



FATTI E CIFRE

RELAZIONE SULLA SICUREZZA

MARITTIMA EUROPEA 2025

AGENZIA EUROPEA PER LA SICUREZZA MARITTIMA



European Maritime Safety Agency

Agenzia europea per la sicurezza marittima

Praça de Europa 4,
1249-206 Lisbona,
PORTOGALLO

Tel.: +351 211 209 200

Sito Internet: ems.a.europa.eu

Richieste di informazioni: ems.a.europa.eu/contact

Avvertenza legale:

né l'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA) né terzi che agiscano per conto dell'Agenzia sono responsabili dell'uso che potrebbe essere fatto delle informazioni contenute nella presente relazione.

Avviso sul diritto d'autore:

i contenuti della presente relazione possono essere riprodotti, adattati e/o distribuiti, in tutto o in parte, indipendentemente dai mezzi e/o dai formati utilizzati, a condizione che l'EMSA sia riconosciuta come fonte originale del materiale. Tale conferma deve figurare in ciascuna copia del materiale. È possibile citare questo materiale senza previa autorizzazione, a condizione che venga citata la fonte. Le autorizzazioni di cui sopra non si applicano agli elementi della presente relazione in cui il diritto d'autore spetta a terzi. In tali casi, l'autorizzazione alla riproduzione deve essere ottenuta dal titolare del diritto d'autore.

La presente relazione e i materiali associati sono disponibili online all'indirizzo:

ems.a.europa.eu.

© Agenzia europea per la sicurezza marittima, 2025

Ulteriori informazioni sull'Unione europea sono disponibili sul sito

https://european-union.europa.eu/index_it.

Lussemburgo: Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea, 2025

ISSN: 2443-6224

ISBN: 978-92-95229-33-4

doi: 10.2808/2099976

Numero di catalogo: TN-01-25-001-IT-N

Fotografia di copertina: Wojciech Wrzesień/Adobe Stock



Ufficio delle pubblicazioni
dell'Unione europea

Introduzione

La seconda edizione della *Relazione sulla sicurezza marittima europea* (Emsafe), completamente rivista e aggiornata, si concentra sulle questioni attuali che influenzano il trasporto marittimo e la sicurezza nell'Unione europea (UE). Nel complesso, Emsafe mira a contribuire a una maggiore comprensione delle problematiche e delle opportunità legate alla sicurezza che il settore marittimo si trova ad affrontare, riunendo una serie di dati tecnici fondamentali, provenienti dalle banche dati dell'EMSA e dall'esterno, relativi alla sicurezza delle navi e al loro funzionamento.

Emsafe utilizza dati e informazioni dal 2019 al 2023, un periodo in cui gli eventi globali hanno avuto un considerevole impatto sul settore marittimo. La pandemia di COVID-19, l'impatto del recesso del Regno Unito dall'UE e gli effetti a cascata dei conflitti internazionali, tra cui l'invasione dell'Ucraina e la situazione in Medio Oriente, hanno tutti influenzato in modo significativo i flussi di traffico marittimo.

In tale contesto, questa seconda edizione di Emsafe analizza i tentativi del settore marittimo di mantenere i livelli di sicurezza, adattandosi nel contempo a un panorama normativo in evoluzione e affrontando ulteriori sfide quali l'invecchiamento della flotta, la digitalizzazione, la decarbonizzazione e la necessità di mantenere e attrarre una forza lavoro qualificata.

Inoltre, dalla pubblicazione della prima relazione nel 2022, gli incidenti marittimi di alto profilo, compresi gli incendi a bordo della MV *Fremantle Highwaye* della *Felicity Ace*, hanno evidenziato nuovi rischi per la sicurezza che il settore dovrebbe cercare di mitigare.



Il settore marittimo dell'UE

© Naypong / Getty Images



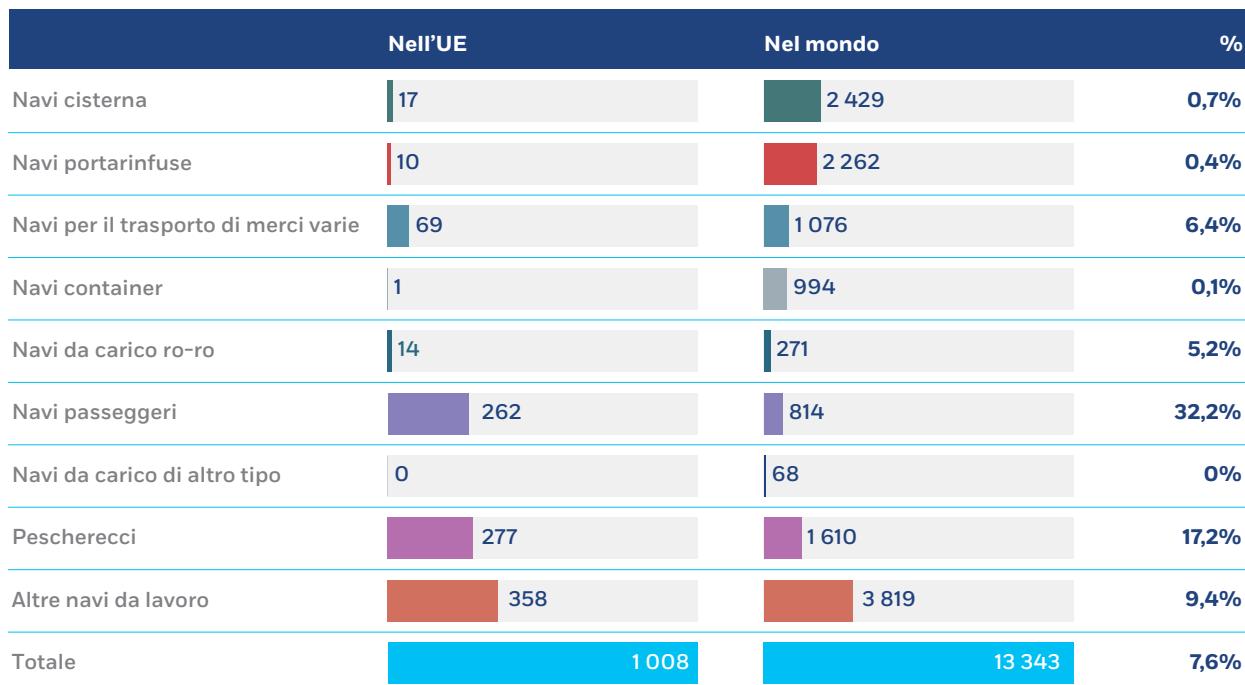
Il trasporto marittimo è essenziale per l'economia globale e rappresenta oltre l'80 % del commercio mondiale in termini di volume. Nel 2023 i porti dell'UE hanno gestito oltre 3 375 milioni di tonnellate di merci, il 39 % delle quali corrispondeva ai trasporti nazionali e all'interno dell'UE.

Nel 2023 sono stati effettuati più di 880 000 scali di navi nei porti dell'UE, pari a un aumento di quasi il 20 % rispetto ai livelli precedenti la pandemia. Oltre il 50 % corrispondeva al traffico nazionale, mentre le navi ro-pax e le navi passeggeri erano le tipologie di navi più comuni che hanno fatto scalo nei porti dell'UE. Circa tre quarti di tutte le navi che fanno scalo nei porti dell'UE battono bandiera di uno Stato membro e meno del 25 % sono registrate in un paese non appartenente all'UE.

Nel corso del 2023, **nei porti dell'UE sono stati imbarcati e sbarcati 395 milioni di passeggeri**, il 5,5 % in meno rispetto al 2019 (dopo un calo del 45 % nel 2020 dovuto alle restrizioni di viaggio imposte dalla pandemia di COVID-19).

Tra il 2019 e il 2023, **i cantieri navali dell'UE hanno rappresentato il 7,6 % dell'attività globale di nuova costruzione**, per numero di navi costruite. Rispetto al periodo 2016-2020, **la quota globale di navi costruite nell'UE in un periodo equivalente di cinque anni è diminuita dell'1,2 %**. Nonostante questo calo, l'UE continua a svolgere un ruolo guida nella costruzione di navi passeggeri, pescherecci e navi di servizio offshore. I Paesi Bassi, la Polonia e la Spagna sono gli Stati membri che producono il maggior numero di imbarcazioni di queste categorie. Nel frattempo, la Finlandia, l'Italia e la Germania si concentrano sulla costruzione di navi più grandi, come le navi da crociera.

