



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

Audizione

Senato della Repubblica

**8ª Commissione Permanente (Lavori Pubblici,
Comunicazioni)**

23 febbraio 2021

**Proposta di "Piano Nazionale di Ripresa
e Resilienza (PNRR)"**

Sommario

Premessa.....	2
Gli obiettivi del PNRR	2
Interventi necessari da inserire nel PNRR	5
Digitalizzazione.....	5
Azioni proposte.....	6
Transizione ecologica.....	6
Azioni proposte.....	7
Infrastrutture e mobilità.....	8
Azioni proposte.....	9
Formazione e R&S	9
Azioni proposte.....	9
Riforme necessarie.....	10
Governance unica per il mare.....	10
Azioni proposte.....	10
Azioni proposte.....	11
Vaccinazione prioritaria per i lavoratori marittimi	11
Azioni proposte.....	11
Conclusioni	11

Premessa

Confitarma desidera, innanzitutto, ringraziare la Commissione 8^a (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato della Repubblica per l'opportunità offerta di fornire proprie osservazioni in relazione alla proposta di Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR).

Siamo, infatti, convinti che la condivisione di informazioni e criticità fra attori pubblici e privati sia fondamentale per favorire lo sviluppo dell'economia del mare e, con essa, il rilancio del Paese, specialmente in una fase storica particolarmente delicata come è quella attuale.

Il successo italiano in questa nuova sfida dipenderà dalla nostra capacità di affrontare con visione strategica quella che appare essere un'occasione forse irripetibile per modernizzare il Paese.

Il PNRR è un documento corposo specie se confrontato con i piani di Spagna e Germania, entrambi contenuti entro le 60 pagine ma non per questo meno efficaci del nostro.

Gli obiettivi del PNRR

Le sei missioni in cui si articolerà il PNRR¹ rappresentano sfide ambiziose, in particolare per il nostro Paese: un'occasione di crescita e sviluppo, anche considerando le ingenti risorse stanziare (oltre 220 miliardi nell'ultima versione recentemente licenziata dal Governo).

Tali sfide - in particolare quelle legate a digitalizzazione, innovazione e competitività del sistema produttivo, transizione ecologica, infrastrutture e mobilità, istruzione e formazione, ricerca e cultura – per avere successo devono necessariamente prevedere specifiche azioni mirate al trasporto marittimo nel suo complesso.

Infatti, il Piano afferma tra le dichiarazioni di principio che:

“...vogliamo un Paese più verde, con sistemi di produzione e trasporto dell'energia compatibili con gli obiettivi di riduzione

¹ Le sei azioni sono: digitalizzazione (a partire da quella della pubblica amministrazione), innovazione e competitività del sistema produttivo; transizione ecologica; infrastrutture e mobilità; istruzione, formazione, ricerca e cultura; equità sociale, di genere e territoriale; salute.

dei gas clima alteranti e più resiliente rispetto agli eventi climatici estremi.”

“...La riconversione ecologica può e deve rappresentare anche un terreno di nuova competitività per molta parte del nostro sistema produttivo. Servono grandi investimenti per indirizzare le filiere industriali dell’energia, dei trasporti (ecc.)...”

“Sostenere la transizione verso mezzi di trasporto non inquinanti e le filiere produttive”

Purtroppo, però, tali dichiarazioni d’intenti non trovano riscontro, per quanto attiene al trasporto marittimo, in azioni concrete.

Come affermato anche da Confindustria nella recente audizione sulla proposta di PNRR, al comparto marittimo, sebbene rappresenti uno dei settori più rilevanti per la transizione ecologica e sia notoriamente *capital intensive*, sono dedicate solo limitate e occasionali misure di sostegno agli investimenti di rinnovo e adeguamento tecnologico a fonti alternative dei mezzi di trasporto, che andrebbero invece estese a tutti i segmenti della mobilità marittimo-portuale, nell’ambito di una strategia di politica industriale specifica, dalla R&S alla sperimentazione, fino alla produzione e alla domanda pubblica e privata.

