

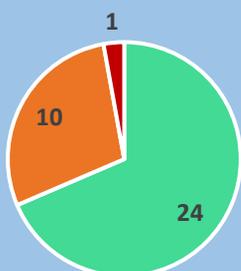
Rapporto annuale di monitoraggio: Strategia marittima della Svizzera

Giugno 2023 – giugno 2024

La Strategia marittima 2023–2027 è stata adottata dal Consiglio federale il 2 giugno 2023, ed è incentrata su cinque priorità tematiche ordinate in obiettivi e misure. Complessivamente, la strategia comprende 15 obiettivi e 35 misure.

Il Consiglio federale ha incaricato il Dipartimento federale degli affari esteri (DFAE) di esaminare annualmente i progressi compiuti nell'attuazione della strategia, coinvolgendo i servizi competenti e le altre parti interessate. A tal fine, il DFAE ha distribuito questionari per raccogliere informazioni sulle attività svolte per l'attuazione di ciascuna misura della strategia e sulle sfide affrontate. Infine, è stato valutato anche lo stato di avanzamento di ogni singola misura attraverso il sistema «a semaforo» (valutazione da parte degli uffici competenti). Il presente rapporto illustra quindi i risultati di questo processo.

Stato di avanzamento delle 35 misure



Didascalia

Verde: le attività relative all'attuazione di queste misure stanno procedendo come previsto, senza criticità rilevanti.

Arancione: le attività relative all'attuazione di queste misure hanno riscontrato problemi o ritardi che devono essere attentamente monitorati.

Rosso: le attività relative all'attuazione di queste misure hanno riscontrato criticità rilevanti o ritardi che devono essere attentamente monitorati.

Le misure classificate come “arancioni” e “rosse” richiedono un'attenzione particolare e sono prioritarie, poiché l'attuazione di ciascuna misura è fondamentale per il successo della strategia marittima.

Principali attività svolte per priorità tematica

L'attuazione della maggior parte delle misure (24) della strategia marittima sta procedendo come previsto (valutazione: verde). Per brevità, di seguito viene presentata solo una selezione di queste attività, classificate per priorità tematica. Un grafico a torta mostra lo stato di avanzamento delle misure contenute in ogni priorità tematica. Nella seconda parte del rapporto viene presentata una panoramica delle sfide rimanenti.

1. Un ordine marittimo basato su regole (diritto internazionale)

- Partecipazione a diversi negoziati, tra cui quelli dell'Organizzazione Marittima Internazionale (OMI), l'Autorità Internazionale dei Fondali Marini (ISA), nonché quelli che hanno portato all'adozione di uno strumento internazionale giuridicamente vincolante nell'ambito della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, riguardante la conservazione e l'uso sostenibile della biodiversità marina nelle zone al di fuori della giurisdizione (accordo *Biodiversity Beyond National Jurisdiction*, BBNJ).
- Ratifica degli emendamenti del 2009 al Protocollo di Londra. Dal 2024 è possibile esportare CO₂ all'estero per immagazzinarla nei fondali marini.
- Promozione delle sinergie tramite lavoro di networking tra operatori del settore marittimo internazionale con sede a Ginevra nel quadro di vari eventi (p. es. corsi sulla protezione del mare dell'Alto Commissariato delle Nazioni Unite per i rifugiati [ACNUR] e dell'Organizzazione internazionale per le migrazioni [OIM]) sostegno a progetti quali il *Global Sand Observatory* del Global Resource Information Database (GRID) e lancio del nuovo *Centre for Humanitarian Action at Sea* del Centro ginevrino per la politica di sicurezza (GCSP).
- Interesse della Svizzera a ospitare i segretariati del nuovo *Science policy panel on chemicals, waste and pollution prevention* e del nuovo trattato globale contro l'inquinamento da plastica, che in alcuni aspetti riguarda il mare.
- Segnalazione della disponibilità a realizzare eventuali progetti, in qualità di Stato ospitante, in linea con le priorità del messaggio concernente le misure per rafforzare il ruolo della Svizzera quale Stato ospite nel periodo 2020–2023.

2. Economia marittima

- Nuovi accordi di libero scambio, tra cui l'accordo tra l'Associazione europea di libero scambio (AELS) e la Moldavia e quello tra l'AELS e il Cile, contengono impegni in materia di trasporto marittimo. L'accordo firmato con l'India contiene anche norme relative al personale marittimo nonché convenzioni di accesso al mercato per quanto riguarda il trasporto internazionale e l'accesso ai porti.
- La Svizzera ha già firmato oltre 100 convenzioni per evitare la doppia imposizione e nel 2023, nello specifico, è entrata in vigore quella firmata dalla Svizzera e dall'Etiopia proprio in quest'ambito.



