



# L'IMPATTO DELLA PANDEMIA DI COVID-19 SUL SETTORE MARITTIMO NELL'UE



Parzialmente finanziato dall'Unione  
europea - Fondo europeo per gli affari  
marittimi e la pesca





## INDICE

<b>1. introduzione</b>	<b>4</b>
<b>2. Traffico: disagi iniziali e normalizzazione</b>	<b>4</b>
<b>3. L'industria marittima mondiale</b>	<b>6</b>
<b>4. Impatto del commercio marittimo nell'UE - Impatto significativo inizialmente, beni e complessità geografiche, forte ripresa</b>	<b>6</b>
<b>5. Effetti sulle tariffe di trasporto: volatilità significativa, con periodi di «aumento» per costi di trasporto e guadagni delle navi</b>	<b>9</b>
<b>6. Effetti della pandemia di COVID-19 sulle navi battenti bandiera e su quelle di proprietà degli Stati membri dell'UE: si mantengono le tendenze a lungo termine</b>	<b>10</b>
<b>7. Impatto sull'industria cantieristica: la concentrazione dell'UE sulle navi da crociera porta a una perturbazione rilevante</b>	<b>12</b>
<b>8. Crociere e passeggeri: profondo impatto sulle crociere e stress finanziario, profondo impatto sui traghetti ma ripresa moderata</b>	<b>14</b>
<b>9. sicurezza e ispezioni ambientali</b>	<b>15</b>

## 1. INTRODUZIONE

All'escalation senza precedenti del virus COVID-19 e la conseguente pandemia sono seguite misure di confinamento a livello nazionale e rigide restrizioni alle possibilità di viaggiare. L'industria marittima, in quanto industria globale, è stata quindi gravemente colpita dal COVID-19 in tutti gli ambiti, come ad esempio il traffico marittimo, gli scambi commerciali, ecc. Anche altri ambiti, come quelli dalle navi passeggeri, navi container e petroliere, ne hanno fortemente risentito.

La pandemia del coronavirus è una situazione persistente che si evolve giorno dopo giorno. Come sarà l'industria marittima dopo il COVID-19 non è ancora chiaro, ma la pandemia potrebbe avere effetti profondi e a lungo termine. Ad ogni modo, l'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA) dispone delle informazioni e degli strumenti necessari per confrontare i dati degli anni precedenti al COVID-19 (2016-2019) con quelli del 2020 nei settori del traffico marittimo, della sicurezza e dell'inquinamento dell'ambiente marino. Con il sostegno di un contraente esterno (gara EMSA/NEG/29/2020, aggiudicata a Clarksons Research) sono state ottenute informazioni sui volumi e sulla tipologia di commercio, sul trasporto di merci e su altri indici e indicatori finanziari relativi all'attività marittima (e di conseguenza sulle ripercussioni finanziarie sul settore del trasporto marittimo dell'UE nel suo complesso).

Sono stati quindi raccolti dati relativi agli effetti della pandemia sull'industria marittima. Tali dati possono essere utilizzati dai responsabili politici come strumento ausiliario nella definizione di misure a favore della ripresa. La relazione rispecchia la situazione dell'UE-28, considerando che fino alla fine del 2020 il Regno Unito era ancora stato membro dell'Unione.

Ove non diversamente specificato, i dati forniti nelle figure e nelle tabelle sono stati ottenuti dai sistemi dell'EMSA. I dati sul traffico sono stati ricavati principalmente dal sistema dell'Unione per lo scambio di dati marittimi [SafeSeaNet (1)], e in alcuni casi sono stati combinati con i dati del sistema LRIT (2) e i dati MARINFO (3). Le informazioni sugli effetti della pandemia sugli scali nei porti dell'UE sono state rese disponibili e consultabili sul sito web dell'EMSA già da luglio 2020.

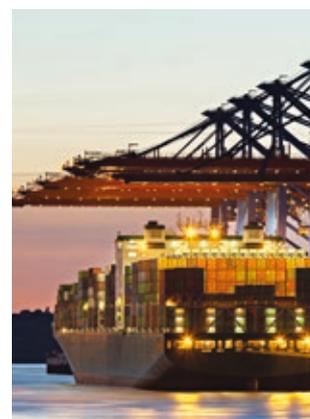
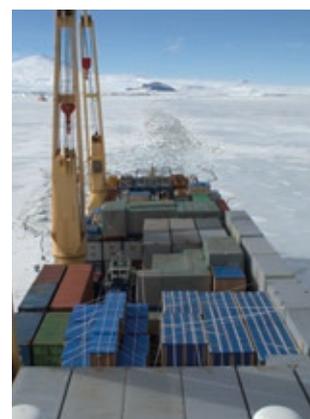
Utilizzando la banca dati di Clarksons Research, è stata effettuata un'analisi della flotta sia di navi battenti bandiera dell'UE-28 che di quella di cui proprietari hanno sede negli Stati membri dell'Unione. La stessa banca dati è stata impiegata anche per ottenere informazioni sugli scambi commerciali e sul trasporto merci, sull'industria cantieristica, sulle riparazioni e su parte delle attività del settore delle crociere.

## 2. TRAFFICO: DISAGI INIZIALI

### E NORMALIZZAZIONE

Poiché il trasporto internazionale è il più utilizzato per gli scambi commerciali e dipende dai viaggi e dall'interazione umana, l'industria marittima è stata colpita dalla pandemia di COVID-19 sia direttamente che indirettamente.

Il periodo tra il 2016 e il 2019 ha registrato poche variazioni ed è quindi rimasto piuttosto stabile. Nel primo trimestre del 2020 il numero di scali di navi non si è quasi discostato dalle cifre del 2019, tuttavia il secondo trimestre dell'anno ha registrato un calo significativo (26,5 %). Il secondo trimestre è iniziato poco dopo che l'Organizzazione mondiale della sanità (OMS) ha dichiarato il COVID-19 (12 marzo 2020) una pandemia mondiale. Nel terzo trimestre del 2020 è stato rilevato un calo del 9,1 % rispetto al 2019, ma il quarto trimestre del 2020 ha avuto un andamento molto simile al 2019 (calo dell'1,1 %).



1 Direttiva 2002/59/CE sul monitoraggio del traffico navale

2 Sistema di identificazione e tracciamento a lungo raggio

3 Banca dati dell'EMSA (alimentata da informazioni acquistate da fornitori commerciali)

Analizzando gli scali per tipologia di nave è stata riscontrata una diminuzione del numero di scali tra il 2019 e il 2020 per tutti i tipi di nave. Le navi da crociera, le navi passeggeri e i trasportatori di veicoli sono i tipi di navi per i quali è stata rilevata la maggior contrazione del traffico navale nel 2020, con cali rispettivamente dell'85,8 %, del 39 % e del 22,1%. Nel frattempo, il numero di scali di navi portarinfuse, navi chimichiere, navi portacontaineri, navi per carichi misti, navi per il trasporto di gas naturale liquefatto, petroliere, navi ro-ro da passeggeri e trasportatori di veicoli ha registrato solo una leggera diminuzione (non oltre il 5 %).

Croazia, Francia, Islanda e Spagna hanno registrato un calo del numero di scali navali superiore al 20 % tra il 2019 e il 2020, risultando così tra i paesi più colpiti dalla pandemia. Questa contrazione del numero di scali tra il 2019 e il 2020 è attribuita alla diminuzione del traffico delle navi da crociera e delle navi passeggeri costiere, un settore pesantemente colpito dalla crisi.

