

## PROGETTO MARE

### PROPOSTE DI POLICY PER LO SVILUPPO DELL'ECONOMIA DEL MARE

#### Il contesto

Secondo gli studi della Commissione europea (The EU Blue Economy Report 2021), il nostro Paese nel 2018 vanta complessivamente per l'intero comparto un'occupazione di quasi 530 mila unità, un fatturato di 82,2 miliardi di euro, un valore aggiunto di 23,8 miliardi, profitti lordi per 10,7 miliardi e investimenti per 2,4 miliardi. La quota nazionale rispetto all'UE 27 varia mediamente intorno all'11-12%, ma in alcuni segmenti di attività l'Italia vanta veri e propri primati di competitività, come nella cantieristica, nella nautica da diporto, nel settore dei traghetti Ro/Ro e delle Autostrade del Mare nonché nella crocieristica. Nonostante le rilevanti dimensioni economiche e l'elevata competitività, tutti i vari settori del cluster necessitano di misure di intervento, per risolvere pregressi nodi strutturali (regolatori ed economici), anche e soprattutto di fronte ad enormi sfide tecnologiche e competitive, quali la transizione energetica e digitale e i connessi fabbisogni di innovazione e di investimento.

Il nostro commercio internazionale funziona prevalentemente attraverso il mare, non solo per il nostro export, ma anche e soprattutto per l'import di fonti energetiche, materie prime, prodotti agricoli, semilavorati e prodotti finiti di diverso contenuto tecnologico, essenziali per alimentare le nostre filiere industriali, logistiche e commerciali, e i consumi. Non solo, il mare è anche una leva strategica fondamentale per diversificare le fonti di approvvigionamento e i mercati di sbocco, anche in funzione dei cambiamenti geopolitici e geoeconomici in atto e di quelli futuri.

Confindustria, quindi, ha individuato nell'Economia del Mare uno dei driver strategici per la crescita del Paese, attraverso un percorso di consultazione sul Sistema Associativo ha elaborato di una serie di proposte su governance, riforme e semplificazioni amministrative, politiche industriali orientate alla transizione energetica e digitale, sviluppo infrastrutturale e intermodale, riqualificazione e rilancio della portualità turistica e sviluppo della filiera ittica.

#### Le tappe

Una ricognizione sulle Rappresentanze del cluster marittimo-portuale aderenti al sistema (CONFITARMA, ASSONAVE, FEDERPESCA, FEDERTRASPORTO, ASSITERMINAL, CONFINDUSTRIA NAUTICA, ASSOMARINAS, UNEM, FEDERCHIMICA-ASSOGASLIQUIDI, ANITA, UNIONE INDUSTRIALI DI NAPOLI, ASSOLOMBARDA e CONFINDUSTRIA LOMBARDIA) ha raccolto idee, aspettative e proposte volte a definire un programma di attività da svolgere nel primo biennio 2020-2022. Successivamente, è stato costituito un Tavolo Consultivo Confederale dell'Economia del Mare, composto da tutte le Rappresentanze del cluster marittimo-portuale.

In quest'ambito è stata individuata come mission confederale l'elaborazione di un Piano Strategico per lo Sviluppo dell'Economia del Mare, definendo un programma di lavoro basato sulla costituzione di quattro Gruppi di Lavoro confederali a cui affidare gli approfondimenti e l'individuazione di proposte di policy e di intervento su quattro grandi macro-tematiche:

- Governance e Riforme;
- Infrastrutture e Intermodalità;
- Politiche Industriali;
- Territorio; Mezzogiorno e Mediterraneo.

Tutte le proposte sono state valutate dal Tavolo Consultivo Confederale per l'Economia del Mare, al fine di elaborare una sintesi delle proposte di policy e definire una serie di misure specifiche di intervento volte allo sviluppo della blue economy in tutte le sue articolazioni. Nasce così il "Progetto mare", che non è un punto di arrivo, ma l'inizio di un percorso attuativo delle proposte elaborate.

