



CONFINDUSTRIA

PROGETTO MARE

LA PROPOSTA DI CONFINDUSTRIA E DEL SUO SISTEMA ASSOCIATIVO PER LO SVILUPPO DELL'ECONOMIA DEL MARE

GIUSEPPE MELE – DIRETTORE AREA COESIONE TERRITORIALE E INFRASTRUTTURE

ROMA, 12 MAGGIO 2022



CONFINDUSTRIA

**PERCHÉ UN PROGETTO DI CONFINDUSTRIA
SULL'ECONOMIA DEL MARE**

ECONOMIA DEL MARE: PRIORITÀ POLITICA DI CONFINDUSTRIA

- Vice Presidenza specifica di Confindustria come punto riferimento del Sistema Associativo sul tema dell'Economia del Mare
- Missione:
 - Sviluppare la collaborazione tra le Rappresentanze Confederali del cluster marittimo-portuale (Federazione del Mare)
 - Coinvolgere tutto il Sistema Associativo a livello territoriale e settoriale
 - Elaborare e condividere analisi e proposte
- Obiettivo: definire le linee per un

**Progetto di Sviluppo
dell'Economia del Mare**

ORGANIZZAZIONE E PROGRAMMA DI LAVORO 2020-2022

Istituzione di una struttura stabile di coordinamento, **il Tavolo Consultivo sull'Economia del Mare**, formato da tutte le Rappresentanze confederali del cluster marittimo-portuale: Confitarma, Assiterminal, Assologistica, Assonave, Confindustria Nautica, Federpesca, Assomarinas, Federtrasporto, Federturismo, Federchimica-Assogasliquidi, UNEM

Formazione di **4 Gruppi di Lavoro**:

- Governance e Riforme
- Infrastrutture e intermodalità
- Politiche industriali
- Territorio, Mezzogiorno e Mediterraneo

Partecipazione di 44 Associazioni confederali, 14 Categorie e 30 Territoriali, per **oltre 100 Rappresentanti nei Gruppi di Lavoro**

Incontri dei Gruppi di lavoro, per la **raccolta, valutazione e selezione delle proposte**

Condivisione di una **sintesi di policy** e di **interventi specifici**, accompagnati da analisi e approfondimenti, per elaborare il

Progetto Mare



CONFINDUSTRIA

COS'È L'ECONOMIA DEL MARE

MULTI SETTORI ECONOMICI E ISTITUZIONALI GENERATI DAL MARE

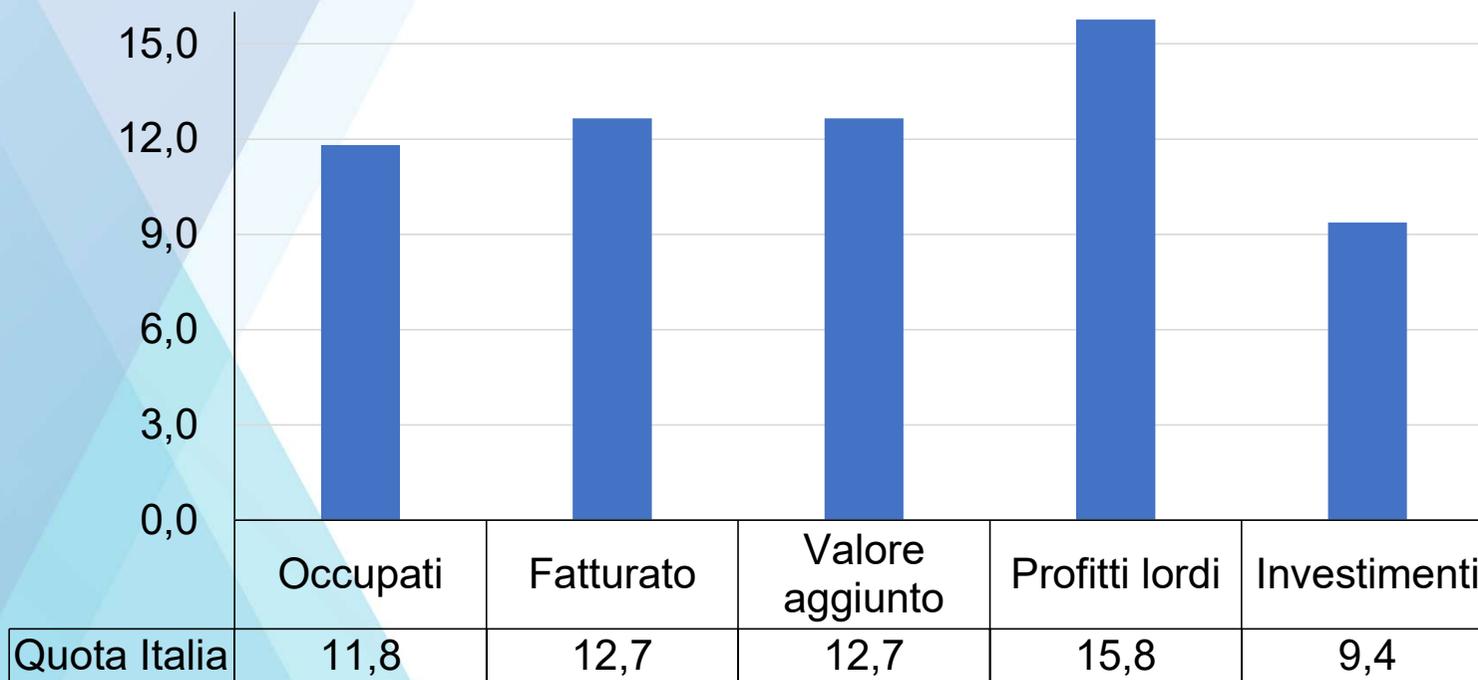
Trasporto passeggeri (Traghetti e TPL) e crocieristica
Trasporto, logistica e movimentazione merci
Servizi ausiliari e di supporto al trasporto e alla logistica
Cantieristica e industria navalmecanica (mercantile, crocieristica, diportistica, peschereccia, pubblica, ...)
Riparazioni e manutenzioni navali
Estrazioni e prospezioni marine (ora anche produzione energetica da fonti rinnovabili)
Pesca e acquacoltura, lavorazione e commercializzazione
Portualità turistica e attività turistiche, ricreative e sportive sul mare
Attività e servizi di alloggio e ristorazione
Tutela e valorizzazione dell'ambiente marino e costiero
Ricerca scientifica, tecnologica e biologica
Difesa, sicurezza e salvataggio
Attività amministrative, ...

.....



IL PESO DELLA NOSTRA *BLUE ECONOMY* NELL'UE

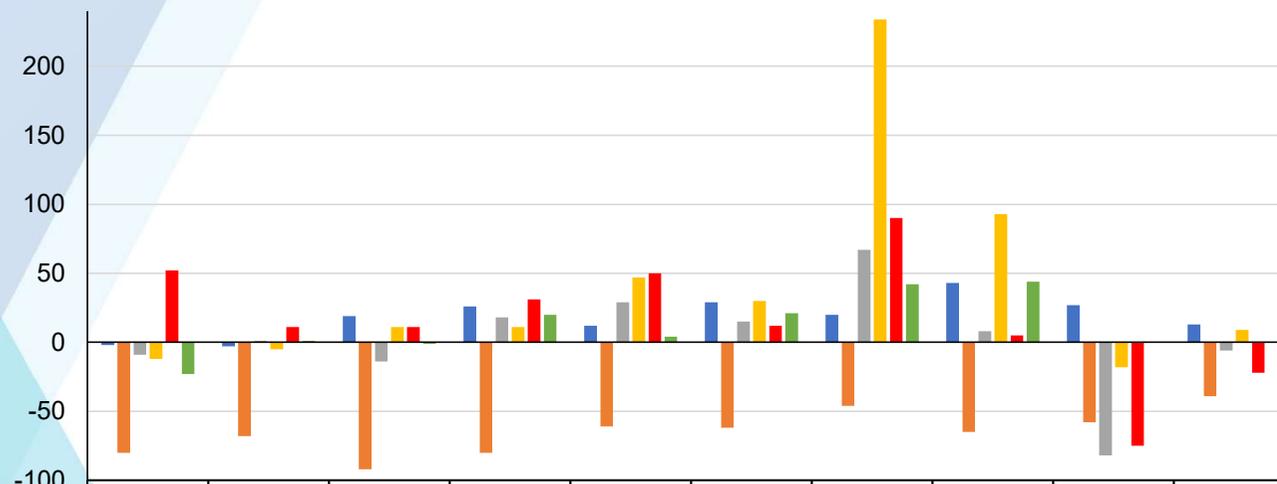
Blue Economy 2018: Quota % Italia nell'UE 27



Fonte: Elaborazioni Confindustria su dati Blue Economy Report 2021 (EU Commission)

L'EVOLUZIONE DELLA *BLUE ECONOMY* IN ITALIA E NELL'UE

Variazioni % 2009-2018 principali indicatori economici



	Italia	UE 27	Italia	UE 27	Italia	UE 27	Italia	UE 27	Italia	UE 27
	Occupazione		Fatturato		Valore aggiunto		Profitti lordi		Investimenti	
■ Filiera ittica	-2	-3	19	26	12	29	20	43	27	13
■ Estrazioni marine	-80	-68	-92	-80	-61	-62	-46	-65	-58	-39
■ Attività portuali	-9	1	-14	18	29	15	67	8	-82	-6
■ Filiera cantieristica	-12	-5	11	11	47	30	234	93	-18	9
■ Trasporto marittimo	52	11	11	31	50	12	90	5	-75	-22
■ Turismo costiero	-23	1	-1	20	4	21	42	44		

Fonte: Elaborazioni Confindustria su dati Blue Economy Report 2021 (EU Commission)