In sostanza, in tema di infrastrutture e trasporti, al netto dei vincoli posti a livello europeo sui comparti stradale e aereo, va evidenziata una limitata attenzione al comparto marittimo-portuale e alle opportunità di sviluppo del Mezzogiorno offerte dall’economia del mare.

Gli unici interventi concreti per il settore marittimo contenuti nel piano riguardano il TPL e la portualità² che, seppur importanti segmenti del comparto marittimo, rappresentano solo una parte del sistema. Non si conoscono il dettaglio degli interventi previsti, ad eccezione di quelli espressamente indicati di Trieste e della nuova diga di Genova, riteniamo però importante sottolineare due aspetti:

- le scelte che verranno fatte non possono trascurare la voce degli utenti dei porti: gli armatori e le navi (pensiamo ad esempio agli interventi necessari lato terra per la decarbonizzazione della flotta);

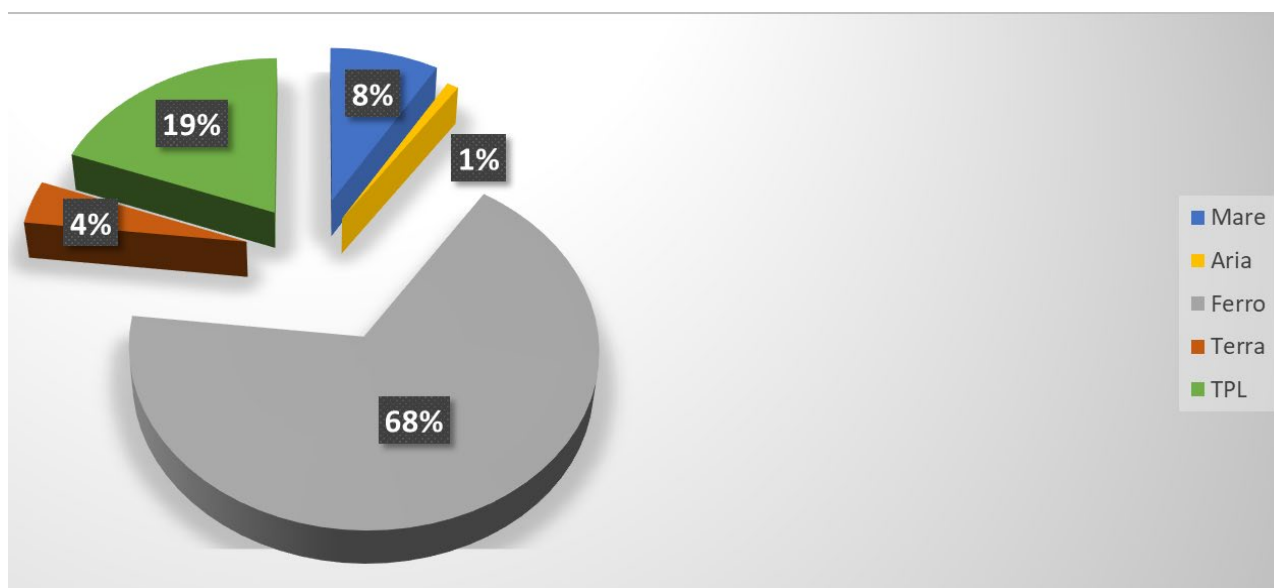
²1,2 miliardi di euro per dare il via concreto al progetto cold-ironing e al green port, ovvero all’elettrificazione delle banchine dei porti italiani e non meglio precisate risorse per l’acquisto da parte delle Regioni di 12 traghetti e di 10 unità navali ad alta velocità (aliscafi) alimentati a GNL, elettrici o idrogeno per i servizi TPL.

- le opere che si sceglierà di finanziare dovranno essere concluse entro il 2026.