3. Ambiente marino e affari sociali

- La Svizzera è il primo membro dell'Organizzazione mondiale del commercio (OMC) ad aver ratificato l'accordo OMC sui sussidi alla pesca nel gennaio 2023. La seconda tornata di negoziati, in corso, sulle norme aggiuntive in materia di sovraccapacità e sovrasfruttamento delle risorse ittiche è già a buon punto e dovrebbe concludersi al più presto.
- Partecipazione attiva a negoziati relativi a varie sfide ambientali che riguardano gli oceani, come per esempio le discussioni su un nuovo accordo internazionale giuridicamente vincolante per fermare l'inquinamento da plastica o sulla strategia dell'OMI sui gas serra nel settore del trasporto marittimo.
- Direzione dell'*Aboriginal Subsistence Whaling Sub-Committee*, responsabile delle questioni relative alla caccia alle balene da parte delle popolazioni indigene all'interno della Commissione baleniera internazionale (*International Whaling Commission, IWC*).
- Studio della possibilità di ratificare lo strumento internazionale giuridicamente vincolante relativo alla Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare e concernente la conservazione e l'uso sostenibile della biodiversità marina delle aree al di là della giurisdizione nazionale (accordo BBNJ).
- Preparazione di un aggiornamento della Strategia Biodiversità Svizzera e del relativo piano d'azione sulla base del nuovo Quadro globale per la biodiversità di Kunming-Montreal.
- Sviluppo della posizione del Consiglio federale relativa a una moratoria sull'estrazione mineraria in alto mare e difesa di questa posizione nel quadro dei negoziati dell'ISA, sostenendo le richieste di adozione di una politica ambientale generale dell'ISA.
- Partecipazione attiva ai lavori della Commissione internazionale per la protezione del Reno (CIPR), un fiume che sfocia nel Mare del Nord, per gestirne in modo sostenibile le acque e ripristinarne la salute.
- Nell'ambito della Convenzione delle Nazioni Unite sulla protezione e l'utilizzazione dei corsi d'acqua transfrontalieri e dei laghi internazionali, sviluppo di vari documenti sul finanziamento congiunto di progetti che favoriscono l'adattamento al cambiamento climatico, e sull'allocazione delle risorse idriche in un contesto transfrontaliero.

4. Ricerca e scienza marittime

- Sostegno al Fondo nazionale svizzero per la ricerca scientifica (FNS) per nove progetti di oceanografia (CHF 7,7 mio.) e 60 progetti nei campi dell'idrologia, della limnologia e della glaciologia (CHF 34,8 mio.)¹. Sostegno all'Istituto polare svizzero per il periodo 2021–2024 (CHF 4 mio.)². Il finanziamento di queste istituzioni consente, per esempio, di coordinare e rappresentare tutti gli istituti svizzeri che svolgono ricerca oceanografica, organizzare incontri e workshop in questo campo, coordinare la formazione e la ricerca in oceanografia, promuovere opportunità di ricerca, fornire infrastrutture temporanee per la ricerca polare e molto altro.
- Partecipazione alle riunioni e ai gruppi di lavoro nell'ambito del Consiglio Artico e alle riunioni del Trattato Antartico e monitoraggio della richiesta di Canada e Bielorussia di passare allo status di membro consultivo in questo trattato.
- Partecipazione alla riunione annuale del Comitato scientifico per la ricerca oceanica (*Scientific Committee on Oceanic Research, SCOR*) e della Commissione scientifica internazionale per l'esplorazione del Mediterraneo (*Comité International d'Exploration Scientifique de la Méditerranée, CIESM*).
- Sensibilizzazione della comunità scientifica svizzera sull'importanza di coinvolgere le popolazioni indigene e le comunità locali in tutti gli aspetti del processo di ricerca intrapreso nelle loro comunità e sui loro territori.
- Impegno della Svizzera per l'istituzione di un gruppo di esperti scientifici sulle sostanze chimiche, i rifiuti e la prevenzione dell'inquinamento (*Science Policy Panel on Chemicals, Waste, and Pollution Prevention*).
- Elaborazione di linee guida sulla diplomazia scientifica in collaborazione con la comunità scientifica e gli istituti accademici.
- Sostegno diplomatico al *Transnational Red Sea Centre* (TRSC) del PFL.
- Organizzazione, con le parti interessate, di un evento sul capitolo della Strategia marittima dedicato alla ricerca e alla scienza marittime.