Figura 1: Numero di navi di nuova costruzione per tipo di nave nell'UE e nel mondo e quota delle costruzioni dell'UE per tipo di nave (2019-2023) (*).



(*) Navi mercantili con numero IMO, semoventi, di stazza pari o superiore a 100 GT.

Fonte: EMSA

Al contrario, l'**industria europea delle attrezzature marine è leader mondiale**, con una quota di mercato del 35 % per un'ampia gamma di prodotti.

I dati del [portale MED](#), la banca dati di riferimento per i prodotti certificati nell'UE ai sensi della direttiva sull'equipaggiamento marittimo (direttiva 2014/90/UE), mostrano che il 45 % dell'equipaggiamento marittimo installato su navi battenti bandiera di uno Stato membro dell'UE è fabbricato da società con sede nell'UE.

Stato di bandiera



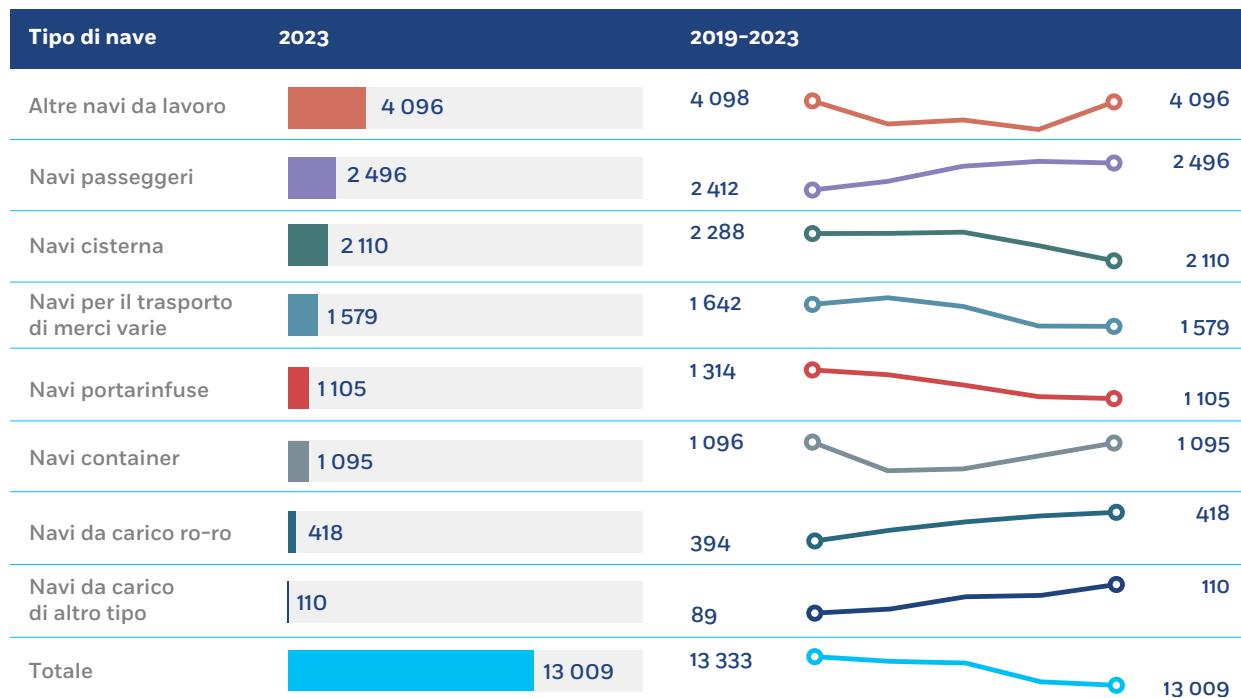
© artur carvalho / Getty Images

Gli Stati membri dell'UE, in qualità di Stati di bandiera, svolgono un ruolo fondamentale nel garantire la sicurezza marittima e la protezione dell'ambiente marino. Devono garantire che le navi registrate presso di loro (battenti la loro bandiera) siano conformi a tutte le normative internazionali, dell'UE e nazionali pertinenti, comprese quelle relative alla costruzione, al funzionamento, alla gestione e al riciclaggio delle navi.

La flotta battente bandiera di uno Stato membro dell'UE

A differenza della flotta mondiale, che è aumentata del 6 % tra il 2019 e il 2023 per soddisfare la crescente domanda, la flotta battente bandiera di Stati membri dell'UE è diminuita del 2 %.

Figura 2: Numero di navi registrate sotto bandiere di Stati membri dell'UE.



Nel 2023 la flotta battente bandiera degli Stati membri dell'UE rappresentava circa il 13 % della flotta mondiale in termini di numero di navi e circa il 16 % del tonnellaggio lordo (GT) mondiale.

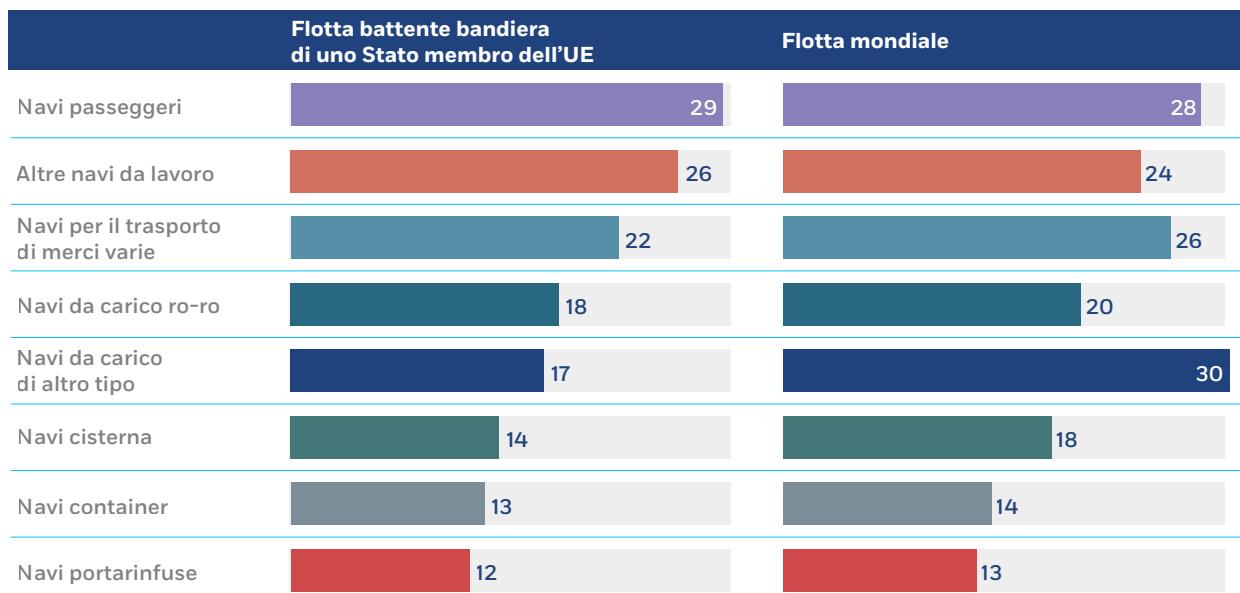
Mentre il tonnellaggio mondiale è aumentato del 13,8 % tra il 2019 e il 2023, nello stesso periodo il tonnellaggio degli Stati membri dell'UE è diminuito dell'1 %. La percentuale di tonnellaggio degli Stati membri dell'UE rispetto all'equivalente mondiale è scesa dal 18,7 % nel 2016 al 17,8 % nel 2020 e al 15,8 % nel 2023.

Sicurezza delle navi passeggeri nell'UE

Il numero di navi passeggeri registrate negli Stati membri dell'UE è aumentato di quasi il 2 % dal 2019 al 2023, con navi ro-pax e unità veloci da passeggeri (HSC) battenti bandiere degli Stati membri dell'UE che rappresentano oltre il **30 % della flotta mondiale di tali tipi di navi e oltre il 50 % in termini di GT**. Inoltre, nello stesso periodo il numero di unità veloci da passeggeri battenti bandiere degli Stati membri dell'UE è aumentato del 17 %.

Nonostante l'aumento del numero di navi passeggeri nell'UE, non si è registrato alcun calo della loro età media. **Nel 2023, l'età media delle navi passeggeri battenti bandiere degli Stati membri dell'UE era di 29 anni, in aumento rispetto ai 28 anni del 2019.**

Figura 3: Età media (per tipo di nave) delle navi battenti bandiere degli Stati membri dell'UE rispetto alla flotta mondiale.



