



CONFITARMA  
Confederazione Italiana Armatori

Relazione del Presidente  
**Mario Mattioli**

*Assemblea*  
*Roma, 27 ottobre 2023*

*Signori Ministri, Onorevoli parlamentari, Autorità politiche, civili e militari, Signori Ambasciatori, Colleghi armatori e Associati tutti, Rappresentanti delle parti sociali e dei sindacati di categoria, Signore e Signori, ringrazio voi tutti per la straordinaria partecipazione alla nostra Assemblea.*

*Rivolgiamo in particolare un sentito ringraziamento al Vicepresidente della Camera Fabio Rampelli, al Ministro Gilberto Pichetto Fratin, al Ministro Nello Musumeci, al Ministro Matteo Salvini, al Ministro Adolfo Urso, ai Viceministri Maurizio Leo ed Edoardo Rixi qui con noi oggi.*

*Ringraziamo anche tutte le Amministrazioni che si occupano di mare: Ministero degli Affari Esteri, dell'Interno, dell'Istruzione, del Lavoro e della Salute.*

*Un caloroso ringraziamento al Capo di Stato Maggiore della Marina Militare, Ammiraglio Enrico Credendino, al Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera, Ammiraglio Nicola Carlone, al Comandante del Centro Navale di Formia della Guardia di Finanza, Generale Antonello Maggiore e al Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, Generale Luca Goretti, che ci hanno onorato della loro presenza.*

*Siamo il Mare di Confindustria, la casa dell'industria nazionale, e anche quest'anno abbiamo deciso di svolgere qui la nostra assemblea pubblica.*

*Salutiamo calorosamente tutti i nostri Associati presenti qui oggi, i colleghi Consiglieri e i presidenti dei nostri Gruppi Tecnici.*

### **CHI SIAMO**

*Quest'anno, come spero sia stato apprezzato, abbiamo voluto "immergerci" insieme a voi nel nostro mondo; un mondo "mobile e silenzioso", di cui non tutti conoscono l'importanza.*

*Tutti ormai sappiamo che la gran parte di ciò che ci circonda, ciò che costituisce il nostro quotidiano, arriva via mare.*

*Ma in quanti sanno riconoscere una nave portarinfuse, una gasiera, una nave cisterna?*

*Ecco: l'istallazione che avete attraversato entrando in sala mostra uno spaccato della varietà della nostra flotta.*

*Una flotta moderna che rappresenta, da sola, quasi il 70% della flotta di bandiera italiana.*

*Cambiano gli attori e gli interlocutori ma Confitarma – la principale espressione associativa dell'industria italiana della navigazione – da 122 anni resta un riferimento per le Istituzioni: la storia è ricca di esempi in tal senso.*

*Ricordiamo quando, al termine della Seconda guerra mondiale, l'armamento italiano, attraverso l'acquisizione delle famose navi Liberty statunitensi, è ripartito praticamente da zero contribuendo alla ripresa delle importazioni, il riavvio delle attività produttive e l'inizio del boom economico.*

*Oggi, con la guerra russo-ucraina che purtroppo ancora imperversa e la preoccupante crisi in Medio Oriente - alle cui vittime va il nostro sincero pensiero – viviamo situazioni che speravamo di non dover più affrontare.....*

*Le ripercussioni commerciali sono evidenti: la navigazione è più difficile e a volte impossibile, quando invece abbiamo necessità di diversificare le fonti di approvvigionamento energetico!*

*Le navi restano un asset strategico fondamentale e poter contare su un armamento specializzato ed efficiente è una prerogativa nazionale.*

*Per raggiungere tale obiettivo, seguendo le linee guida europee sugli aiuti di Stato al trasporto marittimo, l'Italia si è nel tempo dotata di strumenti fondamentali, peraltro comuni ai principali Paesi marittimi europei.*

*Prima con gli aiuti alla cantieristica, che hanno accompagnato il nostro settore capital intensive, mantenendolo ad altissimi standard ambientali e di sicurezza richiesti a livello internazionale.*

*Poi con un regime strutturale per far competere la bandiera italiana - il Registro Internazionale del 1998 e la Tonnage Tax dal 2005 - esempio di collaborazione illuminata tra Istituzioni, armatori e Organizzazioni sindacali che ha permesso la rinascita della bandiera nazionale e la salvaguardia dei posti di lavoro.*

*È dei primi anni 2000 anche un progetto pilota di incentivo al trasferimento modale delle merci dal tuttostrada all'intermodalità strada-mare: l'Ecobonus, poi evoluto in Marebonus e oggi in "Sea Modal Shift". Una best practice italiana per ridurre le emissioni di CO2, presa ad esempio dalla Commissione europea anche per altri Paesi membri.*

*Confitarma da sempre fornisce il suo contributo, anche partecipando – spesso ai massimi livelli - ai più importanti consessi nazionali ed internazionali dello shipping.*

*Salutiamo con piacere la nomina di Arsenio Antonio Dominguez Velasco, panamense, quale nuovo Segretario Generale dell'IMO.*

*Negli ultimi dieci anni gli armatori italiani hanno investito oltre 14miliardi di euro in nuove navi: è soprattutto merito dell'armamento associato a Confitarma se la flotta italiana è tra le più avanzate al mondo.*

