ECONOMIA&MARITTIMO

LA GIORNATA SUI MERCATI

FTSE MIB	38.348,16	-0,53% ▼
FTSE ITALIA	40.633,82	-0,54% ▼
EURO/DOLLARO	1,0422	-0,28% ▼
DOW JONES	44.583,29	+0,06% ▲
NASDAQ	20.033,10	-0,05% ▼

Un emendamento all'ultimo minuto blocca il ritorno di norme vecchie 80 anni. Gli armatori: «Servono misure strutturali»

Il Milleproroghe salva i marittimi Niente maxi-code in Capitaneria

IL CASO

Alberto Quarati / GENOVA

L'idea era nata nel 2020, su proposta delle Capitanerie di porto, per evitare gli assembramenti negli uffici all'epoca del Covid: l'**arruolamento dei marittimi diretto**, su chiamata da parte del comandante della nave, dell'armatore o di un suo procuratore.

Ora, salvo casi particolari, come è noto a chiunque l'assunzione in un'azienda privata non implica generalmente il passaggio per i pubblici uffici. Ma non per i marittimi delle compagnie di navigazione italiane: è uno dei tanti **retaggi** del Codice della navigazione, che ormai ha superato anche la boa **degli 80 anni di età** e che a sua volta recepiva norme ottocentesche. Secondo la norma, l'assunzione deve essere fatta in Capitaneria di porto, all'ufficio Gente di Mare, **celebrato dall'ufficiale incaricato alla presenza di due testimoni**, con generalmente una lunga coda, al di là della porta, di altre persone che aspettano la celebrazione di questo rito.

Proprio per questo cinque anni fa il governo giallorosso introdusse la possibilità che l'assunzione potesse essere presa in carico **dal comandante, dall'armatore o da un procuratore**, salvo poi regolarizzare la posizione del marittimo anche con modalità digitale. Il presupposto era (ed è): se il comandante sulla nave è il rappresentante della compagnia, e ha poteri così vasti da **poter celebrare i matrimoni**, possibile che non possa avere anche quello di formalizzare **le assunzioni** del proprio equipaggio?

Il meccanismo si è rivelato così agile che nei fatti venne prorogato dai governi successivi attraverso il **decreto Milleproroghe**. Ma alla fine dello scorso anno, ecco che nel cantiere del decreto una manina **cancella l'emendamento** al testo. Così, come ricordato ai primi di gennaio da diverse Capitanerie alle agenzie marittime sul territorio, la scadenza dell'arruolamento diretto **è finita il 31 dicembre 2024**. E subito sono tornate le code agli uffici della Gente di Mare, e parecchi messaggi allarmati alle associazioni di categoria.

Anche perché la mancanza di questa norma, che ormai tutti davano per scontata, rappresenta proprio una di quelle **limitazioni burocratiche** che rendono la bandiera italiana meno competitiva rispetto

Un lavoratore in sala macchine a bordo di una nave

ad altre bandiere, anche comunitarie, come ad esempio quella di Malta. Assarmatori come Confitarma hanno fatto pressing perché il Milleproroghe non uscisse senza l'arruolamento diretto, e in effetti in **sede di conversione** del decreto un emendamento al Senato di Fratelli d'Italia (Etel Sigismondi, Marco Lisei insieme al ligure Gianni Berrino) ha salvato la situazione, almeno fino alla fine di quest'anno. «Siamo soddisfatti dell'esito finale della vicenda - commenta **il presidente di Assarmatori, Stefano Messina** -. Quello che chiediamo adesso è che diventi strutturale all'interno del nostro ordinamento: risulta infatti già inserita nell'ambito del più ampio processo di semplificazione normativa anche in Parlamento, attraverso la presentazione di disegni di legge in tal senso». «La semplificazione - aggiunge **Luca Sisto, direttore generale di Confitarma** - si è rivelata un importante passo avanti per il settore e ha ottenuto il consenso unanime dell'intero cluster marittimo. Nel corso del 2025, sarà fondamentale lavorare per approvare una modifica strutturale al Codice della Navigazione, che renda permanente questa misura e migliori ulteriormente l'efficienza del nostro sistema».

Il cantiere per rendere la misura permanente è aperto su almeno **tre fronti**: l'arruolamento diretto è previsto nel **disegno di legge Malan**, al Senato; in un **decreto Semplificazioni** attualmente allo studio del governo; in un disegno di legge **di riordino della materia presso il Cipom**, il Comitato interministeriale per le Politiche del mare a Palazzo Chigi. Sempre che non ci sia bisogno di un altro Milleproroghe a fine anno. —

BOTTA (SPEDIPORTO)

«Porto di Genova poco competitivo Export giù dal '22»

«I 2,8 milioni di container registrati nel 2024 dai porti di Genova e Savona derivano dall'incremento del transhipment, in particolare a Savona. Ma i trasbordi non lasciano molto». Così Giampaolo Botta, direttore generale Spediporto-. Va invece capito il calo dei container pieni in export (-3,5% sul 2023, -6% sul 2022). L'import cresce ma non compensa il dato sul 2022, -4,8%». Cause? «L'inadeguatezza dei servizi. Servono certezze sui tempi di uscita della merce: carenza di spazi e personale, tecnologie inadeguate, rendono il porto non competitivo. Senza dimenticate le difficoltà dell'autotrasporto».