### **Alcune delle principali proposte in sintesi**

L'Economia del Mare è un comparto sul quale è più che mai necessario **elaborare una strategia complessiva e specifica**, valorizzandone le singole e già rilevanti potenzialità in una visione di sistema, contribuendo in modo significativo allo sviluppo e alla competitività, su scala produttiva e territoriale, dell'intero Paese.

- **Istituire un "Ministero del Mare" o, almeno, un forte coordinamento che raccolga e coordini tutte le competenze amministrative relative alle diverse attività che utilizzano e valorizzano la "Risorsa Mare"**, con un unico punto di riferimento politico per superare la forte frammentazione che caratterizza la governance del comparto.
- **Riformare il Codice della Navigazione e adottare il regolamento attuativo del Codice della Nautica.**
- **Ridurre gli oneri amministrativi sulle navi battenti bandiera italiana** e scongiurare il potenziale rischio di fuga delle nostre navi verso bandiere estere (*flagging out*)
- Costituire un **effettivo level playing field della navalmeccanica europea** per eliminare il dumping strutturale da parte dei paesi dell'Asia orientale attraverso una regolamentazione dei **sussidi esteri** e l'utilizzo dei **sostegni pubblici europei** per investimenti a prevalente valore aggiunto europeo.
- **Condividere in sede IMO (Organizzazione Marittima Internazionale) la normativa ambientale** che si sta delineando in sede europea sul trasporto marittimo per armonizzare le politiche e non pregiudicare la competitività del sistema UE nel suo complesso.
- **Definire un'unica cornice regolatoria e introdurre driver tecnologici standardizzati per la digitalizzazione della filiera logistica portuale.**
- **Semplificare le procedure riguardanti i progetti degli interporti** e delle relative piattaforme logistiche e dei nuovi terminali intermodali.
- **Definire una regolamentazione unitaria e uniforme delle concessioni**, definendo il rapporto concessorio con regole certe e criteri volti a valorizzarne (sia per il concedente che per il concessionario) i contenuti di carattere economico finanziario.
- **Rilanciare la portualità turistica con misure prevalentemente dedicate alla manutenzione, al ripristino di strutture danneggiate e alla tutela dai rischi** di erosione e da eventi meteorologici avversi.
- **Elaborare una politica industriale dedicata al settore e l'introduzione di strumenti finanziari** adeguati ai grandi e impegnativi processi di trasformazione in atto, in particolare riguardo alle varie filiere energetiche, a basse e zero emissioni, necessarie a sostenere un processo di transizione di lungo periodo.

- **Sostenere la domanda di investimenti di rinnovo e ammodernamento del naviglio nazionale, inclusa la flotta peschereccia**, secondo gli standard richiesti dalla transizione energetica e digitale della mobilità marittima.
- **Utilizzare la domanda pubblica come strumento di politica industriale** per il rinnovo delle flotte pubbliche destinate ai traghetti e al TPL e alla difesa e alla sicurezza
- **Applicare il “modello Genova”, laddove possibile, anche per le opere portuali**, con l'eliminazione c.d. *gold plating*.
- **Pianificare gli investimenti di connessione infrastrutturale dei porti**, con priorità agli interventi di “ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti” nonché di “ultimo miglio stradale” per completare la rete a supporto della efficienza dei gate internazionali.
- **Accelerare i meccanismi di funzionamento dell'assetto organizzativo** delle ZES del Mezzogiorno, **attuare gli sportelli unici digitali** per l'autorizzazione unica amministrativa, **attivare le zone franche intercluse** delle ZES
- **Adottare rapidamente la disciplina specifica per le Zone logistiche semplificate (ZLS)**, con misure specificamente dedicate all'attrazione di investimenti