### NUMERO DI SCALI DI NAVI COMUNICATI A SAFESEANET

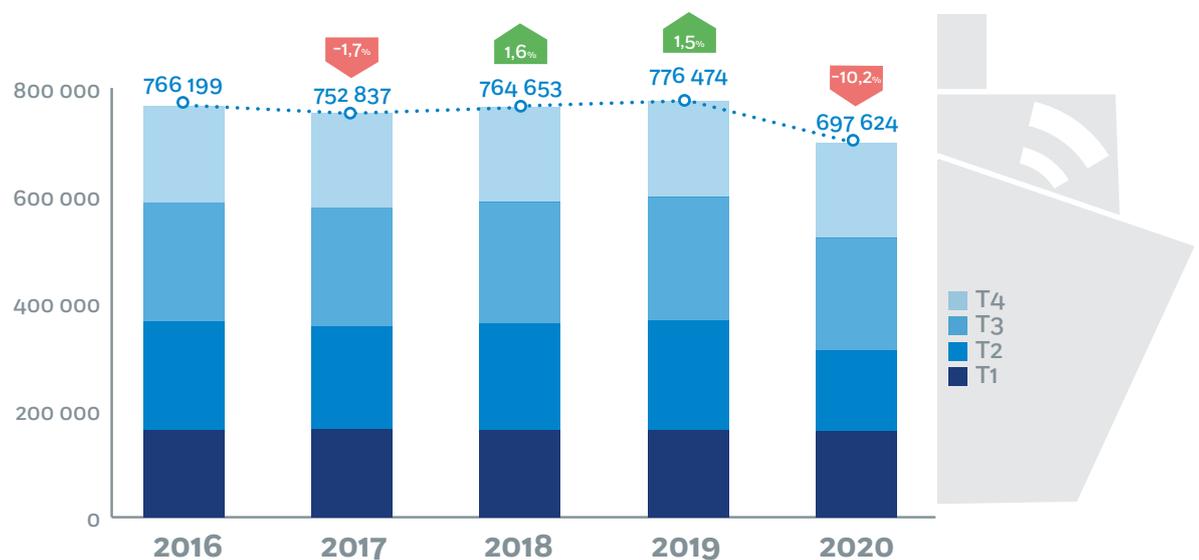


Figura 1 - Numero di scali navali comunicati a SSN (SafeSeaNet) tra il 2016 e il 2020 per trimestre.

Il numero totale di scali effettuati da navi battenti bandiera degli Stati membri dell'UE è aumentato ogni anno tra il 2016 e il 2019. Nel 2020, tuttavia, la cifra totale degli scali è diminuita del 3,5 % rispetto al 2019 e il relativo tonnellaggio lordo complessivo è calato dell'11,1%. Un calo significativo è iniziato nel secondo trimestre del 2020, per effetto dell'escalation della pandemia COVID-19 in tutta Europa, che ha obbligato molti Stati membri dell'Unione a mettere in atto misure di confinamento.

Nel terzo e quarto trimestre del 2020, tuttavia, questa tendenza è apparsa più stabile, con variazioni alterne leggermente negative (ad esempio nel T3) e positive (ad esempio nel T4) rispetto agli stessi periodi del 2019. Variazioni significative nel 2020, rispetto ai periodi equivalenti del 2019, si possono osservare per le navi da crociera e per quelle di trasporto veicoli.

Il settore delle crociere e in generale il trasporto passeggeri sono stati i settori maggiormente danneggiati dalla pandemia di COVID-19. Anche altri settori sono stati colpiti, sebbene in linea di massima gli scambi commerciali non si siano fermati. Dopo un drastico calo iniziale nella prima metà del 2020, in seguito la situazione è gradualmente migliorata. Si può affermare che, fatta eccezione per le navi da crociera, attualmente l'industria è tornata alla normalità. Nonostante le grandi difficoltà che l'industria marittima ha dovuto affrontare, le operazioni delle navi commerciali, i porti e gli altri settori del trasporto marittimo hanno continuato a funzionare – confermando la resilienza dell'industria – assicurando così il trasporto delle merci e dimostrando l'importanza strategica del settore marittimo per il nostro sostentamento.



## 3. L'INDUSTRIA MARITTIMA MONDIALE

L'industria mondiale del trasporto marittimo è fondamentale per il commercio internazionale in quanto costituisce un mezzo economico e sostenibile per trasportare grandi volumi di numerosi beni essenziali e prodotti finiti. Nel 2020, il totale degli scambi commerciali annui per via marittima a livello mondiale ammontava a 11,5 miliardi di tonnellate e 1,5 t pro capite, pari a circa l'88 % degli scambi globali (in aumento rispetto all'85 % del 2019, poiché la pandemia di COVID-19 ha avuto effetti maggiori su altre modalità di trasporto, tra cui i trasporti aerei, su strada e su ferrovia). L'UE è responsabile di circa il 20 % degli scambi commerciali marittimi mondiali. Nonostante ciò, l'industria marittima Europea è sottorappresentata in termini di industria cantieristica (circa il 5 % della produzione globale ma concentrata sul settore delle crociere), mentre è allineata in termini di rappresentanza dello Stato di bandiera (circa il 17 %), e di riparazione navale (circa il 18 % dell'attività globale), e ben rappresentata in termini di proprietà delle navi (33 %, che sale al 39 % se si includono Norvegia e Regno Unito), attrezzature marine, classificazione e finanza navale.

## 4. IMPATTO DEL COMMERCIO MARITTIMO NELL'UE -

### IMPATTO SIGNIFICATIVO INIZIALMENTE, BENI E

### COMPLESSITÀ GEOGRAFICHE, FORTE RIPRESA

Gli effetti della pandemia di COVID-19 hanno provocato una contrazione del commercio marittimo mondiale dell'ordine del - 3,6 % a/a nel 2020, ossia un tasso analogo al calo del PIL globale che si è ridotto del 3,5 % nel 2020 (fonte: FMI, gennaio 2021), un tasso relativamente simile a quello registrato nei quattro trimestri successivi alla crisi finanziaria globale (T4 08-T3 09): - 2,5 %, FMI). Investito dalla pandemia di COVID-19 e dai disagi dell'economia mondiale, dei flussi commerciali e delle catene di approvvigionamento, si stima che il commercio marittimo (in tonnellate) sia calato del - 3,6 % nel 2020 (fonte: Clarksons Research, febbraio 2021). Si è tuttavia notata una notevole differenza nel tasso di declino a seconda della tipologia di merci trasportate via mare, e l'impatto complessivo sul commercio marittimo mondiale nel 2020 potrebbe non essere stato così negativo come molti avevano inizialmente temuto (per conoscere il contesto, il commercio marittimo globale in tonnellate è sceso del 4,0 % nel 2009).

Un'analisi dei dati doganali riferiti dagli Stati membri dell'UE ha suggerito che nel 2019 il 20 % (2,4 miliardi di tonnellate) del commercio marittimo globale (11,9 miliardi di tonnellate) era rappresentato da una combinazione di volumi di scambi intra-UE e di importazioni ed esportazioni tra l'Unione europea e i paesi terzi. Sulla base dei dati disponibili fino a dicembre 2020 compreso, si stima che il commercio marittimo dell'UE sia calato del 9,3 % nel 2020 — ossia in maniera più significativa rispetto al commercio mondiale —, totalizzando una

«perdita» di 226 milioni di tonnellate di scambi commerciali. Il calo più marcato in termini di volume degli scambi è stato quello delle importazioni nell'UE da paesi terzi, che sono diminuite del 12,2 % nel 2020, seguite dal commercio intra-UE (-7,1 % nello stesso periodo) e dalle esportazioni dall'UE verso paesi terzi (-4,3 %).

