

Strategia marittima 2023–2027



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Sommario

Prefazione	3
<hr/>	
1 Contesto	4
<hr/>	
2 Priorità tematiche	6
2.1 Un ordine marittimo basato su regole (diritto internazionale)	6
2.2 Economia marittima	8
2.3 Ambiente marino e affari sociali	10
2.4 Ricerca e scienza marittime	12
2.5 Bandiera svizzera	14
<hr/>	
3 Attuazione	16
4 Glossario	18
5. Panoramica degli accordi nel settore marittimo	19

Prefazione



Il mare è l'habitat più antico: è nel mare che ha avuto origine la vita.

L'acqua ricopre due terzi del nostro pianeta ed è quindi un elemento chiave dello sviluppo sostenibile. Un ambiente marino sano è vitale per noi esseri umani. Gli oceani svolgono una funzione fondamentale nella regolazione del clima e sono essenziali per affrontare altre sfide globali urgenti, come la sicurezza alimentare, l'approvvigionamento energetico, le catene logistiche globali sostenibili e i cambiamenti ecologici in atto. Anche la Svizzera, Paese senza sbocco sul mare, dipende dagli ecosistemi marini e li influenza, tra l'altro anche in quanto luogo da cui nascono alcuni grandi fiumi europei.

Un'economia globalizzata non è concepibile senza gli oceani come vie di trasporto. Essendo un'economia orientata al mondo, la Svizzera dipende dalla fluidità delle catene logistiche globali e dal commercio marittimo. L'esplorazione e l'uso sostenibile degli oceani sono a loro volta cruciali: le aziende e le istituzioni svizzere svolgono un ruolo importante in tutti questi settori. Il Consiglio federale si sforza pertanto di offrire a tutti questi attori le migliori condizioni quadro possibili. La Svizzera si colloca in cima alla classifica mondiale dei Paesi che possiedono una flotta commerciale marittima. Dopo aver esaminato varie possibili soluzioni, il Consiglio federale ha optato per una regolamentazione sicura, affidabile, snella e sostenibile della navigazione marittima sotto bandiera svizzera.

Da tutte queste considerazioni emerge chiaramente che le questioni marittime sono centrali anche per un Paese come la Svizzera, che non ha sbocchi sul mare, e per questo sono molto lieto che il Consiglio federale abbia deciso di adottare per la prima volta una strategia per la sua politica marittima.

La nuova strategia si basa sulla [Strategia di politica estera 2020–2023](#) e copre vari ambiti: diritto internazionale, economia, ricerca scientifica, ambiente e affari sociali oltre alla bandiera svizzera. Definisce infine le priorità tematiche, gli obiettivi e le misure per il periodo 2023–2027.

Il documento è stato elaborato dal DFAE coinvolgendo numerosi attori e punta a rafforzare ulteriormente la coerenza della politica del nostro Paese in questo settore; lo stesso approccio «Whole of Switzerland» dovrà caratterizzare anche la sua attuazione. La strategia potrà inoltre rappresentare un quadro di riferimento per i numerosi attori del mondo economico, scientifico e della società civile svizzeri.

Ignazio Cassis, consigliere federale
Capo del Dipartimento federale degli affari esteri

1 Contesto

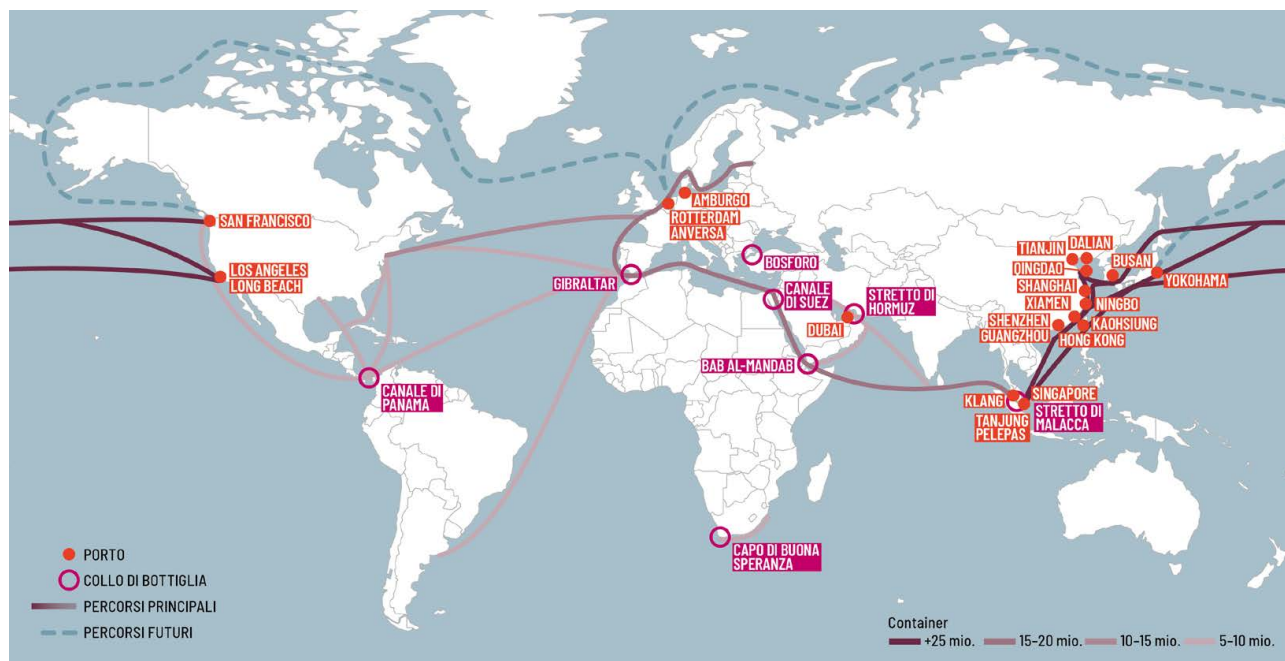
I mari e gli oceani hanno acquisito importanza politica a livello globale. Le tecnologie odierne, sia in ambito militare che civile, consentono di essere presenti ovunque – in cielo, sul mare, ma anche nelle profondità degli oceani – e quindi di controllare e sfruttare potenzialmente rotte di trasporto globali e giacimenti di materie prime quasi intatti.