## Le proposte nel dettaglio

### REGOLAMENTAZIONE EUROPEA E INTERNAZIONALE

- Costituzione di un **effettivo level playing field della navalmeccanica europea** per eliminare il dumping strutturale da parte dei paesi dell'Asia orientale attraverso una regolamentazione dei **sussidi esteri** e l'utilizzo dei **sostegni pubblici europei** per investimenti a prevalente valore aggiunto europeo.
- Applicazione del **meccanismo ETS** e della **Tassonomia Verde** per la finanza sostenibile allo shipping e agli investimenti di rinnovo delle flotte.
- **Definizione di misure internazionali condivise di accesso agli stock ittici del Mediterraneo**, mediante la convocazione di una **Conferenza del Mare**, per riequilibrare i confini marittimi alterati da decisioni unilaterali dei paesi costieri ed eliminare il loro dumping ambientale, sociale ed economico a danno della regolazione dello sforzo di pesca imposta alla nostra flotta peschereccia dal Governo italiano.
- **Condivisione in sede IMO (Organizzazione Marittima Internazionale) della normativa ambientale** che si sta delineando in sede europea sul trasporto marittimo per armonizzare le politiche e non pregiudicare la competitività del sistema UE nel suo complesso.

### RIFORME E GOVERNANCE

- **Istituzione di una responsabilità politico istituzionale specificamente dedicata all'economia del mare**, con la creazione di un Ministero del Mare, o la previsione di una figura istituzionale unitaria quale un Viceministro o Sottosegretario di Stato, dotato di poteri di coordinamento sulle politiche e le regolamentazioni amministrative in materia di costruzioni navali, trasporti marittimi, infrastrutture portuali e di movimentazione logistica, nautica da diporto e pesca.
- **Revisione della riforma (D.Lgs. 169/2016) della legge quadro sui porti (84/94)** riguardo la natura e il ruolo delle ADSP – Autorità di Sistema Portuale (riaffermazione della natura pubblica dell'ente e della gestione dei relativi beni pubblici; trasparenza ed equilibrio della regolazione della concorrenza tra i terminalisti; differenziazione della *governance* tra porti *gateway* e porti che servono esclusivamente il mercato regionale; collaborazione tra ADSP su tematiche trasversali, come ambiente, digitalizzazione e semplificazione delle procedure; coinvolgimento delle rappresentanze socioeconomiche nella gestione delle ADSP, superando le inefficienze dei vecchi Comitati portuali).
- **Precisazione del ruolo dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti**, limitato ai compiti di regolazione dei servizi di pubblica utilità, ossia dei servizi di interesse generale in porto, in attuazione dell'art. 106 TFUE. Un aspetto rilevante riguarda i servizi tecnico-nautici sia in termini di standardizzazione dei parametri utilizzati dalle varie Capitanerie di Porto circa l'obiettivo della sicurezza, sia riguardo al monitoraggio delle loro tariffe la cui revisione dovrebbe essere trasparente evitando l'adozione di meccanismi automatici di adeguamento senza tenere conto delle situazioni contingenti e cercando di coinvolgere gli utenti dei servizi (terminalisti, armatori ecc.).
- **Definizione di un'unica cornice regolatoria e di driver tecnologici standardizzati per la digitalizzazione della filiera logistica portuale**, con processi e i dati digitali della *supply chain* fruibili (in sicurezza) da tutti gli attori (pubblici e privati, a seconda delle necessità).

### SEMPLIFICAZIONI

- **Semplificazione del trasporto marittimo nazionale**, a partire dalla riforma del Codice della navigazione e dall'abrogazione e sostituzione delle norme in materia di sicurezza, al fine evitare il fenomeno della fuga verso bandiere estere (*flagging out*) generato dai pesanti oneri amministrativi che annualmente gravano su ogni nave battente la bandiera italiana e

- parzialmente compensati dalle agevolazioni fiscali e contributive previste dal Registro Internazionale del nostro Paese (di cui è prevista la scadenza a fine 2023).
- **Nautica da diporto:** rapida adozione del Regolamento di attuazione al Codice della nautica; adozione del decreto sul nuovo “titolo professionale”; efficientamento del Registro telematico delle unità da diporto.
  - **Dragaggio dei porti turistici:** adozione di una disciplina speciale semplificata.
  - **Sportello Unico Amministrativo nei porti,** su cui concentrare tutti i passaggi tra le varie Amministrazioni/Enti preposti in tema di operazioni e autorizzazioni portuali.
  - **Semplificazione delle procedure riguardanti i progetti degli interporti** e delle relative piattaforme logistiche e dei nuovi terminali intermodali, con l’assoggettamento alla sola Via regionale.