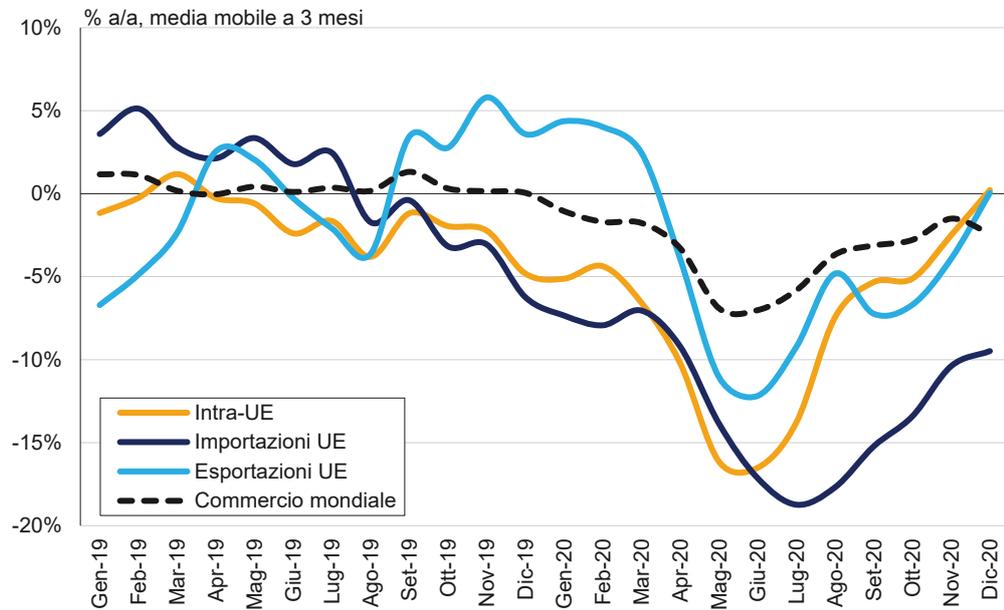


Figura 2 - Sintesi del commercio marittimo dell'UE, tonnellate, % a/a, media mobile su tre mesi <sup>(4)</sup>

È stata realizzata anche una panoramica su come sono stati colpiti i principali corridoi marittimi, dall'Europa alla Cina e dall'Europa agli Stati Uniti d'America (USA). Il traffico dalla Cina verso l'Europa si è contratto in termini di numero di scali già dal 2016, fino ad arrivare a - 34 % nel 2019. Nel 2020, molto probabilmente a causa della pandemia, tale riduzione ha raggiunto il - 62 % rispetto al 2016. In senso opposto, ossia dall'Europa alla Cina, il calo è stato del -26 % dal 2016 al 2019, fino a giungere al - 65 % dal 2016 al 2020.

Un esercizio simile è stato effettuato per gli scali portuali generati dalle navi che navigano da e verso gli Stati Uniti, la destinazione più importante per le merci esportate dall'UE <sup>(5)</sup>. Il numero di scali effettuati dalle navi che commerciano tra l'UE e gli USA è molto inferiore a quello degli scali equivalenti delle navi che viaggiano tra l'UE e la Cina. Tuttavia, ciò non implica necessariamente che i volumi scambiati, e soprattutto il valore totale delle merci, siano inferiori o superiori se si confronta il commercio da/per gli USA con quello da/per la Cina. Per quanto riguarda gli scali delle navi che viaggiano dagli Stati Uniti all'Europa, dal 2016 al 2019 è stata osservata una diminuzione del - 31 %, scesa poi al - 58 % nel 2020. Tali cifre sono più rappresentative nella direzione opposta, cioè dall'Europa agli Stati Uniti: - 55 % dal 2016 al 2019 e - 70% dal 2016 al 2020.

Un'ulteriore analisi della portata lorda totale dislocata in questi viaggi evidenzia una tendenza decrescente della portata lorda (TPL) analoga a quella osservata per il numero di scali. I dati suggeriscono pertanto che lo scambio diretto di merci attraverso le rotte marittime tra l'Europa e gli Stati Uniti e l'Europa e la Cina è in calo dal 2016 e ha registrato la maggiore riduzione nel 2020.

<sup>4</sup> Fonte: Clarksons Research. Base: dati doganali dell'UE fino a dicembre 2020 compreso. Base: UE-28, escluse Norvegia e Islanda. Base dei dati del commercio marittimo globale pubblicata mensilmente Indicatore di crescita del commercio marittimo globale, al 21 febbraio

<sup>5</sup> <http://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/160/a-uniao-europeia-e-os-seus-parceiros-comerciais>



## COMMERCIO MARITTIMO INTRA ED EXTRA UE PER TIPOLOGIA DI BENI

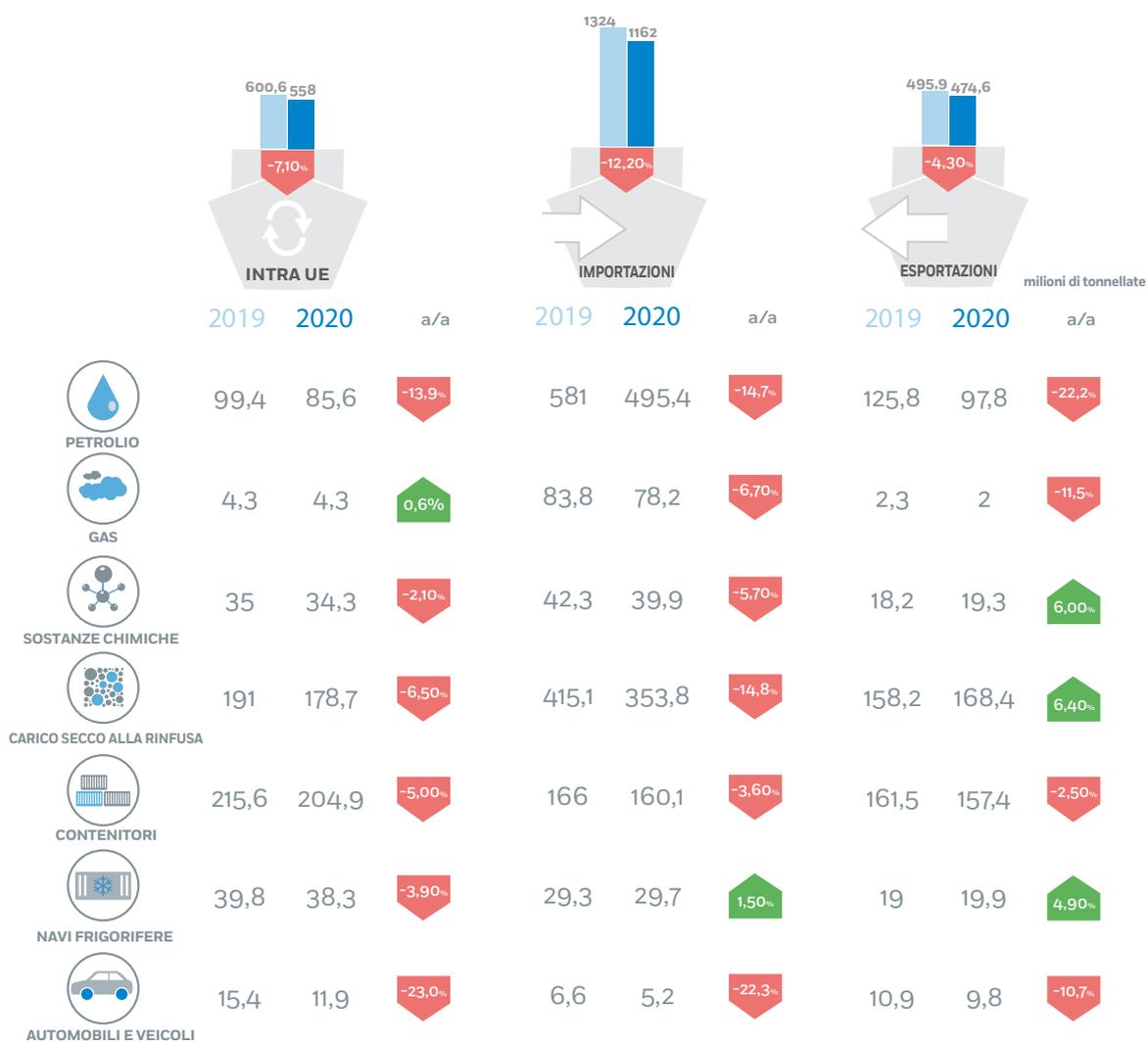


Figura 3 - Commercio marittimo intra UE e commercio marittimo esterno (importazione ed esportazione) per tipologia di beni, in milioni di tonnellate<sup>(6)</sup>

<sup>6</sup> Fonte: Clarksons Research. Base: dati doganali dell'UE fino a dicembre 2020 compreso. Base: UE-28, non include Norvegia o Islanda. Stime dei dati sul commercio marittimo mondiale al 21 febbraio