Fonte: EMSA

Questa tendenza può essere direttamente collegata **al passaggio delle navi esistenti da bandiere di paesi terzi a bandiere di Stati membri dell'UE**.

Figura 4: Numero di cambi di bandiera per tipo di nave in relazione alle bandiere degli Stati membri dell'UE (2019–2023).

	Da Stato membro dell'UE a Stato membro dell'UE	Da Stato non membro dell'UE a Stato membro dell'UE	Da Stato membro dell'UE a Stati non membri dell'UE	Saldo
Navi cisterna	388	685	1108	-423
Navi portarinfuse	125	404	769	-365
Navi per il trasporto di merci varie	475	577	687	-110
Navi container	380	683	729	-46
Navi da carico ro-ro	51	57	71	-14
Navi passeggeri	254	97	118	-21
Navi da carico di altro tipo	43	38	9	29
Altre navi da lavoro	642	505	612	-107
Totale	2 358	3 046	4 103	-1 057

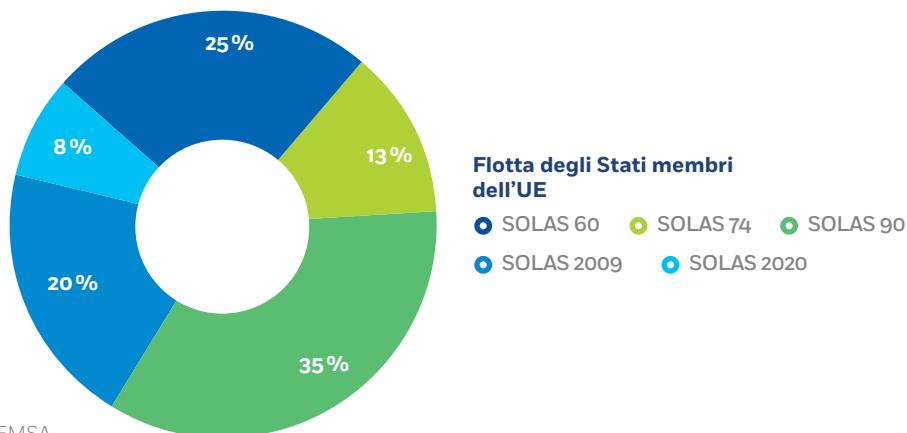
Fonte: EMSA

Dal 2019 al 2023, un 35 % in più di navi sono state trasferite dalla bandiera di uno Stato membro dell'UE a quella di un paese terzo che non viceversa. La maggior parte delle navi battenti bandiere degli Stati membri dell'UE è costituita da navi portarinfuse, petroliere, chimichiere e navi per il trasporto di merci varie.

L'età media delle navi passeggeri che hanno effettuato il passaggio alla bandiera di uno Stato membro dell'UE è di 18 anni (21 anni nel caso di ro-pax). **Oltre un terzo di queste navi aveva più di 25 anni al momento del passaggio alla bandiera di uno Stato membro dell'UE.**

La tendenza all'invecchiamento delle navi passeggeri battenti bandiere degli Stati membri dell'UE è motivo di preoccupazione. In generale, le norme di sicurezza non sono applicate retroattivamente, il che significa che le navi rispettano le norme applicabili al momento della loro costruzione. **Il 38 % di tutte le navi passeggeri in esercizio** nella flotta battente bandiera degli Stati membri dell'UE è stato costruito in un momento in cui le norme di stabilità in condizioni di avaria applicabili erano quelle della Conferenza internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS) del 1960 e del 1974.

Figura 5: Navi passeggeri battenti bandiera di uno Stato membro dell'UE soggette a diversi requisiti SOLAS di stabilità in condizioni di avaria in base alla data di costruzione (2023).

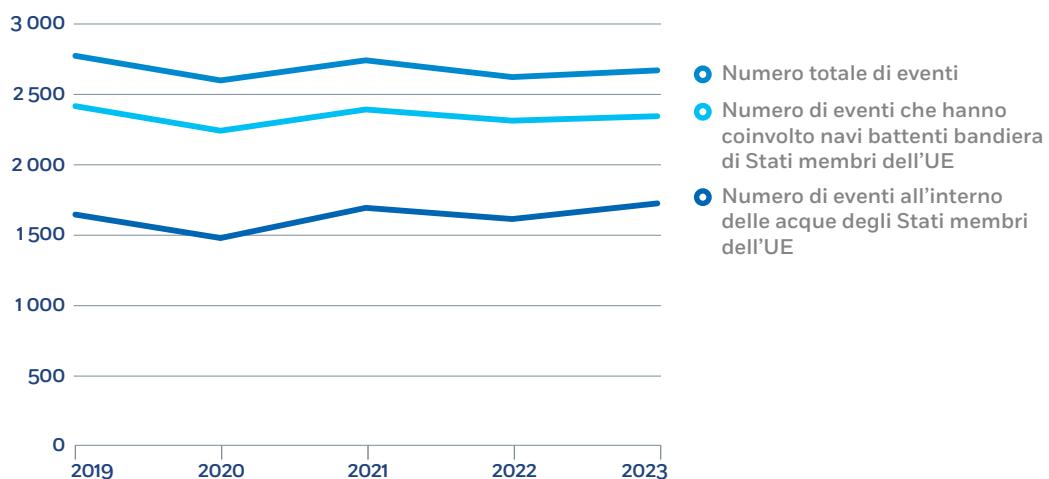


Fonte: EMSA

Incidenti

Il numero di incidenti registrati è un indicatore affidabile delle prestazioni di sicurezza di una flotta. Tra il 2019 e il 2023, ogni anno si è verificata una media di **2 344 incidenti che hanno coinvolto almeno una nave battente bandiera di uno Stato membro dell'Unione nell'ambito di applicazione della legislazione UE**. Il numero di incidenti segnalati alla piattaforma europea d'informazione sui sinistri marittimi (EMCIP) (gestita dall'EMSA) durante tale periodo è diminuito del 16 % rispetto al periodo a cui si riferiva la prima edizione dell'Emsafe.

Figura 6: Totale incidenti segnalati all'EMCIP (2019-2023).

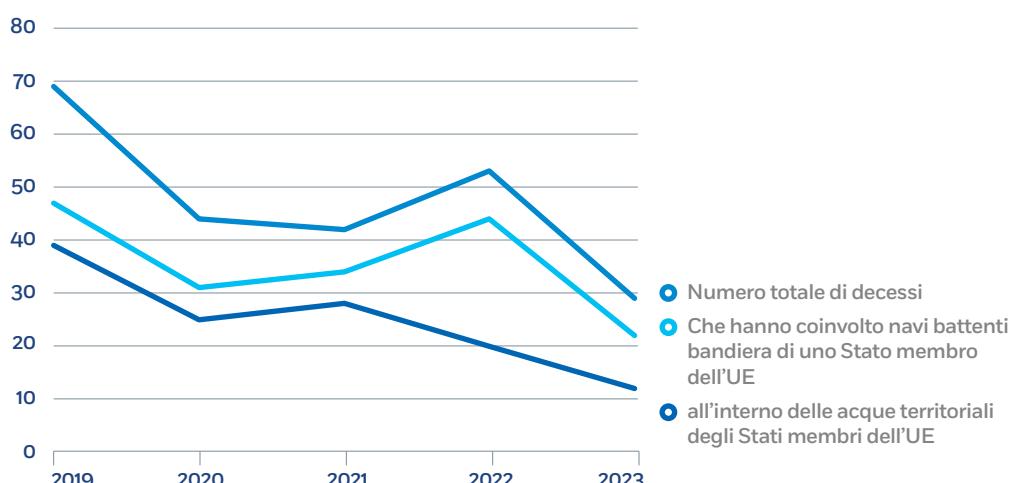


Fonte: EMCIP (EMSA)

Gli incidenti gravi (navi danneggiate al punto da non poter più procedere, lesioni gravi, danni non gravi all'ambiente) hanno rappresentato il 27,8 % di tutti gli incidenti registrati durante il periodo, mentre gli incidenti molto gravi (decessi, perdite totali, gravi danni all'ambiente) hanno rappresentato il 2,2 % del totale.

Nel 2023, 22 persone sono morte e 741 sono rimaste ferite in incidenti che hanno coinvolto navi battenti bandiera di uno Stato membro dell'UE. Il maggior numero di decessi si è verificato in incidenti che hanno coinvolto navi da carico, che rappresentano circa il 49 % della flotta, seguite dai pescherecci e dalle navi di servizio.

Figura 7: Numero totale di decessi segnalati all'EMCIP (2019-2023).