5. Bandiera svizzera

- Elaborazione di un progetto di legge sulla navigazione marittima che risponda alle esigenze di tutte le parti interessate. Questo documento dovrà tenere conto, tra l'altro, delle questioni relative ai requisiti di registrazione per le navi marittime e la navigazione internazionale da diporto, dello sviluppo di standard di sicurezza e sostenibilità di ampia portata per la navigazione commerciale marittima e sul Reno sotto bandiera svizzera e, infine, del rafforzamento dei diritti di vigilanza. Si cercherà inoltre di fornire buone condizioni quadro per gli operatori del settore.
- Studio in corso per sostituire l'attuale soluzione per la registrazione e la gestione degli yacht e delle imbarcazioni piccole e costiere. La digitalizzazione svolgerà un ruolo centrale in questa modernizzazione.

¹ Stato 22 maggio 2024, fonte: [Portale dati FNS \(de,fr,en\)](#)

² Importo totale destinato all'Istituto polare svizzero per questo periodo

Principali sfide

Misure che hanno presentato problemi o subito ritardi (arancione)

L'attuazione di altre dieci misure è stata valutata "arancione". Per motivi di brevità, di seguito viene descritta una misura per priorità tematica, contrassegnata in arancione.

Misura A1.3 Influenzare gli organismi, i forum e i negoziati pertinenti, nel rispetto dei diritti degli Stati senza sbocco sul mare.

Alcuni fattori esterni stanno rallentando l'attuazione di questa misura. Continua la ricerca di un «modus vivendi» tra l'UE e la Commissione centrale per la navigazione sul Reno (CCNR) per garantire l'armonizzazione delle norme con quelle dell'UE, mantenendo però il parallelismo tra i due ordinamenti giuridici.

Tuttavia, è importante notare che, in altri campi, l'attuazione di questa misura sta proseguendo positivamente. Per esempio per quanto concerne l'*International Seabed Authority*, in particolare, la partecipazione attiva della Svizzera all'interno del Consiglio, di cui non è membro, le consente di esercitare un'influenza sugli organi, le istanze e i negoziati pertinenti, contribuendo ad attuare i diritti degli Stati senza sbocco sul mare al di fuori della giurisdizione nazionale.

Misura C.3.1 Destinare almeno il 30 per cento della superficie degli oceani alla salvaguardia della biodiversità entro il 2030

L'accordo BBNJ contiene una serie di misure per la gestione sostenibile delle aree marine, compresa la creazione di aree protette, che potrebbe contribuire a destinare alla biodiversità il 30 per cento della superficie dei mari entro il 2030. Tuttavia, la ratifica dell'accordo BBNJ da parte della Svizzera è ancora in fase di esame e si stanno valutando le misure che la Svizzera dovrà adottare per attuare l'accordo una volta ratificato.

Misura D2.3 Valutare la possibilità di ottenere uno status consultivo nell'ambito del Trattato sull'Antartide

La Svizzera sta esaminando la questione, anche se le riunioni del Trattato stanno diventando sempre più politicizzate ed è sempre più difficile raggiungere un consenso. Alcune Parti consultive al Trattato sull'Antartide stanno bloccando le candidature pendenti. Queste circostanze non stimolano la Svizzera ad agire per cambiare il proprio status.

Misura E1.1 Rivedere i requisiti di registrazione per le imbarcazioni commerciali marittime e renane e per la navigazione da diporto internazionale. In quest'ottica verrà data particolare importanza ai requisiti di nazionalità e di capitale

Questi punti sono attualmente in fase di esame. Il Consiglio federale intende inizialmente modificare le ordinanze per le imbarcazioni commerciali marittime, ma sono già iniziati i lavori anche per le imbarcazioni renane.

Misure che hanno presentato problemi gravi (rosso)

L'attuazione di una misura ha incontrato notevoli difficoltà, richiedendo una maggiore attenzione e una ricerca attiva di soluzioni adeguate. Questa misura e i problemi incontrati sono descritti di seguito.