## 5. EFFETTI SULLE TARIFFE DI TRASPORTO: VOLATILITÀ SIGNIFICATIVA, CON PERIODI DI «AUMENTO» PER COSTI DI TRASPORTO E GUADAGNI DELLE NAVI

Il mercato globale del trasporto marittimo e del noleggio ha registrato una notevole volatilità e per tutto il 2020 a causa degli effetti della pandemia di COVID-19. Malgrado i disagi, l'indice mondiale trans-settoriale ClarkSea (che indica l'andamento dei costi/guadagni medi di noleggio delle navi nei principali settori del trasporto marittimo «intenso») ha registrato solo una media del - 2 % su base annua nel 2020, sebbene si stia riscontrata una variazione significativa e una notevole complessità dei settori presi singolarmente, e nonostante molti settori abbiano registrato un aumento dei disagi in specifici momenti dell'anno. La prima metà del 2020, in particolare, è stato il miglior semestre negli ultimi dieci anni per l'indice ClarkSea, che ha registrato una media di 16 373 USD al giorno. Nonostante questo, la media nella seconda metà dell'anno è scivolata nuovamente a 13 304 USD al giorno. In linea di massima, il «picco» dei primi sei mesi è stato determinato da un'impennata nella domanda delle petroliere utilizzate poi come cisterne galleggianti, in quanto per effetto del «confinamento» forzato legato alla COVID-19, si è verificato un rapido accumulo di eccedenze di petrolio a livello mondiale con conseguenti prezzi del petrolio in contango.

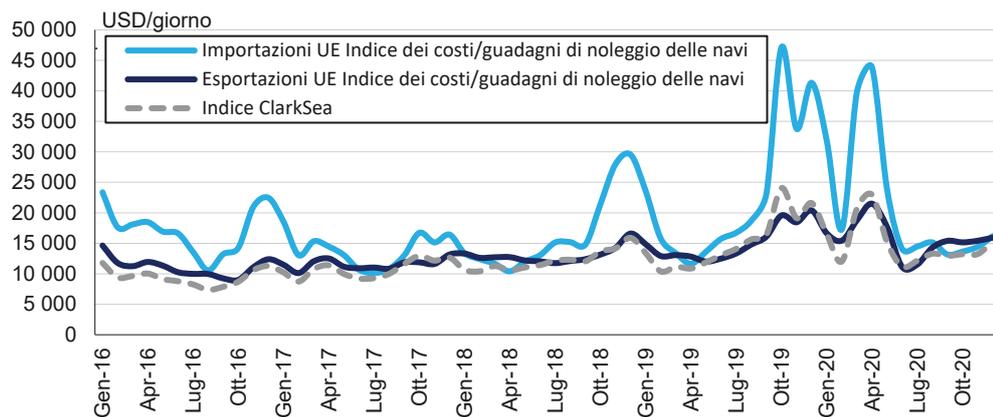


Figura 4 - Indici dei costi/guadagni di noleggio per commercio extra UE (?)

La tendenza di mercato del trasporto marittimo dell'UE è stata grosso modo analoga a quella del trasporto a livello mondiale. L'indice dei guadagni delle navi per le importazioni extra UE ha registrato una media di 21 470 USD al giorno in tutto il 2020, con un calo di appena il - 6 % rispetto alla media del 2019, sebbene si siano verificate variazioni significative nel corso dell'anno, e ha raggiunto il valore più alto (su base mensile) di 43 876 USD al giorno ad aprile, registrando una media di 28 439 USD al giorno per tutta la prima metà del 2020, con il sostegno del «picco» dei costi/guadagni delle petroliere, prima di calare nella seconda metà del 2020 fino a una media di 14 506 USD, - 49 % rispetto ai primi sei mesi dell'anno a causa del crollo delle petroliere, nonostante i significativi aumenti dei costi/guadagni delle navi portacontainer e delle navi gasiere nel corso dell'anno.

L'indice dei guadagni delle navi per le esportazioni extra UE ha raggiunto una media di 15 732 dollari, il 4 % in più rispetto al 2019 e il 18 % al di sopra del livello medio del periodo 2016-20, malgrado l'impatto della pandemia di COVID-19. La seconda metà del 2020 ha tuttavia registrato un calo: l'indice dei costi/guadagni di noleggio delle navi per l'esportazione extra UE è stato del 13 % inferiore e la media si è attestata su 14 615 dollari al giorno, rispetto ai 16 849 dollari al giorno della prima metà dell'anno, sebbene siano stati registrati nuovamente forti aumenti dei trasporti di container e gas verso la fine del 2020.



## 6. EFFETTI DELLA PANDEMIA DI COVID-19 SULLE NAVI

### BATTENTI BANDIERA E SU QUELLE DI PROPRIETÀ

### DEGLI STATI MEMBRI DELL'UE: SI MANTENGONO

### LE TENDENZE A LUNGO TERMINE

Alla fine del 2020, la flotta battente bandiera dell'UE-28 era composta da 9177 navi per una stazza lorda combinata di 238 milioni GT, che rappresentano il 17% della flotta mondiale in termini di tonnellaggio. La flotta battente bandiera dell'UE-28 è cresciuta solo dello 0,1% in termini di stazza lorda nel 2020, ben al di sotto della crescita del 3,0% della flotta mondiale. Questo dato ha rappresentato sostanzialmente la continuità delle tendenze osservate prima della pandemia di COVID-19, con un tasso di crescita annuo medio (CAGR) a 5 anni della flotta battente bandiera dell'UE-28 pari all'1,9% rispetto al 3,4% della flotta mondiale. In generale, la flotta battente bandiera dell'UE-28 è ben rappresentata nel segmento del trasporto merci ro-ro (il 58% del tonnellaggio mondiale di navi ro-ro batte bandiera di uno degli Stati membri dell'UE) e nei settori passeggeri (il 40% del tonnellaggio di navi da crociera e traghetti batte bandiera dell'UE-28) grazie alle caratteristiche geografiche dell'Unione e alle numerose isole presenti tra gli Stati membri dell'UE, ma il 76% della flotta totale in termini di tonnellaggio è ancora rappresentato da navi cisterna, navi portarinfuse e navi portacontainer.

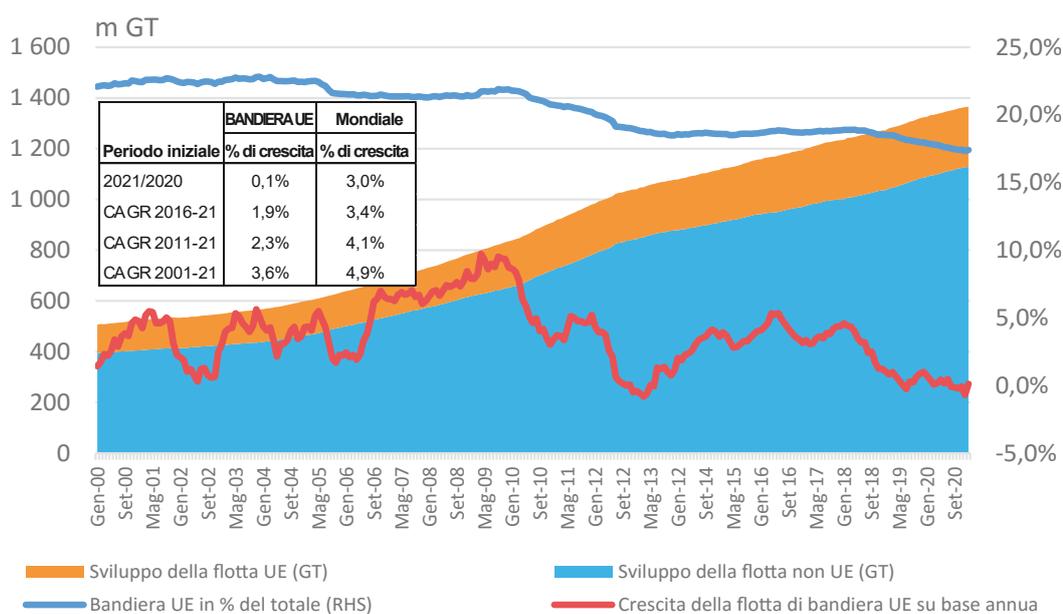


Figura 5 - Sviluppo a lungo termine della flotta battente bandiera degli Stati membri dell'UE<sup>8</sup>