## CONCESSIONI

- **Regolamentazione unitaria e uniforme delle concessioni,** nell’ambito del DDL “Concorrenza”, per l’accesso alle infrastrutture portuali e la fruizione della *facility*, definendo il rapporto concessorio con regole certe e criteri volti a valorizzarne (sia per il concedente che per il concessionario) i contenuti di carattere economico finanziario, attraverso metriche condivise e verificabili, così come le proposte di investimento volte a creare aumenti di traffico, e adottando il principio della modulazione degli elementi della concessione (misura dei canoni e durata), in modo da garantire un equilibrio economico e finanziario in applicazione del principio delle modifiche non sostanziali.
- **Esclusione della portualità turistica** dalla normativa nazionale di recepimento della Direttiva Bolkestein (Direttiva UE relativa ai servizi nel mercato europeo comune).
- **Definizione completa e risolutiva del contenzioso sui canoni demaniali della portualità turistica,** consentendo la rateizzazione dei canoni pregressi.
- **Possibilità anche per i porti turistici di ottenere il “saldo e stralcio” dei canoni demaniali pregressi (2007-2021),** previsto a favore degli stabilimenti balneari “pertinenziali” dal comma 7 dell’art. 100 del DL “Agosto” 104/2021.

## POLITICHE INDUSTRIALI

- **Sostegno alla domanda di investimenti di rinnovo e ammodernamento del naviglio nazionale, inclusa la flotta peschereccia,** secondo gli standard richiesti dalla transizione energetica e digitale della mobilità marittima, effettuati da società di navigazione che operano stabilmente sul territorio italiano – con vincolo di costruzione, trasformazione, ammodernamento effettuati in cantieri navali dell’Unione Europea – e finanziati con gli strumenti previsti dal DL 59/2021.
- **Creazione di nuovi fondi per il finanziamento di investimenti in R&S&I** per promuovere la capacità tecnologica dell’industria cantieristica a sostegno della transizione energetica e digitale del trasporto marittimo.
- **Promozione di interventi specificamente dedicati alla sicurezza digitale marittima** da rischi informatici e alla formazione del personale di terra e di bordo nell’ambito del processo di digitalizzazione del trasporto marittimo.
- **Rinnovo e adeguamento tecnologico** (riduzione delle emissioni, digitalizzazione e miglioramento delle condizioni di salute e sicurezza a bordo) **della flotta peschereccia nazionale** con strumenti di accesso facilitato al credito per investimenti, nel rispetto dei vincoli della Politica Comune della Pesca.
- **Utilizzo della domanda pubblica** per il rinnovo e l’adeguamento tecnologico delle **flotte pubbliche** (unità di navigazione della marina militare, della guardia costiera e delle altre forze di sicurezza) e del **trasporto pubblico locale e regionale.**
- **Promozione del Contratto di Filiera Agricola** (Legge 289/2002) tra produttori, operatori industriali e commerciali intermedi **nel settore della pesca,** previsto anche dal PNRR, a sostegno del prodotto ittico italiano mediante l’adozione di un adeguato sistema di autenticazione, tracciabilità e identificazione delle produzioni.