Con i suoi 17 Obiettivi di sviluppo sostenibile (OSS) l'[Agenda 2030](#), adottata dall'Assemblea generale delle Nazioni Unite nel settembre del 2015, ha dato nuovo slancio agli sforzi globali in vista di uno sviluppo sostenibile. L'[OSS 14](#) riguarda l'interazione umana con gli oceani e definisce una serie di sotto-obiettivi volti alla conservazione e all'uso sostenibile di oceani, mari e risorse marine, comprese le aree costiere, oltre che al rafforzamento delle capacità e al miglioramento della governance in questo campo¹.

Diverse regioni marittime sono luoghi chiave, su cui attori statali e/o non statali esercitano la loro influenza. La crescente rivalità tra le grandi potenze e la demarcazione dell'Occidente dalle medie potenze regionali, che perseguono interessi territoriali anche minacciando di fare uso di mezzi non pacifici, cela potenziali conflitti per l'accesso, l'uso e il controllo delle regioni marittime.

Di conseguenza, gli Stati considerati potenze marittime consolidate sono sempre più in competizione con gli Stati marittimi emergenti. Negli ultimi anni, per esempio, sono aumentate le tensioni nel Golfo Persico, nel Mediterraneo orientale, nel Mar Nero e nel Mar Cinese Meridionale. Oltre alla concorrenza tra Cina e Stati Uniti che cercano di imporre la loro supremazia nel Pacifico con mezzi diplomatici ed economici, ma anche militari. Gli Stati di piccole dimensioni, come la Svizzera, devono poter contare sul fatto che sui mari non si applichi il diritto del più forte. Il nostro Paese si impegna pertanto a garantire che la governance dei mari sia soggetta a un ordine basato su regole. La [Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare](#) (*United Nations Convention on the Law of the Sea, UNCLOS*) ne costituisce la base. La risoluzione pacifica delle controversie, tramite il [Tribunale internazionale per il diritto del mare \(TIDM; in inglese\)](#) [International Tribunal for the Law of the Sea, ITLOS](#) o altri meccanismi analoghi deve essere garantita.

Attraverso i suoi fiumi la Svizzera è collegata a tre diverse regioni marittime: Mediterraneo, Oceano Atlantico nord-orientale e Mar Nero². Il trasporto marittimo consente il commercio e i contatti tra tutte le nazioni e nel corso della storia ha garantito sviluppo economico e prosperità. Quasi



Principali rotte marittime. Illustrazione: DFAE

1 <https://council.science/wp-content/uploads/2017/03/SDGs-interactions-14-life-below-water.pdf> (disponibile in inglese).

2 Reno (Mare del Nord); Rodano (Mediterraneo), Ticino (Adriatico-Mediterraneo); Inn (Mar Nero).

il 90 per cento dello scambio globale di merci avviene almeno in parte via mare. Energia, cibo e materie prime sono distribuiti tramite rotte marittime. L'**economia marittima** è dunque al centro delle catene globali del valore, da cui dipendono i consumatori e l'industria svizzeri. Priva di accesso diretto ai mari, a Svizzera dipende dalla logistica che funzioni lungo queste catene del valore e che sia sicura, efficiente e sostenibile. Le aziende svizzere sono anche importanti fornitori di servizi marittimi³. È quindi nell'interesse della Svizzera rafforzare le condizioni quadro economiche per il settore marittimo.

Gli ecosistemi marini regionali e globali sono fortemente inquinati da sostanze organiche e prodotti chimici, oltre che da rifiuti plastici, e risentono dell'inquinamento acustico; gli stock ittici marini sono in declino. In mancanza di una regolamentazione internazionale l'estrazione in acque profonde può comportare gravi rischi per l'ambiente. Per tutte queste ragioni la Svizzera si impegna, anche in **ambito socio-ambientale**, per il continuo sviluppo di norme e standard concordati a livello globale. La pandemia di COVID-19 ha messo infine in evidenza l'importanza della dimensione sociale, ossia di condizioni di lavoro e di vita dignitose per i marittimi.

La ricerca e l'innovazione svolgono un ruolo centrale quando si tratta di rispondere a sfide ambientali, energetiche, di sicurezza e sociali. Ci si aspetta che elaborino non solo basi scientifiche ma anche approcci pratici che permettano di individuare soluzioni concrete. La Svizzera è ben posizionata nel campo della **scienza e della ricerca marittima** grazie al suo eccellente sistema universitario, ma non è sufficientemente percepito. Si potrebbero inoltre sfruttare meglio le opportunità di partecipazione, in linea con l'approccio svizzero secondo il quale le politiche – anche negli organismi internazionali – dovrebbero essere sviluppate tenendo conto delle conoscenze scientifiche.

La mancanza di navi mercantili svizzere viene chiaramente sentita già durante la prima guerra mondiale. Allo scoppio della seconda guerra mondiale, la Svizzera si trova nuovamente in una situazione di emergenza e per garantire il proprio approvvigionamento è spinta a inviare navi che battessero la sua bandiera sugli oceani del mondo: nel 1941 mette quindi a disposizione la **bandiera svizzera** per la navigazione marittima. Grazie all'esperienza positiva accumulata in quegli anni, anche dopo la guerra si decide di mantenere la flotta mercantile. Oggi, navi utilizzate per il trasporto marittimo commerciale sotto bandiera svizzera appartenenti ad aziende private svizzere e gestite da armatori svizzeri solcano tutti i mari del mondo. Dopo l'entrata in vigore della [legge federale sulla navigazione marittima sotto bandiera svizzera](#) nel 1953, tuttavia, i nuovi sviluppi sociali, tecnici ed economici non hanno più trovato spazio nella legislazione. Inoltre, a metà del 2017 la Confederazione ha interrotto il suo sostegno finanziario alle navi mercantili battenti bandiera svizzera connesso alla politica di approvvigionamento. La legislazione attuale non tiene dunque sufficientemente conto delle nuove esigenze e delle circostanze odierne, e anche per questo motivo solo poche navi battono ancora bandiera svizzera. Per essere di nuovo in linea con le normative nazionali e internazionali la base giuridica per la navigazione marittima sotto bandiera svizzera deve essere modernizzata.