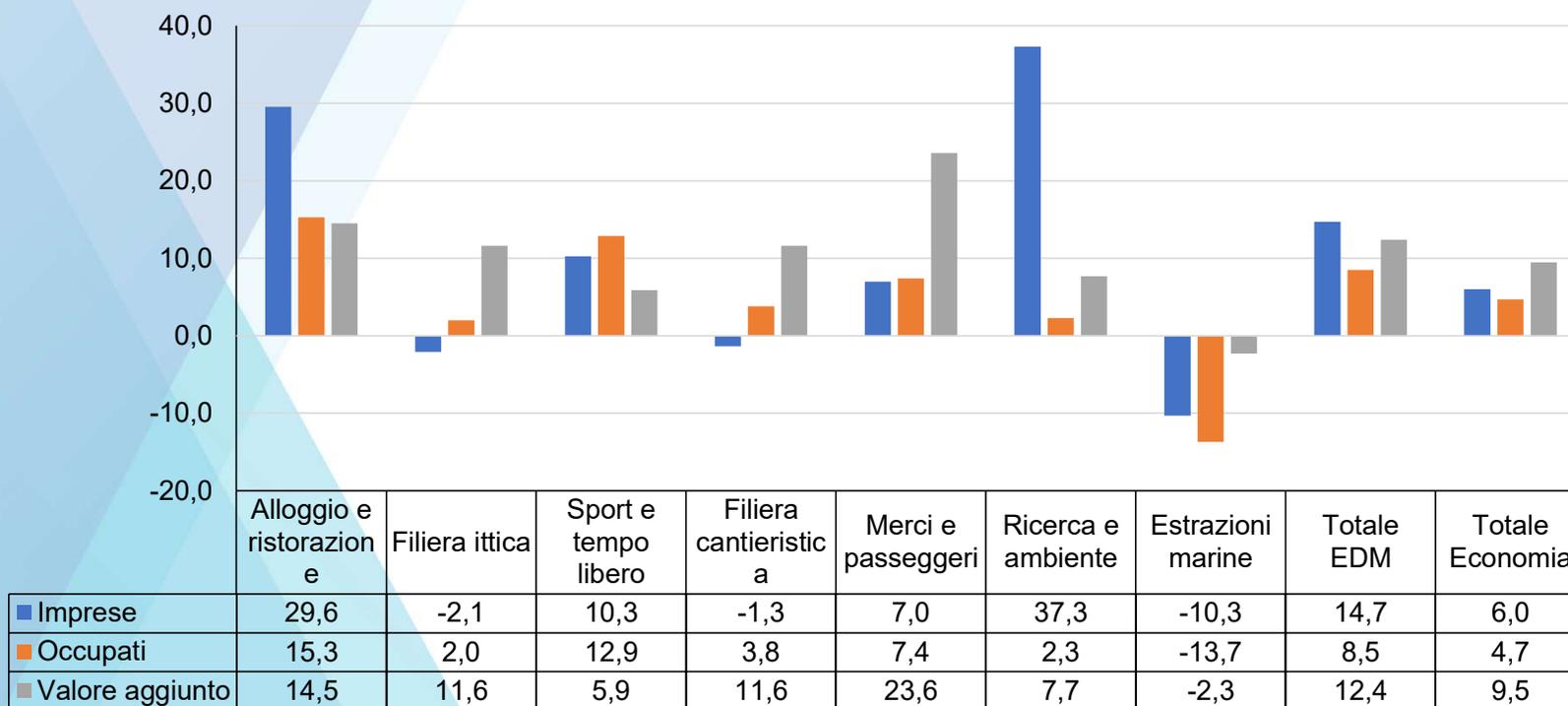
ECONOMIA DEL MARE NEL 2019

Settori	Imprese (n.)	VA (Mln. €)	Occupati (.000)	Occupati/impresa (n.)	VA per occupato (.000 €)	VA per impresa (.000 €)
Alloggio e ristorazione	95.933	14.746,6	342,1	3,6	43,1	153,7
Filiera ittica	33.178	3.397,0	103,4	3,1	32,9	102,4
Sport e tempo libero	31.332	2.732,8	73,0	2,3	37,4	87,2
Filiera cantieristica	27.342	7.486,0	137,2	5,0	54,6	273,8
Merci e passeggeri	11.750	8.307,4	103,6	8,8	80,2	707,0
Ricerca e ambiente	8.601	8.250,0	128,1	14,9	64,4	959,2
Estrazioni marine	470	2.584,2	6,2	13,2	416,8	5.498,3
Totale EDM	208.606	47.504,0	545,3	2,6	87,1	227,7
Incidenza % EDM	3,4	3,0	2,1	4,2	62,8	263,4

Fonte: Elaborazioni Confindustria su dati Rapporto Economia del Mare 2021 (Unioncamere)

ECONOMIA DEL MARE: ANDAMENTI 2014-2019 (VAR. %)

Andamento settori EDM 2014-2019 (Var. %)



Fonte: Elaborazioni Confindustria su dati Rapporto Economia del Mare 2021 (Unioncamere)

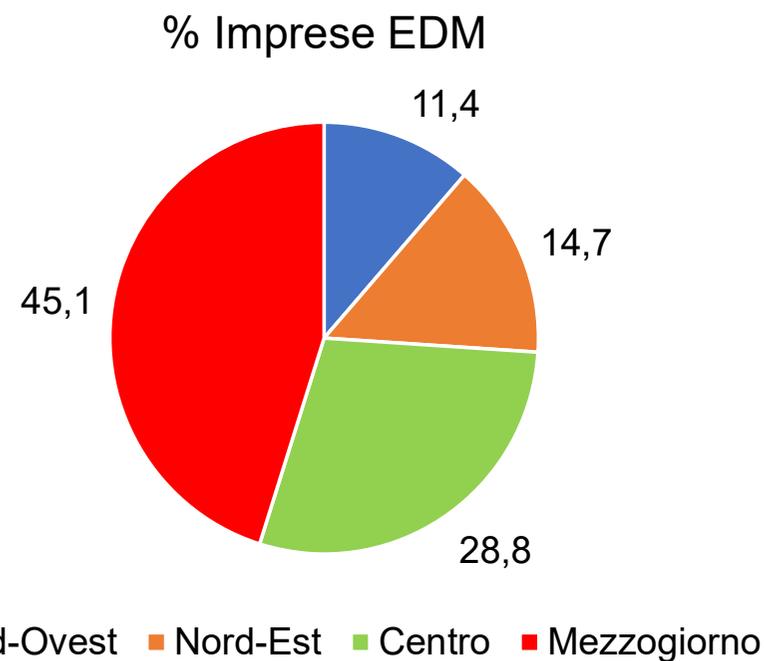


CONFINDUSTRIA

L'ECONOMIA DEL MARE E IL TERRITORIO

ECONOMIA DEL MARE E TERRITORIO: IMPRESE

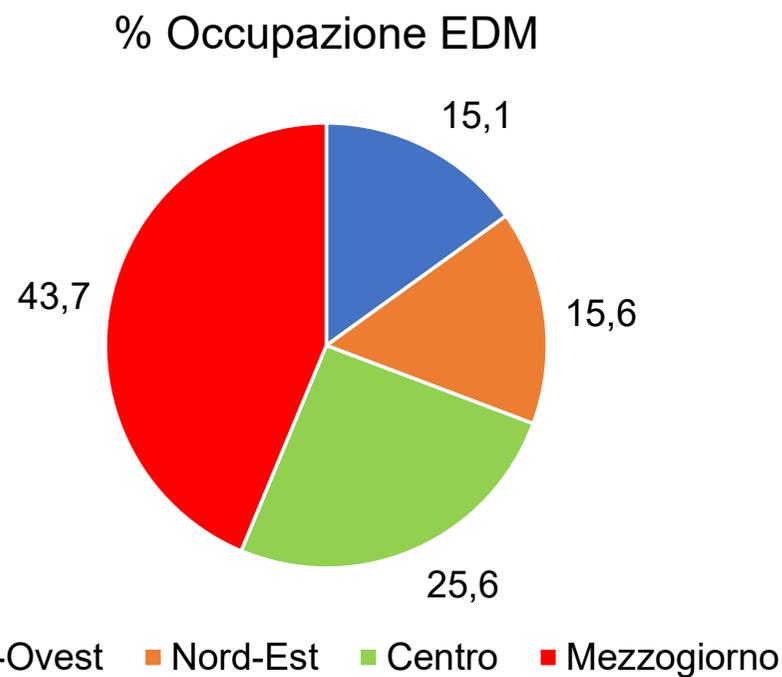
Aree	2014 (n.)	2020		Var. % 2014- 2020
		N.	%	
Nord-Ovest	22.034	23.722	11,4	7,7
Nord-Est	28.822	30.627	14,7	6,3
Centro	52.584	60.112	28,8	14,3
Mezzogiorno	78.380	94.145	45,1	20,1
Italia	181.820	208.606	100,0	14,7



Fonte: Elaborazioni Confindustria su dati Rapporto Economia del Mare 2021 (Unioncamere)

ECONOMIA DEL MARE E TERRITORIO: OCCUPAZIONE 2019

Aree	Occupazione	
	(.000)	%
Nord-Ovest	121,6	22,3
Nord-Est	96,0	17,6
Centro	146,1	26,8
Mezzogiorno	181,6	33,3
Italia	545,3	100,0

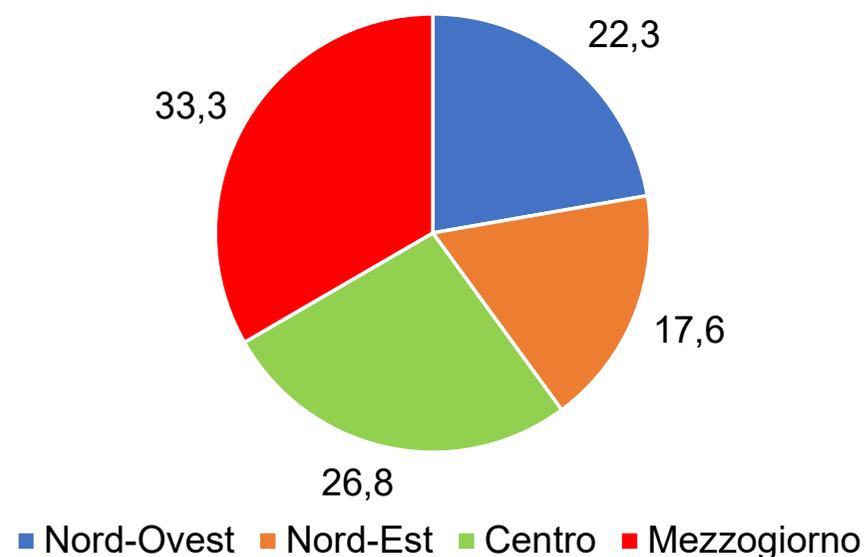


Fonte: Elaborazioni Confindustria su dati Rapporto Economia del Mare 2021 (Unioncamere)