Ripartizione stanziamenti PNRR per modalità di trasporto

Dati in milioni di €

Aria		Ferro		Mare		Terra		TPL
Aeroporti	Aerei	Stazioni	Treni	Porti	Navi	Autostrade	Tir	Trasporto pubblico locale
360		26.500	200	3.320*	0	1.600		7.550**



*Di cui: 2100 stanziati per "Porti e intermodalità collegati alle grandi linee di comunicazione europee e nazionali e sviluppo dei porti del Sud" e 250 per Green Ports e 970 per Cold Ironing.

**Tra le 6 azioni della missione rientra anche il rinnovo della flotta navale per il trasporto regionale con unità a propulsione alternativa.

Infatti, come emerge dal VI Rapporto della Federazione del Mare/CENSIS, le attività marittime annualmente producono beni e servizi per un valore di 34 miliardi di euro (2% del PIL) ed acquistano presso le altre branche dell'economia forniture per 20 miliardi di euro, fornendo occupazione a 530 mila persone. Tale Rapporto evidenzia che il valore prodotto dall'economia del mare e la sua importanza socioeconomica - con le significative ricadute occupazionali del cluster marittimo (sia dirette che indotte nel resto dei settori della nostra economia) - sono fattori indispensabili per lo sviluppo del Paese.

Infatti, via mare transita il 64% delle nostre importazioni e il 50% dell'export, circa 480 milioni di tonnellate tra merci - alla rinfusa (secche e liquide) in container o a bordo dei traghetti - movimentate nei nostri porti.

La flotta mercantile italiana, oltre 1.400 navi per circa 15,4 milioni di tonnellate di stazza lorda, è la 5^a flotta di bandiera tra le maggiori economie riunite nel G20, la 1^a nel mondo di navi RoRo, per lo più impiegate nel cabotaggio marittimo e sulle “autostrade del mare”, la 9^a di navi-cisterna speciali per prodotti chimici. La nostra bandiera si colloca oggi al primo posto in Europa per marittimi comunitari impiegati, per la maggior parte italiani. Infatti, in vent’anni, l’occupazione marittima italiana e comunitaria sui traffici internazionali e sul grande cabotaggio è aumentata del 140%. Si tratta di circa 38.000 marittimi italiani e comunitari a bordo delle nostre navi (fonte dati CNEL/INPS).

La complicata fase pandemica che stiamo attraversando ormai da quasi un anno ha evidenziato la centralità del trasporto marittimo e il suo ruolo strategico per la catena logistica mondiale, l’approvvigionamento energetico e di beni di prima necessità nonché il ruolo fondamentale per assicurare la continuità territoriale dei cittadini italiani da e verso le isole. Il Governo italiano, come noto, fin dall’inizio della crisi sanitaria ha definito il trasporto quale servizio essenziale che come tale non può subire interruzioni.

Interventi necessari da inserire nel PNRR

Di seguito vengono riportate le proposte dell’armamento nazionale suddivise per aree di intervento.

Digitalizzazione

Questa sarà, secondo le dichiarazioni del Governo, una delle aree di intervento più importanti, alla quale saranno destinate circa il 20% delle risorse disponibili per il Paese.

La sfida della digitalizzazione e informatizzazione non può essere fallita, pena l’estromissione del Paese dall’economia del XXI secolo. È ormai in atto la rivoluzione della connessione 5G, con importanti ricadute geopolitiche - qualcuno parla di nuova Guerra Fredda - e si sta già preparando quella del 6G. Sarà un mondo sempre più interconnesso e supportato dall’intelligenza artificiale. Cambierà in pochissimo tempo il modo di relazionarsi tra operatori e istituzioni.

La digitalizzazione ha apportato grandi miglioramenti nello shipping non solo per la trasmissione di dati ma anche per le prestazioni commerciali, la sicurezza e l’ambiente.