*La nostra compagine associativa ora è ancor più rappresentativa, con la sua fitta schiera di soci aggregati: imprese, associazioni e professionisti che rappresentano l'eccellenza dei tanti mestieri del mare.*

*Oltre 2.400 stabilimenti industriali e circa 300mila occupati.*

*Confitarma è un'associazione pluralistica ed eterogenea.*

*Elementi questi di forza e anche di complessità.*

*Sappiamo che più numerose e distinte sono le istanze, più impegnativa è la sintesi. Ma sappiamo anche che la sintesi sempre si è fatta, e sempre si farà!*

### **SICUREZZA MARITTIMA**

*Viviamo un'epoca di grandi cambiamenti - in primis, le sfide della transizione energetica e digitale – in un clima di accresciuta insicurezza, con ripercussioni sulla libertà dei traffici marittimi e sulla tutela della vita dei nostri equipaggi.*

*E l'Italia dipende da un mare sicuro!*

*Mare sicuro che si fonda su due pilastri: safety e security.*

*Tra le sue numerose funzioni, l'impegno che il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto da sempre profonde per rendere più sicure le nostre navi - soggetti economici che creano valore aggiunto, indotto e occupazione - è per noi imprescindibile.*

*La dimensione marittima è infatti un bene comune, la cui sicurezza richiede un'azione quotidiana e coordinata delle donne e degli uomini del mare in divisa, oggi presenti, per affrontare efficacemente la complessità dello scenario attuale, nei mari vicini e in quelli lontani.*

*Al riguardo, da anni Confitarma sostiene la necessità di rafforzare i Consolati italiani all'estero con personale delle Capitanerie di porto per il disbrigo delle complesse pratiche consolari. Proposta recentemente rilanciata dall'Amministrazione competente e che, al momento, ci sembra la più concreta e utile a supporto dell'armamento in porti lontani.*

*Mari a volte lontani geograficamente ma molto vicini all'interesse economico nazionale, come sanno bene il Ministero degli Esteri, in tutte le sue diramazioni e il suo "Focal Point Mare", e la Marina Militare, la cui vicinanza è preziosa per le nostre navi che operano all'estero e il cui operato consente l'espansione dei traffici e la sicurezza delle rotte commerciali globali.*

*Senza dimenticare il fondamentale ruolo di Polizia del Mare svolto quotidianamente dalla Guardia di Finanza.*

*La collaborazione nel contrasto alla pirateria marittima in Oceano Indiano e nel Golfo di Guinea è un modello a cui ispirarsi. Al riguardo, sottolineo che il 30 giugno scorso si è concluso un percorso decennale che ha garantito una soluzione strutturale per proteggere i nostri equipaggi, assicurando l'impianto normativo della Legge n. 130/2011, alla cui formazione Confitarma ha contribuito sin dall'inizio interloquendo proficuamente anche con il Ministero dell'Interno sugli aspetti relativi all'impiego di guardie armate a bordo.*

### **L'ECONOMIA DEL MARE**

*L'Economia del Mare contribuisce al PIL nazionale, con un valore aggiunto complessivo che raggiunge quasi 143 miliardi di euro.*

*Parliamo di circa 230mila imprese e oltre 900mila addetti.*

*La scelta del Governo di nominare un Ministro per le Politiche del Mare, che siamo certi riuscirà a realizzare gli importanti impegni assunti, testimonia la crescente attenzione alla marittimità nazionale.*

*È il 75° anniversario della nostra Carta costituzionale. Il Mare è di tutti noi, è la nostra identità. E apprezziamo la proposta di inserimento della parola Mare nella nostra Costituzione!*

*Siamo lieti di essere stati chiamati a contribuire al Piano del mare, appena pubblicato in Gazzetta Ufficiale e frutto di uno straordinario momento di ascolto davvero di tutte le voci del mare.*

### **L'INDUSTRIA ITALIANA DELLA NAVIGAZIONE**

*In un contesto globale in continua trasformazione, il trasporto marittimo è il motore propulsivo delle strategie nazionali.*

*Parliamo di quasi il 90% del commercio globale e di circa 2/3 dell'approvvigionamento mondiale di petrolio e gas.*

*Senza contare che il 99% del traffico di dati scorre nei cavi sottomarini. I nostri cellulari funzionano solo perché c'è il mare!*

*La presenza di una flotta mercantile consistente e rinnovata è un elemento strategico di lungo periodo per la competitività degli Stati nel circuito economico internazionale.*

*Utilizziamo il mare per il 60% del nostro interscambio commerciale.*

*La componente marittima è preponderante anche nel commercio estero europeo: nel 2022 il 74% delle tonnellate di merci scambiate ha utilizzato la via marittima.*

*Nel contesto UE, a luglio 2023 l'Italia si colloca all'ottavo posto per navi di bandiera e al sesto per controllo.*

*Il mare è un asset strategico per il "Made in Italy" e la nostra flotta ne rappresenta un'eccellenza.*

*Eccellenza di cui è ben cosciente il Ministro delle Imprese e del Made in Italy nella sua azione di tutela e potenziamento della capacità industriale del Paese.*

*Alla fine del 2022 la flotta mercantile italiana contava 1.255 navi per un totale di 13.7 milioni di tonnellate di stazza lorda.*