Misura B2.1 Mantenere ed espandere la rete di accordi sulla doppia imposizione ed eventualmente introdurre l'imposta sul tonnellaggio

Durante l'iter parlamentare, il progetto relativo all'imposta sul tonnellaggio è stato respinto. Il 28 maggio 2024, il Parlamento ha deciso la non entrata in materia. Questa decisione parlamentare non solo mette a rischio il mantenimento di un regime fiscale attraente per il settore marittimo, uno degli obiettivi della strategia, ma mina anche l'esistenza stessa di un settore marittimo svizzero – nonostante questo offra posti di lavoro e una base imponibile – e la possibilità, da parte di aziende leader mondiali, di gestire dalla Svizzera una grande flotta di navi.

A ciò si aggiunge la necessità di chiarire la situazione giuridica nella legge sull'imposta federale diretta (LIFD) e nella legge sull'armonizzazione delle imposte dirette dei Cantoni e dei Comuni (LAID) in merito all'esenzione fiscale dei marittimi imbarcati su una nave battente bandiera svizzera.

Oltre a questi problemi, sembra sempre più difficile trovare finanziamenti in Svizzera per l'acquisizione di navi, vista l'assenza di istituzioni finanziarie interessate e di condizioni di mercato favorevoli per questa nicchia.

Sono in corso colloqui con la SECO su altre possibili modalità per garantire una tassazione competitiva.