Cionondimeno, non bisogna sottovalutare il fatto che la maggiore digitalizzazione del trasporto marittimo comporta anche rischi di una maggiore vulnerabilità agli attacchi informatici.

Per questo è necessario, da un lato, che il Governo garantisca sistemi di gestione della sicurezza da rischi informatici e dall'altro una adeguata formazione del personale di terra e di bordo per identificare i rischi informatici e proteggere i sistemi di bordo vulnerabili.

Azioni proposte

- ✓ Adeguare i sistemi di interfaccia nave/porto: PMIS (Port Management Information System);
- ✓ razionalizzare e sviluppare in quest'ottica le piattaforme telematiche: PCS (Port Community System), AIDA (Automazione Integrata Dogane Accise), SUA (sportello unico amministrativo);
- ✓ attuare i progetti previsti dalla Piattaforma UIRNET;
- ✓ istituire l'anagrafe nazionale della gente di mare nell'ambito della più complessiva attuazione della Riforma del collocamento della gente di mare;
- ✓ attuare la riforma del Codice della Navigazione e del reg. nav. mar. per una transizione verso il digitale (es. convalida del contratto di arruolamento in via digitale; dichiarazione di accettazione al comando anche in modalità digitale);
- ✓ adozione di giornali e documenti di bordo elettronici.

Transizione ecologica

La sfida della decarbonizzazione interessa tutto il trasporto, sia pubblico che privato.

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.

Le risorse finanziarie private non sono sufficienti a sostenere, da sole, ricerca e innovazione per lo shipping.

Il nostro è un settore considerato “hard to abate” poiché molte soluzioni non sono possibili né tecnicamente né fisicamente e, quindi, pur lavorando intensamente nella ricerca e nello sviluppo di soluzioni “carbon free”, abbiamo bisogno di una forte governance e di obiettivi, risorse e tempi di realizzazione adeguati, in un quadro giuridico che accompagni la transizione.

Nel 2023 è prevista l'entrata in vigore due indici IMO nel quadro delle iniziative normative tese a ridurre le emissioni di anidride carbonica da parte delle navi in esercizio.

I due indici suddetti sono il CII (operativo) e l'EEXI (tecnico). Per rientrare nei limiti di quest'ultimo sarà necessario attuare una serie di interventi/migliorie:

- ✓ Riduzione potenza motore (costo relativo)
- ✓ Utilizzo di combustibili alternativi come LNG e metanolo (già applicabile) o ammoniaca idrogeno (non certo in tempi brevi)
- ✓ Miglioramento performance idrodinamiche (pitture siliconiche, appendici di carena, sostituzione dell'elica, lubrificazione della carena con l'aria)
- ✓ Introduzione di ausili per il miglioramento delle performance energetiche (propulsione eolica -rotori flettner, pannelli fotovoltaici, ecc.)

Tali soluzioni sono applicabili a tutte le navi e, conseguentemente, anche a cisterne e bulk carrier.

Azioni proposte

- ✓ Definizione di un piano di intervento che faciliti e acceleri il processo di sviluppo/rinnovamento ed adeguamento della flotta di bandiera, coinvolgendo sia la cantieristica italiana maggiore, già leader mondiale in alcuni comparti ad alto valore, sia quella minore in crisi da anni.

Individuazione degli strumenti finanziari necessari anche attraverso il coinvolgimento di Cassa Depositi e Prestiti e del settore privato.