ECONOMIA DEL MARE E TERRITORIO: VALORE AGGIUNTO 2019

Aree	VA prodotto		VA attivato	
	Mld. €	%	Mld. €	%
Nord-Ovest	10,6	22,3	33,1	24,2
Nord-Est	8,4	17,6	27,5	20,1
Centro	12,7	26,8	36,4	26,6
Mezzogiorno	15,8	33,3	39,9	29,1
Italia	47,5	100,0	136,9	100,0

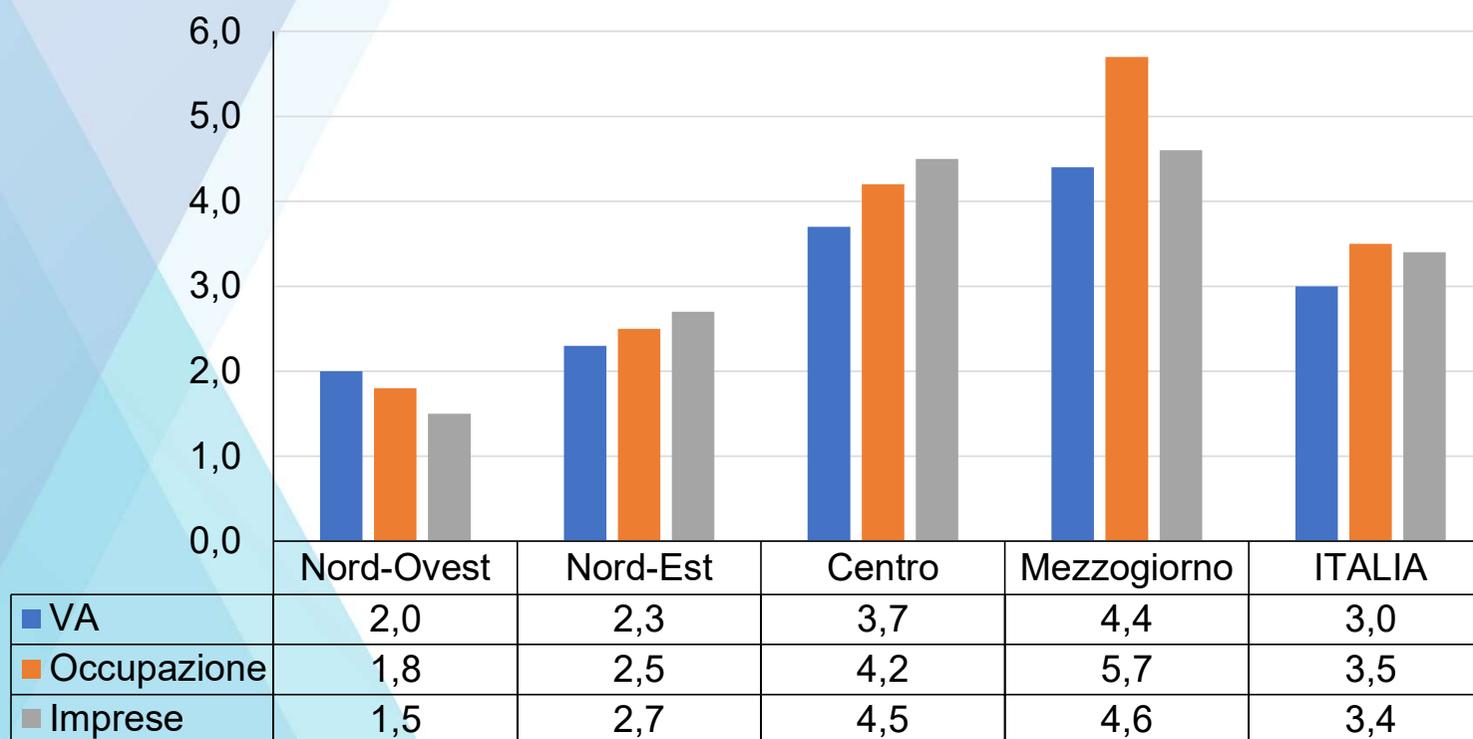
% Valore aggiunto EDM



Fonte: Elaborazioni Confindustria su dati Rapporto Economia del Mare 2021 (Unioncamere)

ECONOMIA DEL MARE: PESO SULL'ECONOMIA TERRITORIALE (2019)

Incidenza territoriale di VA, occupazione e imprese EDM
(quote %)



Fonte: Elaborazioni Confindustria su dati Rapporto Economia del Mare 2021 (Unioncamere)

AUMENTARE L'ATTRATTIVITÀ TERRITORIALE: ZES-ZLS



L'Economia del Mare è una componente essenziale delle economie territoriali e regionali del Paese

La sfida delle ZES del Mezzogiorno e delle ZLS del Centro-Nord è quella di utilizzare le potenzialità della portualità e della logistica per aumentare l'attrattività di investimenti produttivi, anche in funzione del *reshoring*

Questo obiettivo può essere ampliato all'integrazione dell'economia costiera con quella delle aree interne, alla costruzione di reti tra le ZES del Mezzogiorno, anche per integrare in modo efficace quest'area con il Centro-Nord e il Mediterraneo, partendo proprio da portualità e logistica

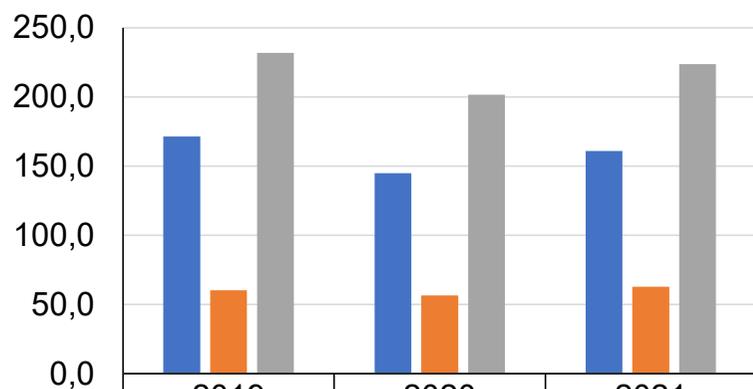


CONFINDUSTRIA

**LE PRINCIPALI VARIABILI DA CONSIDERARE
PER LO SVILUPPO DELL'ECONOMIA DEL MARE**

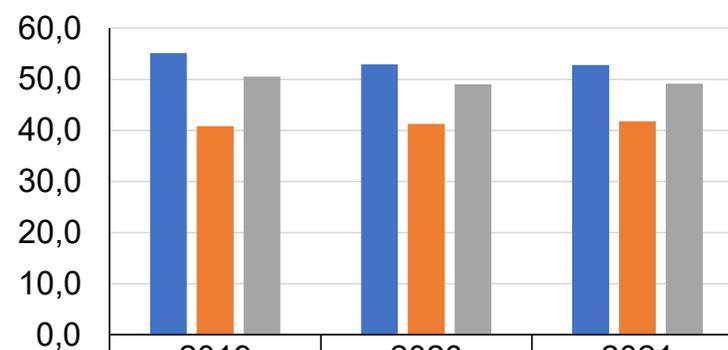
COMMERCIO ESTERO VIA MARE: VOLUMI

Scambi commerciali via mare (Mln. tonn.)



	2019	2020	2021
■ Import	171,5	145,0	161,0
■ Export	60,3	56,7	62,8
■ Totale	231,8	201,7	223,8

Incidenza % degli scambi commerciali via mare su quelli totali

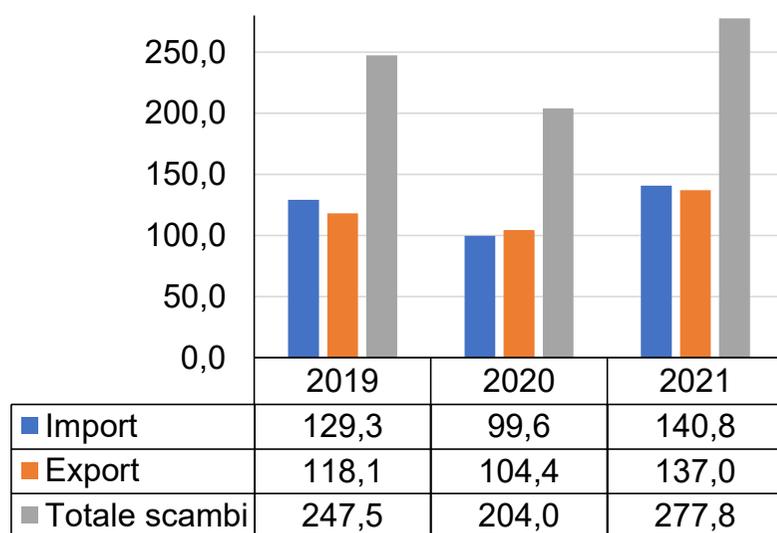


	2019	2020	2021
■ Import	55,2	52,9	52,8
■ Export	40,8	41,3	41,8
■ Totale	50,5	49,0	49,2

Fonte: Elaborazioni Confindustria su dati Rapporto Economia del Mare 2021 (Unioncamere)

COMMERCIO ESTERO VIA MARE: VALORI

Scambi commerciali via mare (Mld. €)

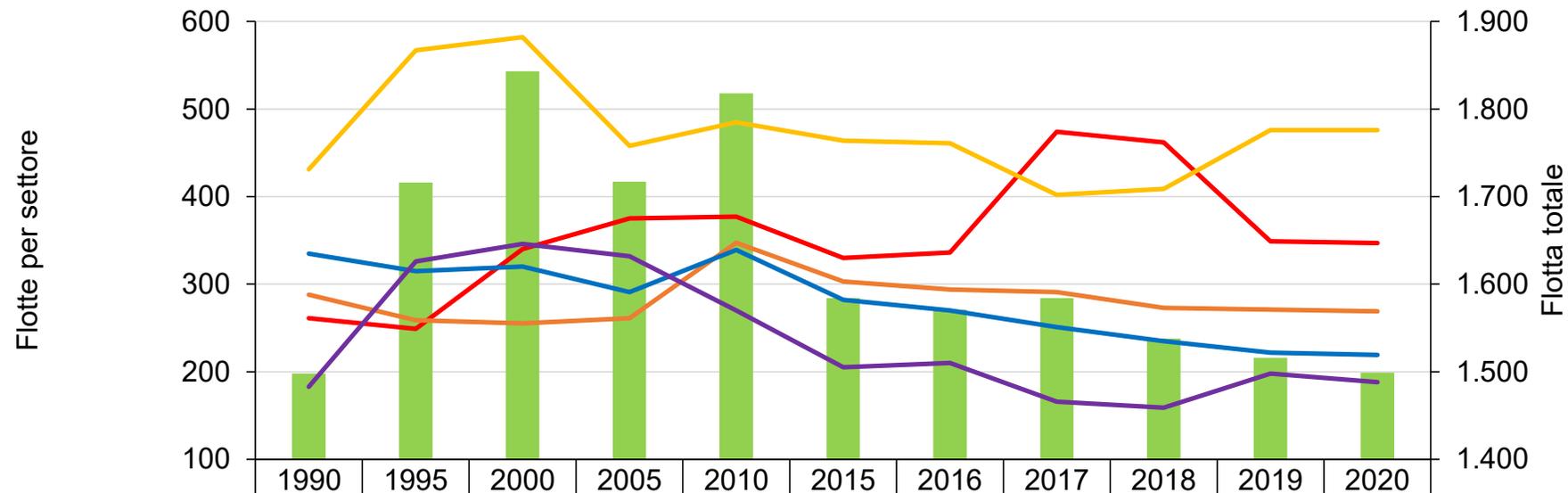


Incidenza % scambi commerciali via mare su totali (Mld. €)



Fonte: Elaborazioni Confindustria su dati Rapporto Economia del Mare 2021 (Unioncamere)

LA FLOTTA NAZIONALE: NAVI (N.)

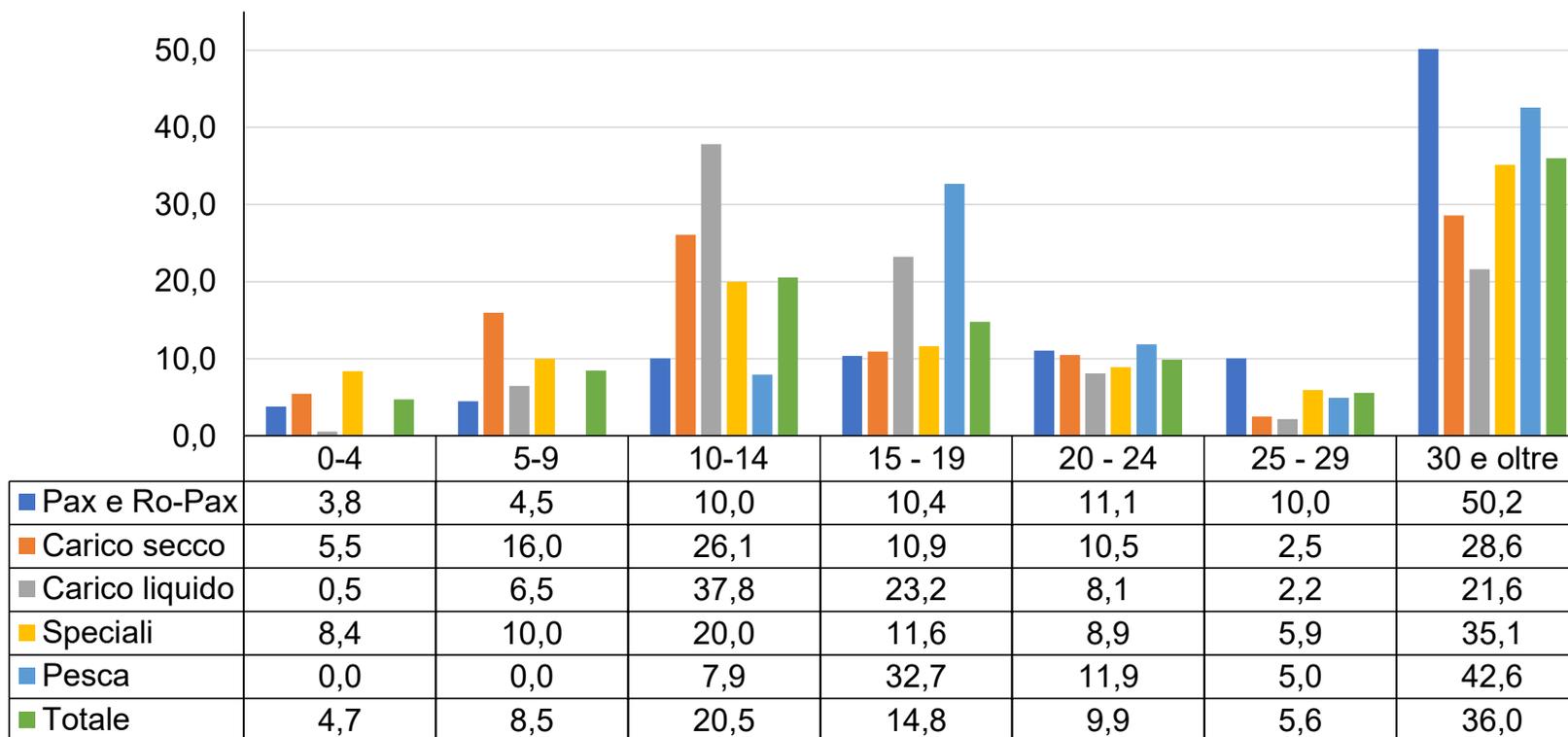


	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019	2020
■ Totale	1.498	1.716	1.843	1.717	1.818	1.584	1.571	1.584	1.538	1.516	1.499
— Pax e Ro-Pax	261	249	340	375	377	330	336	474	462	349	347
— Carico secco	288	259	255	261	347	303	294	291	273	271	269
— Carico liquido	335	315	320	291	339	282	270	251	235	222	219
— Speciali	431	567	582	458	485	464	461	402	409	476	476
— Pesca	183	326	346	332	270	205	210	166	159	198	188

Fonte: Elaborazioni Confindustria su dati MIMS

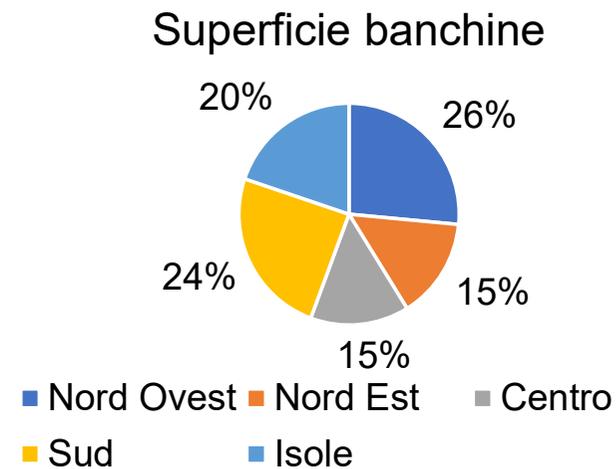
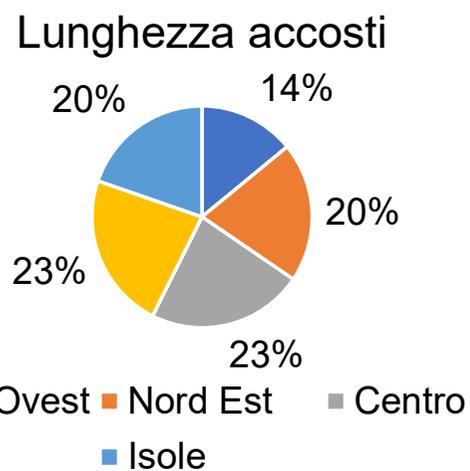
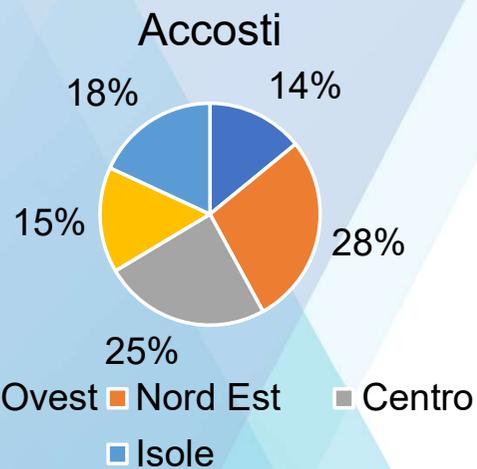
L'ETÀ DELLA FLOTTA NAZIONALE

Distribuzione % per classi di età della flotta nazionale



Fonte: Elaborazioni Confindustria su dati MIMS

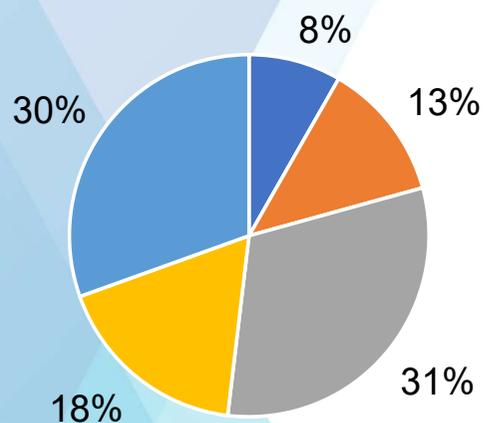
DOTAZIONI INFRASTRUTTURE PORTUALI ADSP



Fonte: Elaborazioni Confindustria su dati MIMS

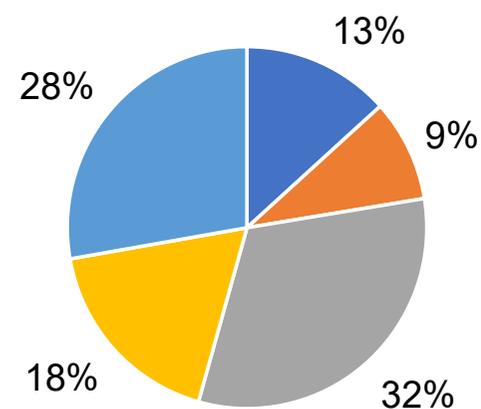
DOTAZIONI INFRASTRUTTURE PORTUALI ADSP: PAX E RO-RO

Accosti Passeggeri



■ Nord-Ovest ■ Nord-Est ■ Centro ■ Sud ■ Isole

Accosti RO/RO

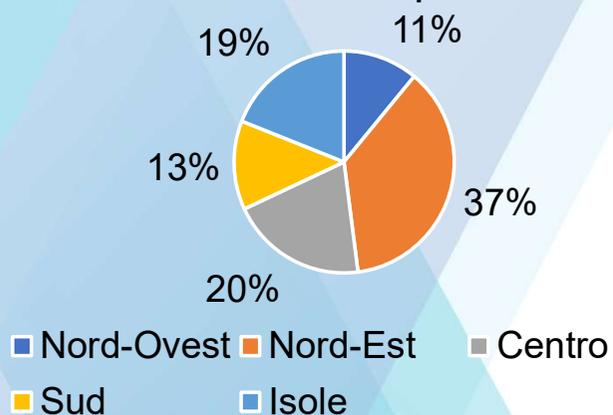


■ Nord-Ovest ■ Nord-Est ■ Centro ■ Sud ■ Isole

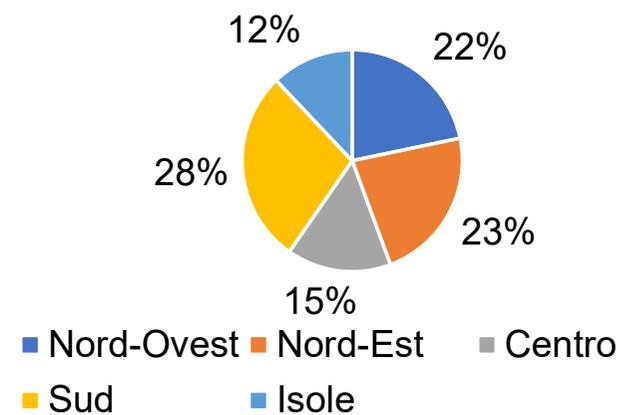
Fonte: Elaborazioni Confindustria su dati MIMS

DOTAZIONI INFRASTRUTTURE PORTUALI ADSP: MERCI

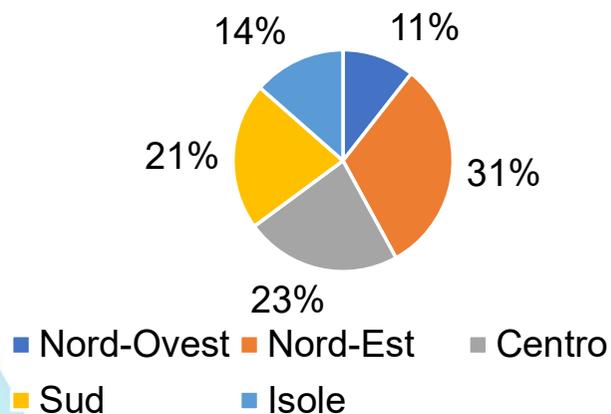
Accosti Prodotti petroliferi



Accosti Container



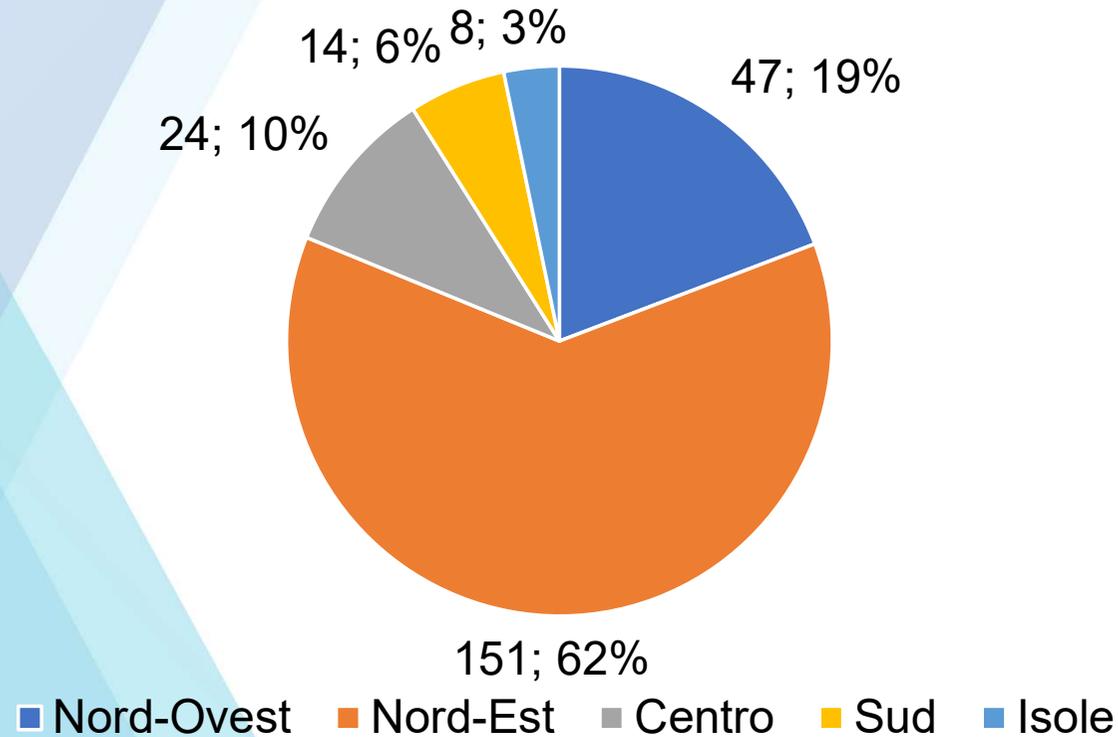
Accosti Altre merci



Fonte: Elaborazioni Confindustria su dati MIMS

L'INTERMODALITÀ FERROVIARIA È IL PRINCIPALE GAP

Accosti collegati alla rete ferroviaria



Fonte: Elaborazioni Confindustria su dati MIMS

ANCORA AMPI MARGINI DI SFRUTTAMENTO DELLE DOTAZIONI

Le **dotazioni infrastrutturali** delle 16 ADSP non mostrano rilevanti scostamenti tra le Aree territoriali

Il **divario più rilevante** si rileva negli **accosti collegati alla rete ferroviaria**, non tanto nelle Isole, ma soprattutto al Sud e al Centro

Rispetto alla distribuzione della **domanda di traffico**, pur tenendo conto di effetti di trascinamento della pandemia, si evidenziano nel 2021 alcuni risultati (puramente empirici) di:

- **Sotto-utilizzo delle dotazioni di trasporto passeggeri** in 12 AdSP (lento recupero dei flussi, in particolare nella crocieristica) e di **trasporto container** in 8 AdSP (eccezionale aumento dei prezzi dei noli, effetti della congestione in altri scali, impatti della progressiva diffusione della maggiore dimensione navale, ...)
- Un **utilizzo superiore alle dotazioni di trasporto di rinfuse ed altre merci** in 9 AdSP (presumibilmente più legate allo *short sea shipping* e al suo maggiore impiego durante e dopo la pandemia, anche in funzione delle modifiche degli assetti degli scambi, tendenzialmente più orientati medio-corto raggio)

C'è bisogno di **investimenti di infrastrutturazione portuale**, ma in modo mirato ed effettivamente **commisurato a problemi specifici** di congestionamento o di sotto-dotazione, oltre che di **altre esigenze strutturali**, innanzitutto l'**intermodalità ferroviaria**

PROGRAMMAZIONE INVESTIMENTI NEI PORTI SENZA PRECEDENTI

Le anticipazioni sull'Allegato Infrastrutture del DEF 2022 mostrano una programmazione di investimenti infrastrutturali nei porti senza precedenti:

- Risorse del quadro economico del DEF: **10,1 miliardi**

A cui vanno aggiunti:

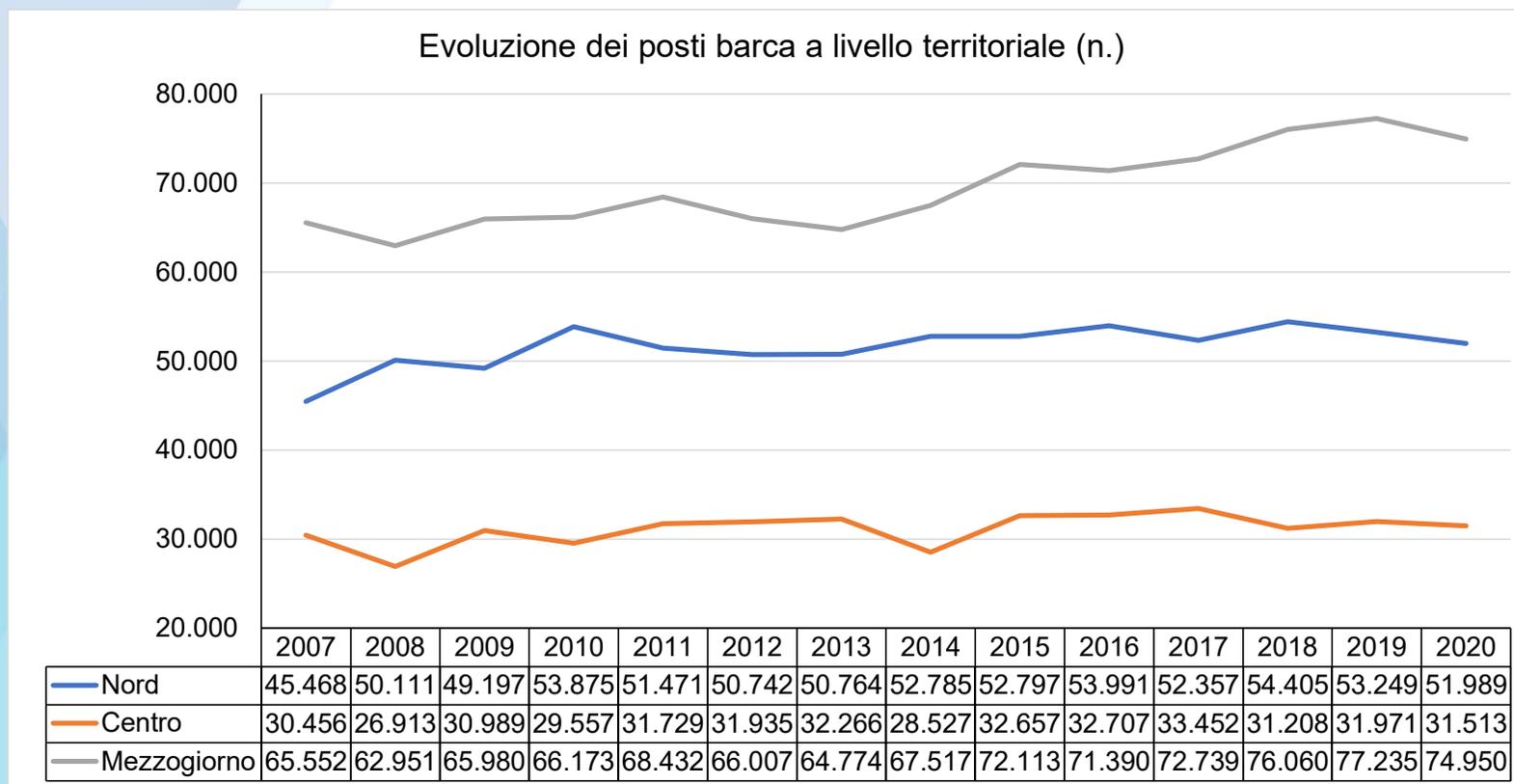
- Investimenti del Programma Green Ports): **440 milioni**, di cui
 - PNRR: 270 milioni
 - Fondo Sviluppo e Coesione: 170 milioni
- Investimenti del PNRR per infrastrutture nelle ZES: **630 milioni**
- Quota parte di 250 milioni di investimenti previsti dal PNRR per “Digitalizzazione della logistica e ICT”.

Complessivamente, contando su possibili altre risorse da assegnare, risultano disponibili almeno 12 miliardi di finanziamenti, in gran parte assegnati e utilizzabili

Possibilità di **raddoppio della spesa media annua delle AdSP** nel decennio 2010-2019, da circa **0,5 ad almeno 1 miliardo di euro**

INFRASTRUTTURE DI DIPORTO NAUTICO

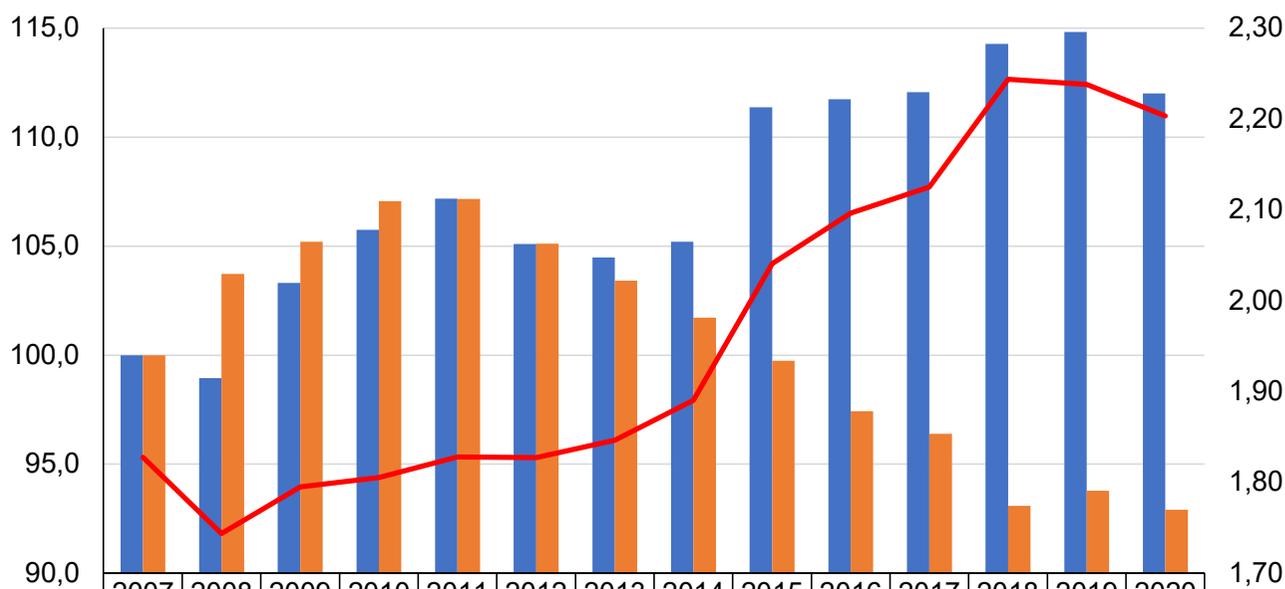
Quasi 800
porti turistici
per quasi 160
mila posti
barca



Fonte: Elaborazioni Confindustria su dati MIMS

SOVRA-DOTAZIONE DELL'OFFERTA E CONCORRENZA DI PORTISTICA

Evoluzione dei posti barca e delle unità da diporto (2007=100)



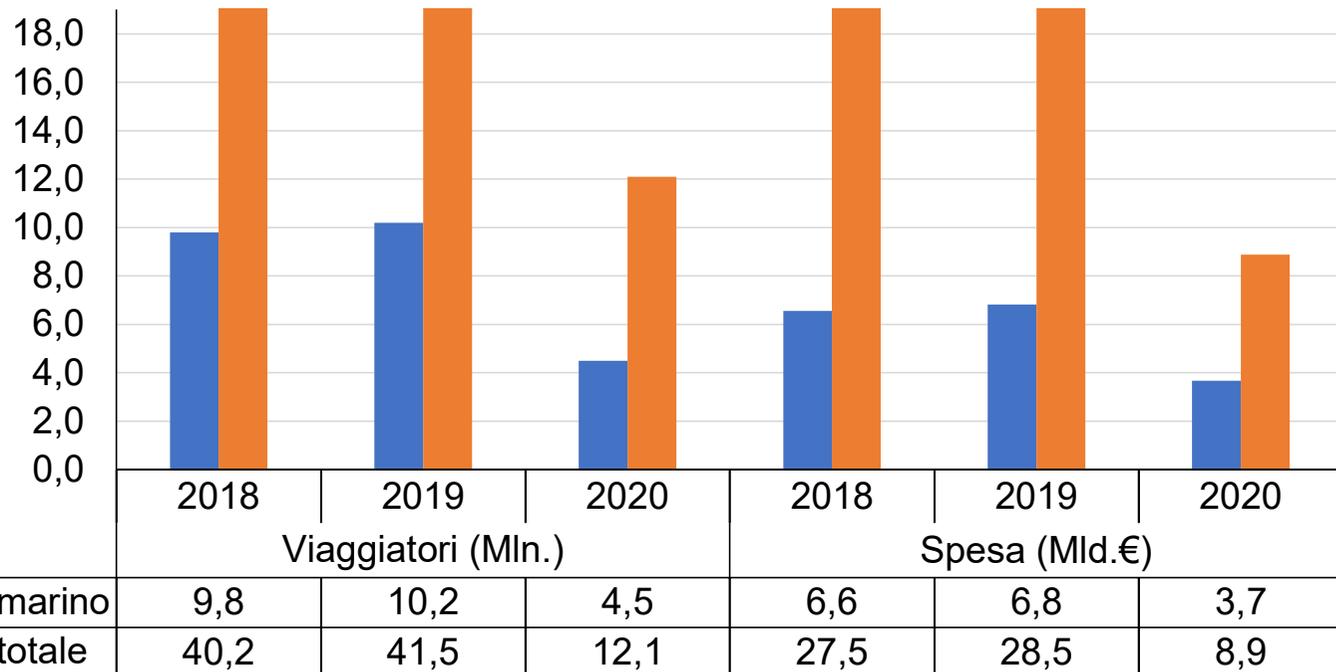
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Posti-barca	100,0	98,9	103,3	105,7	107,2	105,1	104,5	105,2	111,4	111,7	112,1	114,3	114,8	112,0
Unità da diporto	100,0	103,7	105,2	107,1	107,2	105,1	103,4	101,7	99,7	97,4	96,4	93,1	93,8	92,9
Posti-barca/unità da diporto	1,83	1,74	1,79	1,81	1,83	1,83	1,85	1,89	2,04	2,10	2,13	2,24	2,24	2,20

All'aumento dei posti barca si contrappone una riduzione delle unità da diporto registrate in Italia

Sovra-dotazione dell'offerta diportistica dovuta a più fattori: concorrenza della portualità di Paesi vicini; riduzione della qualità dell'infrastruttura esistente (esigenze di manutenzione e difesa) e nuovi investimenti; ...

Fonte: Elaborazioni Confindustria su dati MIMS

TURISMO MARINO INTERNAZIONALE

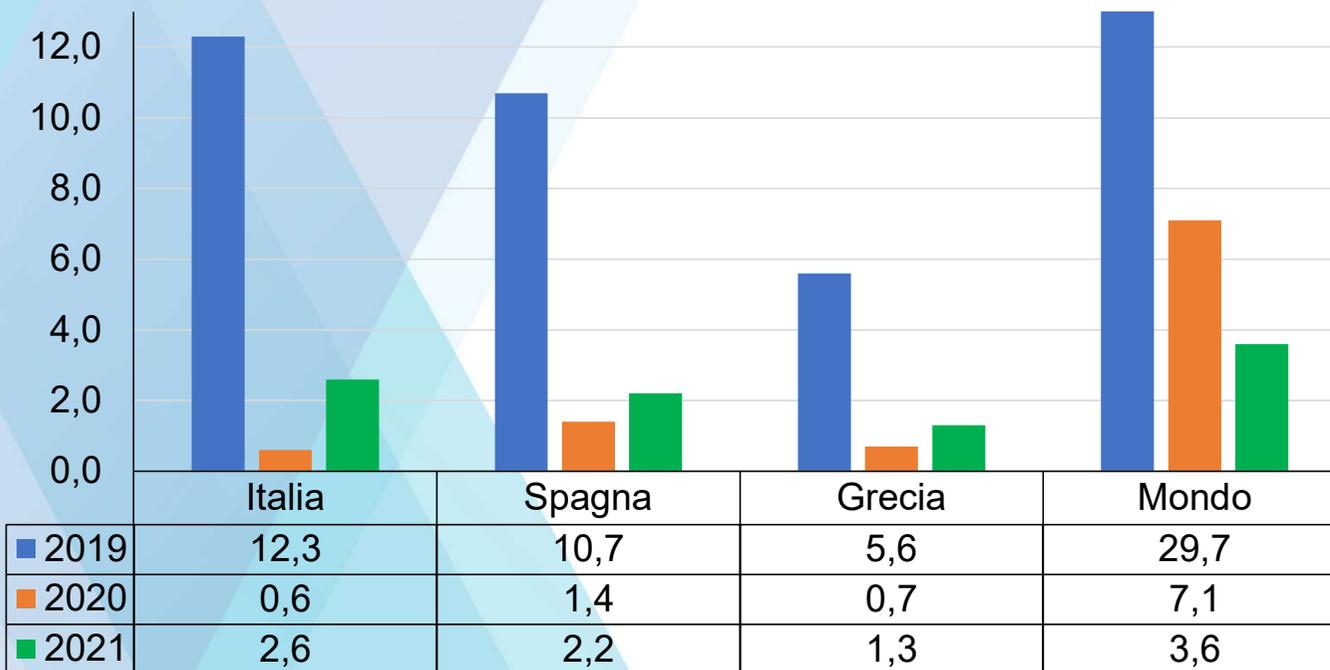


Il turismo marino dall'estero aveva mostrato una costante tendenza alla crescita, interrotta dal Covid. Il percorso va ripreso, contando sulla qualità dell'ambiente costiero del Paese.

Fonte: Elaborazioni Confindustria su dati Banca d'Italia – Giugno 2021

TRAFFICO CROCIERISTICO

Traffico crocieristico (Mln. Pax)



Dopo il crollo del 2020 e la contenuta ripresa del 2021, nel 2022 si prevede un traffico di 7,2 Mln. di Pax

La crocieristica è il settore che sta investendo di più nel rinnovo della flotta. Tra il 2022 e il 2027 si prevede il varo di 78 nuove navi, di cui 19 alimentate a GNL

Fonte: Elaborazioni Confindustria su dati Risposte Turismo, Speciale Crociere 2022

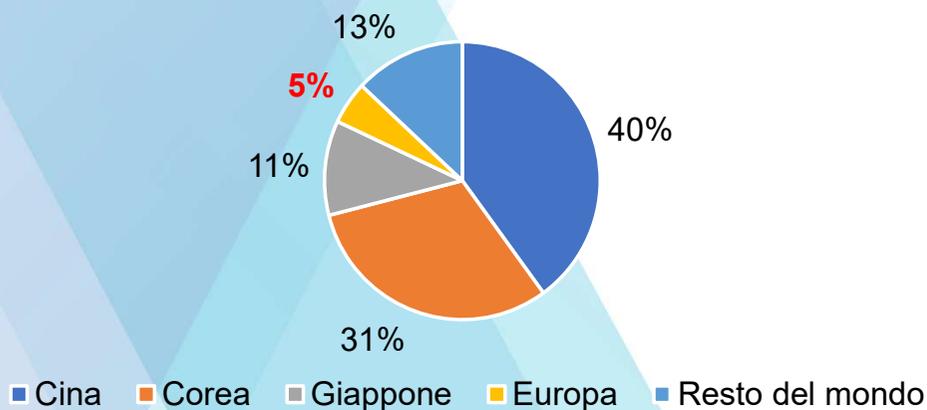
COMPETITIVITÀ DELL'INDUSTRIA CANTIERISTICA UE

Il mercato mondiale è segnato da una ormai consolidata e crescente competitività del Far East. I segmenti in cui i costruttori navali europei e italiani sono rimasti più competitivi sono high-tech e «di nicchia», come navi da crociera, traghetti e altre navi specializzate per il trasporto di merci, ma hanno perso quasi del tutto la costruzione navale cargo a favore del Far East

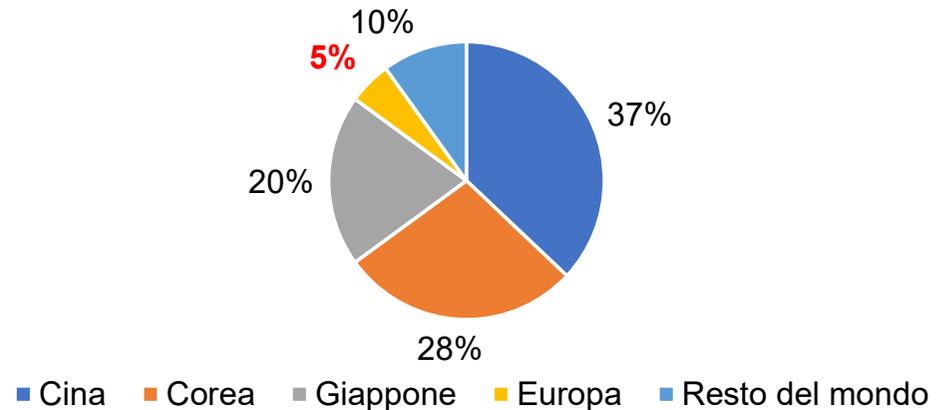
Gli investimenti globali in nuove costruzioni navali del 2020 (comunque segnati dal Covid) sono stati pari a 44,9 miliardi di \$ (-40% sul 2019). Il congelamento degli ordini è stato soprattutto nelle navi da crociera e i traghetti (appena 1 Mld. di \$), con un crollo del 96%.

Nell'industria nautica l'Italia vanta una leadership, con una quota dell'export globale del 14,6% nel 2020.

Nuovi ordini globali 2020 (18,6 Mln. CGT): Quote %



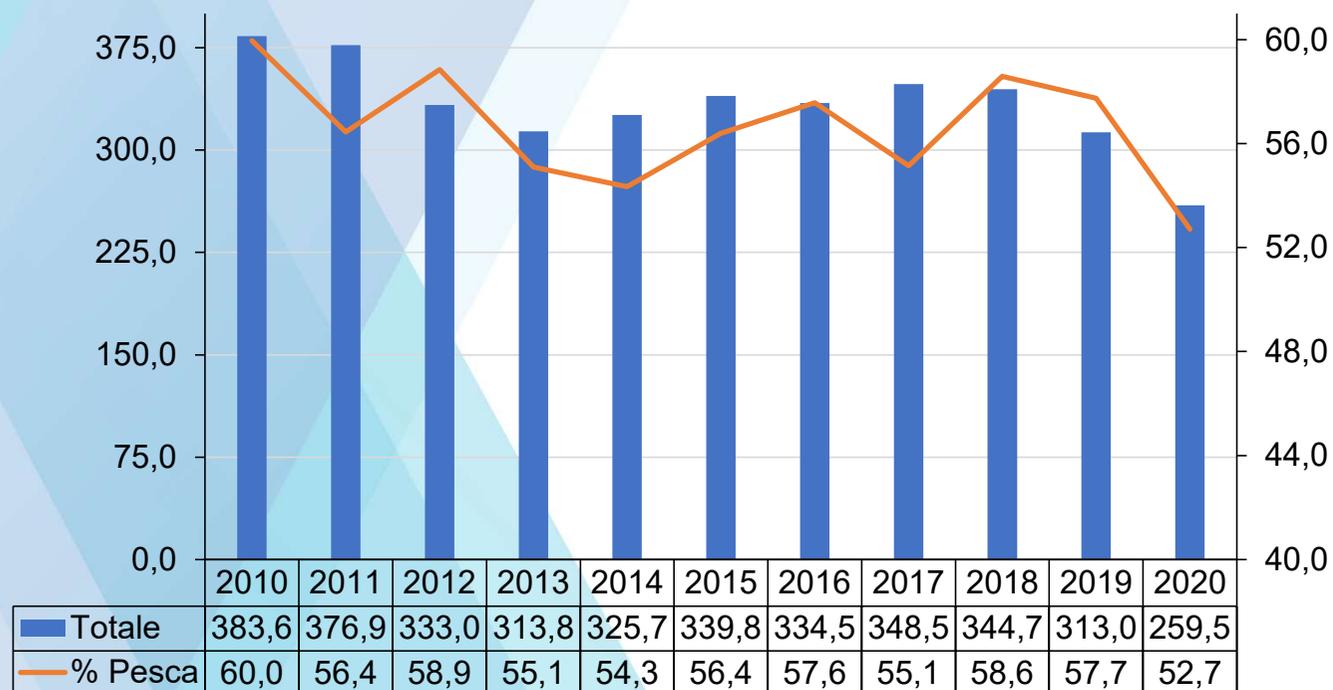
Produzione globale 2020 (30 Mln. CGT): Quote %



Fonte: Elaborazioni Confindustria su dati Sea Europe 2020

EVOLUZIONE DELLA PRODUZIONE ITTICA

Produzione ittica nazionale (.000 tonn.)



La produzione ittica nazionale, a parte il Covid del 2020, dal 2010 si è stabilizzata su 300-350 mila tonnellate l'anno

La quota di prodotto pescato tende a ridursi rispetto a quella da acquacoltura (dal 60% al 53%)

La pesca da cattura nazionale si concentra quasi tutta nel Mediterraneo (95,4% nel 2020), ma con una quota sul totale UE 27 che si è ridotta dal 47% del 2010 al 41% del 2020

Fonte: Elaborazioni Confindustria su dati Eurostat



CONFINDUSTRIA

UNA MAPPA DEI RISCHI E DELLE OPPORTUNITÀ

LA CENTRALITÀ DEL TEMA DELLA SOSTENIBILITÀ

La sostenibilità è la grande sfida e coinvolge tutta l'Economia del Mare

I settori maggiormente coinvolti sono soprattutto **la mobilità marittima e la movimentazione logistica** delle merci

L'UE ha posto l'obiettivo di ridurre le emissioni totali del **55% al 2030** e del **90% al 2050** rispetto a quelle del 1990; il contributo della navigazione è associato al **progressivo impiego di fonti alternative e a basse o zero emissioni nel mix di combustibili** per il trasporto marittimo internazionale: tra il **6% e il 9%** entro il 2030 e tra l'**86% e l'88%** entro il 2050

Lo scenario di riferimento stima una **riduzione delle emissioni (GHG)** dell'attività marittima **del 7% al 2030 e del 75% al 2050** rispetto al livello del 2015

Gli **oneri per gli operatori navali** ammontano a **90 miliardi di euro**, di cui 26 miliardi di costi di capitale e 64 miliardi di costi dei combustibili

TRANSIZIONE TECNOLOGICA COORDINATA

La prima esigenza da affrontare è una **gestione della transizione tecnologica coordinata con la sostenibilità della mobilità marittima e della logistica portuale con obiettivi e tempi coerenti tra le diverse variabili** in gioco:

- Investimenti di rinnovo delle flotte, con i loro tempi lunghi di ammortamento
- Lenta e incerta evoluzione tecnologica dell'alimentazione alternativa e a basse o zero emissioni delle navi, bisognosa di forti investimenti in R&S per l'adeguamento tecnologico delle costruzioni navali

In una lunga transizione tecnologica, si può continuare a ridurre le emissioni se si adottano misure di sostegno all'adeguamento tecnologico e al rinnovo per una progressiva sostenibilità:

- Del **naviglio** (motori ibridi, motori elettrici per le manovre, utilizzo di GNL e Bio-GNL, ...)
- Dei **mezzi di movimentazione logistica** (elettrificazione)
- Dei **combustibili a basse e zero emissioni**, anche delle **fonti fossili** a più basse emissioni

È evidente l'esigenza di una **forte politica industriale**. Il PNRR-PNIC prevede importanti misure, ma sono sufficienti **al sostegno della transizione tecnologica** dei mezzi navali, della logistica portuale e dei combustibili? Ma soprattutto le misure sono coordinate tra loro?