Allegato: Valutazione dello stato di avanzamento delle misure

| Priorità strategica | Obiettivo | Misure | Valutazione |
|---|---|--|--|
| A. Un ordine marittimo basato su regole | A1. Rafforzare il diritto internazionale (applicazione, esecuzione, sviluppo) | A1.1 Partecipare attivamente al continuo sviluppo del diritto internazionale nel settore marittimo | verde |
| | | A1.2 Esercitare i propri diritti davanti al Tribunale internazionale del diritto del mare e ad altri meccanismi di risoluzione delle controversie | verde |
| | | A1.3 Influenzare gli organismi, i forum e i negoziati pertinenti, nel rispetto dei diritti degli Stati senza sbocco sul mare | arancione |
| | A2. Ricepire gli sviluppi del diritto internazionale | A2.1 Adottare gli sviluppi dell'acquis del settore della navigazione marittima, in particolare le convenzioni dell'Organizzazione marittima internazionale (OMI) e dell'Organizzazione internazionale del lavoro (OIL) | arancione |
| | | A2.2 Ratificare le convenzioni e gli emendamenti a queste ultime che sono allineati con gli Obiettivi di sviluppo sostenibile dell'Agenda 2030 | arancione |
| | A3. Rafforzare Ginevra come sede di organizzazioni nel settore marittimo | A3.1 Sfruttare le sinergie tramite le reti di contatti tra gli attori del settore marittimo internazionale con sede a Ginevra sui temi del commercio globale, della proprietà intellettuale, dell'ambiente, della pace e della sicurezza, dell'aiuto umanitario, dei diritti umani e della salute | verde |
| A3.2 Perseguire una politica di Stato ospite che offra le migliori condizioni possibili per l'insediamento di organizzazioni del settore marittimo | | verde | |
| B. Economia marittima | B1. Migliorare l'accesso al mercato dei servizi di trasporto marittimo internazionale | B1.1 Impegnarsi all'interno di organismi multilaterali di regolamentazione o attraverso la negoziazione di accordi di libero scambio per migliorare l'accesso al mercato dei servizi di trasporto marittimo | verde |
| | B2. Mantenere una tassazione attrattiva | B2.1 Mantenere ed espandere la rete di accordi sulla doppia imposizione ed eventualmente introdurre l'imposta sul tonnellaggio. | rosso |
| C. Ambiente marino e affari sociali | C1. Partecipare agli strumenti internazionali nei settori della biodiversità marina, dell'inquinamento da plastica e della promozione di condizioni di lavoro dignitose | C1.1 Concludere negoziati concernenti uno strumento internazionale contro l'inquinamento da plastica (intero ciclo di vita dei materiali sintetici) | arancione |
| | | C1.2 Inasprire gli obiettivi di riduzione delle emissioni nel trasporto marittimo fino a raggiungere un saldo netto pari a zero entro il 2050 nell'ambito della revisione della strategia dell'OMI sui gas a effetto serra | verde |
| | | C1.3 Garantire condizioni di lavoro dignitose nel settore marittimo della Convenzione sul lavoro marittimo (OIL-MLC 2006) | verde |
| | C2. Garantire una catena alimentare marina sicura e sostenibile | C2.1 Inasprire i controlli sullo sfruttamento legale e sostenibile delle risorse marine, in particolare nel quadro del Comitato sulla pesca della FAO (Committee on Fisheries, COFI), della Commissione baleniera internazionale (International Whaling Commission, IWC) e di altre autorità di gestione | verde |
| | | C2.2 Sostenere l'introduzione di misure commerciali nel contesto della conservazione delle specie | verde |
| | | C2.3 Sostenere il diritto di sfruttamento dei cetacei e di altre risorse marine secondo criteri biologici da parte dei popoli indigeni e delle comunità locali | verde |
| | C3. Rafforzare gli standard di sostenibilità nell'uso delle risorse marine | C3.1 Destinare almeno il 30 per cento della superficie degli oceani alla salvaguardia della biodiversità entro il 2030 | arancione |
| | | C3.2 Attuare gli obiettivi rilevanti del quadro globale sulla biodiversità Kunming-Montreal | verde |
| | | C3.3 Sviluppare elevati standard ambientali per il settore dell'estrazione mineraria in acque profonde e prendere in considerazione una moratoria sull'estrazione commerciale in acque profonde | verde |
| | C4. Proteggere i fiumi transfrontalieri della Svizzera che sfociano in mare | C4.1 Sottolineare la grande importanza per la Svizzera della gestione dei fiumi transfrontalieri che sfociano in mare | verde |
| | | C4.2 Assicurare un equilibrio di interessi tra i Paesi rivieraschi a monte e a valle nella conclusione e nello sviluppo di trattati internazionali | verde |
| | D. Ricerca e scienza marittime | D1. Rafforzare il contributo da parte del mondo scientifico svizzero agli organismi marini internazionali | D1.1 Promuovere la ricerca marittima finanziando progetti del Fondo nazionale svizzero per la ricerca scientifica (FNS) attraverso una procedura competitiva |
| D1.2 Portare avanti questa promozione attraverso commissioni e contributi del mondo accademico e tramite il sostegno a strutture di ricerca d'importanza nazionale (SPI). Queste vengono selezionate nel pieno rispetto dei requisiti della legislazione federale in materia di ricerca e innovazione | | | verde |
| D2. Posizionarsi come parte della comunità polare | | D2.1 Utilizzare lo statuto di osservatrice presso il Consiglio Artico per promuovere la ricerca scientifica internazionale, la protezione e l'uso sostenibile delle risorse naturali, come pure il dialogo tra le nazioni e con le organizzazioni dei popoli indigeni | verde |
| | | D2.2 Promuovere una «cultura della diplomazia scientifica» attraverso uno scambio proficuo tra scienza e politica | verde |
| | | D2.3 Valutare la possibilità di ottenere uno status consultivo nell'ambito del Trattato sull'Antartide | arancione |
| D3. Rafforzare la navigazione a fini di ricerca | | D3.1 Permettere alla comunità di ricerca svizzera l'accesso alle navi e alle piattaforme di ricerca, sfruttando al meglio tutte le sinergie | verde |
| | D3.2 Partecipare a spedizioni e progetti internazionali e fornire sostegno politico alle navi da ricerca battenti bandiera svizzera | verde | |
| E. Bandiera svizzera | E1. Creare sia condizioni di registrazione competitive per le imbarcazioni commerciali marittime e renane, sia normative moderne per la navigazione da diporto internazionale | E1.1 Rivedere i requisiti di registrazione per le imbarcazioni commerciali marittime e renane e per la navigazione da diporto internazionale. In quest'ottica verrà data particolare importanza ai requisiti di nazionalità e di capitale | arancione |
| | | E1.2 Sviluppare standard di sicurezza e sostenibilità di ampia portata per la navigazione commerciale marittima e sul Reno sotto bandiera svizzera e separare l'autorizzazione alla navigazione dalla registrazione | arancione |
| | | E1.3 Assicurare la compatibilità con le normative internazionali | verde |
| | E2. Migliorare la supervisione e le sanzioni | E2.1 Inasprire il diritto in materia di sorveglianza (obblighi di controllo e segnalazione) e gli strumenti di diritto amministrativo per rimediare alle carenze ed emanare sanzioni | verde |
| | | E2.2 Assicurare la qualità della bandiera attraverso un regime di ispezioni coerente ed efficiente | verde |
| | E3. Assicurare una gestione pubblica nel settore marittimo orientata ai servizi | E3.1 Assicurare un interessante rapporto costi-benefici della bandiera svizzera | arancione |
| E3.2 Ricorrere a una gestione digitalizzata per servizi veloci e di qualità (e-Government) | | verde | |
| | | E.3.3 Pubblicizzare i vantaggi della bandiera svizzera attraverso mezzi di comunicazione adeguati | arancione |