- ✓ Attuare una strategia che garantisca l'identificazione di solide filiere di approvvigionamento che consentano il ricorso a carburanti avanzati e lo sviluppo delle infrastrutture necessarie alla distribuzione e bunkeraggio del GNL. In questo senso è cruciale l'introduzione di meccanismi che stimolino la domanda di tali prodotti, quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo:
 - norme di defiscalizzazione/supporto finanziario per la costruzione di depositi e/o distributori di GNL nei nostri porti;
 - riduzione dei costi portuali per mezzi alimentati con carburanti alternativi;
 - misure di incentivo per la costruzione/adequamento di navi e mezzi di servizio alimentati con carburanti alternativi, anche attraverso l'attivazione di specifici strumenti finanziari in supporto alla cantieristica da attivare con il supporto di Cassa Depositi e Prestiti ed il sistema bancario;
 - Incentivazione alla transizione ecologica attraverso specifici supporti finanziari agli investimenti portuali in mezzi tecnici/equipment (gru, carrelli, etc.) che utilizzano sistemi di alimentazione alternativa ai combustibili fossili;
 - con riferimento agli investimenti previsti per il *cold-ironing*, ci preme segnalare che l'adequamento delle navi comporta costi ingenti a carico dell'armatore e quindi la necessità di identificare specifiche risorse da destinare allo scopo.

Infrastrutture e mobilità

Per quanto concerne la mobilità, il PNRR considera come obiettivo lo sviluppo di *“un regime effettivo e stabile di continuità territoriale marittima da e per la Sardegna”*. A tal proposito, ci preme sottolineare che la flotta di traghetti di bandiera italiana è la prima al mondo per consistenza e standard qualitativi dei servizi e da decenni assicura attraverso le autostrade del mare la continuità territoriale con le isole maggiori e minori. In particolare, i collegamenti marittimi tra continente e Sardegna offerti in regime di concorrenza rappresentano ormai da tempo un mercato maturo. A tal proposito, riteniamo che, in linea di principio, soprattutto per le grandi isole, non dovrebbe essere prevista alcuna sovvenzione per garantire la continuità territoriale. Infatti, senza alcuna risorsa

pubblica, i servizi offerti in concorrenza sia per merci che passeggeri hanno da tempo superato quelli assicurati dall'operatore sovvenzionato.

Per quanto concerne le infrastrutture, la modernizzazione del Paese dovrebbe a nostro avviso prevedere anche la semplificazione degli adempimenti e procedure riguardanti i dragaggi nei porti e in genere la realizzazione delle opere portuali a partire da quelle effettuate dai privati.

Azioni proposte

- ✓ adozione di un modello, come peraltro richiamato anche dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti nell'ambito di una recente consultazione in materia, in base al quale le sovvenzioni non vengono erogate alle compagnie di navigazione ma sotto forma di contributo direttamente all'utenza, ovvero passeggeri e autotrasportatori (modello già attuato in Spagna).
- ✓ predisposizione di un piano triennale o quadriennale straordinario di interventi da finanziare con adeguate risorse statali o pubbliche.

Formazione e R&S

La rivoluzione digitale in atto coinvolgerà in primis la formazione e il settore della R&S. Dobbiamo pensare ai professionisti del futuro iniziando a formarli già oggi. Si prevede che nel prossimo decennio l'intelligenza artificiale coinvolgerà tutti i settori compreso quello della mobilità di persone e merci (es. navi autonome e automazione dei porti).

Azioni proposte

- ✓ destinare risorse adeguate alla formazione e alla ricerca e sviluppo di soluzioni applicate;
- ✓ destinare risorse per programmi di formazione su aspetti di green e blue economy/sostenibilità e su aspetti di innovazione tecnologica del settore marittimo, nei vari gradi di istruzione;
- ✓ sostegno alla formazione nel settore privato delle professioni marittime (es. voucher formativi per il rilascio o rinnovo di certificazioni obbligatorie STCW);
- ✓ potenziamento delle attività dei "centri sperimentali di sviluppo delle competenze", volta a rafforzare il sistema di formazione professionale e di qualificazione delle competenze di settore.