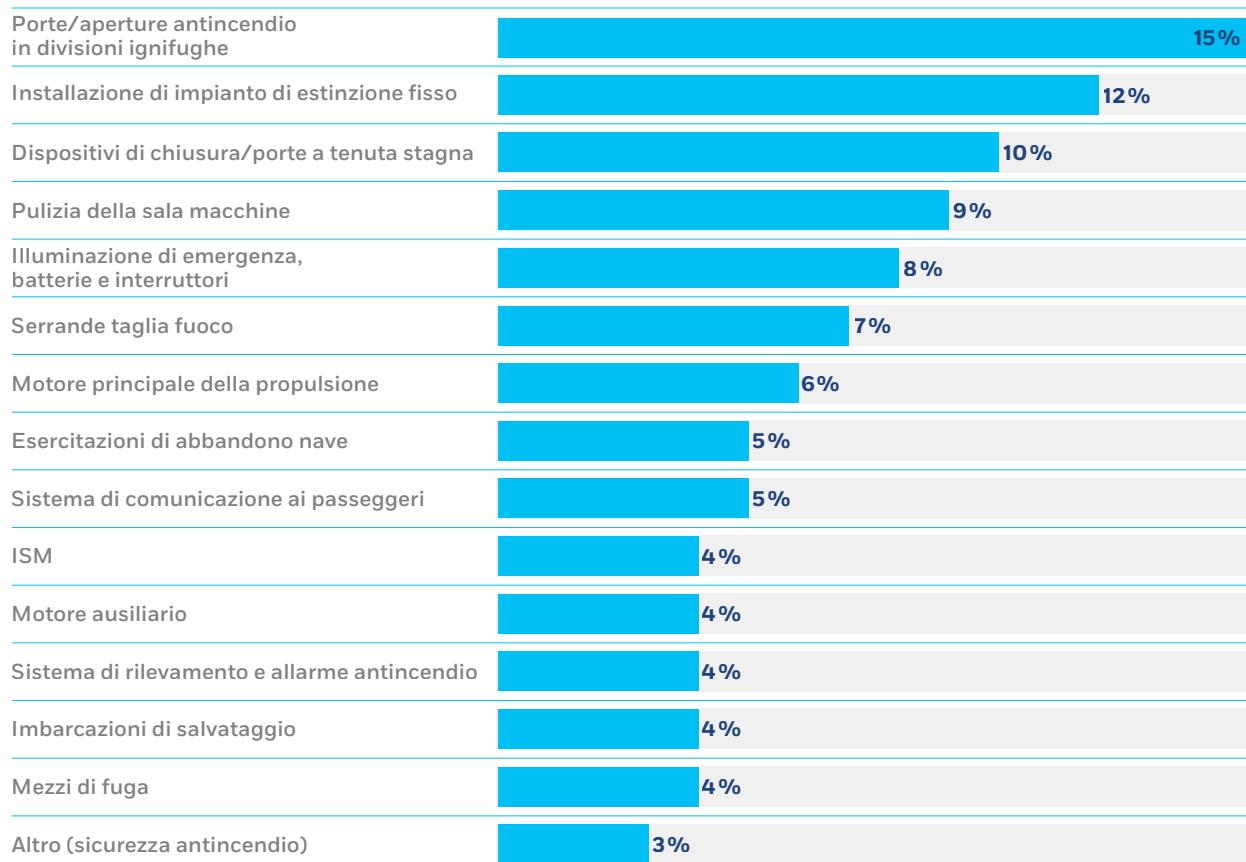


Fonte: EMCIP (EMSA)

Stato di bandiera: indicatori di sicurezza

Anche il numero di carenze riscontrate durante le indagini o le ispezioni degli Stati di bandiera potrebbe fungere da potenziale indicatore delle prestazioni in materia di sicurezza. Tuttavia, attualmente non esiste una banca dati centralizzata delle ispezioni degli Stati di bandiera; l'equivalente più prossimo a livello dell'UE è la banca dati del regime speciale per le ispezioni di ro-pax e unità veloci da passeggeri, inclusa nella banca dati THETIS-EU gestita dall'EMSA. I risultati di queste ispezioni mostrano che il **38 % di tutte le carenze riscontrate riguardano la sicurezza antincendio**.

Figura 8: Le 15 carenze principali individuate nelle ispezioni di ro-pax e unità veloci da passeggeri (2019–2023).

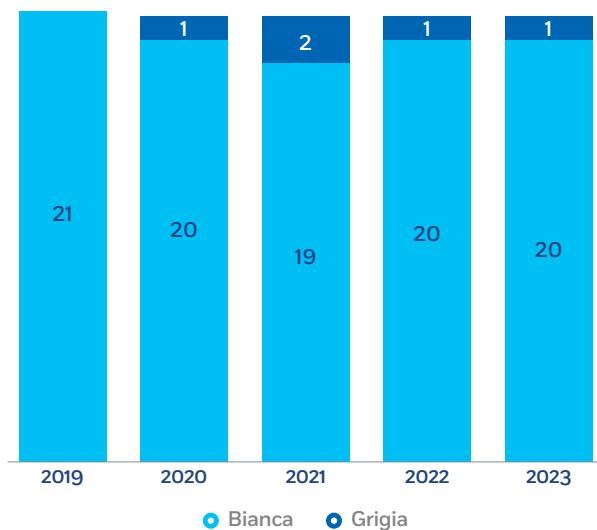


Fonte: Thetis (EMSA, 2023b)

A livello internazionale, i risultati del sistema di audit degli Stati membri dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) forniscono dati aggregati utili. Il **42 % di questi risultati riguarda obblighi dello Stato di bandiera**, con la quota maggiore (33 %) relativa all'attuazione, seguita dall'applicazione (17 %). Questa classificazione è rimasta costante nel corso degli anni, nonostante il maggior numero di audit effettuati tra il 2016 e il 2022 a livello internazionale.

I risultati delle ispezioni di controllo da parte dello Stato di approdo sono anche un indicatore delle prestazioni di sicurezza delle navi battenti bandiere degli Stati membri dell'UE e operanti a livello internazionale. Nel 2023, **tutte le bandiere degli Stati membri dell'UE nel regime del memorandum d'intesa di Parigi (MoU) sono state inserite nella lista bianca, tranne una**, che era nella lista grigia.

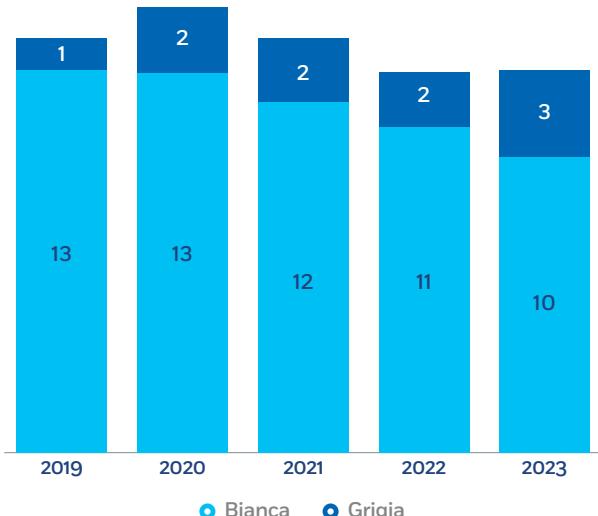
Figura 9: Prestazioni delle navi battenti bandiere degli Stati membri dell'UE secondo il sistema del MoU di Parigi (lista bianca, grigia e nera).



Fonte: memorandum d'intesa di Parigi (Paris MoU)

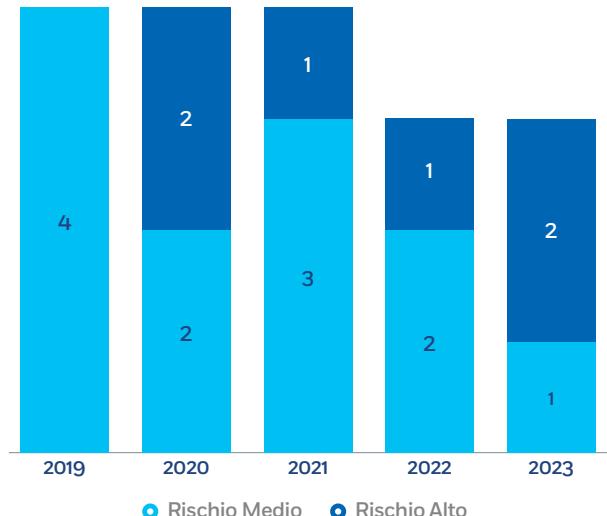
Al di là del MoU di Parigi, questa seconda edizione dell'Emsafe analizza le prestazioni di sicurezza delle navi battenti bandiere degli Stati membri dell'UE nei regimi di controllo da parte dello Stato di approdo (PSC) del MoU di Tokyo e della guardia costiera degli Stati Uniti (USCG). Tre figuravano nella lista grigia del MoU di Tokyo, mentre **due bandiere degli Stati membri dell'UE sono state considerate ad alto rischio dalla Guardia costiera statunitense nel 2023**. Questi indicatori di prestazione si riferiscono alle navi battenti bandiera di uno Stato membro dell'UE ma che commerciano in varie regioni del mondo, al di fuori dell'UE.