- **Agevolazioni agli investimenti delle imprese portuali per la digitalizzazione** delle procedure di arrivo e smistamento della merce in porto, connesse alla digitalizzazione delle procedure e alla realizzazione delle relative infrastrutture delle ADSP.
- **Introduzione di misure di promozione dell'uso dei combustibili liquidi decarbonizzati nelle flotte esistenti, per aumentare ulteriormente la sostenibilità ambientale del trasporto marittimo**, attraverso misure di sostegno economico e finanziario agli armatori che utilizzano tali prodotti.
- **Mantenimento dell'esenzione dal regime di accisa del GNL destinato all'impiego marittimo.**
- **Estensione al trasporto marittimo degli incentivi per l'utilizzo del BioGNL**, previsti nel trasporto stradale e nelle vie navigabili interne.
- **Tutela delle manifestazioni effettivamente internazionali di promozione internazionale della filiera della nautica da diporto** con una più coerente gestione dei calendari fieristici.
- **Promozione della formazione, della cultura e dello sport del diporto nautico**: riforma degli ex istituti nautici; coordinamento nazionale della Giornata del mare nelle scuole; piano nazionale per la realizzazione di scivoli pubblici.
- **Mantenimento operativo dell'industria della lavorazione e stoccaggio di prodotti petroliferi e dei prodotti energetici liquidi low carbon a sostegno dell'Economia del Mare**, con un quadro normativo nazionale e comunitario equilibrato e neutrale dal punto di vista delle tecnologie abilitanti la transizione energetica.
- **Agevolazione all'acquisto di semirimorchi per il trasporto combinato ferroviario/marittimo.**
- **Compensazione dei costi di terminalizzazione *inland* delle merci** attraverso il rimborso del "tiro gru", per agevolare il trasporto combinato ferroviario/marittimo (e ferroviario/stradale).
- **Ampliamento delle agevolazioni al trasferimento modale** (Ferrobonus e cd. "sconto traccia") filiera comodale (terminal, manovra ultimo miglio, shunting), nel rispetto della disciplina europea sugli aiuti di Stato.
- **Aumentare le dotazioni finanziarie del nuovo incentivo al trasferimento modale strada/mare** per il periodo 2022-2026 (art. 1, comma 672, Legge di Bilancio n. 178/2020) dagli attuali 21,5 milioni annui ad almeno 100 milioni annui.
- **Inclusione degli interporti nella Piattaforma Logistica Nazionale** e dei Port Community Systems (PCS), dei *fast corridors* doganali e del sistema informativo del Gruppo Ferrovie dello Stato per i traffici merci (Piattaforma Integrata della Logistica), per ridurre i costi di scambio delle informazioni nelle fasi di import-export.

## **INFRASTRUTTURE E INTERMODALITÀ**

- **Applicazione del "modello Genova" anche per le opere portuali** (sia urgenti che non urgenti), ossia applicazione della direttiva 24/2014/UE con eliminazione di tutte le procedure previste dalla normativa interna non previste a livello comunitario (eliminazione del c.d. *gold plating* - introduzione o di mantenimento di livelli di regolazione superiori a quelli minimi richiesti dalle direttive comunitarie).
- **Promozione della *partnership* pubblico privata** per sostenere e accelerare gli investimenti e la realizzazione delle opere nei porti.
- **Pianificazione degli investimenti di connessione infrastrutturale dei porti**, con priorità agli interventi di "ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti" nonché di "ultimo miglio stradale" per completare la rete a supporto della efficienza dei gate internazionali.
- **Realizzazione di infrastrutture di distribuzione del GNL per il trasporto marittimo**, per supportare la crescente domanda di prodotto, a sostegno della transizione energetica e sostenibile della navigazione.
- **Definizione piano operativo** per creare infrastrutture di stoccaggio e distribuzione anche di idrogeno e per supportare ricerca e sviluppo nei processi di produzione di