<sup>8</sup> Fonte: Clarksons Research

Altrove, la flotta di proprietà di armatori con sede nell'UE era composta da 15 355 navi per una stazza lorda combinata di 482 milioni GT alla fine del 2020, ossia il 33 % del tonnellaggio mondiale. Analogamente a quanto accaduto per la flotta battente bandiera dell'UE-28, la crescita della flotta di proprietà dell'UE-28 ha registrato una tendenza al ribasso rispetto alla crescita mondiale, e nel 2020 la flotta si è ampliata solo dell'1,4 % rispetto al 3,0 % a livello globale. La crescita della flotta, tuttavia, non è stata omogenea tra gli Stati membri: la flotta di proprietà greca (la maggior nazione proprietaria) gode di una forte crescita già da alcun tempo, mentre la flotta di proprietà tedesca, la seconda maggiore nazione proprietaria dell'UE, sta attraversando una fase di declino a lungo termine. Le ordinazioni dell'UE-28 (ordini totali di navi in sospeso) sono state pari al 5,9 % della capacità della flotta alla fine del 2020, rispetto all'8,5 % a livello mondiale.

In generale, fatta eccezione per i traghetti, le flotte di proprietà e battenti bandiera dell'UE-28 sono impiegate su linee commerciali internazionali e quindi esposte ai mercati internazionali di trasporto e noleggio. L'analisi degli spostamenti delle navi indica che nel corso del 2020 l'87 % del tonnellaggio battente bandiera di uno Stato membro dell'UE e il 92 % del tonnellaggio di proprietà di uno Stato membro dell'UE hanno realizzato scambi internazionali, con scarse variazioni nei modelli di impiego pre e post COVID-19. Nel corso del 2020, in termini di attività di scalo le navi battenti bandiera/di proprietà dell'UE-28 hanno registrato un calo del 13%/12 % degli scali rispetto all'8 % a livello mondiale; tale differenza riflette la quota maggiore di navi da crociera e traghetti che compongono la flotta battente bandiera e di proprietà dell'UE-28.

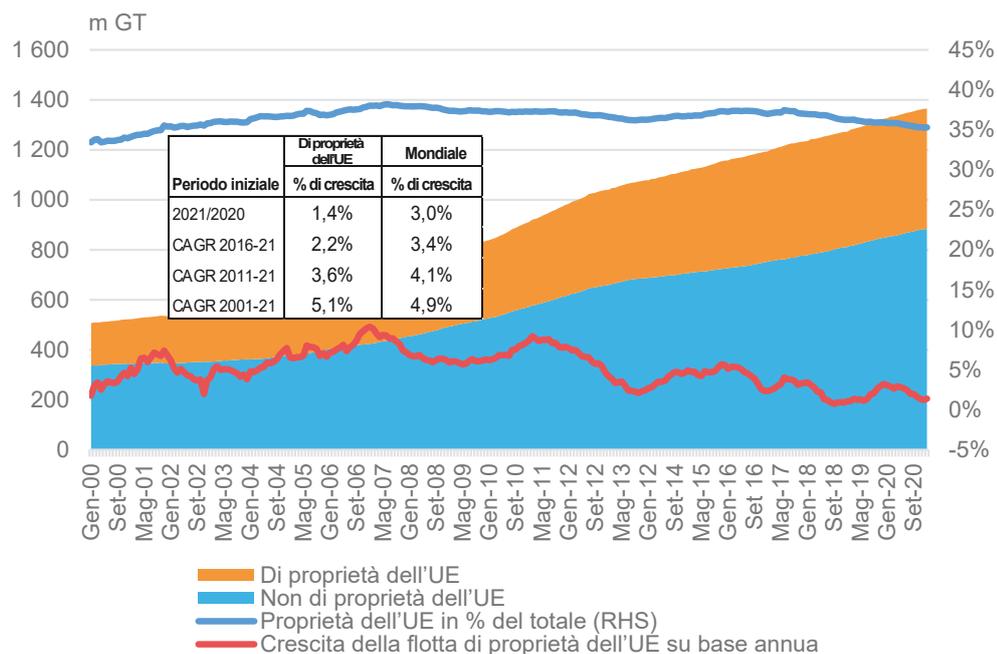


Figura 6 - Sviluppo a lungo termine della flotta di proprietà degli Stati membri dell'UE<sup>(9)</sup>

Esaminando l'attività nave per nave è anche possibile valutare l'impatto diretto della pandemia di COVID-19 sulle navi in disarmo. Al culmine della pandemia, durante la prima ondata di misure nazionali di confinamento, il 9 % della flotta battente bandiera dell'UE-28 in termini di tonnellaggio era inattivo (giugno 2020) rispetto ad appena il 3 % all'inizio del 2020. Analogamente, il 6,5 % della flotta di proprietà dell'UE-28 era inattivo alla fine di giugno 2020, una percentuale doppia rispetto ai livelli registrati all'inizio dell'anno.

9 Fonte: Clarksons Research. Nota: RHS = right hand side axis (asse laterale destro)



## 7. IMPATTO SULL'INDUSTRIA CANTIERISTICA: LA CONCENTRAZIONE DELL'UE SULLE NAVI DA CROCIERA PORTA A UNA PERTURBAZIONE RILEVANTE

A livello mondiale, l'anno è stato impegnativo a causa della pandemia: i nuovi ordini di navi hanno registrato un calo di oltre il 30 % (anche in parte dovuto alle incertezze della tecnologia «verde»), sebbene la produzione sia stata relativamente ben gestita all'85 % dei livelli del 2019. L'industria cantieristica dell'UE, tuttavia, è stata duramente colpita a causa dell'intrinseca concentrazione sulla costruzione di navi da crociera.

Nel 2020, i cantieri dell'UE detenevano una quota di mercato mondiale del 4,6 % in termini di produzione di nuove costruzioni per CGT (Compensated Gross Tonnes - Tonnellate di stazza lorda compensata, una misura del contenuto di lavoro del cantiere), rispetto al 5,7 % del 2019. La riduzione dell'attività nel 2020 è stata in parte legata a un calo delle consegne di navi da crociera, che sono diminuite del 34 % in termini di GT nel 2020 (rispetto a un calo del 15 % a livello mondiale per tutti i tipi di navi), mentre i nuovi ordini di navi da crociera sono diminuiti del 98 % rispetto al 2019 (del 34 % a livello mondiale). Prima della pandemia, il settore delle crociere era considerato un esempio di successo Europeo: i cantieri dell'UE detenevano infatti una quota di mercato superiore al 90 %. Alla fine del 2020, le navi da crociera in ordine presso i cantieri dell'UE (comprese Norvegia e Islanda) erano 94 (su 182 navi in totale), e il valore totale delle nuove costruzioni ammontava a circa 60 miliardi di US.

