rinnovamento nel corso degli ultimi anni per la necessità di un naturale svecchiamento. Le navi portacontenitori - lo stesso si può dire delle navi da crociera - hanno invece iniziato una corsa al gigantismo che sembra non fermarsi. Il rinnovo della flotta traghetti procede, invece, a un passo diverso per una serie di ragioni - non da ultimo il costo significativo della tipologia di nave e la notevole "vita media" di queste unità.

In tale contesto, risulta indispensabile recuperare il pieno potenziale strategico che da sempre l'industria navalmeccanica riveste per lo sviluppo economico nazionale e per

l'autonomia strategica europea. Senza un proprio settore navalmecanica, l'Europa dipenderebbe infatti interamente dai cantieri navali asiatici per la costruzione, riparazione, conversione, manutenzione o adeguamento di navi civili e militari, e dai produttori asiatici di attrezzature marittime per la produzione di sistemi navali innovativi, verdi e digitali, e pertanto, per garantire, la propria difesa, sicurezza, e libero accesso ai propri mari, al commercio marittimo, ed alle attività dell'economia blu nel suo complesso, nonché, come già accennato, per l'attuazione delle attuali ambiziose politiche dell'UE come il “*Green Deal*” europeo.

Ad esempio, i target di riduzione delle emissioni stabili a livello europeo e dell'IMO (*International Maritime Organization*) per il 2050, per essere realizzati, richiedono una totale sostituzione/ristrutturazione dell'attuale intera flotta mondiale, con un investimento di circa 3.000 miliardi di dollari. Considerando la distribuzione dell'attuale capacità produttiva mondiale, tale processo di rinnovamento verrebbe lasciato per il 70% a due Paesi asiatici (Cina e Corea) mentre solo l'8% delle nuove esigenze di flotta potrebbe essere realizzato in Europa, con il rischio di delegare il raggiungimento dei piani di decarbonizzazione del settore marittimo europeo alla costruzione navale asiatica.

La necessità di salvaguardare il settore della navalmecanica si pone quindi all'interno di un più ampio obiettivo di autonomia strategica generale: se l'Europa vuole infatti svolgere il proprio tradizionale ruolo di potenza marittima sulla scena mondiale, non può che alimentare le proprie capacità marittime commerciali e di difesa, che non possono prescindere dalla presenza in loco di un significativo complesso industriale (cantieri navali e produttori di attrezzature marittime) su cui poter fare affidamento nel lungo termine.

Occorre, pertanto, valutare opportune iniziative che permettano di rafforzare la competitività dei cantieri navali italiani aumentando la diversificazione dei mezzi prodotti e riducendo il differenziale di prezzo con i cantieri navali asiatici. È quindi auspicabile valutare l'elaborazione di un piano strutturato di azioni all'interno di un disegno condiviso a livello europeo, per rilanciare l'industria navalmecanica italiana

dinanzi alle sfide della concorrenza (spesso sleale) internazionale e alle esigenze della transizione *green* e digitale.

### **2.7.1.a Concorrenza globale e “*level playing field*”**

Nel 1980, l'Europa - con un ruolo chiave giocato dalla navalmeccanica italiana – aveva una quota di mercato nei nuovi ordini ben superiore al 50%, mentre adesso è inferiore al 4-5%. Politiche commerciali molto aggressive sono state attuate dai costruttori asiatici (Corea, prima, e Cina poi) negli ultimi 30 anni, grazie ad una attività di “*dumping*” strutturale e continuativo sostenuto da abbondanti e diversificati sussidi statali. Il tutto è stato possibile anche a causa del fallimento dei negoziati multilaterali per una disciplina settoriale volta a restaurare il “*level playing field*” nel mercato della globale della cantieristica navale e l'inapplicabilità alla navalmeccanica sia delle procedure *antidumping* previste dalla *World Trade Organization* (“WTO”) sia dei vari strumenti di difesa commerciali messi in campo dall'Europa, inclusi il Regolamento UE 1035 del 2016 e il recente «*EU Foreign Subsidies Regulation*». In particolare:

- gli approcci multilaterali sono falliti perché i Paesi asiatici che forniscono il maggior volume di sovvenzioni alla cantieristica navale da decenni bloccano i negoziati per una disciplina settoriale globale. Alcuni di tali Paesi, inoltre, ostacolano di fatto il ricorso al meccanismo di risoluzione delle controversie del WTO attraverso il mancato rispetto degli obblighi WTO in materia di trasparenza e notifica di sovvenzioni industriali;
- le particolari caratteristiche del “prodotto” nave e della sua compra-vendita a livello globale non consentono l'applicazione dei tradizionali strumenti di difesa commerciale previsti dal WTO, quali i dazi anti-sussidi o antidumping che si applicano sui beni importati. Questo perché le navi non vengono generalmente “importate”, nell'accezione di un loro ingresso permanente in un territorio doganale, e le regolamentazioni del WTO sono invece concepite per beni che entrino permanentemente nel confine doganale di uno Stato;

- il «Regolamento (UE) 1035 del 2016 relativo alla difesa contro i prezzi pregiudizievoli nella vendita di navi» (adottato a fine anni '90 per trasporre a livello UE un accordo OCSE firmato nel 1994) non è mai divenuto applicabile a causa della mancata entrata in vigore dell'accordo OCSE in questione a causa della mancata ratifica da parte di una delle parti contraenti;
- il recente Regolamento (UE) 2022/2560 relativo alle sovvenzioni estere distorsive del mercato interno (*Foreign Subsidies Regulation*), pur riconoscendo in parte il suddetto problema, così come attualmente formulato non consente azioni avverso sussidi concessi da Paesi terzi ai produttori di beni industriali quali appunto i costruttori navali, in quanto tali sussidi sono regolati dagli strumenti WTO (rispetto ai quali esistono le limitazioni di cui sopra per la cantieristica navale), limitando quindi l'applicabilità di fatto solamente ai sussidi distorsivi del mercato interno concessi da Paesi terzi ai prestatori di servizi.

Pertanto, un primo pilastro di un potenziale piano di azioni dovrebbe contemplare, l'adozione a livello europeo di soluzioni volte a restaurare il “*level playing field*”, attraverso la possibile creazione di strumenti di difesa commerciale di natura settoriale, a livello unilaterale (in caso di probabile mancato accordo internazionale), tale da prevenire o rendere inefficaci le pratiche di concorrenza sleale asiatica.

### **2.7.1.b Competitività, ricerca e innovazione**

A supporto di tale piano di azione, andrebbero valutare opportuni interventi regolatori, accompagnati da adeguati strumenti di supporto finanziario-fiscale, volti a rafforzare la competitività dei cantieri italiani ed europei e a stimolare al contempo la ricerca e l'innovazione per far fronte al complesso scenario globale. Ciò al fine, da un lato, di promuovere lo sviluppo della capacità produttiva italiana, con focus sui segmenti di mercato fondamentali per l'autonomia strategica europea (trasporto passeggeri, difesa, energie rinnovabili *offshore*, navi per il trasporto di combustibili verdi, piccolo

cabotaggio etc.), con conseguente beneficio anche dei cantieri privati cosiddetti “minori”. E, dall’altro, rafforzare la sovranità e della superiorità tecnologica italiana di lungo periodo, seguendo le direttrici verdi e digitali ma anche dell’efficienza produttiva.

Tra i suddetti interventi, si potrebbero valutare la promozione di un quadro regolatorio che uniformi, a livello internazionale, i criteri costruttivi agli standard europei e l’introduzione di criteri tassonomici per l’accesso alla finanza sostenibile che stimolino gli investimenti verdi e digitali, sia dal lato dei processi produttivi navalmeccanici sia sul piano della domanda (in termini di rinnovo flotte), con l’obiettivo di promuovere, laddove possibile ed auspicabile, la sovranità tecnologica nazionale ed europea. Al fine di facilitare i suddetti investimenti, potrebbe essere opportuno promuovere in sede europea una revisione degli attuali criteri tassonomici di classificazione delle attività marittime alla luce delle specificità settoriali, degli sviluppi tecnologici e delle alternative energetiche disponibili, sulla base di una più corretta valutazione improntata al ciclo di vita delle emissioni (“*well to wake*”) e alla neutralità tecnologica.

Sarebbe, inoltre, opportuno promuovere interventi europei o nazionali di stimolo allo sviluppo tecnologico, quali il rinnovo della *Co-Programmed Partnership on Zero-Emission Waterborne Transport* (“cPP” ZEWT) e la creazione di almeno una nuova “cPP” sulla digitalizzazione del settore marittimo.

In parallelo, sarebbe auspicabile studiare possibili interventi specifici per stimolare la creazione di una nuova capacità produttiva verde, digitale e ad efficienza massimizzata. Parimenti, sarebbe utile intervenire su formazione e forza lavoro, ad esempio attraverso l’attuazione di un “Patto per le competenze” che risolva il problema della carenza di professionalità *ad hoc* del settore.