- idrogeno**, sia direttamente da fonti rinnovabili tramite processo di elettrolisi dell'acqua, sia tramite reforming del biometano rinnovabile (anche con possibile recupero della CO2).
- **Promozione dell'infrastrutturazione della portualità turistica**, includendo nel PNRR e nella connessa pianificazione complementare la ristrutturazione e l'efficientamento energetico dei porti turistici.
  - **Incremento dell'efficienza delle infrastrutture portuali esistenti**, con interventi di manutenzione delle infrastrutture in logica predittiva e 4.0, con schemi di pedaggio omogenei nella rete autostradale e perseguimento di standard europei per la gestione efficiente dei servizi di trasporto.
  - **Realizzazione di interventi volti ad ottimizzare l'efficienza logistica dei porti**, con investimenti sulle manovre ferroviarie e parcheggi attrezzati per i mezzi pesanti in prossimità degli scali portuali.
  - **Sostegno alle imprese che gestiscono i porti turistici per investimenti sostenuti nell'adeguamento e riqualificazione delle infrastrutture esistenti**: dragaggio di imboccature e fondali; rafforzamento e innalzamento delle massicciate e delle dighe foranee a seguito dei danni prodotti da eventi atmosferici e mareggiate; installazione di frangiflutti galleggianti; manutenzione o sostituzione dei pontili galleggianti o fissi e riqualificazione degli impianti elettrici e delle colonnine di erogazione dell'energia elettrica sui pontili e sulle banchine di ormeggio; transizione energetica dei porti turistici con installazione di impianti di autoproduzione di energia elettrica da fonti rinnovabili (fotovoltaico, eolico, moto ondoso e maree); digitalizzazione dei porti turistici; ammodernamento e sostituzione dei mezzi di sollevamento e movimentazione, delle attrezzature e dei mezzi di assistenza tecnica e rimorchio in acqua alimentati con energia elettrica; installazione di impianti di dissalazione di acqua marina alimentati da fonti rinnovabili, per la produzione di acqua potabile nei porti turistici.
  - **Definizione di un piano nazionale per la riqualificazione delle aree portuali pubbliche dismesse.**
  - **Inserimento delle aree costiere, inclusi i porti turistici, nelle aree grigie e nere NGA a fallimento di mercato** (le aree più o meno connesse, secondo la distinzione elaborata dalla Commissione europea e contenuta nella Strategia italiana per la banda ultra-larga), con l'obiettivo di incentivare la diffusione sull'intero territorio nazionale di reti mobili 5G.
  - **Completamento dell'iter legislativo della Legge quadro di riordino degli interporti** e sostenere l'evoluzione del quadro normativo generale nel settore dei trasporti e dell'intermodalità.
  - **Coordinare gli interventi su scala macroregionale per favorire le relazioni di sistema**: tra interporti e tra interporti, porti e piattaforme intermodali.
  - **Classificazione catastale degli immobili localizzati nelle infrastrutture interportuali** in categoria E/1 (Stazioni per servizi di trasporto, terrestri, marittimi e aerei) ai fini dell'esenzione IMU.
  - **Finanziamento delle opere pubbliche negli interporti** con un contributo sui diritti accertati dagli Uffici delle Dogane che vi operano.
  - **Sviluppo dell'intermodalità mare-vie navigabili**, come alternativa alla modalità stradale/ferroviaria in particolare per la mobilità dei grandi manufatti industriali dagli impianti produttivi e i porti.

## **TERRITORIO: ZES/ZLS**

- **Accelerazione dei meccanismi di funzionamento dell'assetto organizzativo** delle ZES, in funzione dell'attivazione commissari straordinari e delle relative strutture di supporto, **attuazione degli sportelli unici digitali** per la l'autorizzazione unica amministrativa e **attivazione delle zone franche intercluse** delle ZES.
- Chiarimenti riguardo all'applicazione del credito d'imposta **nelle ZES/ZLS** sui nuovi investimenti per l'**acquisto di immobili strumentali** e valutazione della **cessione a terzi**, sulla base dello schema utilizzato per i bonus per le ristrutturazioni edilizie.

- **Completamento delle ZLS**, con la previsione di un **regime minimo di agevolazione degli investimenti produttivi e logistici** nelle ZLS anche localizzati fuori dalle zone beneficiarie degli aiuti a finalità regionale, e **estensione alle ZLS delle Zone Franche Intercluse**.