### CONSEGNE ANNUALI PER PAESE/REGIONE DEL COSTRUTTORE

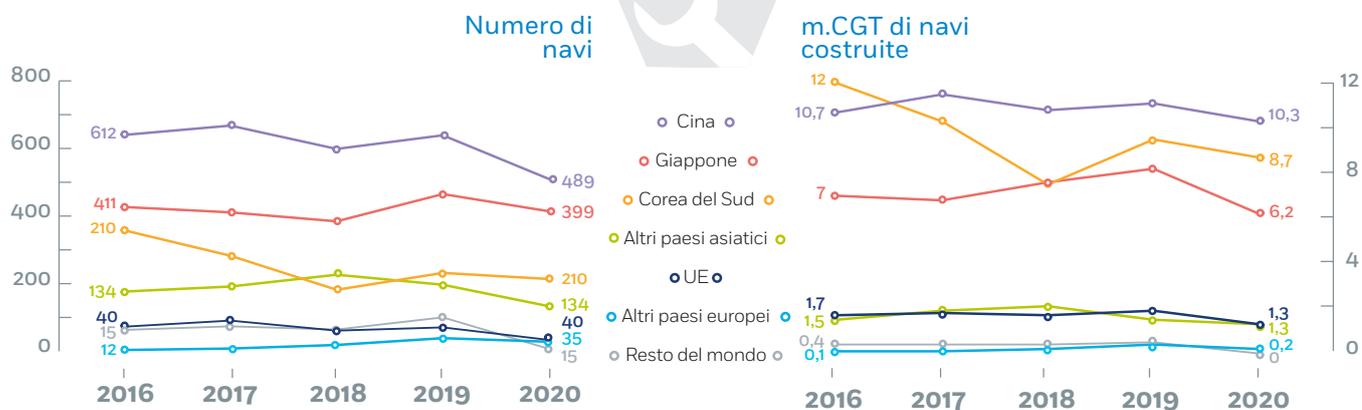


Figura 7 - Consegne annuali per paese/regione del costruttore <sup>(10)</sup>

10 Fonte: Clarksons Research

L'attività di riciclaggio delle navi è rimasta relativamente bassa nel 2020 rispetto agli ultimi anni. In seguito al dilagare della pandemia, alcuni osservatori dell'industria marittima si aspettavano che nel 2020 un considerevole volume di navi sarebbe stato venduto per essere riciclato. In termini di GT, tuttavia, nel 2020 si è registrato il secondo volume annuale di riciclaggio delle navi più basso dall'inizio della crisi finanziaria: l'impatto della pandemia sui mercati marittimi probabilmente non è stato così dannoso come ci si aspettava inizialmente e sono state applicate restrizioni generalizzate legate alla COVID-19 che hanno limitato l'attività dei cantieri di riciclaggio. In tutti i settori mercantili sono stati venduti per la demolizione 17,4 milioni di GT (0,1 milioni di GT nell'UE) nel 2020. L'importanza del «riciclaggio verde» ha continuato a crescere dopo l'introduzione del regolamento UE relativo al riciclaggio delle navi all'inizio del 2019. Durante il 2020, è stato riportato un record di 1,6 milioni di GT venduti per la rottamazione a riciclatori turchi, mentre diversi armatori di navi da crociera e navi portacontaineri battenti bandiera dell'UE-28 hanno scelto di riciclare in «cantieri approvati», conformemente a quanto stabilito nel regolamento UE sul riciclaggio delle navi. La maggior parte dell'attività di riciclaggio, tuttavia, avviene ancora nel subcontinente indiano e nessun impianto nella zona è stato ancora approvato dall'UE.

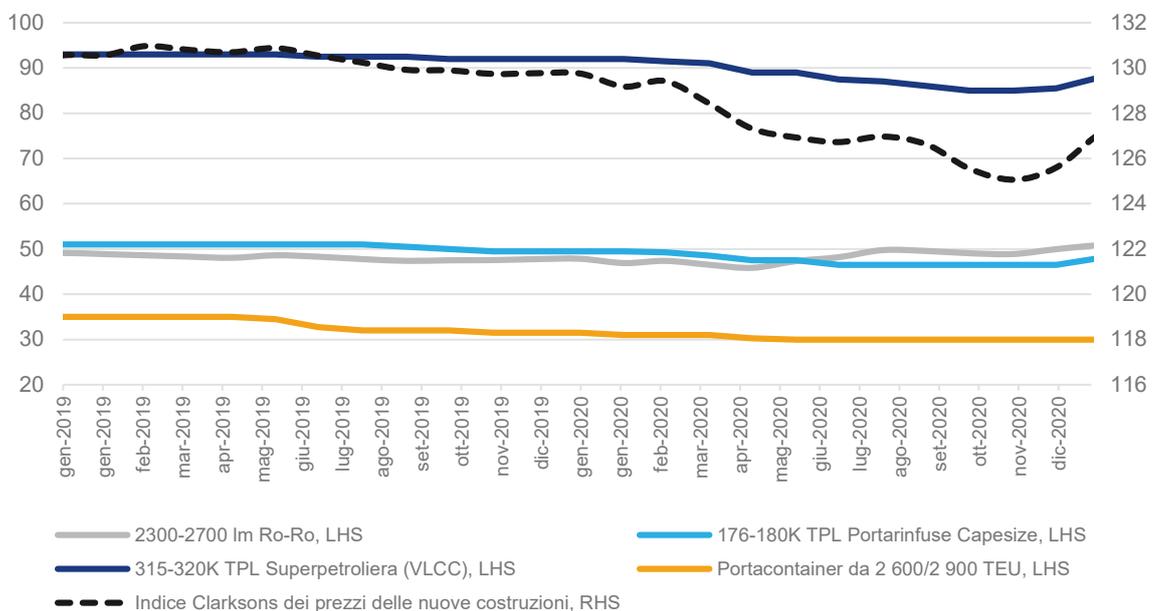


Figura 8 - Prezzi mensili delle nuove costruzioni (settori selezionati e indice Clarksons)<sup>(1)</sup>

L'attività di riparazione navale è rimasta relativamente stabile nel 2020, malgrado una certa perturbazione legata alla pandemia di COVID-19 nel secondo trimestre. I cantieri dell'UE detengono una quota di mercato mondiale maggiore nella riparazione navale (17% dell'attività nel periodo 2019-2020) che nella nuova costruzione (circa il 5%). Nel 2020, il lavoro nei cantieri dell'UE ha risentito in una certa misura delle interruzioni/chiusure dei cantieri e dei rinvii delle ispezioni speciali a seguito della pandemia di COVID-19, registrando un picco negativo nel secondo trimestre del 2020, quando l'attività è scesa di circa il 10%.

<sup>11</sup> Fonte: Clarksons Research. L'indice Clarksons dei prezzi delle nuove costruzioni include un'ampia gamma di prezzi delle nuove costruzioni nei settori delle navi portarinfuse, navi cisterna, navi portacontaineri, navi gasiere e altre navi da carico secco, ponderati in base alle loro dimensioni in TPL. Gennaio 1988=100.



## 8. CROCIERE E PASSEGGERI: PROFONDO IMPATTO SULLE CROCIERE E STRESS FINANZIARIO, PROFONDO IMPATTO SUI TRAGHETTI MA RIPRESA MODERATA

Prima della pandemia di COVID-19, il mercato globale delle crociere stava attraversando una fase di notevole crescita, aveva raggiunto i 30 milioni di passeggeri annui e la flotta stava espandendosi grazie a un programma record di nuove costruzioni, che comportava principalmente la costruzione nei cantieri europei. L'Europa detiene circa il 25% del mercato mondiale delle crociere, che nel 2019 contava 7,5 milioni di passeggeri, contro i cinque milioni di dieci anni prima. Misurata in base agli scali, l'attività delle navi da crociera dell'UE è diminuita di circa l'85% in tutto il 2020, e di oltre il 90% nel T2; infine, oltre il 90% della flotta è rimasto inattivo (dal 2% all'inizio dell'anno e ancora oltre l'88% alla fine del 2020) e il potenziale di ripresa ad oggi è estremamente limitato. Per contesto, circa il 30% della flotta mondiale di navi da crociera batte bandiera dell'UE-28 (27% escluso il Regno Unito) e circa il 18% è di proprietà di imprese dell'Unione (a livello di nazionalità del gruppo madre).

La pandemia di COVID-19 ha causato disagi senza precedenti a tutto l'industria dei traghetti — sebbene non così grave come nel settore delle crociere — che però già mostra qualche primo segno di ripresa. Gli armatori e le bandiere dell'UE-28 sono sovrarappresentati con circa il 50% del tonnellaggio dei traghetti a livello mondiale. L'attività dei traghetti dell'UE in base agli scali è scesa del 19% in tutto il 2020, e le perturbazioni hanno raggiunto un picco di -36% su base annua nel secondo trimestre e sono migliorate salendo al -10% nel quarto trimestre.