Figura 10: Prestazioni delle navi battenti bandiere dell'UE - MoU di Tokyo.



Fonte: memorandum d'intesa di Tokyo (Tokyo MoU)

Figura 11: Prestazioni delle navi battenti bandiere dell'UE - USCG.



Fonte: guardia costiera degli Stati Uniti (USCG)

Organismi riconosciuti

Gli Stati di bandiera continuano a delegare i compiti a organizzazioni riconosciute, sia per la conduzione delle indagini obbligatorie sia per il rilascio dei certificati. **Nel 2024, due terzi di tutti gli Stati membri dell'UE hanno delegato il rilascio dei certificati di sicurezza delle navi passeggeri, in tutto o in parte, a un organismo riconosciuto: un aumento del 10 % rispetto al 2020.** Una tendenza analoga è stata riscontrata nella delega della certificazione del codice internazionale di gestione della sicurezza.

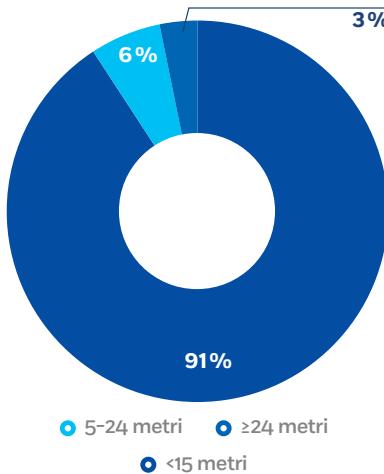
A livello mondiale, vi sono 110 organismi riconosciuti da almeno una bandiera (un aumento del 15 % rispetto al 2020), tuttavia solo 11 sono riconosciuti dalla Commissione europea. L'UE ha ritirato il riconoscimento del registro navale russo nell'ottobre 2022.

Pescherecci

Attualmente, quasi 70 000 pescherecci battono bandiere degli Stati membri dell'UE, con una diminuzione del 6 % rispetto al 2020. Inoltre, la flotta battente bandiera degli Stati membri dell'UE sta invecchiando: il **70 % delle navi ha ormai più di 25 anni** e solo il 2 % dell'intera flotta è stato costruito tra il 2019 e il 2023.

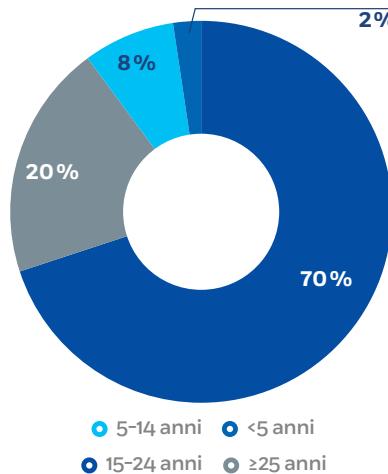
Infine, solo il 3 % di tutti i pescherecci registrati in uno Stato membro dell'UE misura 24 metri o più, mentre il 6 % ha una lunghezza compresa tra 15 e 24 metri. Il resto (91 %) è di lunghezza inferiore a 15 metri.

Figura 12: Distribuzione della flotta peschereccia battente bandiera degli Stati membri dell'UE per lunghezza.



Fonte: DG MARE

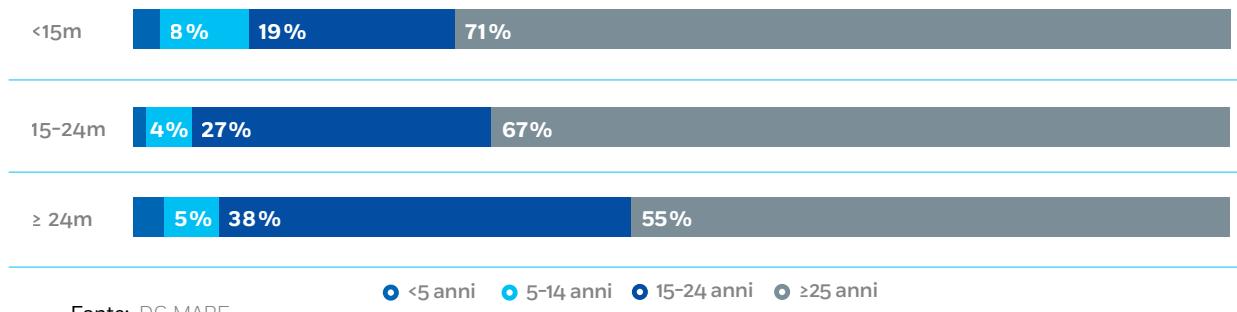
Figura 13: Distribuzione della flotta peschereccia battente bandiera degli Stati membri dell'UE per età.



Fonte: DG MARE

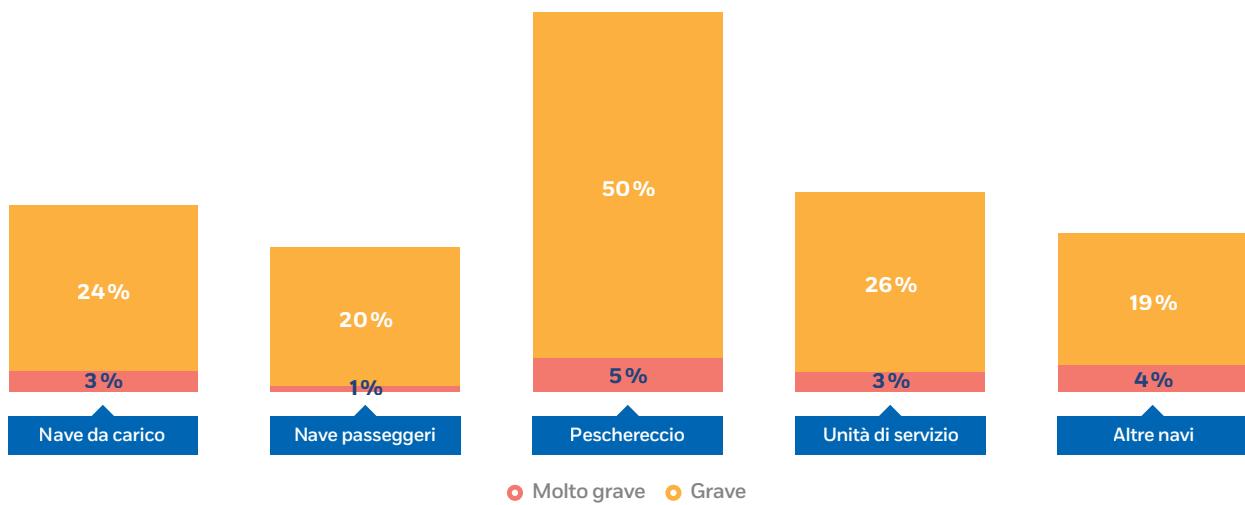
I pescherecci di lunghezza inferiore a 24 metri e di età superiore a 25 anni rappresentano attualmente la maggior parte della flotta complessiva (68 %). Questa tendenza all'invecchiamento è ormai diffusa in tutte le fasce di lunghezza dei pescherecci, anche all'interno della parte della flotta di lunghezza superiore a 24 metri, di cui oltre il 50 % è costituito da navi più vecchie.

Figura 14: Ripartizione per età dei pescherecci battenti bandiere di Stati membri dell'UE per lunghezza (2023).



I pescherecci sono particolarmente vulnerabili agli incidenti pertanto il rafforzamento delle loro misure di sicurezza è prioritario. Queste navi rappresentano il 17 % del numero totale di incidenti registrati ogni anno nell'ambito di applicazione della legislazione dell'UE e il 60 % del numero totale di navi perse. Nel 2023, il 55 % di questi incidenti ha avuto conseguenze molto gravi o gravi.