*La flotta italiana serve i diversi settori economico-sociali del Paese.*

*Le navi da carico liquido e secco assicurano l'approvvigionamento di materie prime, energetiche e alimentari, sia nel traffico internazionale che nei trasporti costieri e di cabotaggio, dove da sempre vantiamo imprese nostre associate di assoluta eccellenza. Senza contare le unità da carico convenzionale, indispensabili per l'industria, in special modo quella meccanica.*

*Siamo anche tra i principali operatori al mondo di navi car carrier.*

*Il bunkeraggio marittimo, nonostante le ridotte dimensioni, è strategico per la movimentazione dei passeggeri e delle merci ma anche per il rifornimento energetico nazionale. Il settore necessita di un urgente intervento amministrativo per essere competitivo, a maggior ragione nella delicata e costosa fase di transizione verde.*

*I supply vessel sono essenziali per la sicurezza e l'approvvigionamento delle piattaforme energetiche marine di interesse nazionale.*

*I rimorchiatori, utilizzati nei servizi tecnico-nautici nei porti a presidio della sicurezza della navigazione insieme a pilotaggio e ormeggio, svolgono anche importanti attività di trasporto in alto mare.*

*Sono italiane, e nostre associate, la più grande nave posacavi del mondo, così come la nave rompighiaccio che ha toccato il punto più a sud del globo mai raggiunto da un'imbarcazione.*

*Come tutti sanno, l'Italia è ai vertici del trasporto via mare di passeggeri: vantiamo la prima flotta di traghetti al mondo.*

*Ricordiamo che nel 2022 le merci movimentate nei porti italiani con i Ro-Ro (120.8 milioni di tonnellate) hanno superato quelle trasportate con i container (119.5 milioni) di cui invece si parla sempre.*

*Con l'uscita dalla pandemia, il turismo via mare con il tricolore a poppa è tornato ad essere leader europeo. Il crocierismo nazionale, complementare e strategico per l'intera filiera turistica del Paese, si colloca quest'anno al secondo posto al mondo per flotta controllata ed è primo in Europa per PIL generato e occupazione, diretta e indotta.*

*Nel 2023 sfioreremo i 13 milioni di passeggeri movimentati dalle navi da crociera nei porti italiani nel 2023 - record storico negli ultimi trent'anni - superando i 12.3 milioni del 2019, prima della pandemia.*

*Siamo inoltre orgogliosi del ruolo fondamentale che il trasporto marittimo svolge per assicurare la continuità territoriale con le nostre grandi e piccole comunità isolane, tutelando i diritti costituzionali alla libera circolazione e all'uguaglianza dei cittadini.*

*Con la recente riforma dell'art. 119 della Costituzione il Paese si è impegnato a "promuovere le misure necessarie a rimuovere gli svantaggi derivanti dall'insularità".*

*Tale comparto, in particolare quello rimasto iscritto nel primo registro, sta però subendo e assorbendo il progressivo aumento dei costi del trasporto e ha bisogno di un segnale forte da parte del Governo. Diversamente, sarà costretto ad aumentare le tariffe per mantenere gli attuali elevati standard di servizio.*

*Confitarma chiede al riguardo di aprire un tavolo ad hoc presso il nostro Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.*

### **TRANSIZIONE GREEN DELLO SHIPPING**

*Il trasporto marittimo è un'industria altamente complessa e regolata: durante l'intero ciclo di vita, a partire dal taglio della prima lamiera fino alla demolizione, una nave è soggetta a un'enorme quantità di controlli e regole per garantire la sicurezza della navigazione, la salvaguardia della vita umana e la tutela dell'ambiente.*

*Quest'ultimo aspetto è diventato negli ultimi anni particolarmente delicato per lo shipping, chiamato a dare un importante contributo nel contrasto al cambiamento climatico e alla decarbonizzazione. Ciò, sebbene a livello globale sia responsabile solo di circa il 2% di emissioni di CO<sub>2</sub> e di circa il 3% di gas serra (GHG).*

*Come è noto, a livello internazionale ed europeo sono stati fissati obiettivi molto ambiziosi.*

*Nel 2023 sono entrati in vigore Energy Efficiency Existing Ship Index (EEXI) e il Carbon Intensity Index (CII) dell'IMO e, a livello europeo, le misure previste nell'ambito del "Fit for 55 climate package": FuelEU Maritime, AFIR e EU-ETS.*

*Gli indici EEXI e CII assegneranno un rating alle navi in base al livello di emissioni; hanno l'obiettivo di migliorare il rendimento energetico delle navi. Hanno però dei limiti. Il CII, ad esempio, è particolarmente penalizzante per le navi come i traghetti e le navi da crociera che, nell'arco di un dato intervallo di tempo, trascorrono molto tempo in porto dove i consumi sono molto ridotti rispetto alla fase di navigazione.*

*Auspichiamo che l'IMO apporti uno specifico correttivo per non penalizzare le soste prolungate in banchina.*

*D'altra parte, l'UE mira a ridurre le emissioni nette dei gas responsabili dell'effetto serra di almeno il 55% rispetto ai livelli del 1990 per raggiungere la neutralità climatica entro il 2050.*

*È grave constatare che già l'anno prossimo il settore marittimo verrà inserito all'interno dell'ETS, il sistema di scambio di quote di emissioni di gas effetto serra.*