Riforme necessarie

Inoltre, le linee guida per la definizione dei PNRR danno la possibilità di attuare riforme strutturali. In tal senso, da tempo il settore marittimo è unito nella richiesta di:

Governance unica per il mare

In questa difficile fase di riflessione sull'assetto del Paese, il cluster marittimo ritiene necessario - in attesa dell'auspicata costituzione di un'efficace sede di coordinamento politico-amministrativo dedicata alle attività marittime - rafforzare le Direzioni/Uffici del MIT dedicati per competenza alle materie della portualità, della navigazione e della logistica.

Azioni proposte

- ✓ accorpamento di funzioni (definizione più ampia delle competenze per ridurre l'attuale frammentazione in più Ministeri di materie concorrenti che impattano sul settore), l'inserimento di profili maggiormente specializzati e la semplificazione e digitalizzazione dei processi.
- ✓ completamento dell'attuazione della c.d. riforma Del Rio favorendo il funzionamento della Conferenza dei Presidenti in chiave di coordinamento, pianificazione e attuazione di misure sistemiche improntate alla tutela della trasparenza e della concorrenza.

Semplificazione normativa in campo marittimo

Riteniamo opportuno sottolineare che siamo alle porte di una rivoluzione del settore del trasporto marittimo nazionale. A breve, infatti, si concluderà il processo di estensione dei benefici della bandiera italiana alle bandiere comunitarie che dovrà naturalmente essere rivolto solo a quei soggetti imprenditoriali utilizzatori delle navi stabilmente radicati sul territorio italiano, che contribuiscono a generare PIL per la nostra economia. Al fine di evitare quanto purtroppo già accaduto nella logistica italiana, dove è venuta a determinarsi l'egemonia dei grandi operatori internazionali che decidono se, come, cosa e quanto trasportare, occorre difendere l'impresa e la bandiera italiana creando le condizioni di crescita e sviluppo delle tante realtà eccellenti

del nostro settore. Il miglior modo per farlo è attraverso la semplificazione e l'aggiornamento di norme e procedure che risalgono anche all'Ottocento.

Azioni proposte

- ✓ Riforma del Codice della navigazione: Confitarma ha presentato un progetto per molti aspetti a costo zero per l'erario.
- ✓ Abrogazione e sostituzione della Legge 616/62 e del DPR 435/91 in materia di sicurezza con norme più attuali.

Vaccinazione prioritaria per i lavoratori marittimi

Sono note le gravi difficoltà incontrate dalle imprese armatoriali nell'avvicendamento dei marittimi all'estero a causa delle pesanti restrizioni imposte da molti Paesi Terzi alla circolazione delle persone.

Considerato inoltre che è altamente probabile che in molti Paesi Terzi l'effettuazione del vaccino da parte del marittimo venga imposta quale condizione per l'imbarco dello stesso sulle navi ormeggiate nei loro porti, l'accesso al vaccino per tale categoria di lavoratori risolverebbe finalmente e definitivamente la grave problematica degli avvicendamenti all'estero.

Azioni proposte

- ✓ Dare prioritario accesso alla vaccinazione per tutto il mondo del lavoro marittimo.

Conclusioni

Il PNRR rappresenta un'occasione irripetibile e straordinaria per la ripresa e rilancio dell'economia italiana. Purtroppo, però, c'è il rischio concreto che per alcuni settori gli effetti auspicati del Piano si manifesteranno troppo tardi.

Infatti, la manovra straordinaria adottata nel corso del 2020 attraverso diversi provvedimenti ha previsto diverse misure di primo sostegno che ancora non sono state attuate.

In particolare, per il nostro settore mancano i decreti attuativi di:

- ✓ attuazione dell'estensione degli sgravi contributivi alle navi iscritte nel primo registro navale (art.88 di 104/2020);
- ✓ attuazione del fondo per il ristoro delle perdite sofferte dalle navi passeggeri da (art.89 di 104/2020).

È necessario dare urgente attuazione ai provvedimenti già adottati nonché prevedere azioni di sostegno economico a ristoro delle ingenti perdite che altri settori, in primis il comparto cisterniero, stanno subendo a causa del devastante calo della domanda.



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori