



CONFINDUSTRIA

**Presidenza del Consiglio dei Ministri**  
**Ministro per la Protezione Civile e le Politiche del mare**  
**Struttura di missione per le politiche del mare**

Audizione 23 maggio 2024 – “Industria cantieristica”

Maggio 2024



## SOMMARIO

<b>1.</b>	<b>L'INDUSTRIA NAVALMECCANICA.....</b>	<b>2</b>
<b>1.1</b>	<b>Quadro di contesto .....</b>	<b>2</b>
<b>1.2</b>	<b>Le principali sfide del settore.....</b>	<b>2</b>
<b>1.3</b>	<b>Alcune proposte di intervento.....</b>	<b>3</b>
<b>2.</b>	<b>L'INDUSTRIA CANTIERISTICA NAUTICA DA DIPORTO .....</b>	<b>4</b>
<b>2.1</b>	<b>Quadro di contesto .....</b>	<b>4</b>
<b>2.2</b>	<b>Le principali sfide del settore.....</b>	<b>5</b>
<b>2.3</b>	<b>Alcune proposte di intervento .....</b>	<b>6</b>

## 1. L'INDUSTRIA NAVALMECCANICA

### 1.1 Quadro di contesto

La filiera della cantieristica è fra i principali settori che contribuiscono alla generazione di valore aggiunto del Sistema Mare<sup>1</sup>, sia a livello italiano che europeo, e che ne hanno maggiormente trainato il recupero, con un aumento del 11,7% in termini di valore aggiunto nel 2022.

Le aziende della filiera della cantieristica assicurano un'occupazione pari a circa l'8% degli addetti totali dell'Economia del Mare e generano un valore della produzione che sfiora gli 8 miliardi di euro. Si evidenzia anche l'elevato effetto moltiplicatore della filiera, cioè la capacità di attivare valore aggiunto anche in altri settori economici: per ogni euro di valore aggiunto prodotto se ne attivano 2,5 nel resto dell'economia.

Gli eventi geopolitici degli ultimi anni (la pandemia da COVID-19, il conflitto Russo-Ucraino) hanno riportato all'attenzione l'importanza dell'autonomia strategica a livello italiano ed europeo, in ambito di sicurezza, energia e difesa.

È in questo contesto che si inserisce l'industria navalmeccanica italiana, uno dei settori fondamentali per lo sviluppo economico del Paese, rappresentando un'infrastruttura strategica e che si pone all'interno di un più ampio obiettivo di autonomia strategica generale.

Pertanto, risulta fondamentale sviluppare la competitività di tale settore industriale, promuovendo le azioni più idonee onde creare un'industria navalmeccanica italiana leader:

- sempre più competitiva, tecnologicamente avanzata, sostenibile e resiliente
- con un'adeguata capacità produttiva in segmenti chiave, sia per l'autonomia strategica italiana ed europea che per la crescita economica ed industriale del paese
- su un mercato aperto con parità di regole e condizioni per ogni cantiere o fornitore navale.

### 1.2 Le principali sfide del settore

Negli ultimi anni il settore della navalmeccanica si è trovato ad affrontare numerose sfide.

In primis, l'elevata concorrenza con le potenze asiatiche, che ha determinato una graduale perdita di peso dell'industria a livello italiano ed europeo.

---

<sup>1</sup> Report Tagliacarne

Le politiche commerciali aggressive poste in essere dai paesi asiatici si riflettono infatti nella ridotta attrattività dei cantieri italiani ed europei, nella perdita di competitività economica dell'offerta navale verso gli armatori e nella erosione della capacità produttiva di importanti categorie di imbarcazioni.

Inoltre, a livello di strategia industriale, le politiche orizzontali implementate sinora si sono rivelate scarsamente efficaci per risolvere i problemi legati alla progressiva riduzione della quota di mercato a livello italiano ed europeo.

Infine, la transizione ecologica, promuovendo l'utilizzo di combustibili alternativi ai carburanti fossili, rappresenta una sfida epocale per il settore della navalmeccanica, in termini operativi, tecnologici e finanziari.

Gli ambiziosi obiettivi di riduzione delle emissioni posti dall'Unione Europea e dall'IMO richiederanno un ricambio e ristrutturazione dell'intera flotta, a fronte di un investimento, stimato intorno ai 3,000 miliardi di dollari.

### 1.3 Alcune proposte di intervento

La crucialità del settore rende necessaria l'elaborazione di strategie a salvaguardia della competitività e della resilienza delle aziende della filiera navalmeccanica nazionale.

In questo senso, è opportuno un piano di azione strutturato in una serie di obiettivi, da perseguire coerentemente con gli interessi e le esigenze nazionali e da declinarsi su tre pilastri fondamentali:

1. la creazione di uno **strumento di difesa commerciale** applicabile al settore al fine di contrastare la concorrenza sleale asiatica e ripristinare l'attrattività dei cantieri nazionali per gli armatori europei. Attualmente il 91% degli ordini degli armatori europei viene destinato a cantieri extra-europei. In particolare, occorre:
  - la predisposizione di una regolamentazione per creare un «level playing field» che tuteli l'industria navalmeccanica italiana ed europea dalle distorsioni della concorrenza asiatica;
  - la promozione di un **quadro regolatorio** che uniformi, a livello internazionale, i criteri costruttivi agli standard europei e l'applicazione di criteri tassonomici per l'accesso alla finanza sostenibile che stimolino gli investimenti verdi e digitali, sia in termini di processi produttivi che in termini di prodotto.
2. **Sviluppo della capacità produttiva** per soddisfare la domanda di mezzi navali imprescindibili per l'autonomia strategica a livello europeo (trasporto passeggeri, difesa,

energie rinnovabili offshore, navi per il trasporto di combustibili verdi, piccolo cabotaggio etc). A tal riguardo, tale obiettivo necessita di concrete azioni di supporto statale per per:

- Un piano di **rinnovo flotte** che stimoli la produzione in Italia, e in Europa, di quelle tipologie di navi necessarie all'autonomia strategica Europea, onde favorire lo sviluppo e l'integrazione all'interno di tali mezzi, di tecnologie ad alta performance verde e digitale.
- Un programma di investimenti specifico per l'industria della **difesa navale**, volto ad ottimizzare il sistema italiano all'interno di una logica di difesa comune Europea.
- Attività necessarie alla fase di avvio e sviluppo di una supply chain nazionale in segmenti di mercato emergenti, come l'**eolico offshore galleggiante** e il mondo della **subacquea**.
- Interventi a supporto dello sviluppo della supply chain dei carburanti alternativi, attraverso il potenziamento dei sistemi di produzione e la realizzazione delle infrastrutture di stoccaggio e di rifornimento, in linea con la regolamentazione UE e IMO sui carburanti alternativi.

3. Rafforzamento della **sovranità e della superiorità tecnologica** italiana in chiave verde e digitale, che miri all'efficienza produttiva. In tale senso si auspicano:

- Interventi, nazionali ed europei, **a supporto della transizione tecnologica** che stimolino il settore Ricerca e Sviluppo in ottica di trasporto marittimo a zero emissioni e ad elevato livello di digitalizzazione. Si annoverano ad esempio il rinnovo della Co-Programmed Partnership on Zero-Emission Waterborne Transport ("cPP" ZEWT) e la creazione di una nuova "cPP" sulla digitalizzazione del settore marittimo.
- Interventi **su formazione e forza lavoro**, quali l'attuazione di un "Patto per le competenze" per promuovere l'attrattività dell'industria navalmeccanica ed indirizzare il problema della carenza di professionalità, qualificate e non, necessarie ai piani produttivi attuali e futuri.

## 2. L'INDUSTRIA CANTIERISTICA NAUTICA DA DIPORTO

### 2.1 Quadro di contesto

Nonostante il periodo di instabilità internazionale, l'industria nautica si è dimostrata capace di giocare un ruolo fondamentale nel sostegno alla crescita dell'Italia.

Nel 2023 la produzione cantieristica della nautica da diporto italiana ha registrato il suo anno migliore in assoluto, raggiungendo la cifra record di 4 miliardi di euro di export, in crescita del 15,9% rispetto al già eccellente 2022 (3,4 miliardi).

Tra i fattori che hanno contribuito al successo dell'export, c'è la confermata leadership italiana, a livello globale, nella produzione di superyacht: 51,4% del mercato mondiale (600 yacht commissionati o in costruzione, per oltre 22mila metri lineari complessivi), che segnano un primato assoluto di ordini. Seguono, a distanza, la Turchia (con 132 yacht in costruzione per circa 6mila metri complessivi) e i Paesi Bassi (80 yacht e quasi 5mila metri commissionati)

Un risultato che ha sorpassato ampiamente le stime, e che è stato raggiunto nonostante il rallentamento dell'economia del Paese in generale, e dell'export in particolare

La crescita della filiera ha, inoltre, superato i 200.000 occupati con una crescita occupazionale ininterrotta dal 2016.

Tale industria nazionale è leader mondiale nella progettazione di nuove forme di carena, finalizzate alla riduzione dei consumi; sta sperimentando nuove propulsioni in linea con la riduzione di emissioni di CO<sub>2</sub>; impiega in misura sempre crescente materiali riciclati o riciclabili; da decenni usa di pitture per le carene biocompatibili.

## **2.2 Le principali sfide del settore**

L'Italia costituisce la spina dorsale del sistema cantieristico da diporto europeo e la cantieristica da diporto nazionale è uno dei pochi settori industriali nei quali l'Italia ha la leadership mondiale assoluta.

Tale specificità va opportunamente tutelata e garantita con politiche espressamente pensate per il settore, che ne colgano appieno le caratteristiche e le differenze peculiari da altre realtà non caomparabili. La nautica è, infatti, espressione di tutti valori del Made in Italy.

Relativamente alla nautica da diporto, l'attuale assetto normativo, in materia di rilascio e rinnovo delle concessioni demaniali, determinazione dei canoni, loro rivalutazione Istat e durata, penalizza gli investimenti in nuove infrastrutture. In questo senso, a differenza di altri Stati che si affacciano sul Mediterraneo, l'Italia ha scelto di procedere alla realizzazione delle infrastrutture del diporto ricorrendo agli investimenti del capitale privato ed è evidente che occorre salvaguardare le certezze giuridiche e la redditività che è alla base di questi investimenti.

Il settore è, inoltre, preoccupato che da Bruxelles possano arrivare direttive che equiparino la nautica alla navigazione mercantile, non comprendendone le differenze tecniche, se non addirittura alle auto, proponendo regole inapplicabili o che mettano fuori mercato.

In materia di competitività fiscale, invece, uno degli elementi di dumping dei Paesi direttamente concorrenti è l'applicazione dell'aliquota IVA del turismo alle attività del diporto o di aliquote comunque inferiori.

La Direttiva 2006/123/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 12 dicembre 2006, c.d. Bolkestein, che disciplina “la libera circolazione dei servizi”; all'art. 2, comma 2, stabilisce che “non si applica: (...) d) ai servizi nel settore dei trasporti, ivi compresi i servizi portuali”. La Legge “Concorrenza 2021” (L. 5 agosto 2022, n. 118), in violazione della suddetta Direttiva, ha incluso anche le strutture della nautica da diporto nell'ambito della normativa dettata per le spiagge che è oggettivamente inapplicabile.

Non di minore importanza, sono i problemi di insabbiamento, in particolare dell'imboccatura, che impattano il 70% di porti, approdi e canali navigabili. Oltre che un tema di fruibilità ed efficienza della portualità turistica, è prioritariamente una questione di sicurezza della navigazione da diporto.

Infine, sul fronte dell'occupazione e del futuro delle prossime generazioni, l'Italia ha nella filiera della nautica da diporto un formidabile volano di sviluppo a basso impatto ambientale e ad alta redditività e occupazione. Per utilizzarla al meglio occorre rimuovere alcuni ostacoli.

## **2.3 Alcune proposte di intervento**

Con riferimento all'industria cantieristica della nautica da diporto, e più in generale al settore della nautica da diporto, occorrono puntuali interventi atti a affrontare specifiche sfide, quali in particolare:

### *Transizione industriale ed ecologica:*

Favorire la concorrenza anche nel mondo della ricerca, non commettendo l'errore che l'Europa ha fatto per l'automotive, imponendo dall'alto una sola soluzione, la propulsione elettrica; garantire le condizioni di contesto che consentano gli investimenti, i tanti investimenti che sono necessari

In ottica mediterranea, è necessaria una politica omogenea tra Paesi marittimi EU ed extra EU per evitare sbilanciamenti e disquilibri molto a danno degli operatori europei, in particolare italiani. Inoltre, va rafforzata la presenza italiana ai tavoli decisionali europei e mondiali dove portare le istanze del Paese per riportare centralità al Mediterraneo

### *Competitività fiscale:*

E' strategico per l'Italia portare avanti una proposta di modifica della Direttiva 2006/112/CE del Consiglio, del 28 novembre 2006, relativa all'imposta sul valore aggiunto, affinché sia uniformemente applicata al diporto e alla portualità turistica l'aliquota IVA del turismo.

#### *Competitività infrastrutturale:*

Confermare l'applicabilità dell'art. 37 del Codice della Navigazione, in combinato disposto con l'art. 18 del Regolamento per l'esecuzione dello stesso codice (DPR. N. 328/1952) ovvero ai sensi del DPR n. 509/1997, ove applicabile. In particolare, si potrà prevedere che l'Autorità concedente continui a provvedere sulla base di procedure ad evidenza pubblica avviate a seguito di istanza di parte sulla base della suddetta normativa

E' necessario un intervento, anche con decretazione d'urgenza, che modifichi gli art. 3 e 4 del DI 118/2022 e riconduca le concessione di porti e approdi turistici e punti di ormeggio nell'alveo dei criteri di pubblica evidenza e trasparenza del Codice della Navigazione, con riconoscimento dell'indennizzo a favore del concessionario uscente.

Il Paese deve dotarsi di una regolazione specifica per le strutture del diporto. In particolare, per consentire la movimentazione e la dispersione nei corpi idrici di provenienza delle sabbie trasportate dalle correnti fino ad ostruire l'imboccatura dei porti turistici mediante semplice comunicazione alla Capitaneria di porto

#### *Formazione e lavoro*

Promuovere la formazione terziaria non universitaria. È opportuno che, nell'ambito dell'autonomia della programmazione dei singoli ITS, siano inseriti specifici moduli afferenti alle competenze lavorative nell'industria nautica, nella portualità turistica e nei servizi nautici, anche al fine di valorizzare le specificità dei territori

Realizzare una campagna di comunicazione in accordo tra Ministero del Lavoro, MIT e Ministero del Mare, per avvicinare la domanda e l'offerta di lavoro nel settore, mostrando concretamente ai giovani quali e quante siano le opportunità che il mare italiano offre loro, attraverso tutti i canali di comunicazione disponibili.

Riconoscimento del ruolo strategico delle Federazioni sportive, dello sport dilettantistico e del diportismo quale strumento di educazione e formazione culturale ai temi del mare.

Pianificazione della Giornata del Mare nelle Scuole, già istituita nell'ambito della riforma del Codice della nautica da diporto, che valorizzi i valori del mare, le opportunità delle professioni del mare, la tutela dell'ambiente marino e la fruizione consapevole delle risorse naturali.