*Sarà inevitabile l'incremento del costo del trasporto marittimo da e per i porti dell'UE. I settori più penalizzati saranno quelli dei traffici intracomunitari e del nostro cabotaggio, in particolare le navi traghetto, vettori delle Autostrade del Mare e al servizio della continuità territoriale.*

*Senza un intervento correttivo, l'UE rischia di contraddire se stessa ingenerando un dannoso modal back shift, cioè il ritorno dei camion dalle navi alla strada, con conseguente e paradossale incremento delle emissioni di agenti inquinanti.*

*Sono 2.6 milioni di tonnellate di emissioni di CO2 che oggi evitiamo!*

*Anche le tecnologie di cattura del carbonio per evitarne la dispersione in atmosfera (Carbon Capture and Storage – CCS) possono contribuire in modo significativo al raggiungimento degli obiettivi previsti per lo shipping.*

*Ma a rischio sono anche i nostri porti. Assoporti ha denunciato con preoccupazione che le navi scaleranno quelli di altri paesi del Mediterraneo non soggetti alle regole comunitarie.*

*Per tali ragioni Confitarma, in linea con la posizione dell'ECSA, l'associazione degli armatori europei, è da sempre contraria all'adozione di soluzioni a carattere regionale, distorsive rispetto alle misure adottate a livello globale.*

*Supportiamo quanto proposto da ICS: una tassa per ogni tonnellata di carburante fossile acquistato dalle navi, pagata da tutti. Trecento milioni di tonnellate necessarie per muovere ogni anno la flotta mondiale potrebbero generare risorse stimate tra 12 e 15 miliardi di dollari gestiti dall'IMO.*

*In ogni caso, le entrate generate dalla tassa proposta da ICS o dal meno sostenuto ETS europeo dovrebbero comunque essere raccolte in un fondo dedicato al solo trasporto marittimo per la ricerca e l'innovazione tecnologica connesse alla transizione green, ridurre il differenziale di prezzo tra i combustibili più virtuosi e quelli tradizionali nonché mitigare i potenziali effetti distorsivi e diseconomici tra le diverse modalità di trasporto.*

*Gli obiettivi della decarbonizzazione devono essere realistici e accompagnati da adeguati incentivi. Problemi complessi non possono essere risolti con "meri slogan".*

*Una cosa è chiara: al momento, una soluzione tecnologica per rendere lo shipping a zero emissioni ancora non esiste.*

*Non conosciamo il "carburante del futuro", in che quantità e dove sarà disponibile ma sappiamo che il suo costo sarà probabilmente molto elevato e che il rinnovamento della flotta esistente, oltre che dalla disponibilità delle differenti tecnologie, sarà condizionato anche dal vincolo di capacità dei cantieri.*



*Al riguardo, recentemente Confitarma ha collaborato attivamente con ENI e RINA alla stesura di due studi volti a individuare le possibili soluzioni per la decarbonizzazione: dal GNL ai biofuels, al metanolo, l'ammoniaca, le batterie, l'idrogeno fino al nucleare.*

*L'armamento italiano lavora per la transizione energetica: i 3/4 delle navi in orderbook prevedono alternative fuels.*

*Ma si tratta di un percorso lungo e complesso con ingenti costi per la ricerca, l'innovazione e l'ammodernamento delle flotte.*

*La volontà degli armatori da sola non basta e le risorse finanziarie private sono insufficienti per raggiungere gli ambiziosi obiettivi previsti.*

*Ci attendiamo che, come negli altri Paesi marittimi, il Governo sostenga le sue imprese in questo sforzo per evitare che l'industria marittima nazionale diventi meno competitiva nei mercati internazionali.*

*Chiediamo al Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, che ricordiamo include il Reparto Ambientale Marino del Corpo delle Capitanerie di porto, di accompagnarci in questo complesso percorso.*

*È altrettanto fondamentale che il Paese si doti delle infrastrutture portuali necessarie a rifornire le navi con i nuovi combustibili: dai depositi costieri alle unità navali per il rifornimento ship-to-ship, le cosiddette bettoline, navi sempre più evolute e complesse.*

*Senza dimenticare il cold ironing, l'elettrificazione delle nostre banchine, per la quale il Fondo Complementare ha stanziato circa 700 milioni di euro per consentire all'Italia di prepararsi a rispettare gli obblighi del Regolamento AFIR riguardanti la realizzazione di una infrastruttura europea per i combustibili alternativi.*

*Ma quale sarà il costo del servizio erogato alle navi? Con quali fonti energetiche sarà prodotta l'elettricità? Sarà veramente più pulita dei combustibili utilizzati a bordo? Sono temi da affrontare con coraggio e onestà intellettuale per utilizzare al meglio le ingenti risorse pubbliche impegnate.*

### **ENERGIA CHE VIENE DAL MARE**

*La "Relazione sulla situazione energetica nazionale 2022" conferma la dipendenza del nostro Paese da fonti di approvvigionamento estere.*

*Se desideriamo diversificare le fonti occorre che il Paese investa su ciò che è per sua natura flessibile: le navi - infrastrutture mobili per eccellenza – che consentono di raggiungere rapidamente altri mercati.*

*Anche nel settore del gas, che perlopiù arriva tramite gasdotti, il trasporto marittimo potrebbe contribuire a ridurre la dipendenza da pochi fornitori.*

*Per farlo è necessario sostenere lo sviluppo della flotta di gasiere e prendere una posizione decisa sui rigassificatori. Sarà anche interessante seguire gli sviluppi delle altre fonti energetiche legate al mare, in*

*primis l'eolico offshore.*

*Chiediamo che al più presto venga istituito un tavolo istituzionale per la politica energetica dei prossimi decenni che ricomprenda anche i trasporti marittimi, a cui Confitarma potrà dare un prezioso contributo.*

### **SHIPPING E FINANZA**

*Passando ai temi legati al credito e alla finanza, Confitarma è stata particolarmente attiva, sia a livello nazionale che in ambito internazionale, in primis presso l'ECSA, con particolare attenzione al tema del green finance.*

*Più in dettaglio, vi è stata una costante interlocuzione tecnica e politica con le principali Istituzioni (Ministero dell'Economia e delle Finanze, Bankitalia, EBA, Parlamento Europeo, Commissione Europea) e Associazioni (ABI, Confindustria) sui temi strategici della riforma del Regolamento di Basilea (c.d. Basel III Plus) e della "Tassonomia" Europea.*

*Su entrambi i fronti sono stati conseguiti importanti risultati che consentiranno nel breve e medio futuro un migliore accesso al credito da parte delle nostre aziende, soprattutto in funzione della transizione energetica.*

*Per quanto concerne in particolare la "Tassonomia", è stato anche istituito uno specifico gruppo di lavoro in Confitarma che vede la partecipazione dei principali organismi tecnici e finanziari, pubblici e privati (Banche, CDP, SACE, MEF, RINA, ABI).*

*È grave ritenere non tassonomici, sempre e comunque, i trasporti di prodotti fossili, prodotti da cui l'economia mondiale dipenderà ancora per anni. Le nostre navi, poi, li dovranno usare per muoversi, non dimentichiamolo. Lo shipping è un settore hard to abate, ma se non esistesse metà della popolazione morirebbe di fame e l'altra metà di freddo!*

*Oggi i carichi liquidi già rappresentano circa il 30% del commercio marittimo mondiale ma con l'aumento dell'utilizzo di carburanti alternativi e, quindi, della necessità del loro trasporto, tale percentuale non potrà che aumentare, anche oltre il 50%.*

*Infatti, tali nuovi carburanti hanno un minore potere calorifico e, quindi, ne occorrerà maggiore quantità. Pertanto, le nostre navi cisterna saranno ancor più importanti per il futuro.*

*In tema di Registro internazionale, su cui torneremo a breve, esprimiamo viva soddisfazione per la recente presa di posizione dell'Agenzia delle Entrate, fortemente auspicata dall'armamento, su una questione a lungo dibattuta in materia di tassazione del reddito da locazione di nave a scafo nudo.*

*Si tratta di un segnale esemplare di come, attraverso un dialogo trasparente e costruttivo con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, si possa ridisegnare il rapporto fisco-contribuente, obiettivo fortemente perseguito, come sappiamo, dalla Legge delega per la riforma fiscale.*

*È di qualche giorno fa l'approvazione, in via preliminare, di un Decreto legislativo in materia di modifiche allo Statuto del contribuente che interviene su diversi aspetti importanti di tale rapporto al fine di renderlo paritario in un clima di maggiore distensione.*

*Il 2024 sarà l'anno della proroga del regime di tassazione forfetaria opzionale, il Tonnage Tax System, giunto alla scadenza periodica di riscontro della sua compatibilità con il quadro comunitario.*

*Un istituto fondamentale per le nostre imprese di navigazione che elimina le asimmetrie fiscali tra la flotta italiana e quelle degli altri Stati membri.*

*Il regime è stato recentemente notificato dalle Autorità italiane alla Commissione europea. Abbiamo lavorato insieme in modo costruttivo e siamo certi che tale processo di verifica si potrà concludere rapidamente.*

### **EVOLUZIONE DEL REGIME DEL REGISTRO INTERNAZIONALE ITALIANO**

*Nel 1998, con l'istituzione del Registro Internazionale, ha avuto inizio una delle fasi più importanti per lo sviluppo dei trasporti marittimi italiani.*

*Il Registro Internazionale è stato il volano degli investimenti nel settore. Negli ultimi dieci anni si stimano circa 14 miliardi di euro investiti dall'armamento italiano in nuove navi che hanno alimentato lo sviluppo di nuove linee di collegamento, l'occupazione e risorse dedicate alla formazione.*

*Con circa 38mila marittimi comunitari occupati (di cui la gran parte italiani) la bandiera italiana condivide infatti con la Grecia il primo posto in Europa.*

*Sulle nostre industrie mobili ruotano nel complesso quasi 63mila lavoratori, senza contare gli oltre 8mila occupati a terra.*

*Oggi manca solo la firma dei decreti attuativi per raggiungere un risultato epocale.*

*Ci riferiamo all'estensione dei benefici del Registro Internazionale alle bandiere UE e dello Spazio Economico Europeo, richiestaci dalla Commissione Europea, che sicuramente rappresenta un'importante opportunità per la nostra industria.*

*Diciamolo chiaramente: il Registro Internazionale resta e deve continuare ad essere il pilastro della nostra industria.*

*Tuttavia, oggi non è più sufficiente se vogliamo evitare un rischioso flagging out e continuare a contare, come Paese, nei consessi istituzionali internazionali. Con l'estensione alle porte, dobbiamo mantenere il brillante risultato ottenuto con il Registro Internazionale, senza il quale certamente non saremmo qui.*

### **SEMPLIFICAZIONE E DIGITALIZZAZIONE**

*È necessario semplificare e modernizzare il regolamento della nostra Bandiera e il nostro Codice.*

*Perché la competitività e il dinamismo delle imprese dipendono direttamente da un contesto normativo e burocratico favorevole all'investimento, all'innovazione e all'imprenditorialità.*

*Da tempo Confitarma ha prodotto un progetto di riforma del Codice della Navigazione e dell'ordinamento correlato, per molti aspetti a costo zero per l'erario, elaborato – ormai oltre dieci anni fa – da una specifica commissione interna e nel tempo aggiornato dal prezioso lavoro dei Giovani Armatori.*

*Negli anni sono state diverse le iniziative legislative volte a semplificare la normativa in materia di trasporto marittimo, purtroppo non andate a buon fine, salvo poche eccezioni.*

*È inoltre attualmente in atto presso le Autorità competenti una rivisitazione della normativa sulla sanità marittima, materia trasversale a diversi dicasteri e il cui quadro normativo per alcune importanti disposizioni risale alla fine del XIX secolo! La riapertura del Gruppo di Lavoro dedicato da parte del Ministero della Salute darà certamente impulso alla necessaria e urgente attività amministrativa per l'ammodernamento della sanità marittima a bordo delle nostre navi.*

*Confidiamo nell'azione del Governo, dei Ministeri competenti e del Parlamento affinché in tempi brevi la bandiera italiana venga messa in grado di competere almeno con quelle comunitarie, al momento molto più al passo con i tempi.*

*Noi, come sempre, siamo e saremo a disposizione dell'Amministrazione.*

### **RINNOVO E REFITTING DELLA FLOTTA MERCANTILE**

*Come lo siamo stati quando, nell'ambito della generale strategia di ripresa dall'emergenza Covid-19, il Governo ha destinato 500 milioni di euro al rinnovo e ammodernamento delle navi.*

*In quella occasione Confitarma ha contribuito attivamente alla definizione delle disposizioni di attuazione di quest'importante strumento di rilancio, evidenziando però da subito alcuni requisiti critici che escludevano parte della flotta e dei traffici, nonché la possibilità di ricorrere a cantieri esteri.*

*E infatti con il primo bando è stato impegnato solo circa il 30% delle risorse.*

*Non ci sono dubbi sull'interesse dell'armamento nazionale a rinnovare e ammodernare le proprie navi.*

*Vogliamo che le risorse avanzate restino destinate al rinnovamento della flotta italiana e che vengano superate le criticità già da noi segnalate*

### **NUOVO INCENTIVO AL TRASFERIMENTO MODALE**

*Rinnovamento che inciderà moltissimo anche sulle tratte di corto e medio raggio.*

*Tratte per le quali il Governo ha deciso di stanziare nuove risorse nell'ambito del già citato nuovo programma di incentivi denominato "Sea Modal Shift".*

*Pur apprezzando molto l'iniziativa, riteniamo che le risorse stanziare - 125 milioni di euro in 5 anni - non siano sufficienti a dispiegare tutto il potenziale di questo strumento.*

*Sulla base di dati ENEA e PNRR abbiamo calcolato che il Marebonus è stato dieci volte più efficiente del Superbonus edilizio al 110%. Viste queste performance di efficienza ambientale, è necessario stanziare almeno 100 milioni di euro l'anno per il Sea Modal Shift.*

### **PORTUALITÀ E ARMAMENTO**

*Passiamo ora alla portualità.*

*Da tempo si parla della necessità di una riforma della governance portuale.*

*Del resto, l'interesse per i trasporti e la logistica, di cui i porti costituiscono uno snodo fondamentale, dovrebbe essere costante in un Paese in cui il gap logistico nazionale pesa almeno quanto un paio di manovre finanziarie.*

*Eppure, superato il picco estivo di attenzione mediatica causato dalle suggestioni sulla privatizzazione dei porti, la discussione su quale sia il modello di portualità migliore per il nostro Paese è tornata ad essere appannaggio dei soli addetti ai lavori e della stampa specializzata.*

*Da questo punto di vista, si parla tanto dei modelli ai quali ispirarsi adottati dagli altri Paesi e, fra questi, il più citato è sicuramente quello spagnolo.*

*Ma noi il nostro "Puertos del Estado" ce lo abbiamo già, solo che non ce ne siamo accorti o facciamo finta di non essercene accorti.*

*Con questo vogliamo dire che l'assetto attuale non necessita di chissà quale stravolgimento ma, piuttosto, di interventi mirati per migliorare ciò che finora non ha funzionato come avrebbe dovuto.*

*E quindi ben vengano, ad esempio, interventi per una rivisitazione della Conferenza dei presidenti che possa finalmente attuare quanto già previsto dall'articolo 11-ter della legge 84/94, ovvero un concreto coordinamento della strategia portuale nazionale.*

*L'abbiamo detto a più riprese: vogliamo dare il nostro contributo.*

*A nostro avviso inseguire progetti più grandi ci allontana dall'obiettivo e allunga i tempi quando il tempo è una delle risorse più preziose che abbiamo.*

*La politica del fare non deve essere solo la politica del fare le leggi ma la politica del fare le cose.*

*Noi armatori italiani ci sentiamo parte integrante della strategia portuale nazionale perché le navi sono a tutti gli effetti una infrastruttura mobile di trasporto. Non esistono strade senza camion, ferrovie senza*

*treni, aeroporti senza aerei, magazzini senza merce e non esistono porti senza navi. Lo Stato deve tutelare i lavoratori e le imprese, in primis quelle italiane, che operano in questi settori.*

*Chiediamo pertanto che non vengano disperse le straordinarie competenze e professionalità del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e che anzi se ne incrementi la dotazione organica affinché possa continuare a gestire con costante ed esemplare impegno le quotidiane e numerose criticità del nostro settore.*

*Al contempo, auspichiamo una ripartizione chiara delle competenze in capo alle diverse amministrazioni e alle autorità di vigilanza e di regolazione - in primis l'ART con la quale abbiamo da sempre un dialogo franco e costante - la creazione di un sistema di regole chiare ed uniformi, nonché un rafforzamento del processo partecipativo degli stakeholder nelle scelte strategiche che riguardano il settore marittimo-portuale.*

*Le sfide della transizione ecologica rafforzeranno sempre di più il legame tra la nave e il porto, destinato a diventare hub energetico e digitale oltre che logistico.*

*Dalla capacità di interpretare al meglio questo ruolo dipenderà il successo della portualità nazionale.*

#### **LAVORO MARITTIMO**

*Venendo al lavoro marittimo, gli alti tassi d'inflazione registrati a partire dallo scorso anno ci pongono di fronte al tema della difesa del potere d'acquisto dei salari, da contemperare con la sostenibilità dei costi e la stabilità della nostra industria.*

*Pertanto, abbiamo già formalmente aperto il tavolo di confronto con le Organizzazioni sindacali per il rinnovo del CCNL unico dell'industria armatoriale in scadenza il prossimo 31 dicembre.*

*Siamo pronti, nei prossimi giorni, a entrare nel vivo della negoziazione.*

*L'obiettivo è provare con responsabilità a chiudere l'accordo di rinnovo in tempi brevi ma compatibili con l'esigenza di concentrare i nostri sforzi su alcune questioni di carattere normativo che richiedono i necessari ammodernamenti.*

*Raggiungere tale risultato assumerebbe un significato molto importante per dare continuità a un sistema consolidato di corrette relazioni industriali e per rilanciare proposte da tempo presentate di concerto con le Organizzazioni sindacali su alcuni temi, non strettamente contrattuali, ma fondamentali per lo sviluppo dell'occupazione marittima italiana.*

*Pensiamo, ad esempio, alla semplificazione normativa dei requisiti di accesso alle professioni del mare che rappresentano una pesante barriera d'ingresso per i giovani.*

*Tali barriere sono, infatti, tra le principali ragioni per cui in Italia sempre meno giovani scelgono di lavorare sul mare, in un momento storico nel quale, invece, gli armatori hanno necessità di assumere!*

*Solo abbattendole si potrà contrastare la carenza di lavoratori marittimi italiani e non disperdere il loro patrimonio di competenze e la nostra tradizione marinara, da sempre riconosciuti in tutto il mondo.*

*Un primo segnale in tal senso è rappresentato dalle risorse stanziare dall'art. 36 del recente "Decreto Lavoro" che prevede un sostegno alla formazione iniziale dei giovani che vogliono lavorare per mare.*

*Tuttavia, per ottenere i risultati auspicati, occorre che il decreto interministeriale che attuerà tale disposizione consenta l'utilizzo effettivo delle risorse stanziare.*

*L'altra disposizione contenuta nel citato art. 36 conferma, inoltre, quanto da sempre sostenuto da Confitarma: gli irragionevoli vincoli di nazionalità degli equipaggi, rigidamente imposti nel 2016 dal c.d. decreto Cociancich, hanno sortito come unico effetto serie difficoltà operative sui collegamenti essenziali per la continuità territoriale e il turismo.*

*Riguardo al tema del salario minimo, riteniamo che debba essere inquadrato nell'ambito dei vincoli e degli obiettivi della Direttiva europea del 2022 che non impone l'obbligo di introdurre un salario minimo legale, ma esprime una chiara preferenza per i salari determinati dalla contrattazione collettiva sottoscritta dalle Organizzazioni sindacali e datoriali comparativamente più rappresentative.*

*Impostazione peraltro evidenziata anche nel recente studio elaborato dal CNEL su richiesta della Presidenza del Consiglio.*

*Questa chiara preferenza è ancora più riconosciuta dalla Direttiva europea del 2022 con specifico riferimento al settore dello shipping, in quanto essa prevede espressamente che il salario minimo dei lavoratori marittimi debba essere unicamente stabilito tramite la contrattazione collettiva.*

*È, dunque, vitale per l'industria marittima, che anche in Italia ci si attenga fedelmente a quanto previsto dalla citata Direttiva europea per evitare di compromettere la competitività della bandiera italiana rispetto a quella degli altri Paesi dell'UE.*

*Solo valorizzando la contrattazione collettiva, difendiamo e rafforziamo il ruolo delle parti sociali che effettivamente rappresentano i lavoratori e le imprese!*

### **ISTRUZIONE E LA FORMAZIONE**

*Un ruolo fondamentale per riportare le nostre giovani donne e i nostri giovani uomini a scegliere di lavorare per mare è svolto dagli Istituti nautici, linfa vitale per il nostro settore, e dagli ITS del mare, straordinari esempi di sinergia fra armamento, scuola e istituzioni che forniscono concrete opportunità di lavoro a bordo delle navi con la tangibile prospettiva di diventare il futuro Stato Maggiore della marina mercantile italiana.*

*Salutiamo e ringraziamo i docenti degli Istituti nautici, i rappresentanti degli ITS, gli studenti e gli Allievi presenti oggi in sala, protagonisti con noi dell'Assemblea odierna.*

*Ragazze e ragazzi: il futuro della nostra industria è anche nelle vostre mani.*

*Noi armatori abbiamo bisogno di voi, del vostro entusiasmo e delle vostre competenze.*

*È una nostra responsabilità supportarvi nel vostro percorso!*

*Così come rivendichiamo il convinto impegno profuso nel tempo per far conoscere il mare e le attività ad esso legate anche a terra, portando il nostro mondo a ogni livello di istruzione e formazione, dalla scuola primaria, all'università, fino ai centri di ricerca.*

*In questa attività ci aiuta molto anche ForMare, società di servizi che abbiamo assunto al 100% e costituisce il Polo Nazionale per le attività legate al settore dello shipping e della blue economy.*

*Un ruolo importante in tale ambito è svolto anche dal Gruppo Giovani Armatori di Confitarma a cui va un caloroso saluto.*

*Il vostro sguardo è fondamentale per vivere il presente, con curiosità e coraggio, proiettandoci nel futuro della nostra industria.*

### **CONCLUSIONI**

*Ci accingiamo dunque alle conclusioni.*

*L'Assemblea pubblica di Confitarma ha da sempre l'intento di condividere la complessità di un settore strategico e internazionalizzato come lo shipping.*

*Di sottolineare come la sua trasversalità richieda necessariamente un confronto costruttivo e costante **tra e con** le diverse Amministrazioni coinvolte nel "**Sistema Mare**".*

*Al contempo, è l'occasione per perorare le nostre istanze su ciò che a nostro avviso si può ancora "**SisteMare**"...*

*Da tempo lavoriamo per rimettere il mare al centro dell'agenda politica del Paese e oggi non siamo più soli: siamo in tanti a credere convintamente nell'importanza di tutelare e sostenere l'economia che viene dal mare.*

*Per farlo è fondamentale valorizzare il mare come risorsa per l'Italia, coinvolgendo anche l'opinione pubblica.*

*Nel mondo dei social e dell'informazione digitale, sostenere l'industria della navigazione nazionale significa anche comunicarla con un linguaggio nuovo per trasmettere la centralità dello shipping nella vita quotidiana delle persone.*

*Centralità che la pandemia e i recenti conflitti hanno reso ancora più evidente.*

*Seneca scriveva: "È durante la tempesta che conosciamo il navigatore".*



*L'armamento italiano è "il navigatore", protagonista di un cambiamento globale che interessa i nuovi scenari geopolitici internazionali, la transizione ecologica e digitale, le nuove frontiere di sicurezza ed elevata formazione professionale, il lavoro e la governance portuale, solo per citare i più rilevanti.*

*La "tempesta" sono le sfide che attendono lo shipping nazionale.*

*Per affrontarla chiediamo alle Istituzioni di ascoltare la nostra industria.*

- *Comprenderne le istanze e sostenere le sue imprese affinché possano continuare a competere nei mari del mondo.*
- *Accompagnarla nella rotta verso la decarbonizzazione con strumenti che tengano conto delle sue peculiarità.*
- *Coinvolgerla ancor più attivamente nei tavoli e nei processi istituzionali che interessano il settore.*
- *Promuoverne le opportunità di lavoro e l'accesso alle professioni che continua ad offrire.*
- *Riconoscerne la specialità e il valore – al pari delle altre modalità - quale risorsa industriale ed economica per il Paese.*

*Perché solo "conoscendo il navigatore" se ne possono dispiegare le potenzialità, a beneficio dell'interesse nazionale.*

*Noi, nelle nostre richieste, continueremo a ispirarci a principi di competenza, etica e trasparenza, apportando anche il nostro bagaglio di conoscenze e di storia marittima.*

*Come ci ha ricordato il Presidente del Consiglio qualche settimana fa, l'Italia è la nostra Nave più bella e tutti insieme siamo parte integrante dell'equipaggio che ogni giorno naviga i mari del mondo.*

*Oggi, intorno a Confitarma, ci riconosciamo tutti ambasciatori di un Paese che è davvero marittimo.*

*Come le nostre imprese e le nostre navi, con orgoglio, portano l'Italia nel mondo, così noi, tutti insieme, dobbiamo essere artefici di un Paese che vive di mare e che con il mare diventa grande.*

*Grazie a tutti voi.*

*Viva l'Italia!*

*Viva il suo mare!*



CONFITARMA  
Confederazione Italiana Armatori