TRANSIZIONE ENERGETICA

La transizione tecnologica è imprescindibile dalla **transizione energetica nella produzione di fonti alternative e a zero emissioni e dell'elettricità da fonti rinnovabili**

- Già attualmente, il **GNL ha una rete limitata di approvvigionamento, stoccaggio e distribuzione**
- La **filiera produttiva del Bio-GNL è in gran parte da sviluppare**
- Le **fonti a zero emissioni** (idrogeno e ammoniaca) sono **in fase di sperimentazione preliminare**, ma non garantiscono lo stesso standard in una logica di filiera *upstream* (produzione) e *downstream* (trasporto, stoccaggio e distribuzione); il PNRR dà un contributo rilevante allo sviluppo della produzione, ma sono necessari tempi lunghi prima che si arrivi a sviluppare l'intera filiera
- L'**elettrificazione delle banchine** beneficia di uno specifico programma di investimenti finanziati col PNRR-PNIC, ma anch'essa deve affrontare la **questione della decarbonizzazione della produzione e dell'infrastruttura di trasporto**, sulla quale sono state adottate misure (DL 36/2022) da verificare in sede di attuazione

Ci sono quindi risorse e strumenti che, almeno in parte, possono avviare un percorso di sviluppo di fonti alternative a basse e zero emissioni per la sostenibilità, ma il rischio ancora una volta è quello della **coerenza dei tempi di attuazione e dei risultati**.

AUTONOMIA STRATEGICA E INDUSTRIA NAVALMECCANICA

L'industria navalmecanica nazionale ed europea:

- Ha **mantenuto la leadership globale su alcuni segmenti** (crocieristica, navi passeggeri ...) per l'elevata tecnologia e l'alta qualità della prodotto
- L'ha **progressivamente persa o è arretrata su altri segmenti** (cargo) per la forte **pressione competitiva dell'Estremo Oriente**, per i bassi costi di produzione e i sussidi pubblici (Cina) o per elevata capacità produttiva e tecnologica (Corea del Sud e Giappone)

La politica industriale UE sull'autonomia strategica deve quindi:

- **Includere in modo specifico il tema della navalmecanica europea**, con maggiori e mirati investimenti in R&S e sostegni alla transizione energetica e tecnologica dell'industria navalmecanica
- La **regolamentazione sui sussidi esteri**, di prossima entrata in vigore, va nella giusta direzione, ma non basta; va evitato anche il **rischio di destinare aiuti pubblici europei per commesse prodotte nei cantieri dell'estremo oriente**
- Orientare il **meccanismo ETS** e la **Tassonomia Verde** per la **finanza sostenibile degli investimenti di rinnovo delle flotte**

AUTONOMIA STRATEGICA E NAVIGAZIONE

Flotta di bandiera nazionale ha mantenuto un **ruolo importante nel trasporto passeggeri e nel RO-PAX**, ma è **ridotta nel cargo** (di rinfuse, petrolifero, container, gas, ...)

La sostenibilità impone **sforzi economici elevati nel rinnovo e nell'adeguamento tecnologico** del naviglio esistente

La **regolamentazione del Registro Navale (2024)** espone la flotta nazionale alla **concorrenza estera con rischi di fuga verso altre bandiere (*flagging out*)**, se non si riducono gli **oneri amministrativi che gravano sull'armamento nazionale**

La questione dell'**esplosione dei prezzi dei noli marittimi** è emblematica della **dipendenza dei nostri scambi internazionali dalle logiche di operatori esterni**

Una **flotta con bandiera italiana forte e competitiva** può rappresentare uno **strumento utile alla sicurezza degli approvvigionamenti dai mercati esteri**



CONFINDUSTRIA

**LE PRINCIPALI PROPOSTE
DEL PROGETTO MARE**

GOVERNANCE E RIFORME

Dare risposta alle **esigenze di governance unitaria e coordinata dell'Economia del Mare**: un Ministero specifico (del Mare) o, almeno, un vero coordinamento politico delle diverse competenze coinvolte

Revisione della riforma della Legge Quadro 84/1994

- La natura giuridica delle ADSP (e la questione degli aiuti di Stato)
- Il ruolo delle rappresentanze economiche nella governance portuale

Riforma del Codice della Navigazione e adozione del regolamento di attuazione del Codice della Nautica

SEMPLIFICAZIONI

Sportello Unico Amministrativo nei porti, su cui concentrare tutti i passaggi tra le varie Amministrazioni/Enti preposti in tema di operazioni e autorizzazioni portuali

Nautica da diporto

- Decreto nuovo “**titolo professionale**” e efficientamento **Registro telematico unità da diporto**
- Disciplina speciale semplificata per il **dragaggio dei porti turistici**

Assoggettamento alla sola **VIA regionale dei progetti degli interporti**, delle relative **piattaforme logistiche** e dei **nuovi terminali intermodali**

Applicazione, laddove possibile, del “**modello Genova**” anche per le **opere portuali** (eliminazione del c.d. *gold plating*)



CONCESSIONI

Aspettativa di una riforma organica e unitaria delle concessioni marittime demaniali (superamento della dicotomia tra Codice della Navigazione e Legge Quadro sui Porti); **preoccupazione per una riforma ancora per comparti** tra DDL “Concorrenza” e Regolamento di attuazione delle Legge Quadro. Esigenza di **assicurare almeno un modello di rapporto concessorio** con:

- Regole attuative e procedurali certe ed uniformi
- Criteri di valorizzazione dei contenuti di carattere economico finanziario, con metriche condivise e verificabili
- Adozione del principio della modulazione degli elementi della concessione (misura dei canoni e durata)
- Garantire l’equilibrio economico e finanziario

Esclusione della portualità turistica dalla normativa nazionale di recepimento della **Direttiva Bolkenstein** e definizione completa e risolutiva del **contenzioso sui canoni demaniali** (rateizzazione dei canoni pregressi, “saldo e stralcio” dei canoni demaniali pregressi 2007-2021).

POLITICHE INDUSTRIALI

Una **strategia complessiva a sostegno dei processi di transizione energetica e digitale del trasporto marittimo e della logistica portuale**

- Fondi per finanziare **investimenti in R&S&I** per promuovere la capacità tecnologica dell'industria cantieristica e del trasporto marittimo
- Sostegno alla domanda di **investimenti di rinnovo e ammodernamento** delle flotte nazionali, con particolare attenzione alla flotta peschereccia
- 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
- Utilizzo della domanda pubblica per **rinnovo e 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
- Misure di **sostegno ai processi di trasformazione delle varie filiere energetiche**, secondo **logiche di effettiva transizione e neutralità tecnologica**, comprese quelle **fossili a minori emissioni**, e **promozione di fonti rinnovabili (eolico *off-shore*)**

INFRASTRUTTURE E INTERMODALITÀ

La **complessiva pianificazione infrastrutturale della portualità e della connessa intermodalità** dei prossimi anni, grazie al PNRR-PNIC e alla programmazione ordinaria, è di **dimensioni finanziarie e strutturali rilevanti**; servono ulteriori sforzi per aumentare l'**efficienza logistica delle infrastrutture portuali esistenti**, in particolare per:

- Migliorare e ampliare la **connessione infrastrutturale dei porti** negli interventi di “ultimo/penultimo miglio ferroviario” e di “ultimo miglio stradale”
- Migliorare **le manovre ferroviarie e i parcheggi attrezzati** per la movimentazione
- Sviluppare l'**intermodalità mare-vie navigabili**

Serve anche una maggiore attenzione alla **partnership pubblico privata** per sostenere e accelerare gli investimenti e la realizzazione delle opere nei porti

PESCA

Accesso agli **stock ittici del Mediterraneo** e definizione di misure condivise (Conferenza euromediterranea sulla pesca), per evitare:

- **La modifica unilaterale** dei confini marittimi dei paesi rivieraschi
- **Il *dumping ambientale***, sociale ed economico rispetto alla regolazione dello sforzo di pesca posta dal Governo italiano alla nostra flotta peschereccia

Promuovere investimenti di filiera, dalla coltura alla cattura e alla lavorazione e commercializzazione del prodotto

ATTRATTIVITÀ TURISTICA

Crocieristica: promuovere l'intermodalità e l'attivazione della filiera turistica a terra

Diportistica

- Sostegno a **investimenti di adeguamento e riqualificazione di porti turistici** e definizione di un **piano nazionale di riqualificazione diportistica delle aree portuali pubbliche dismesse**
- **Ristrutturazione e efficientamento energetico dei porti turistici**
- Incrementare la **digitalizzazione** delle aree costiere, inclusi i porti turistici

Turismo marino e costiero: favorire la ripresa dei flussi turistici internazionali

Tutela ambientale: salvaguardia delle coste e dell'ambiente marino da fenomeni di degrado, erosione e inquinamento

ATTRATTIVITÀ TERRITORIALE: ZES E ZLS

Inclusione dell'Economia del Mare nella **programmazione della Coesione territoriale nazionale ed europea**, con particolare riferimento alle ZES del Mezzogiorno per:

- Definire una programmazione integrativa dedicata ad investimenti in reti infrastrutturali di collegamento tra le ZES, per l'integrazione con le Aree Interne del Sud e con il Centro-Nord
- Inserire il Mezzogiorno nel sistema logistico nazionale, europeo e mediterraneo (Piano "Costruire il Mediterraneo" delle Confindustrie Regionali del Mezzogiorno)

Accelerazione dei meccanismi di funzionamento dell'assetto organizzativo delle ZES

- Attivazione dei commissari straordinari e delle relative strutture di supporto
- Entrata in funzione degli sportelli unici digitali per la l'autorizzazione unica amministrativa
- Attivazione delle Zone Franche Intercluse delle ZES

Completamento delle Zone logistiche semplificate (ZLS):

- Rapida adozione della disciplina organica dedicata
- Previsione di un regime minimo di agevolazione degli investimenti produttivi e logistici nelle ZLS localizzati fuori dalle zone beneficiarie degli aiuti a finalità regionale
- Estensione alle ZLS delle Zone Franche Intercluse

PROGETTO MARE

PER IL FUTURO DELL'ECONOMIA DEL MARE

GRAZIE DELL'ATTENZIONE!



CONFINDUSTRIA