Figura 15: Tasso di incidenti molto gravi e gravi per tipo di nave



Fonte: EMCIP (EMSA)

Le attuali norme di sicurezza per i pescherecci sono meno rigorose di quelle per la navigazione mercantile. L'accordo di Città del Capo, la convenzione internazionale volta ad attuare gli standard di sicurezza per i pescherecci, non è ancora entrato in vigore. Finora solo nove Stati membri dell'UE, insieme a Islanda e Norvegia, hanno ratificato l'accordo.

A livello europeo, la Commissione sta valutando l'attuazione della direttiva 97/70/CE che istituisce un regime di sicurezza armonizzato per le navi da pesca di lunghezza uguale o superiore a 24 metri. Al contempo, sono state adottate ulteriori misure che dovrebbero fornire nuove informazioni sulle vulnerabilità di queste navi. Il campo di applicazione della direttiva che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo (direttiva 2009/18/CE) è stato esteso per includere la segnalazione di incidenti che coinvolgono pescherecci di lunghezza inferiore a 15 metri e che comportano decessi e perdite di navi. Inoltre, la revisione della direttiva relativa al controllo da parte dello Stato di approdo (direttiva 2009/16/CE) aggiunge un nuovo regime volontario per i pescherecci al suo ambito di applicazione.

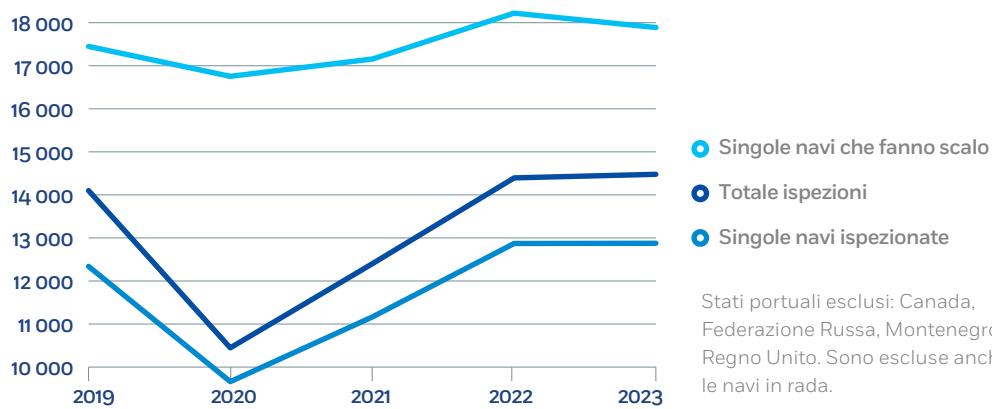
Stato portuale



Con l'aumento del traffico marittimo e i rischi per la sicurezza posti dalle navi non standard, il controllo da parte dello Stato portuale è fondamentale per garantire il rispetto delle norme di sicurezza nelle acque dell'UE. Gli Stati membri dell'UE, in qualità di Stati portuali, ispezionano le navi battenti bandiera straniera che approdano nei loro porti per verificare il rispetto delle norme in materia di sicurezza, ambiente e lavoro. Ciò costituisce una seconda linea di difesa contro il trasporto marittimo non conforme alle norme, che integra le responsabilità degli Stati di bandiera.

Il numero di ispezioni PSC effettuate ogni anno nell'UE nell'ambito del MoU di Parigi rimane superiore a 14 000, a seguito della ripresa dal periodo della COVID-19. La maggior parte degli Stati membri ha riavviato le attività di ispezione, in alcuni casi superando i valori precedenti alla pandemia.

Figura 16: Numero di singole navi ispezionate e numero totale di ispezioni PSC effettuate dagli Stati membri dell'UE (2019-2023).



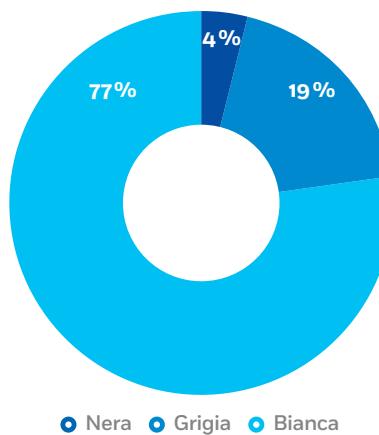
Fonte: Thetis (EMSA)

Il numero di singole navi ispezionate nel 2023 dagli ufficiali PSC nell'UE è aumentato del 4 % rispetto al 2019. **Circa una ogni due carenze riscontrate riguardava la sicurezza**; le carenze relative alla sicurezza antincendio erano quelle più frequentemente segnalate, indipendentemente dal tipo di nave.

Nel 2023, il 77 % di tutte le navi battenti bandiere di paesi terzi che facevano scalo nei porti dell'UE figurava nella lista bianca del MoU di Parigi e il 4 % era registrato in paesi di bandiera con problemi di sicurezza significativi, elencati nella lista nera del MoU di Parigi.

Tuttavia, nel 2023, la bandiera panamense è passata dalla lista bianca a quella grigia (che denota alcuni problemi di sicurezza) secondo la classificazione del MoU di Parigi. Le navi immatricolate a Panama hanno rappresentato il secondo maggior numero di scali in porto nell'UE, oltre 115 000 tra il 2019 e il 2023. Ciò significa che **la quota di navi figuranti nella lista grigia è passata dal 5 % nel 2020 al 19 % nel 2023**.

Figura 17: Distribuzione di navi battenti bandiere di paesi terzi che fanno scalo nei porti dell'UE: MoU di Parigi «Lista bianca, grigia e nera» (2023).



Fonte: EMSA

Le prime tre bandiere di paesi terzi per le navi che approdano nei porti dell'UE erano quelle di Liberia, Panama e Antigua e Barbuda, tuttavia, nel 2023, la bandiera di Panama è passata dalla lista bianca del MoU di Parigi alla lista grigia, sulla base delle sue prestazioni in materia di sicurezza.

Merci pericolose e inquinanti (hazmat)

Le dichiarazioni false relative a merci pericolose e inquinanti (hazmat) costituiscono un rischio significativo per l'equipaggio, il carico e i porti di destinazione. Nel 2023, il **14 % delle navi che trasportavano merci pericolose e inquinanti arrivate nei porti dell'UE da porti e terminal non appartenenti all'UE batteva bandiere di paesi terzi figuranti nelle liste grigia e nera**.

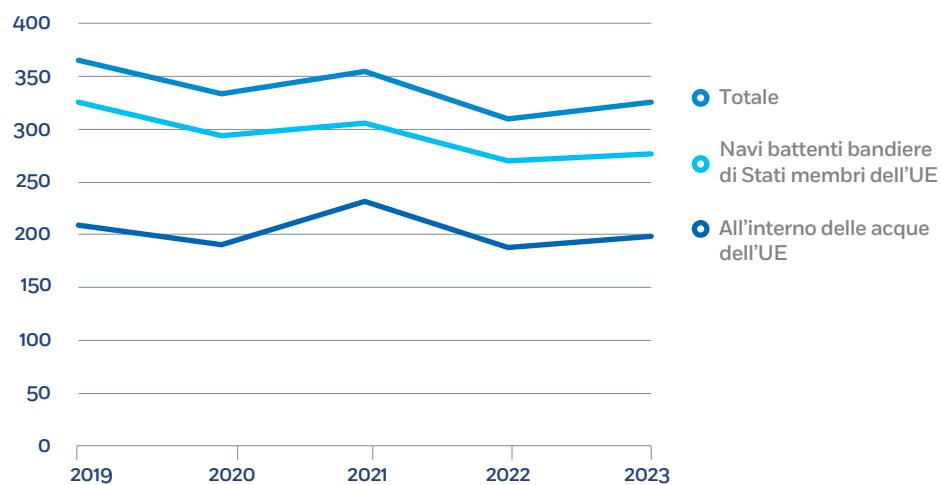
In termini più positivi, la percentuale di merci pericolose e inquinanti non dichiarate è diminuita di quasi il 50 % dal 2019 per quanto riguarda gli arrivi da porti di paesi terzi. Nel 2023, la percentuale di mancata dichiarazione di merci pericolose e inquinanti nel sistema europeo di monitoraggio del traffico navale, SafeSeaNet, era di circa il 4 % per le navi in partenza dai porti dell'UE e, analogamente, di circa il 4 % per le navi in arrivo da porti di paesi terzi.