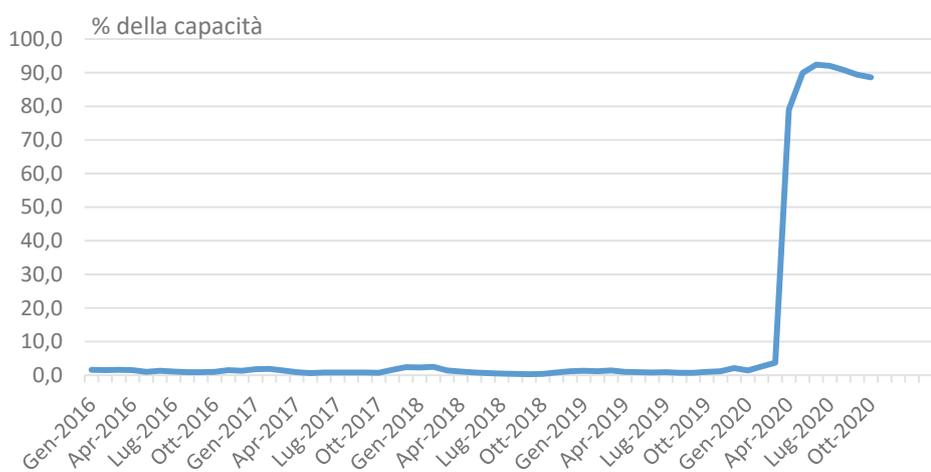


Figura 9 - Capacità delle navi crociera inutilizzata in rispetto alla percentuale della flotta <sup>(12)</sup>

12 Fonte: Clarksons Research.

Come già detto, le navi che trasportano passeggeri (navi da crociera, navi passeggeri e ro-ro/passeggeri) sono state le più colpite dalla pandemia. La relazione mostra che il numero di persone a bordo (PoB) sulle navi da crociera ha iniziato a diminuire gradualmente dal secondo trimestre del 2020 e si è fermato a un livello bassissimo, principalmente rappresentato dai membri dell'equipaggio che restano a bordo delle navi. Tutte le principali compagnie di crociera del mondo hanno sospeso le partenze a metà marzo, quando la pandemia di coronavirus si è diffusa maggiormente, e alcune sono tornate a operare in un numero limitato di navi e zone.

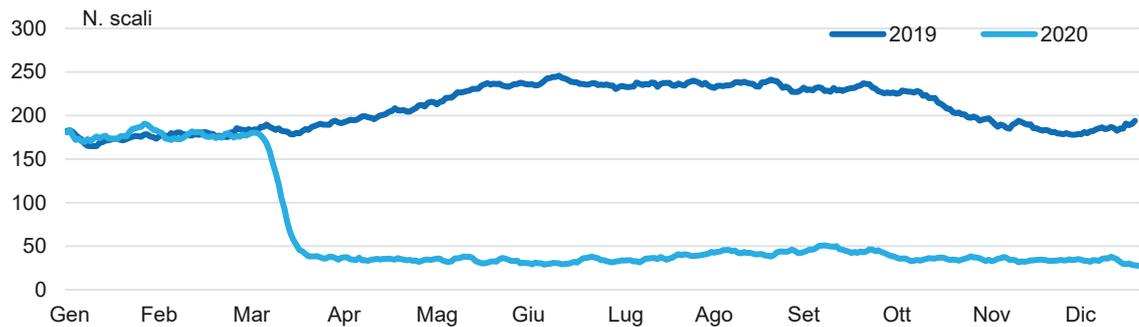


Figura 10 - Scali mondiali delle navi da crociera, 2019-2020, media mobile su 7 giorni<sup>(13)</sup>

Questa relazione conferma che il segmento delle crociere, e in generale il trasporto di passeggeri, sono stati i settori maggiormente danneggiati dalla pandemia di COVID-19. Anche altri settori ne sono stati colpiti, sebbene in linea di massima gli scambi commerciali non si siano fermati. Nonostante le difficoltà, le operazioni delle navi commerciali, i porti e gli altri settori del trasporto marittimo hanno continuato a funzionare, assicurando così il trasporto delle merci e dimostrando l'importanza strategica del settore dei trasporti marittimi per i cittadini.

## 9. SICUREZZA E ISPEZIONI AMBIENTALI

Le attività di ispezione del controllo da parte dello Stato di approdo (PSC) dei paesi dell'UE aderenti al memorandum d'intesa di Parigi e dei membri del memorandum d'intesa di Tokyo nel periodo 2016-2020 evidenziano un forte impatto sul numero di ispezioni effettuate nel secondo trimestre del 2020. Ad ogni modo, nel terzo e quarto trimestre le ispezioni delle navi battenti bandiera dell'UE-28 sono tornate quasi ai livelli pre-pandemia. Nel contempo, considerando che il numero di detenzioni è rimasto costante, si può dire che il rapporto tra ispezioni e numero di detenzioni sia aumentato nel 2020. Questo dato può portare a pensare che si sia rilevato un maggior numero di infrazioni o violazioni delle disposizioni delle convenzioni internazionali che disciplinano l'industria marittima.

Il numero di ispezioni concluse con una detenzione, eseguite dagli Stati membri dell'UE che fanno parte del memorandum d'intesa di Parigi, appare piuttosto stabile negli ultimi cinque anni, nonostante ci sia da riscontrare un decremento di detenzioni per le navi battenti bandiera dell'UE-28. In particolare, si osserva un aumento della proporzione tra ispezioni e detenzioni durante il 2020 che non trova riscontro per navi battenti bandiera extra UE-28. Ad ogni modo, anche durante il periodo del 2020 in cui la situazione è peggiorata, le navi battenti bandiera dell'UE-28 hanno registrato comunque dati migliori rispetto alle navi battenti bandiera di altri paesi.

<sup>13</sup> Fonte: Clarksons Research. Dati sugli scali basati sui dati degli spostamenti delle navi. I dati sugli scali in porto si basano su tutti i casi in cui una nave entra ed esce da una località portuale definita, escludendo i casi in cui la nave non è registrata come viaggiante a meno di 1 nodo, e combinando più casi consecutivi nello stesso porto in cui la nave non ha lasciato un'area buffer intorno al porto o entro lo stesso giorno (in settori navali selezionati). Scali datati in base alla data di entrata nella località portuale.

Da questa analisi emerge chiaramente che la pandemia ha seriamente compromesso le possibilità di eseguire le ispezioni del controllo da parte dello Stato di approdo nella zona del memorandum d'intesa di Tokyo. È interessante osservare come il volume delle ispezioni sia stato penalizzato durante tutto l'anno e non solo nel secondo trimestre del 2020, come è accaduto nell'UE.

È inoltre opportuno rilevare che, contrariamente a quanto accaduto nell'UE, le ispezioni che si sono concluse con detenzione per navi battenti bandiera dell'UE-28 sono diminuite significativamente durante il 2020. Nel complesso, la frequenza delle ispezioni che si concludono con detenzioni è piuttosto bassa rispetto alle cifre analoghe a quelle degli Stati di approdo dell'UE (1,5 % per le ispezioni del memorandum d'intesa di Tokyo vs il 3 % per le ispezioni del memorandum d'intesa di Parigi effettuate dagli Stati dell'UE).