Il piano, condiviso con l'Imo, incoraggia l'abbattimento delle differenze di genere a bordo

Carenza di equipaggi, l'Arabia Saudita vara un progetto per imbarcare donne

IL CASO

GENOVA

Imo (International maritime organization) e Arabia Saudita hanno lanciato un progetto pilota per contrastare la carenza di marittimi sulle navi. La curiosità è che il NextWave Seafarers Project fra le altre cose intende **promuovere la diversità di genere e incoraggiare le donne a imbarcarsi**. Il regno saudita, dove soltanto nel 2018 le donne hanno avuto il permesso di guidare l'automobile, sia pure con il consenso di un uomo, sembra insomma andare in direzione contraria, almeno in questa occasione, rispetto ai più liberali Stati Uniti, dove la nuova amministrazione Trump ha cominciato a cancellare le politiche di inclusione di genere.

L'obiettivo più generale dell'accordo fra Imo e sauditi è quello di **creare opportunità di carriera** per gli aspiranti

Una nave della flotta saudita Bahri

marittimi dei **Paesi in via di sviluppo**, di qualsiasi genere.

In vigore dal 2025 al 2026, il NextWave Seafarers Project fornirà a 20 cadetti provenienti dai paesi meno sviluppati e dai piccoli Stati insulari in via di sviluppo un anno di formazione a bordo tramite **Bahri Shipping Line**, una delle principali compagnie marittime dell'Arabia Saudita. L'obiettivo è sviluppare un modello di formazione che possa essere adottato a livello globale, incoraggiando più Paesi e compagnie di navigazione a partecipare. Più nel dettaglio, il progetto mira a istituire un quadro di **formazione sostenibile** per i cadetti a bordo per sviluppare, migliorare le competenze e trattenere i futuri marittimi; abbattere le principali barriere che impediscono ai cadetti dei Paesi meno sviluppati e dei Paesi in via di sviluppo di entrare nel settore, tra cui l'accesso ai tirocini formativi e al sostegno finanziario; promuovere la diversità di genere incoraggiando attivamente le cadette a partecipare al programma; e presentare l'iniziativa come un **modello pilota** che può essere ampliato e replicato in tutto il mondo.

Nel mondo mancano marittimi, anche se non è chiaro quanti. L'Ics ha dichiarato recentemente che **nel 2026 ci sarà una carenza di 90 mila marittimi esperti**, in particolare ufficiali di coperta e di macchina, direttori di macchina e comandanti. Ma il dato è lo stesso di un rapporto del 2021 pubblicato da Ics con Bimco, non freschissimo. Un indicatore della carenza di lavoratori sulle navi è il recente sondaggio compiuto da Danica, cui il 90% degli intervistati, manager di compagnie armatoriali e di gestione degli equipaggi, ha risposto che nel 2024 ha aumentato gli stipendi dei propri marittimi. Se gli stipendi salgono vuol dire che c'è più domanda di lavoratori rispetto all'offerta. L'Imo stima che i marittimi nel mondo **siano 1,9 milioni**. —

A. GH.

INNOVAZIONE

Il traghetto Ampere

Festeggia dieci anni il primo ferry elettrico

Sono passati esattamente dieci anni da quando, a Bergen in Norvegia, è entrato in servizio l'Ampere, il primo traghetto al mondo che utilizza soltanto batterie elettriche. Dal 2015 a oggi, la nave ha percorso una distanza pari a 17 volte il giro dell'Equatore. Tutto è cominciato con la decisione della *Norwegian public roads administration* di richiedere una tecnologia sostenibile a bordo della nuova unità destinata a trasportare passeggeri e veicoli attraverso il Sognefjord sulla costa occidentale della Norvegia. L'operatore di traghetti Norled ha esplorato l'alternativa elettrica e ha avviato una collaborazione con Fjellstrand Shipyard per trovare la soluzione migliore. Norled ha poi vinto la gara d'appalto del traghetto. A dieci anni dall'esperienza norvegese, in Italia la diffusione delle batterie per il trasporto marittimo **è ancora in una fase embrionale**. La scelta del full electric in particolare è spesso limitato al trasporto lacustre. Questo non significa che l'alternativa elettrica sia del tutto scartata. Actv, la compagnia del gruppo Avm che opera il servizio pubblico di battelli nella Laguna di Venezia, ha scelto per esempio di passare dalla propulsione tradizionale a quella ibrida sui propri vaporetti, mentre in parallelo la flotta di traghetti passerà al diesel-elettrico. Perché non il full electric? «La nostra scelta dell'ibrido - spiega Salvatore Savarese, direttore dei cantieri di manutenzione navale di Actv - arriva da 8-9 anni di analisi dei gas di scarico e ci ha portato a scegliere motori di ultima generazione in linea con la normativa europea Stage V. In Nord Europa i criteri di servizio sono diversi e **consentono la ricarica delle batterie**, l'ormeggio dura un'ora. In Italia il full electric funziona per i laghi alpini dove i tempi di ormeggio sono più lunghi. A Venezia, dove abbiamo ormeggi ogni 4 minuti, la tecnologia attuale delle batterie non è adeguata. Nei prossimi anni studieremo **imbarcazioni full electric**, ma ci vorrà almeno un lustro perché la tecnologia possa evolvere». —

A. GH.