Inoltre, la previsione di un programma di investimenti specifico, dedicato all’industria della difesa navale, potrebbe non solo contribuire a ottimizzare il sistema di difesa italiano all’interno di una logica di difesa europea comune, ma anche favorire lo sviluppo di soluzioni tecnologiche in grado di cross-fertilizzare il segmento civile e viceversa.

Infine, andrebbe valutato lo sviluppo di un piano di rinnovo del naviglio commerciale che possa stimolare la produzione, in Italia o in Europa, di quelle tipologie di navi necessarie all'autonomia strategica nazionale, sostenendo al contempo la necessaria transizione energetica e digitale della flotta.

In tale contesto risulterà in ogni modo fondamentale il ruolo giocato dall'Italia nella definizione di una strategia europea dedicata al settore sulla base delle direttrici sopracitate.

### **2.7.2 Cantieristica nautica**

La cantieristica nautica è un *asset* strategico sia sotto l'aspetto industriale, che per quanto riguarda il *refit*. Per questo occorre tener conto delle nuove frontiere ed evoluzioni di mercato.

Gli *assets* su cui agire, in termini normativi, semplificativi e per favorire nuove progettualità sono:

#### **2.7.2.a Design e concept innovativo**

La progettazione dovrà evolvere verso un approccio fortemente orientato sul cliente ma anche estremamente funzionale, attingendo ai concetti di modularità ed *eco-design* oltre a ricomprendere materiali sostenibili e *design for disassembling* per favorire il recupero dei materiali stessi a fine vita dell'imbarcazione.

È necessario sviluppare tecnologie legate a sostenibilità, ergonomia, *disassembling*, modularità, nuovi materiali, integrazione, comfort, sensoristica, accessibilità, da applicare nell'ambito delle nuove costruzioni, del *refit* e della fornitura.

### **2.7.2.b Propulsione ed energie**

L'adozione di nuove propulsioni (fondamentalmente nei prossimi anni si andrà verso il “*full electric*”, ma si assisterà nel lungo periodo anche all'utilizzo di motorizzazioni ad idrogeno) richiede necessariamente una riforma di carattere normativo. Infatti, i registri navali oggi non consentono per motivi di sicurezza il semplice passaggio al “*full electric*” in alcune condizioni di mare o senza limite dalla costa.

Sono numerose le tecnologie in fase di sviluppo, quali ibride, “*full electric*”, idrogeno, “*wind concept*”, batterie e stoccaggio energia, riduzione NOx, magneti permanenti, e la cui applicazione riguarda costruzione, *refit*, navigazione, *yachting* e tenderistica.

### **2.7.2.c Shipyard e yacht 4.0**

Barca e cantiere sono elementi sempre più interconnessi e modulari, che dialogano anche in navigazione. I singoli componenti sono sempre più tracciati sia in fase costruttiva che in fase di *refit* e utilizzo.

In un complesso contesto di forti sinergie fra più aziende, è necessario un nuovo approccio a partire dall'individuazione e gestione dei processi.

È, altresì, importante lo sviluppo di una piattaforma di interconnessione tra filiera e cantiere, dedicata alla gestione della commessa e dei processi in chiave “*Industry 4.0*” (produzione interna) e NIM (*Naval Information Modeling* - coordinamento esterno).

Tra le tecnologie da sviluppare per la costruzione, il *refit* e la navigazione, si segnalano: digitalizzazione a terra e bordo, IOT controllo navigazione, automazione, rotte intelligenti, tracciabilità, innovazioni di processo, robotica di costruzione e smantellamento.

### **2.7.3 Cantieristica militare**

La cantieristica militare ha attraversato, soprattutto nell'ultimo decennio, un periodo positivo grazie ai programmi di rinnovamento e ammodernamento della Difesa nel suo

complesso, inclusa la Marina Militare, e ai successi conseguiti sul mercato internazionale, in particolare in Medio Oriente, Nord Africa e Stati Uniti.

Il sistema cantieristico militare di Fincantieri, incentrato su Riva Trigoso-Muggiano col supporto di Castellammare di Stabia, ha raggiunto un buon livello di efficienza e di distribuzione sul territorio nazionale, ma può e deve ulteriormente progredire.

Fincantieri in questo periodo ha potuto avvantaggiarsi dell'esperienza maturata sul mercato americano a contatto e in collaborazione con un sistema industriale particolarmente competitivo in cui ha potuto trasferire l'esperienza e le competenze acquisite con i programmi italo-francesi sulle unità di superficie e, successivamente, con i programmi nazionali. La nuova scala dimensionale internazionale ha spinto e consentito a Fincantieri di diventare uno dei *player* mondiali del settore navale.