## ISPEZIONI E DETENZIONE PER STATO DI APPRODO DELL'UE

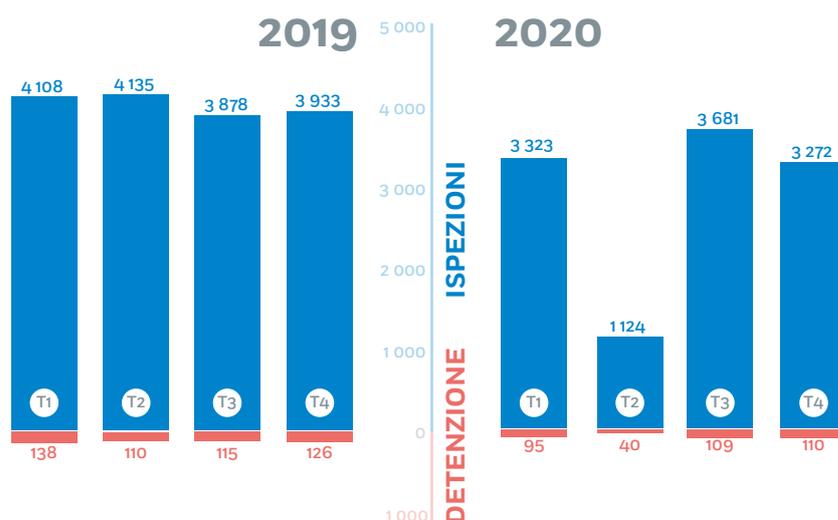
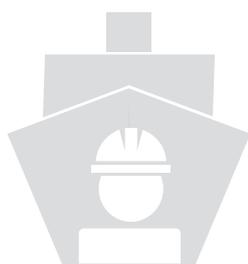


Figura 11 - Ispezioni e detenzione degli Stati di approdo dell'UE

Lo sforzo ispettivo- da parte degli Stati di approdo dell'UE è disciplinato dalla «ripartizione equa» o dall'«impegno annuale» stipulati nella direttiva 2009/16/CE relativa al controllo da parte dello Stato di approdo. L'impegno è concordato annualmente e gli Stati rispettano l'obiettivo stabilito durante tutto l'anno. Nel secondo trimestre del 2020 molte autorità sanitarie nazionali hanno imposto il divieto di effettuare ispezioni, determinandone così una forte riduzione complessiva. Nel terzo trimestre il divieto è stato parzialmente abolito e diversi Stati membri hanno iniziato nuovamente a effettuare ispezioni, anche andando oltre l'impegno inizialmente concordato. In questo modo lo sforzo finale è stato analogo nel complesso, ma con una diversa distribuzione delle ispezioni tra gli Stati membri. Nel quarto trimestre sono state riavviate le ispezioni in tutti gli Stati membri ed è stato quasi raggiunto il livello precedente alla pandemia. Eppure, l'impatto è significativo, anche alla fine del 2020.



Le informazioni sui certificati statutari e i certificati di classe rilasciati dagli organismi riconosciuti ai sensi del regolamento (UE) 2009/391 relativo alle disposizioni e alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi, sono memorizzate nelle applicazioni dell'EMSA e sono state analizzate. I dati evidenziano che il 2020 è stato caratterizzato dal rilascio di un numero stabile di nuovi certificati di classe, che rappresentano il completamento delle visite periodiche (speciali). Ciò suggerisce che le operazioni non sono state eccessivamente penalizzate dalla pandemia; ciononostante, l'ultimo trimestre del 2020 ha registrato un calo del numero di navi in possesso di un nuovo certificato di classe. Questo dato può dipendere da un maggior impatto della pandemia a livello mondiale o dal fatto che il lavoro fosse stato svolto in un momento precedente dell'anno.



L'EMSA ha anche esaminato le statistiche sui sinistri e gli incidenti marittimi che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2009/18/CE, segnalati all'EMCIP (Piattaforma europea d'informazione sui sinistri marittimi) nel periodo 2016-2020. I dati EMCIP mostrano un calo delle cifre complessive relative a incidenti e infortuni verificatisi nel 2020 rispetto ai dati medi del periodo 2016-2019. Tale fenomeno non appare però omogeneo per tutti i tipi di navi, probabilmente a causa delle diverse tipologie di servizi e delle operazioni intraprese. A questo riguardo, le navi passeggeri registrano il calo più significativo del numero di incidenti, attribuibile alla generale interruzione dell'attività delle navi da crociera, mentre le cifre relative alle navi da carico appaiono più pronunciate durante il terzo e quarto trimestre. I pescherecci hanno registrato un netto aumento del numero di incidenti nel terzo trimestre. Anche il tipo di sinistri presenta tendenze contrastanti; in generale, il numero di incidenti di navigazione è diminuito nel periodo in questione, mentre altri tipi di sinistri sono aumentati in determinati trimestri del 2020 (ad esempio, perdita di controllo e contatto nel 1° trimestre, incendio nel 3° trimestre e inondazione/affondamento nel 4° trimestre).



Sono state confrontate le attività di ispezione relative al tenore di zolfo svolte nell'UE nel periodo 2018-2019 (numero medio) e quelle eseguite nel 2020. Durante i mesi di gennaio e febbraio 2020, il numero di ispezioni si è mantenuto a livelli comparabili con il 2018 e il 2019. A partire da marzo 2020, tuttavia, il numero totale di ispezioni è calato. In particolare, nel marzo 2020 è stato condotto solo il 43% delle ispezioni degli anni 2018/2019, e ad aprile 2020 solo il 10%. È stata però osservata una certa ripresa a partire da giugno, e nel settembre 2020 è stato effettuato un 5% in più di ispezioni rispetto al 2018-2019.

In termini di numero totale di ispezioni per regione marittima, la maggiore riduzione del numero totale di ispezioni (rispetto agli anni precedenti) è stata osservata nel Mare del Nord, seguita dal Mar Baltico e in misura minore al di fuori delle zone di controllo delle emissioni di zolfo (SECA). I risultati dell'analisi dei campioni di combustibile prelevati durante le ispezioni sul tenore di zolfo evidenziano che, sebbene si sia osservato un aumento progressivo dei livelli di conformità dal 2018, tale aumento è stato più significativo nel 2020. In termini di tipologie di navi, sono state rilevate importanti riduzioni del numero totale di ispezioni condotte nel 2020 rispetto all'anno precedente sulle navi passeggeri (la categoria che per le statistiche sullo zolfo corrisponde principalmente alle ispezioni sulle navi da crociera). A queste sono seguite le navi per carichi misti e le navi portarinfuse. Per contro, le ispezioni sulle navi portacontenitori e sulle navi ro-ro da passeggeri sono state meno penalizzate dalla situazione della pandemia di COVID-19.



## INFORMAZIONI SULL'AGENZIA

## EUROPEA PER LA SICUREZZA MARITTIMA

L'Agenzia europea per la sicurezza marittima è una delle agenzie decentralizzate dell'Unione europea. Con sede a Lisbona, la missione dell'Agenzia è quella di garantire un livello elevato di sicurezza, protezione marittima, di prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi, della relativa azione di intervento, nonché un intervento contro l'inquinamento marino causato dagli impianti per l'estrazione di gas e petrolio. L'obiettivo generale è quello di promuovere un settore marittimo dell'UE che sia sicuro, pulito ed economicamente praticabile.



### Contattateci per maggiori informazioni

#### **Agenzia europea per la sicurezza marittima**

Praça Europa 4  
Cais do Sodré  
1249-206 Lisbona  
Portogallo

Tel. +351 21 1209 200 / Fax +351 21 1209 210  
[emsa.europa.eu](http://emsa.europa.eu) / [Twitter@EMSA\\_Lisbon](https://twitter.com/EMSA_Lisbon)

© Agenzia europea per la sicurezza marittima 2021

**Crediti fotografici:** Epicstockmedia/Shutterstock.com; Olivier Lantendorffer/iStock.com; newsfocus1/iStock.com; wissanu01/iStock.com; Sky\_Blue/iStock.com; t-design/Shutterstock.com; Alex Stemmer/Shutterstock.com; Pavel L/Shutterstock.com; Nightman1965/Shutterstock.com; JuliusKielaitis/Shutterstock.com; jorisvo/Shutterstock.com; IndustryAndTrave/Shutterstock.com; Bildagentur Zoonar GmbH/Shutterstock.com; Andrey Armyagov/Shutterstock.com; Alex Marakhovets/Shutterstock.com; Igor Kardasov/Shutterstock.com; Wojciech Wrzesien/Shutterstock.com; lam\_Anupong/Shutterstock.com; triple.v./Shutterstock.com; Alexander Schedrov/Shutterstock.com; levgen Postovyk / Shutterstock.com; Rasto SK/Shutterstock.com; narvikk/ iStock.com.