Stato costiero



Gli Stati membri dell'UE, in qualità di Stati costieri, supervisionano e regolano le attività marittime all'interno delle loro acque, in particolare per prevenire incidenti e danni ambientali e per sostenere la rete di comunicazione marittima. Tra il 2019 e il 2023 si sono verificati in media 1 631 incidenti all'anno nelle acque territoriali dell'UE, con 1 018 operazioni di ricerca e soccorso (SAR) segnalate durante tale periodo.

Figura 18: Numero totale di navi che necessitano di un intervento SAR, all'interno delle acque dell'UE – incidenti che coinvolgono almeno una nave battente bandiera di uno Stato membro dell'UE (2019–2023).



Fonte: EMCIP (EMSA)

A livello globale, e all'interno dell'UE, le responsabilità in materia di SAR sono gestite su base nazionale e agevolate attraverso accordi di cooperazione tra le diverse regioni dell'Unione. Tra il 2019 e il 2023, il 13 % degli interventi SAR nelle acque dell'UE ha coinvolto navi battenti bandiere di paesi terzi.

Dal 2019 al 2023, i pescherecci hanno rappresentato il 58 % di tutte le operazioni SAR, il che significa che, se tale quota è correlata al numero di pescherecci coinvolti in incidenti, almeno il **36 % di tutti i pescherecci in pericolo ha richiesto interventi SAR durante tale periodo.**

Un problema emergente in materia di SAR è la sfida delle operazioni in zone remote, in particolare per le navi passeggeri a causa dell'elevato numero di persone che trasportano. Il crescente numero di navi da crociera che visitano le regioni polari (l'Artico e l'Antartico) aumenta il rischio di operazioni SAR. Prepararsi ad affrontare queste problematiche è fondamentale per la comunità marittima.

Marittimi e sicurezza



© Thomas M. Barwick INC / Getty Images

I marittimi qualificati sono essenziali per garantire la sicurezza delle attività navali e fondamentali per il futuro del settore marittimo nell'UE. Tuttavia, **il bacino di lavoro marittimo disponibile sembra essere sempre più esiguo**.

Alla fine del 2023, 172 308 comandanti e ufficiali erano in possesso di certificati di competenza (CDC) validi rilasciati da uno Stato membro dell'UE. Si tratta di una riduzione del 20 % rispetto al 2019, ma pari al 7 % se si tiene conto dell'effetto del recesso del Regno Unito dall'UE. Al contempo, altri 125 519 comandanti e ufficiali erano in possesso di certificati di competenza originali rilasciati da paesi terzi, segnando un aumento del 4 % dal 2019, con convalide rilasciate dagli Stati membri dell'UE che ne attestavano il riconoscimento.

Nel complesso, alla fine del 2023, 297 827 comandanti e ufficiali detenevano i certificati e le convalide necessari per prestare servizio a bordo di navi battenti bandiere degli Stati membri dell'UE, **con un calo del 12 % rispetto al 2019**.

Nello stesso anno, l'età media dei marittimi idonei a lavorare su navi battenti bandiera di uno Stato membro dell'UE era di 44 anni per quelli certificati negli Stati membri dell'UE e di 41 anni per quelli certificati in paesi terzi. Inoltre, la percentuale di donne nella professione marittima continua a essere molto bassa, attestandosi al 2,78 % di tutti i marittimi disponibili certificati nell'UE nel 2023 e solo allo 0,8 % di quelli certificati in paesi terzi.

Marittimi: condizioni di lavoro e formazione

Le condizioni di lavoro dei marittimi rimangono difficili. Le carenze nelle loro condizioni di impiego, che riguardano, tra l'altro, **l'orario di lavoro e di riposo, i salari e i livelli di effettivi ai sensi della convenzione sul lavoro marittimo (MLC), titolo 2**, si riscontrano, in media, in **una ogni 13 ispezioni PSC del MoU di Parigi**. Tra il 2019 e il 2023, **una ispezione PSC su quattro** ha riscontrato carenze in termini di assistenza sanitaria, protezione della sicurezza e prevenzione degli infortuni dei marittimi in base alle categorie della convenzione sul lavoro marittimo (titolo 4) nelle relazioni del MoU di Parigi. Oltre il 60 % delle carenze connesse alla convenzione sul lavoro marittimo rilevate nel periodo di riferimento sono state riscontrate a bordo di navi portarinfuse o da carico generale mentre circa il 13 % a bordo di navi cisterna.

La formazione dei marittimi costituisce una parte importante del processo volto a garantirne la sicurezza. La Commissione, assistita dall'EMSA (che effettua le ispezioni), valuta i sistemi di istruzione e formazione in atto nei paesi terzi per conto degli Stati membri dell'UE e in linea con la convenzione internazionale sugli standard di addestramento, certificazione e tenuta della guardia per i marittimi.

A tal fine, **51 paesi non appartenenti all'UE hanno ottenuto il riconoscimento dei certificati di competenza, da loro rilasciati, da parte degli Stati membri dell'Unione**, consentendo in questo modo ai propri marittimi di lavorare a bordo di navi battenti bandiere di Stati membri dell'UE.

Sicurezza e sostenibilità



© SHansche/Getty Images

Per conseguire gli obiettivi in materia di emissioni fissati dal Green Deal europeo, il settore marittimo deve adottare combustibili e tecnologie energetiche alternativi, garantendo nel contempo la sicurezza delle navi. Queste nuove fonti energetiche possono comportare rischi significativi, rendendo necessarie solide misure di sicurezza e progettazioni intrinsecamente più sicure.

Dal 2019 al 2023, il numero di navi pronte per il **gas naturale liquefatto (GNL)** (escluse le metaniere) è più che triplicato a livello mondiale; tra queste il 34 % opera in Europa. Il GNL è pienamente disciplinato dal codice internazionale di sicurezza per le navi che utilizzano gas o altri combustibili a basso punto di infiammabilità. Tale codice stabilisce norme di sicurezza a livello internazionale per i combustibili a basso punto di infiammabilità e i combustibili gassosi.

L'idrogeno, pur rientrando nel codice di cui sopra, manca di disposizioni specifiche che affrontino la sua elevata infiammabilità e il rischio di esplosione. I progetti di linee guida non obbligatorie dell'IMO per le navi alimentate a idrogeno sono previsti per il 2026. Nel frattempo, l'EMSA ha pubblicato [uno studio sul potenziale dell'idrogeno come combustibile nel trasporto marittimo](#), seguito da [una serie di studi dedicati agli aspetti di sicurezza che lo riguardano](#).

L'uso del **metanolo** è in espansione ed è già oggetto delle linee guida provvisorie dell'IMO (MSC.1/Circ.1621), che saranno migliorate negli anni a venire con l'acquisizione di una maggiore esperienza del suo utilizzo come combustibile nel trasporto marittimo. Per fornire ulteriore assistenza ai responsabili politici e all'industria, l'EMSA ha pubblicato uno studio sul [potenziale dei combustibili sintetici nel trasporto marittimo](#), tra cui l'e-metano e l'e-metanolo nonché [una guida al bunkeraggio che include il metanolo di origine biologica](#).

L'ammoniaca è in una fase iniziale di adozione, attualmente non ha usi commerciali e presenta gravi problemi di tossicità. Nel 2024 l'IMO ha approvato linee guida provvisorie non obbligatorie per l'ammoniaca (MSC.1/Circ.1687), promuovendone l'uso sicuro come combustibile. Parallelamente, e per fornire sostegno ai responsabili politici e all'industria,

I'EMSA ha pubblicato uno studio che analizza [il potenziale dell'ammoniaca come combustibile nel trasporto marittimo](#) e [una serie di studi che ne esaminano e analizzano la sicurezza](#).

I **biocarburanti** quali il DME, il FAME, il FT-diesel e l'HVO non sollevano importanti problemi di sicurezza oltre a quelli dei combustibili fossili tradizionali. Per colmare una lacuna nella standardizzazione delle procedure per il bunkeraggio marino di biocarburanti, l'[EMSA ha pubblicato un documento di orientamento](#) che include liste di controllo per diverse fasi e configurazioni di bunkeraggio.

L'uso del **gas di petrolio liquefatto** è orientato dalle linee guida provvisorie dell'IMO del 2023 (MSC.1/Circ.1666).

Anche le **celle a combustibile** sollevano problemi di sicurezza a causa di potenziali perdite, pertanto le linee guida non obbligatorie adottate (MSC.1/Circ.1647) devono essere riviste e consolidate in futuro.