Su questa base Fincantieri sta partecipando, in collaborazione con il partner francese, al programma finanziato dall'«*European Defence Fund*» per sviluppare una classe di «*European Patrol Corvette*» che dovrebbero consentire a diverse Marine europee di avere un pattugliatore con una forte comunaltà in modo da favorire attività operative, addestramento e supporto logistico quasi in comune. È un'occasione importante che non va sprecata perché, ovviamente, su questo tipo di unità vi sono obiettivamente meno vincoli e riserve sul piano tecnologico.

A tal proposito, anche nella subacquea Fincantieri ha potuto lanciare, insieme alla Marina Militare, una nuova classe di sottomarini, la 212 NFS – «*Near Future Submarine*», in cui è previsto un significativo inserimento di nuovi sistemi elettronici e sottosistemi nazionali, in collaborazione con Leonardo, in modo da sviluppare una più autonoma capacità tecnologica e industriale nazionale, mentre proseguono i rapporti di collaborazione col *partner* tedesco.

L'industria navale italiana ha migliorato la sua offerta anche nel campo delle unità minori specialistiche (cacciamine, soccorso sottomarini e sorveglianza) sia per la Difesa sia per le forze di sicurezza.

Il nuovo quadro strategico sta facendo crescere rapidamente le esigenze navali in relazione alla diffusione e all'intensità delle minacce. La quantità di unità navali

impegnate in compiti operativi è cresciuta sensibilmente insieme alla durata della loro presenza in mare e alla distanza dei teatri di impiego. Non si tratta, infatti, solo delle tradizionali operazioni di protezione delle rotte commerciali e di controllo dei confini marittimi. La postura delle navi russe e cinesi nel Mediterraneo, così come la protezione di cavi e dotti e delle infrastrutture energetiche, anche fuori dalle acque territoriali, impone una maggiore presenza delle unità italiane.

Tutto questo si traduce in un accelerato logoramento della flotta militare che, insieme alle aumentate esigenze, dovrà condurre a confermare, e se possibile incrementare, i piani di ammodernamento e di investimento della Difesa nel settore come anche, nello stesso tempo, le azioni poste in essere per un reclutamento sempre più efficace.

Le stesse capacità industriali dovranno progressivamente adeguarsi alla nuova domanda, razionalizzando là dove possibile la struttura industriale e assicurando la disponibilità del personale necessario. In particolare, dovrà essere rapidamente implementato il Polo Nazionale della Subacquea di recente istituzione al fine di affrontare le sfide dell'ambiente subacqueo, mettendo a fattor comune le capacità scientifiche, tecnologiche, industriali e operative maturate in campo militare e civile.

Inoltre, andrà attentamente considerato anche l'utilizzo delle collaborazioni nel campo della difesa e della sicurezza, sia a livello industriale sia operativo, con gli stati costieri (che sono 195 contro 44 nel mondo) come strumento di proiezione internazionale per tutelare i nostri interessi nazionali. Peraltro, le esportazioni militari sono sovente corredate da un corollario di attività, che abbracciano l'addestramento degli equipaggi e la successiva manutenzione delle navi consegnate. Si tratta di un formidabile strumento politico e diplomatico, che concorre a creare dei saldi legami di cooperazione tra le Marine e tra gli Stati.

Infine, va tenuto presente il livello della ricerca e dell'innovazione tecnologica che caratterizza l'industria navale delle costruzioni militari. I risultati che essa consegue si riverberano beneficamente anche sulla cantieristica mercantile e da diporto, consolidando e incrementando il vantaggio tecnologico complessivo.

#### **2.7.4    *Innovazione tecnologica***

L'innovazione tecnologica è il tratto distintivo del mondo odierno. Intensità, vastità e rapidità ne sono le caratteristiche più appariscenti. Ma vi è un quarto aspetto che sta richiamando una crescente attenzione, quello del trasferimento delle conoscenze, esperienze e competenze sul piano scientifico, tecnologico, industriale e, seppur parzialmente, operativo.

Questo quadro deve essere tenuto presente anche nell'elaborazione e applicazione di una nuova strategia marittima nazionale per far in modo che le scelte di carattere politico e operativo marcino in parallelo con la politica della ricerca e innovazione tecnologica e con la politica industriale. Da questo punto di vista il perseguimento di questo obiettivo potrà essere facilitato dalla presenza nel Cipom di tutte le amministrazioni interessate.