Anche nel campo delle questioni marittime la Svizzera vuole dare il suo contributo, influenzando gli sviluppi futuri. La presente strategia intende migliorare la cooperazione istituzionale tra i servizi federali interessati e contribuire così ad assicurare la coerenza della politica federale nel settore marittimo attraverso un approccio olistico che coinvolga tutti gli attori. La visione d'insieme e una comprensione comune degli interessi e degli obiettivi permetteranno di sfruttare appieno il potenziale della Svizzera nell'ambiente marittimo dal punto di vista politico, economico, sociale, giuridico e scientifico, con attenzione agli aspetti ambientali.

3 UNCTAD (2021), Review of Maritime Transport 2021.

2 Priorità tematiche

Nella presente strategia sono state definite cinque priorità tematiche che riguardano le principali aree del settore marittimo in cui la Svizzera è attiva. Per ogni area prioritaria è stato formulato un obiettivo e sono state individuate misure concrete.⁴

Gli obiettivi e le misure non devono essere considerati definitivi e potranno essere integrati, se necessario, nell'ambito del coordinamento tra i servizi federali competenti.⁵

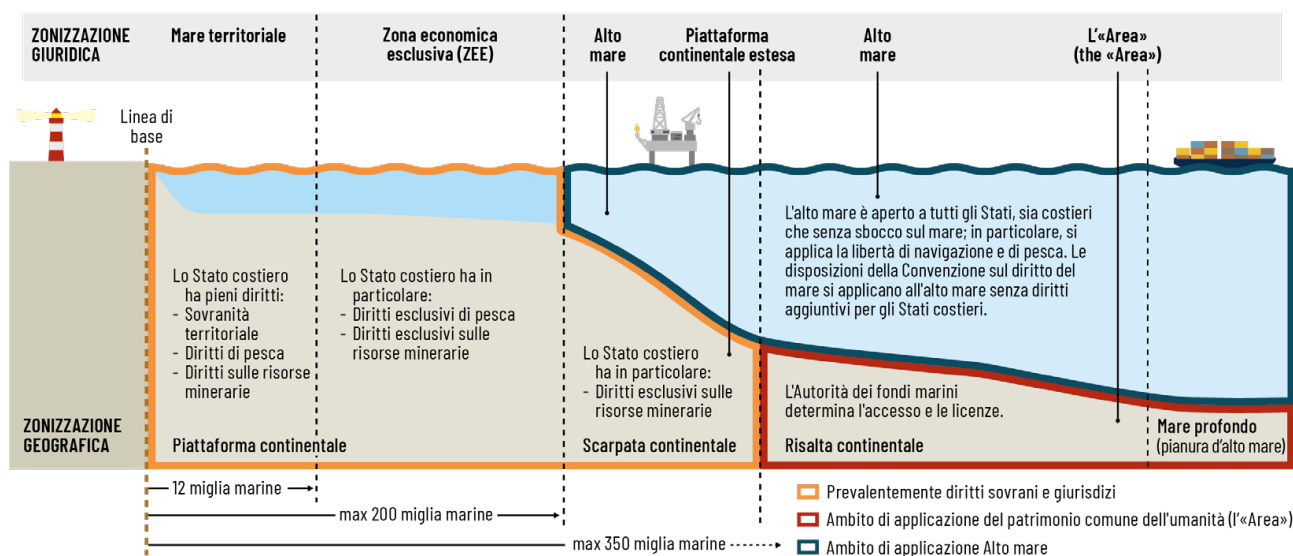
4 L'area della sicurezza marittima non è coperta da questa strategia.

5 Cfr. n. 3 Attuazione, infra.

2.1 Un ordine marittimo basato su regole (diritto internazionale)

La Svizzera è uno dei Paesi economicamente più interconnessi a livello internazionale ed è chiaramente interessata a garantire che tutti applichino il diritto internazionale vigente; sostiene quindi un ordine marittimo **basato su regole** e dotato dei meccanismi necessari a farle rispettare. Si impegna per il mantenimento e lo sviluppo dell'acquis globale⁶ riguardante

la protezione e l'uso sostenibile degli oceani e affinché siano osservati anche standard, norme e codici di condotta non giuridicamente vincolanti. Assicura inoltre che le imbarcazioni marittime battenti bandiera svizzera siano conformi agli standard e alle regole internazionali applicabili.



Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, diritti d'uso in base alla distanza dalla costa. Illustrazione: DFAE

6 Cfr. pagina 19: Panoramica degli accordi nel settore marittimo.

Obiettivi e misure

A. La Svizzera è attiva negli organismi internazionali competenti e si impegna per un ordine marittimo globale basato su regole e per il rafforzamento del diritto internazionale.

A1. Rafforzare il diritto internazionale (applicazione, esecuzione, sviluppo)

- A1.1 Partecipare attivamente al continuo sviluppo del diritto internazionale nel settore marittimo.
- A1.2 Esercitare i propri diritti davanti al Tribunale internazionale del diritto del mare e ad altri meccanismi di risoluzione delle controversie.
- A1.3 Influenzare gli organismi, i forum e i negoziati pertinenti, nel rispetto dei diritti degli Stati senza sbocco sul mare.

A2. Recepire 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).
- A2.2 Ratificare le convenzioni e gli emendamenti a queste ultime che sono allineati con gli Obiettivi di sviluppo sostenibile dell'Agenda 2030.

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.
- A3.2 Perseguire una politica di Stato ospite che offra le migliori condizioni possibili per l'insediamento di organizzazioni del settore marittimo.

Efficacia e valore aggiunto

- Creazione di condizioni quadro sicure per l'economia marittima e per la tutela e l'uso sostenibile degli oceani che contribuiscano alla promozione e al mantenimento della pace e della sicurezza.
- Rafforzamento del ruolo di Ginevra anche nelle questioni legate al settore marittimo.
- Maggiori opportunità per la Svizzera di esercitare un'influenza all'interno degli organismi internazionali partecipando attivamente ai loro lavori.

2.2 Economia marittima

L'economia marittima è il perno delle catene globali del valore da cui dipendono i consumatori e l'industria svizzera. Circa il 90 per cento degli scambi intercontinentali di merci sfrutta il trasporto marittimo. Considerato in relazione alle sue prestazioni in questo campo, questo tipo di trasporto è di gran lunga il più economico ed ecologico. Le imbarcazioni marittime sono in grado di caricare una quantità di merci significativamente maggiore emettendo quantità notevolmente inferiori di gas serra rispetto ai mezzi terrestri o aerei. Questo vantaggio comparativo deve essere preservato. Attraverso l'[imposta sul tonnellaggio applicabile alle navi](#)⁷ si vuole introdurre uno strumento di promozione del trasporto marittimo ampiamente accettato a livello internazionale, e particolarmente diffuso nell'Unione Europea (UE), che potrebbe costituire un fattore di attrazione per le compagnie di navigazione marittima estremamente mobili. Il Parlamento aveva incaricato il Consiglio federale di elaborare un progetto per l'introduzione di un'imposta sul tonnellaggio. Il 4 maggio 2022 il Consiglio federale ha presentato all'Assemblea federale il relativo messaggio, sul quale il Parlamento sta deliberando.⁸

Oltre un centinaio di convenzioni e accordi volti a evitare la doppia imposizione delle compagnie marittime e aeree che operano a livello internazionale garantiscono la certezza del diritto e tutelano le imprese e il loro personale. Di norma queste convenzioni comportano la tassazione nello Stato in cui ha sede l'impresa di trasporto marittimo.

Gli accordi di libero scambio, che garantiscono un accesso non discriminatorio ai mercati e alle infrastrutture, creano buone condizioni per l'insediamento delle imprese del settore

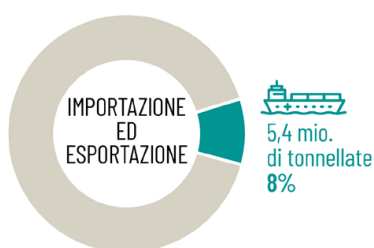
del trasporto marittimo e della logistica. Nel negoziare questo tipo di accordi la Svizzera mira a ottenere un accesso al mercato paritario. In particolare, con importanti Stati marittimi devono essere concordate disposizioni di più ampia portata rispetto a quelle previste dall'OMC nell'Accordo sulla facilitazione del commercio, al fine di aumentare la certezza del diritto e ridurre gli ostacoli amministrativi.

La Svizzera ha un ecosistema di aziende attive nel settore del trasporto marittimo e in aree correlate come il noleggio, la spedizione di merci o il trasporto multimodale. Anche il commercio delle materie prime e il suo finanziamento sono strettamente connessi al trasporto marittimo. In Svizzera hanno sede aziende leader a livello mondiale nei settori della navigazione, del noleggio, dell'ispezione e del commercio. Le società armatrici presenti in Svizzera (una sessantina circa) gestiscono quasi 900 navi e si possono classificare tra le 13 flotte più grandi del mondo. Il settore crea posti di lavoro per diverse migliaia di persone.

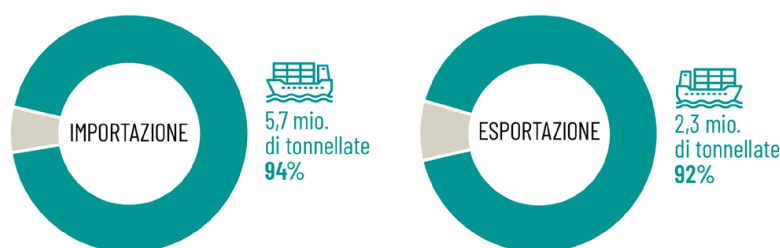
Le aziende svizzere sono ben posizionate sia nel settore marittimo commerciale che in quello della navigazione internazionale sul Reno. Buone condizioni quadro sono fondamentali per mantenere l'attrattiva della piazza economica svizzera e per creare incentivi che incoraggino l'utilizzo della bandiera svizzera anche in futuro. Questo include anche l'introduzione di un'imposta sul tonnellaggio.

Anche la presenza di personale qualificato è un segno distintivo della Svizzera e la rende più interessante per queste imprese.

QUOTA DEL TRAFFICO MERCI ATTRAVERSO IL RENO



IL COMMERCIO ESTERO INTERCONTINENTALE DELLA SVIZZERA CON NAVI OCEANICHE



Importanza del trasporto marittimo per il commercio estero della Svizzera. Grafico: DFAE

- 7 Si tratta di un metodo alternativo di calcolo dell'imposta sull'utile. Come base non si considera l'utile effettivamente conseguito bensì un valore forfettario definito tenendo conto della capacità di carico della nave (stazza netta) e dei giorni di esercizio. Essendo facoltativa, le imprese interessate dovranno optare esplicitamente per la tassazione in base al tonnellaggio, che comporta un onere fiscale relativamente più basso in caso di aziende redditizie.
- 8 Il 13 dicembre 2022 il Consiglio nazionale ha approvato la legge federale concernente l'imposta sul tonnellaggio applicabile alle navi (legge concernente l'imposta sul tonnellaggio, FF 2022 1252). La Commissione dell'economia e dei tributi del Consiglio degli Stati (CET-S) ha iniziato l'esame del disegno di legge il 14 febbraio 2023 e ha chiesto all'Amministrazione di effettuare ulteriori verifiche, anche in materia di costituzionalità

Obiettivi e misure

B. La Svizzera si impegna a rafforzare le condizioni quadro economiche per il settore marittimo.

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.

B2. Mantenere una tassazione attrattiva

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

Efficacia e valore aggiunto

- Creazione di buone condizioni quadro per il settore marittimo allo scopo di aumentare l'attrattiva della piazza economica svizzera.
- Garanzia di accesso ai mercati esteri.
- Condizioni di parità con gli altri centri mondiali del commercio marittimo.

2.3 Ambiente marino e affari sociali

Numerose organizzazioni e organismi internazionali si occupano dei quadri normativi concernenti la protezione e l'uso sostenibile delle risorse marine, trasporti marittimi rispettosi dell'ambiente, la tutela del patrimonio naturale e culturale degli oceani e condizioni di lavoro più dignitose.

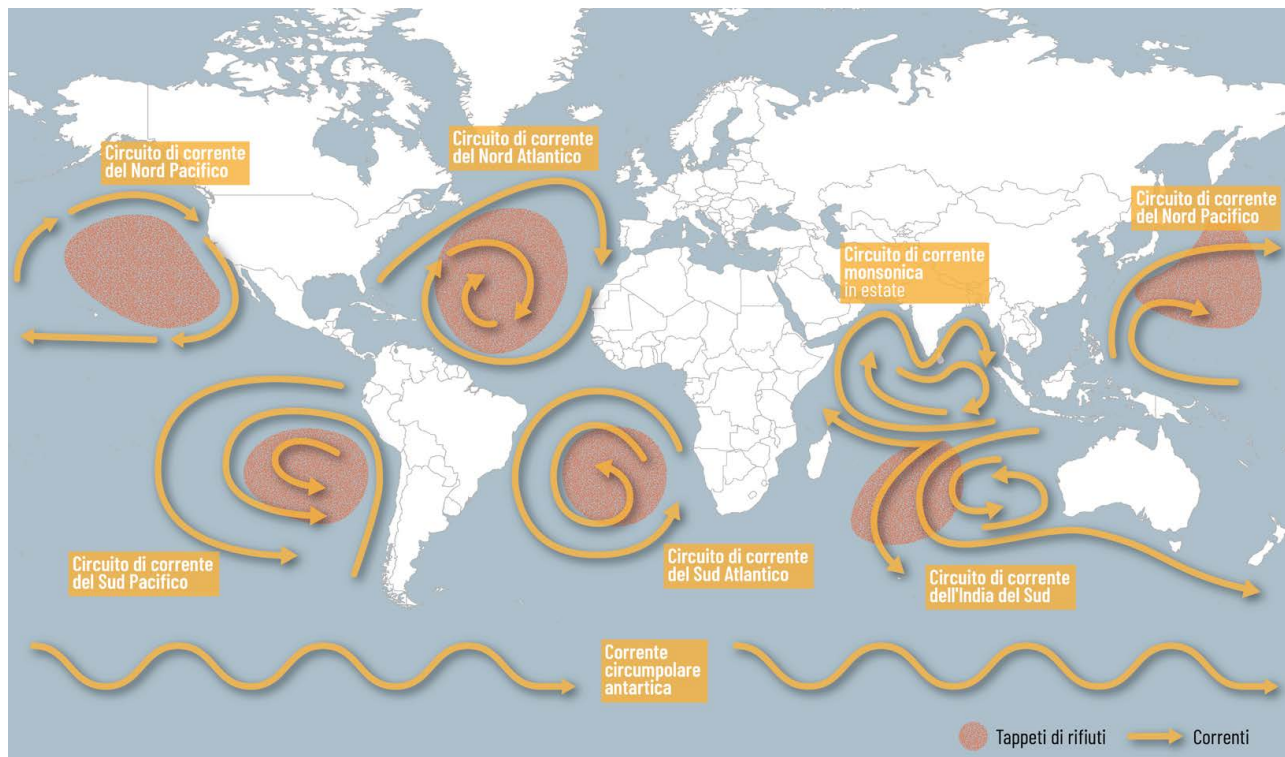
Particolarmente pertinenti in questo caso sono quindi gli Obiettivi di sviluppo sostenibile [8](#) («Promuovere una crescita economica duratura, inclusiva e sostenibile, la piena occupazione e il lavoro dignitoso per tutti»), [13](#) («Adottare misure urgenti per combattere i cambiamenti climatici e le loro conseguenze») e [14](#) («Conservare e utilizzare in modo sostenibile gli oceani, i mari e le risorse marine») dell'Agenda 2030.

Le risorse marine sono fondamentali per la sicurezza alimentare. Sono stati conclusi accordi globali e regionali per fermare lo sfruttamento eccessivo delle risorse e per garantire la protezione e l'uso sostenibile della biodiversità e degli ecosistemi mondiali. Secondo l'[Organizzazione delle Nazioni Unite per l'alimentazione e l'agricoltura \(FAO\)](#), solo due terzi delle riserve ittiche sono utilizzati in modo sostenibile⁹. Oltre al sovrasfruttamento legale, una delle maggiori minacce per gli ecosistemi marini è rappresentata dalla pesca illegale, non dichiarata e non regolamentata¹⁰.

Le emissioni di gas a effetto serra prodotte dal trasporto marittimo internazionale non rientrano nell'attuale regime climatico internazionale, ma anche esse dovranno essere ridotte e raggiungere un saldo netto pari a zero. La [strategia di riduzione formulata dall'OMI](#) e il suo ulteriore sviluppo sono quindi di importanza cruciale.

Con la ratifica della [Convenzione UNESCO sulla protezione del patrimonio culturale subacqueo del 2001](#)¹¹, la Svizzera si è impegnata a combattere la crescente distruzione, il saccheggio e lo sfruttamento di questo patrimonio culturale a livello mondiale.

Le condizioni di lavoro dei marittimi, un gruppo professionale importante per la sicurezza dell'approvvigionamento globale, sono spesso precarie; gli incidenti e le malattie fisiche e mentali sono frequenti, inoltre, la pandemia ha aggravato la situazione. La Svizzera si impegna, in particolare nell'ambito dell'OIL, ad attuare e sviluppare ulteriormente la Convenzione sul lavoro marittimo del 2006¹², al fine di garantire il diritto di tutti i marittimi a un'occupazione dignitosa, che includa sicurezza e salute sul lavoro.



Nei gorghi delle correnti oceaniche convergono tutti i rifiuti. Grafico: DFAE

⁹ <https://www.fao.org/publications/sofia/en/>

¹⁰ <https://www.fao.org/iuu-fishing/en/>

¹¹ RS 0.444.2

¹² RS 0.822.81

Obiettivi e misure

C. La Svizzera si impegna a proteggere gli oceani del mondo dall'inquinamento e a favorirne lo sviluppo sostenibile (sotto il profilo ecologico, economico e sociale).

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)¹³.
- 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.
- C1.3 Garantire condizioni di lavoro dignitose nel settore marittimo della [Convenzione sul lavoro marittimo \(OIL-MLC 2006\)](#).

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.
- C2.2 Sostenere l'introduzione di misure commerciali nel contesto della conservazione delle specie.¹⁴
- 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](#)¹⁵.

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 2030.¹⁶
- C3.2 Attuare gli obiettivi rilevanti del [quadro globale sulla biodiversità Kunming-Montreal](#).
- 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.

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.
- C4.2 Assicurare un equilibrio di interessi tra i Paesi rivieraschi a monte e a valle nella conclusione e nello sviluppo di trattati internazionali.

Efficacia e valore aggiunto:

- Miglioramento della biodiversità e riduzione dell'inquinamento e dello sfruttamento eccessivo degli oceani.
- Contributo alla lotta contro il cambiamento climatico.
- Sostegno al raggiungimento degli obiettivi dell'Agenda 2030 (Obiettivo 8 «Lavoro dignitoso e crescita economica», Obiettivo 13 «Agire per il clima» e Obiettivo 14 «La vita sott'acqua»).

¹³ Mandato del Consiglio federale del 31 agosto 2022 per partecipare ai negoziati.

¹⁴ Convenzione sul commercio internazionale delle specie di fauna e di flora selvatiche minacciate di estinzione (RS 0.453).

¹⁵ Convenzione internazionale che regola la caccia alla balena (RS 0.922.74).

¹⁶ [Obiettivo 3 del quadro globale sulla biodiversità Kunming-Montreal](#) 

2.4 Ricerca e scienza marittime

La ricerca sugli oceani svolge un ruolo importante se si vuole studiare in modo esaustivo il sistema ambientale e climatico della Terra. Gli ecosistemi marini, soprattutto gli abissi, sono tra gli habitat naturali meno esplorati in assoluto.

Per accedervi, infatti, occorrono infrastrutture complesse come navi e stazioni di ricerca (questo vale in particolare per gli studi sull'Artide e l'Antartide). Le tecnologie marittime vengono utilizzate anche per approvvigionarsi di materie prime e di energie rinnovabili.

Specialmente nei campi del modellamento marino, della biodiversità, dell'ecologia, dell'ecotossicologia, dell'inquinamento ambientale e della paleoclimatologia lavorano ricercatrici e ricercatori marini svizzeri affermati. Vi sono per esempio scienziati svizzeri attivi nella ricerca polare a livello internazionale presso il [Comitato scientifico per la ricerca in Antartide](#) (Scientific Committee for Antarctic Research, SCAR), il [Comitato scientifico internazionale artico](#) (International Arctic Science Committee, IASC), [Consiglio Artico](#) (Arctic Council), il [Forum degli operatori artici](#) (Forum of

Arctic Research Operators (FARO) e, a livello europeo, presso il [Comitato polare europeo](#) (European Polar Board). La [Commissione svizzera per la ricerca polare \(SKPH\)](#) e l'[Istituto polare svizzero](#) (Swiss Polar Institute, SPI) sono due istituti molto importanti in questo ambito. Per l'esplorazione del mare Mediterraneo, la Svizzera è membro della [Commissione internazionale per l'esplorazione scientifica del Mediterraneo \(CIESM\)](#).

L'interconnessione della scienza e della ricerca marittime con altri settori (scienza del clima, ricerca energetica, ricerca sui materiali e nuovi sviluppi tecnologici e loro convalida), in cui la ricerca svizzera è all'avanguardia a livello mondiale, aiuta a sfruttare le sinergie in modo ottimale ed è un requisito indispensabile per il trasferimento tecnologico nella pratica.

Nel [Consiglio Artico](#), la Svizzera possiede lo statuto di osservatrice; nel quadro del [Trattato sull'Antartide](#), quello di Stato parte non consultivo. In quanto membro della comunità polare, si avvale di questi due organismi per promuovere uno sviluppo pacifico e sostenibile delle regioni polari.



Rete da plancton per il campionamento della superficie dell'acqua in uno studio sulle microplastiche nell'Antartide.

Foto: Università di Basilea, Patricia Holm

Obiettivi e misure

D. La Svizzera intensifica i suoi sforzi nel campo della ricerca e della 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 innovazione¹⁷.

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.
- D2.2 Promuovere una «cultura della diplomazia scientifica» attraverso uno scambio proficuo tra scienza e politica.

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

- 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.
- D3.2 Partecipare a spedizioni e progetti internazionali e fornire sostegno politico alle navi da ricerca battenti bandiera svizzera.

Efficacia e valore aggiunto:

- Valorizzazione della piazza scientifica svizzera.
- Collegamento della ricerca svizzera in materia di ghiaccio e neve e sull'altitudine con la ricerca marittima e polare.
- Consolidamento dell'influenza della Svizzera negli organismi scientifici attivi in ambito marittimo.

¹⁷ Legge federale sulla promozione della ricerca e dell'innovazione (LPRI, RS 420.1).

2.5 Bandiera svizzera

La legislazione sulla navigazione marittima commerciale sotto bandiera svizzera è in parte superata e non tiene più sufficientemente conto delle esigenze e delle circostanze odierne. Di conseguenza, la navigazione marittima commerciale battente bandiera svizzera è esposta a svantaggi competitivi a livello internazionale, con il risultato che sono diventate rare le navi che battono bandiera svizzera.

L'obiettivo della nuova legislazione è assicurare un maggiore orientamento al servizio, qualità, attrattiva e competitività alla bandiera nazionale, attraverso un quadro normativo affidabile. La bandiera svizzera deve diventare un punto di riferimento per gli armatori che cercano una bandiera di alta qualità con un valore aggiunto per le loro navi e i loro dipendenti. Una bandiera di questo tipo contribuirà alla realizzazione degli obiettivi di sostenibilità della Svizzera.

Promuoverà inoltre i valori della Svizzera (affidabilità, sostenibilità ed efficienza) e la sua immagine nel mondo, creando e concentrando sinergie per nuovi settori economici nel campo della ricerca e dello sviluppo (formazione di cluster). In questo modo, si soddisferà la domanda nazionale e internazionale senza pesare ulteriormente sulla Confederazione (tasse a copertura dei costi).



Una nave battente bandiera svizzera lascia il porto. Foto: DFAE.

Obiettivi e misure

E. La Svizzera modernizza la propria bandiera e aumenta la propria competitività a livello internazionale.

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.
- 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.
- E1.3 Assicurare la compatibilità con le normative internazionali.

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.
- E2.2 Assicurare la qualità della bandiera attraverso un regime di ispezioni coerente ed efficiente.

E3. Assicurare una gestione pubblica nel settore marittimo orientata ai servizi

- E3.1 Assicurare un interessante rapporto costi-benefici della bandiera svizzera.
- E3.2 Ricorrere a una gestione digitalizzata per servizi veloci e di qualità (e-Government).
- E3.3 Pubblicizzare i vantaggi della bandiera svizzera attraverso mezzi di comunicazione adeguati.

Efficacia e valore aggiunto:

- Creazione di nuovo slancio per il settore marittimo in Svizzera.
- Rafforzamento della competitività internazionale e maggiore sostenibilità della bandiera svizzera.
- Incremento dell'attrattiva e promozione dell'immagine della Svizzera.

3 Attuazione

Approccio bilaterale e multilaterale

La Svizzera discute le questioni relative agli oceani e ai mari con tutti gli Stati e gli attori a ogni livello. Al fine di utilizzare nel modo più efficace possibile le limitate risorse dell'Amministrazione federale, vengono definiti obiettivi chiari in linea con gli Obiettivi di sviluppo sostenibile dell'Agenda 2030 e con le relative convenzioni internazionali. Particolare attenzione sarà rivolta alle misure che prevedono processi legislativi, a livello nazionale e internazionale. Questa definizione delle priorità avrà un impatto sui tempi di attuazione della strategia.

Competenze dei servizi federali e coordinamento interdipartimentale

La strategia non va a intaccare le responsabilità dei servizi federali. All'interno dell'Amministrazione federale, l'approccio «Whole of Government» permette di garantire la coerenza tra i servizi federali che si occupano di questioni marittime. Il DFAE è incaricato del coordinamento e della definizione periodici delle priorità, e verifica annualmente lo stato di attuazione della strategia coinvolgendo i servizi federali competenti.

Coordinamento con le parti interessate

Siccome il coinvolgimento degli attori sociali, del mondo scientifico, della società civile e del settore privato è fondamentale per l'uso sostenibile degli oceani e dei mari e per lo sviluppo e il mantenimento di standard di sicurezza e sostenibilità per la navigazione, la Svizzera promuove la collaborazione tra organizzazioni multilaterali, l'Amministrazione federale e attori non statali. Una volta all'anno sarà organizzata una «tavola rotonda» con le parti interessate sotto la direzione del DFAE. Si intende inoltre coinvolgere maggiormente rappresentanti del mondo scientifico, della società civile e del settore privato nella delegazione svizzera che partecipa alle riunioni di organizzazioni, comitati e forum internazionali.

Comunicazione

La questione è di interesse pubblico. I servizi federali competenti includono quindi le questioni marittime nel loro lavoro di comunicazione.

Rendicontazione

La rendicontazione relativa all'attuazione della presente strategia e dell'impegno svizzero avviene nel quadro di un monitoring annuale (sistema a semaforo) sulla realizzazione delle misure. Il monitoring viene effettuato coinvolgendo le parti interessate del mondo scientifico, della società civile e del settore privato, e i risultati vengono pubblicati. La strategia dovrà essere riesaminata dal Consiglio federale nel 2027.



L'inquinamento degli oceani ha raggiunto livelli preoccupanti. Foto: David Salvatori /VWPics/Science Photo Library

4 Glossario

Bandiera (svizzera): una bandiera è un pezzo di stoffa quadrato o rettangolare issato sull'albero o a poppa di una nave, per indicarne la nazionalità, il marchio dell'autorità di bordo o l'appartenenza a una società o a un club commerciale, nonché per trasmettere un messaggio nel segnalamento marittimo. Le navi battenti bandiera svizzera hanno la bandiera svizzera fissata a poppa.

Consiglio Artico: il Consiglio Artico, creato nel 1996, riunisce otto Stati che si affacciano sulle regioni artiche o circumpolari: Canada, Danimarca, Finlandia, Islanda, Norvegia, Russia, Svezia e Stati Uniti; sette organizzazioni che rappresentano le popolazioni indigene; tredici Stati – tra cui la Svizzera – sono osservatori che possono partecipare ai dibattiti.

Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare: la Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (CNUDM) è un accordo internazionale che fornisce un quadro giuridico per tutte le attività marine e marittime. A giugno 2022, 167 Paesi, tra cui la Svizzera, e l'Unione Europea ne fanno parte. Con le sue norme di ampia portata, la Convenzione ha lo status di una costituzione per i mari.

Estrazione dai fondali marini: l'estrazione dai fondali marini o *Deep Sea Mining* (DSM) si riferisce ai processi di estrazione di risorse minerarie dal fondo marino.

Governance degli oceani: con governance degli oceani si intendono le politiche, le azioni e gli affari riguardanti gli oceani del mondo. La governance degli oceani comprende l'influenza degli attori statali e non statali nella definizione delle politiche. La governance degli oceani è complessa perché gran parte degli oceani sono considerati un bene comune.

Innalzamento del livello del mare: l'innalzamento del livello del mare, causato dallo scioglimento dei ghiacci e dall'espansione delle acque, è uno dei tanti effetti del cambiamento climatico. Le isole e le zone costiere sono particolarmente vulnerabili all'innalzamento del livello del mare. Ogni anno il livello del mare si innalza di 3,2 mm.

Obiettivi di sviluppo sostenibile: gli Obiettivi di sviluppo sostenibile (OSS) sono i 17 obiettivi dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite. L'Obiettivo 14, che mira a conservare e utilizzare in modo sostenibile gli oceani, i mari e le risorse marine per uno sviluppo sostenibile, rientra nell'ambito della Strategia marittima.

Organizzazione marittima internazionale: l'Organizzazione marittima internazionale (OMI) è l'agenzia specializzata delle Nazioni Unite responsabile della sicurezza della navigazione e della prevenzione dell'inquinamento marino e atmosferico causato dalle navi. La sua sede centrale si trova a Londra. L'OMI conta 175 membri, tra cui la Svizzera.

Organizzazioni regionali di gestione della pesca: le organizzazioni regionali di gestione della pesca (ORGP) sono organismi internazionali istituiti da Paesi con interessi di pesca in una specifica area geografica. Alcune organizzazioni sono responsabili della gestione di tutti gli stock ittici di una determinata area. Altri si concentrano su specie altamente migratorie, come il tonno, che si trovano in aree geografiche molto più ampie.

Paese senza sbocco sul mare: un Paese senza sbocco sul mare è un Paese il cui territorio non ha un contatto diretto con un mare aperto (cioè direttamente collegato all'oceano mondiale). Il loro accesso al mare può avvenire attraverso il territorio di un altro Paese; sono quindi interamente delimitati da confini terrestri. 44 Paesi al mondo, tra cui la Svizzera, non hanno sbocchi sul mare.

Patrimonio culturale subacqueo: il patrimonio culturale subacqueo è costituito da tutte le tracce dell'esistenza umana di carattere culturale, storico o archeologico che sono state parzialmente o totalmente sommerse (negli oceani, nei laghi e nei fiumi), periodicamente o permanentemente, per almeno 100 anni.

Pesca illegale, non dichiarata e non regolamentata: la pesca illegale si verifica quando navi o pescatori operano in violazione delle leggi che regolamentano un'attività di pesca. Le attività di pesca possono anche essere non dichiarate o dichiarate erroneamente all'autorità nazionale competente o all'ORGP (vedi ORGP), in violazione delle leggi e dei regolamenti applicabili. La pesca non regolamentata si riferisce in generale alla pesca in alto mare da parte di imbarcazioni prive di nazionalità, di imbarcazioni battenti bandiera di un Paese che non è membro dell'ORGP che disciplina la zona di pesca o la specie in questione, o alla pesca in aree non regolamentate.

Piccoli Stati insulari in via di sviluppo: i piccoli Stati insulari in via di sviluppo (*Small Island Developing States*, SIDS) sono Paesi che devono affrontare sfide simili in materia di sviluppo sostenibile, tra cui risorse limitate, isolamento, suscettibilità ai disastri naturali, forte dipendenza dal commercio internazionale e ambiente precario. La loro crescita e il loro sviluppo sono limitati dagli alti costi delle comunicazioni, dell'energia, dei trasporti, delle infrastrutture e della pubblica amministrazione, poiché le piccole dimensioni impediscono loro di realizzare economie di scala. Tuttavia, la zona economica marittima esclusiva degli SIDS li rende grandi Stati marittimi.

Pirateria: la pirateria è una forma di banditismo praticata in mare da marinai chiamati pirati. Tuttavia, i pirati non si limitano a saccheggiare le navi, ma talvolta attaccano piccole città costiere.

Risorse genetiche marine: le risorse genetiche marine (RGM) sono materiali biologici derivati da macro e microorganismi marini. Le RGM sono distribuite in aree sotto giurisdizione nazionale, ma anche in aree al di fuori di essa.

Sicurezza marittima: la sicurezza marittima è un concetto generico utilizzato per classificare le questioni relative al settore marittimo, spesso correlate alla sicurezza nazionale, all'ambiente marino, allo sviluppo economico e alla sicurezza umana.

Sussidi alla pesca: i sussidi alla pesca sono fondi pubblici che finanziano l'industria della pesca. La maggior parte di questi sussidi va alla pesca industriale.

Trattato sull'Antartide: il Trattato sull'Antartide del 1959 regola le relazioni tra gli Stati firmatari in relazione all'Antartide. Il trattato si applica ai territori, comprese le piattaforme di ghiaccio, a sud del 60° parallelo dell'emisfero australe. L'obiettivo principale del trattato è quello di garantire, nell'interesse di tutta l'umanità, che l'Antartide continui a essere utilizzato esclusivamente per scopi pacifici e non diventi teatro o centro di controversie internazionali.

Ufficio svizzero della navigazione marittima: l'Ufficio svizzero della navigazione marittima (USMN) del DFAE controlla la flotta mercantile svizzera. È responsabile della supervisione amministrativa, operativa e tecnica delle navi mercantili svizzere in navigazione, dei loro operatori e dei loro equipaggi, in qualità di autorità competente dello Stato di bandiera. L'USMN supervisiona anche la navigazione sportiva e ricreativa in mare sotto bandiera svizzera.

Zona economica esclusiva: la zona economica esclusiva (ZEE) è l'area marittima su cui uno Stato costiero esercita diritti sovrani ed economici, che può esplorare e di cui può utilizzare le risorse naturali. Si estende dalla linea di base dello Stato fino a un massimo di 200 miglia nautiche (370 km) dalla sua costa, oltre le quali si tratta di acque internazionali.

5. Panoramica degli accordi nel settore marittimo

Questo allegato non è incluso nella versione stampata, ma è accessibile tramite un link e un codice QR (<https://www.eda.admin.ch/eda/de/home/das-eda/organisation-deseda/staatssekretariat/wohlstand-nachhaltigkeit.html>). È disponibile in tedesco e francese.





Auguste Piccard e Jacques Piccard a bordo del Trieste nel 1953. Foto: Keystone)

Nel 1960 lo svizzero Jacques Piccard e il tenente di vascello americano Don Walsh sono scesi sul fondo della Fossa delle Marianne (Oceano Pacifico occidentale, vicino a Guam) con il batiscafo Trieste. Hanno raggiunto una profondità di 10 912 metri, con una pressione di 1100 bar. Solo nel 2019 un ricercatore statunitense ha superato questo record, scendendo fino a 10 928 metri.

Le profondità marine rimangono ancora più inesplorate e sconosciute della superficie lunare.

Impressum

Editore:

Dipartimento federale degli
affari esteri DFAE
3003 Bern
www.eda.admin.ch

Data di pubblicazione:

02.06.2023

Impaginazione:

Comunicazione visiva DFAE, Berna

Immagine di copertina:

Kelly, pexels.com

Ordini:

publikationen@eda.admin.ch

Questa pubblicazione è disponibile
anche in tedesco, francese e inglese ed
è scaricabile ai rispettivi indirizzi: [www.
dfae.admin.ch/publicazioni](http://www.dfae.admin.ch/publicazioni).

Berna, 2023 / © DFAE