Le **batterie** sono sempre più utilizzate nei viaggi a corto raggio; tuttavia, mancano ancora norme di sicurezza internazionali. Nel 2023 l'EMSA ha pubblicato [le prime linee guida non obbligatorie per le amministrazioni nazionali e l'industria](#) volte all'attuazione uniforme dei requisiti essenziali di sicurezza per i sistemi di stoccaggio dell'energia delle batterie a bordo delle navi. Le linee guida si concentrano sulle batterie agli ioni di litio, che rappresentano la tecnologia di batterie più frequentemente utilizzata nelle applicazioni marittime.

Inoltre, il **collegamento delle navi all'energia elettrica erogata da impianti di terra** introduce rischi di interfaccia, che richiedono un'attenta gestione. L'EMSA ha pertanto pubblicato le sue [linee guida sull'energia elettrica erogata da impianti di terra](#) per assistere le amministrazioni nazionali nella pianificazione e nello sviluppo delle opzioni relative all'energia elettrica fornita da tali impianti.

Sicurezza e autonomia

Poiché l'industria navale continua a evolversi verso una maggiore automazione, la valutazione dei rischi è fondamentale per la valutazione e la verifica della sicurezza complessiva dei progetti di nuove navi di superficie autonome (MASS) e dovrebbe essere considerata in modo globale, tenendo conto dei pericoli associati alla disposizione fisica, al funzionamento, al controllo delle misure di mitigazione del rischio e alla manutenzione.

Dal punto di vista normativo, sono stati compiuti progressi nello sviluppo del codice MASS non obbligatorio dell'IMO. Allo stesso tempo, per agevolare valutazioni della sicurezza coerenti, l'EMSA ha sviluppato una metodologia personalizzata basata sul rischio (inclusa nel progetto di codice MASS dell'IMO) e uno strumento software pilota associato (lo strumento di valutazione basato sul rischio) per assistere le amministrazioni marittime e l'industria nell'individuazione e nella definizione delle priorità degli elementi critici per la sicurezza nelle prime fasi di progettazione di MASS.

Per quanto riguarda il funzionamento sicuro delle navi automatizzate, sono in corso discussioni sulle implicazioni che ciò comporterà per i marittimi e per la loro formazione. A sostegno di queste discussioni, l'EMSA ha prodotto [una relazione sull'individuazione delle competenze per le operazioni di MASS nei centri di controllo a distanza](#). In futuro, l'elemento umano sarà fondamentale per lo sviluppo e il funzionamento di tali navi e dei relativi centri di controllo a distanza.

Conclusioni

Negli ultimi decenni l'Unione europea ha costruito un solido e completo sistema di sicurezza marittima. Sebbene siano stati compiuti progressi significativi, rimangono numerose problematiche irrisolte; pertanto risulta chiaro quanto siano necessari il mantenimento e l'ulteriore rafforzamento di questo sistema. Innanzitutto, è essenziale evitare una regressione all'epoca della navigazione non conforme alle norme, caratterizzata da incidenti gravi, danni ambientali e perdite di vite umane. Il trasporto marittimo continua a svolgere un ruolo cruciale nell'economia mondiale e dell'UE; inoltre, l'aumento dei volumi commerciali e del traffico passeggeri sottolinea la necessità di navi più sicure ed efficienti.

Il quadro legislativo armonizzato dell'UE garantisce un'attuazione e un'applicazione coerenti in tutti gli Stati membri, integrando le convenzioni internazionali. Questo approccio integrato rimane fondamentale per garantire standard di sicurezza elevati, anche se le dinamiche globali, come lo spostamento della cantieristica in Asia, introducono nuove dipendenze e vulnerabilità per l'industria marittima dell'UE.

Nonostante una riduzione del 16 % degli incidenti registrati dal 2019, restano da affrontare diversi pericoli. I potenziali casi di incendi su ro-pax e unità veloci da passeggeri continuano a destare preoccupazione, in particolare a causa dell'invecchiamento di molte navi passeggeri. La mancata dichiarazione di carichi pericolosi è diminuita del 50 %, a testimonianza dei progressi compiuti nell'applicazione delle norme e nella sensibilizzazione, anche se permangono lacune di conformità in relazione a un numero esiguo di navi.

Le problematiche relative alla forza lavoro rappresentano una minaccia significativa per la sostenibilità della sicurezza marittima. Dal 2019 si è registrato un calo del 12 % del numero di comandanti e ufficiali disponibili nell'UE. Vi sono inoltre preoccupazioni circa l'invecchiamento della forza lavoro e la capacità del settore di attrarre nuove generazioni di marittimi. Sebbene l'età media stabile dei marittimi suggerisca che nuovi lavoratori stanno sostituendo coloro che lasciano la carriera, l'attrattiva del settore rimane comunque bassa ed è particolarmente influenzata dalle condizioni di lavoro a bordo delle navi. Le ispezioni sul lavoro rivelano regolarmente carenze nel benessere dell'equipaggio, in particolare per quanto riguarda le navi portarinfuse e le navi da carico. Questi problemi evidenziano l'urgente necessità di investire costantemente nella formazione e nel miglioramento delle condizioni di lavoro.

L'introduzione di combustibili alternativi offre opportunità di riduzione delle emissioni, ma comporta anche nuovi rischi per la sicurezza. Il regolamento FuelEU Maritime [regolamento (UE) 2023/1805], entrato in vigore nel 2025, fissa obiettivi ambiziosi di riduzione dei gas a effetto serra, che richiedono una progettazione sicura delle navi, valutazioni dei rischi rigorose e una formazione continua dei marittimi. L'EMSA si è già mossa in tal senso pubblicando orientamenti sulla sicurezza delle batterie e contribuendo allo sviluppo degli standard IMO.

La sicurezza delle navi passeggeri, in particolare nelle operazioni nazionali, rimane una priorità assoluta per l'UE. Tuttavia, i progressi sono ostacolati dalla lentezza con cui vengono sviluppate norme di sicurezza aggiornate e dalla mancanza di coerenza nella loro applicazione da parte degli Stati membri. Occorre prestare attenzione a nuovi rischi potenziali, come gli incendi di veicoli elettrici a bordo di navi ro-ro.

Questa seconda edizione dell'Emsafe copre i primi due anni della guerra di aggressione della Russia nei confronti dell'Ucraina. In quel periodo, la «flotta ombra» è diventata sempre più presente nelle acque europee come mezzo di trasporto di petrolio russo sottoposto a sanzioni. Queste navi non fanno generalmente scalo nei porti dell'UE e non battono bandiera di uno Stato membro dell'UE. Pertanto, esistono al di fuori dei consueti regimi di ispezione dell'UE e non sono trasparenti in termini di prestazioni di sicurezza. Inoltre, la composizione di questa flotta è piuttosto dinamica, con frequenti cambi di bandiera. Il rischio che tali navi rappresentano per le coste dell'UE è difficile da valutare, ma già l'incertezza di per sé costituisce un rischio. La prossima edizione di Emsafe potrebbe prendere in considerazione l'impatto di questo sviluppo dal punto di vista della sicurezza marittima se saranno disponibili dati più affidabili.

In sintesi, il panorama della sicurezza marittima dell'UE sta entrando in un periodo di rapida trasformazione. L'innovazione tecnologica, le ambizioni ambientali e l'evoluzione delle realtà operative richiedono un approccio integrato e lungimirante. Tuttavia, dato il profilo della flotta, le vecchie navi coesisteranno per un lungo periodo di tempo con quelle di nuova concezione. L'EMSA rimarrà un partner fondamentale per affrontare queste sfide, garantendo che i mari europei rimangano sicuri, resilienti e sostenibili per i prossimi decenni.

L'AGENZIA EUROPEA PER LA SICUREZZA MARITTIMA

La missione dell'EMSA è di servire gli interessi marittimi dell'UE affinché il settore marittimo sia sicuro, protetto, ecologico e competitivo, oltre ad agire come punto di riferimento affidabile e autorevole in tale ambito sia in Europa sia nel resto del mondo. La nostra sede è a Lisbona e ci occupiamo, tra l'altro, di sicurezza marittima, protezione, sostenibilità, digitalizzazione e sviluppo delle capacità, con il pieno sostegno degli Stati membri dell'UE e della Commissione europea.

Contattaci per ulteriori informazioni

Agenzia europea per la sicurezza marittima

Praça de Europa 4,
1249-206 Lisbona,
PORTOGALLO

Tel.: +351 211 209 200

Sito Internet: ems.a.europa.eu

Richieste di informazioni: ems.a.europa.eu/contact

Social media: ems.a.europa.eu/newsroom/connect