La dimensione marittima (compresa la sua articolazione subacquea) coinvolge gran parte delle tecnologie e molteplici settori, sia in campo civile sia militare. Solo a titolo esemplificativo vanno considerate quelle legate alle costruzioni e infrastrutture navali (che sono tradizionalmente sistemi fortemente autonomi e completi, ma che oggi sono diventati sempre più sistemi di sistemi a complessità crescente); al trasporto di persone, mezzi di locomozione e merci; alla movimentazione e alla conservazione dei carichi (solidi, liquidi, gassosi); alla ricerca e all'estrazione di fonti energetiche e minerali; alla pesca e all'acquacultura; allo svolgimento di attività scientifiche.

La dispersione delle attività svolte sul, nel e sotto il mare è strettamente connessa con il settore delle comunicazioni, localizzazione e controllo della navigazione, anche grazie alle applicazioni satellitari. Va, quindi, sempre tenuto presente che le attività vi si svolgono isolate fisicamente. Questo vale, a maggior ragione, nella dimensione subacquea e nelle infrastrutture automatizzate localizzate a mare.

Tutte queste attività, sempre più complesse e interconnesse, stanno portando ad una elevata automazione e informatizzazione di tutte le componenti che comporta, però, maggiori rischi di fronte alla minaccia cibernetica sia in termini di sicurezza sia a livello economico.

Da una parte, quindi, la dimensione marittima va considerata come uno dei motori dell'innovazione tecnologica, dall'altra richiede la massima attenzione per garantirne la protezione oltre che dalle minacce tradizionali anche da quelle cibernetiche. Nella realizzazione del "Piano del mare" dovrà, quindi, essere assicurato anche il coordinamento di queste esigenze con la politica nazionale volta a proteggere il Sistema Italia e, in particolare le sue infrastrutture critiche, da tutte le minacce.

Nello stesso tempo si dovrà perseguire anche uno stretto coordinamento fra il perseguimento degli obiettivi del "Piano del mare" e lo sviluppo armonico delle diverse iniziative nel campo dell'innovazione tecnologica volte a rendere sempre più adeguata ed efficace la cornice di sicurezza in cui questi obiettivi devono essere collocati.

## 2.8 INDUSTRIA ARMATORIALE

L'industria armatoriale è un *asset* strategico fondamentale per la Nazione:

- 1260 navi di bandiera italiana per oltre 13 milioni di GT;
- oltre 42mila posti di lavoro a bordo (sui quali ruotano oltre 61mila lavoratori);
- oltre quasi 8mila posti di lavoro diretti a terra;
- 2,8 euro è il moltiplicatore del comparto per ogni euro investito;
- il trasporto marittimo, diversamente dalle altre infrastrutture (oleodotti e gasdotti), è in grado di assicurare la flessibilità delle fonti di approvvigionamento.

Si tratta di un'industria mobile e “silenziosa” che mette in rete e sviluppa l'economia nazionale.

Per l'Italia il mare è la più grande ricchezza naturale. Via mare sono transitate nel 2021 il:

- 60% delle importazioni nazionali;
- 51% delle esportazioni nazionali;
- 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 *leader* in Europa (15% del totale europeo) con 314 milioni di merci trasportate in *Short Sea Shipping*;
- nel Mediterraneo, l'Italia è leader nello *Short Sea Shipping* con 252 milioni di tonnellate trasportate e una quota di mercato del 40%.

L'estensione alle imprese utilizzatrici di navi di bandiera UE/SEE dei benefici previsti dal Registro Internazionale Italiano - pilastro comunque irrinunciabile della nostra marineria - rappresenta una rivoluzione del settore del trasporto marittimo nazionale.

A fronte di tale profondo mutamento, per assicurare la competitività delle imprese di navigazione nazionali ed evitare il c.d. “*flagging out*”, ovverosia di quel fenomeno principalmente rappresentato dalla volontà di un armatore di ricercare registri navali (o bandiere) che possano permettere una congrua riduzione delle voci di costo e spesa

riferite, ad esempio, ad assicurazioni, equipaggi e imposte, ma anche una semplificazione della gestione dell'imbarcazione in termini tecnici (come, per esempio, la gestione delle dotazioni obbligatorie di bordo). Pertanto, si rendono necessarie urgenti misure di snellimento dei procedimenti amministrativi, di semplificazione normativa dell'ordinamento marittimo nazionale, di "sburocratizzazione" dei processi e di digitalizzazione delle procedure. Negli ultimi anni, a livello internazionale, si è infatti assistito a un generalizzato livellamento dei costi di costruzione ed esercizio della nave (rifornimento, oneri fiscali e contributivi, ecc.). Il confronto competitivo tra le flotte si è quindi spostato sugli oneri amministrativi legati allo Stato di registrazione, a bordo e a terra.

Al riguardo, si riscontrano criticità che spesso derivano anche da disposizioni nazionali appesantite rispetto al dettato unionale. In un settore per sua natura internazionalizzato come lo *shipping*, tale appesantimento è ancor più rilevante nel confronto con le bandiere di Paesi *extra*-UE.

È emblematico in tal senso l'importante tema della sanità marittima, una materia trasversale a diversi dicasteri e il cui quadro normativo per alcune importanti disposizioni risale alla fine del XIX secolo con evidenti problematiche per la gestione della flotta mercantile<sup>149</sup>. Con particolare riferimento al trasporto marittimo di passeggeri, l'emanazione del nuovo Regolamento sul servizio sanitario a bordo delle navi mercantili nazionali potrà auspicabilmente risolvere molte delle criticità che la flotta italiana affronta quotidianamente, a partire dalla carenza dei medici di bordo.

In tale contesto, negli anni sono stati presentati in Parlamento diversi progetti di legge volti a semplificare la normativa in materia di trasporto marittimo con una serie di importanti interventi senza oneri a carico dello Stato. È auspicabile che tale riforma venga perseguita concretamente e in tempi brevi quale primo fondamentale passo per consentire alla bandiera italiana di competere con quelle UE, al momento molto più al passo con i tempi.

---

<sup>149</sup> Tra queste, a titolo di esempio si segnalano: normativa relativa alle visite mediche dei marittimi, sproporzione delle tabelle medicinali di bordo, irreperibilità di medicinali e delle bombole ossigeno medicale di bordo.

## 2.9 LAVORO MARITTIMO

Per questa disciplina gli obiettivi cardine delle politiche del mare sono: (i) il consolidamento di una *governance* unitaria (intesa come regole e prassi) per il trasporto marittimo; (ii) la salvaguardia della specialità del settore; (iii) una complessiva semplificazione e un profondo aggiornamento della regolamentazione del lavoro a bordo; (iv) un tendenziale miglioramento delle condizioni di vita a bordo; (v) una maggiore attenzione ai percorsi divulgativi e formativi volti all'accesso alle professioni marittime e della pesca.

La competitività del trasporto marittimo di merci e di persone, necessaria in ragione del ruolo strategico del settore, si consegue e mantiene anche e soprattutto attraverso la valorizzazione dei lavoratori del mare. Il trasporto marittimo, con le relative attività ancillari oltre che la pesca, si è qualificato, in particolar modo nell'ultimo ventennio, come uno dei settori maggiormente coinvolti dalla profonda evoluzione tecnologica e digitale tutt'ora in corso. Le prospettive derivanti dai processi connessi alla transizione ecologica previsti dagli obiettivi di “Agenda 2030” dell'ONU e dal “*Green Deal*” Europeo costituiscono altresì elementi che impongono nuove specializzazioni di mestieri antichi ma oggi profondamente diversi dal passato e nuove prospettive di inclusione.

Il contesto in continuo aggiornamento, la compresenza a bordo di professionisti di diverse nazionalità e genere, l'evoluzione sociale che ha caratterizzato l'esperienza europea dell'ultimo decennio – anche rispetto alla concezione stessa del rapporto di lavoro in termini di conciliazione con le esigenze di vita – delineano uno scenario caratterizzato da grande complessità. Allo stesso tempo il comparto assicura i servizi marittimi con grande flessibilità e capacità di adattamento. Tutto ciò in un contesto che, nelle attività umane, appare come il più regolato e standardizzato a livello mondiale<sup>150</sup>.

---

<sup>150</sup> La disciplina lavoristica del settore vede la coesistenza di normative internazionali ed europee, in aggiunta al complesso quadro normativo italiano. In ambito internazionale, caposaldo della disciplina del lavoro marittimo è la *Maritime Labour Convention* del 2006, la quale presenta un quadro normativo di base applicabile nella quasi totalità dei contesti marittimi nazionali. Nella disciplina internazionale si inserisce una normativa nazionale speciale del lavoro marittimo estremamente regolata, affidata a diverse Amministrazioni facenti capo a differenti dicasteri, ed in molti casi non