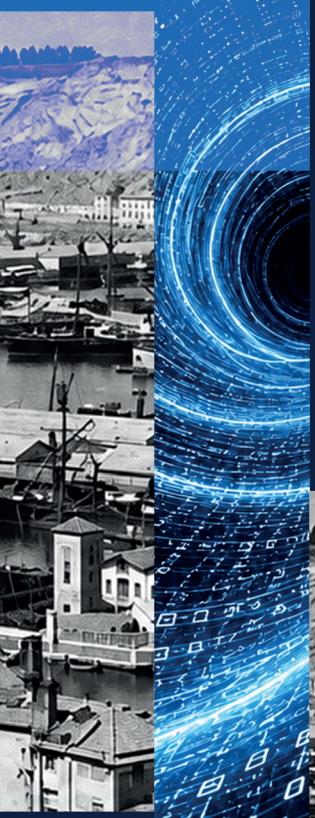
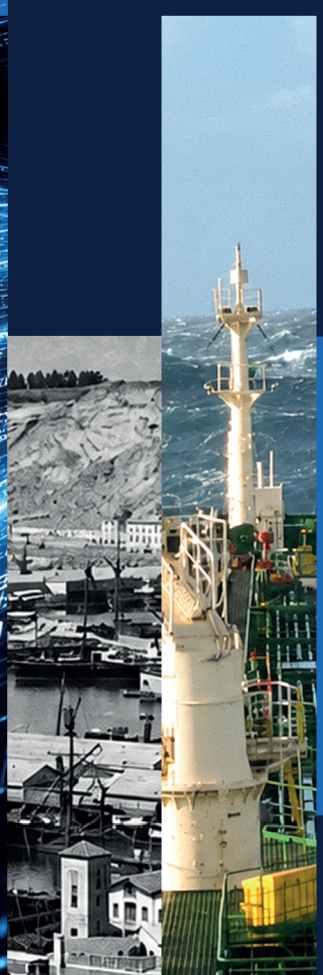
CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori
1901 125 2026

Relazione del Presidente
MARIO ZANETTI





Assemblea 2026
Roma, 27 Ottobre

CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori
1901 125 2026

Relazione del Presidente

MARIO ZANETTI

Assemblea

Roma, 27 ottobre 2026

CONFINDUSTRIA

Saluti e apertura

Signor Presidente della Repubblica,

La ringrazio, a nome di tutta Confitarma, per essere con noi nel centoventicinquesimo anniversario della nostra Confederazione. La Sua presenza è un onore per tutta la comunità marittima italiana.

Autorità, gentili ospiti, care colleghe e cari colleghi,

buongiorno a tutte e a tutti.

Saluto e ringrazio le Autorità civili e militari: la Marina Militare, il Comando Generale delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera, la Guardia di Finanza, l'Aeronautica Militare e tutte le Amministrazioni presenti.

Un saluto agli Ambasciatori, ai rappresentanti del mondo marittimo, delle Organizzazioni Sindacali e delle Associazioni di categoria.

Ringrazio i Vice Presidenti, i Consiglieri e tutti i nostri Associati, il Direttore Generale e tutta la struttura di Confitarma.

Grazie ai partner che hanno contribuito alla realizzazione di questa due giorni e a tutti voi per essere qui con noi.

Celebriamo centoventicinque anni con una convinzione: la forza marittima dell'Italia è parte della sua forza industriale e della sua coesione. Questa storia ci aiuta a comprendere le trasformazioni in corso e ci affida una responsabilità per il futuro.

Quando la Confederazione nacque, nel 1901, l'Italia era industrialmente ancora giovane e stava costruendo la propria struttura imprenditoriale e le proprie relazioni sociali.

Confitarma è stata tra le organizzazioni datoriali che per prime hanno affrontato in modo strutturato il rapporto con il lavoro, dai concordati di tariffa fino al successivo sviluppo della contrattazione collettiva.

Seguirono due guerre mondiali. La Marina mercantile pagò un prezzo altissimo in uomini e mezzi, riconosciuto poi nel 1951 con il conferimento della Medaglia d'Oro al Valor Militare alla sua Bandiera.

Nel 1946 è nata la nostra Repubblica, della quale celebriamo quest'anno l'ottantesimo anniversario.

Signor Presidente, la Sua presenza ci richiama al valore dell'unità nazionale, che passa anche da quella industriale, alla quale noi contribuiamo ad esempio collegando le isole alla terraferma e dando continuità agli scambi con l'estero da cui dipendono lavoro e sviluppo del nostro Paese.

Nella ricostruzione del dopoguerra, la flotta italiana, anche con le navi della classe *Liberty*, contribuì a ristabilire collegamenti e approvvigionamenti.

Sono gli anni di Angelo Costa, grande armatore, Presidente di Confitarma e di Confindustria, del quale quest'anno ricorre il cinquantesimo anniversario dalla scomparsa. La sua figura incarna il legame tra l'industria che produce e quella che la collega ai mercati del mondo.

Quell'industria che ha alimentato il benessere crescente dell'Italia negli anni '60 e non ha mancato di fornire il suo supporto alla comunità nazionale anche durante le prime crisi energetiche degli anni '70.

La nostra è un'industria speciale, con un codice dedicato, il Codice della Navigazione. Le imprese competono dall'Italia sui mercati internazionali. Le navi sono stabilimenti mobili e comunità viaggiante di lavoro: attraversano frontiere e operano in sistemi normativi e fiscali differenti.

Oggi la flotta italiana conta oltre 1.100 navi e svolge servizi essenziali per la società, collega le nostre industrie ai mercati, consente gli approvvigionamenti energetici, sostiene il commercio internazionale e

assicura la continuità territoriale sancita dall'Articolo 119 della Costituzione.

Confitarma rappresenta tutte le tipologie di naviglio necessarie al Paese e all'industria, dai traffici oceanici ai collegamenti insulari, dalle crociere all'offshore, dalla ricerca scientifica all'*underwater* fino ai servizi ausiliari.

La competitività dell'armamento sostiene la capacità dell'Italia di produrre, commerciare e crescere.

L'economia del mare nel nostro Paese genera quasi 225 miliardi di euro di valore aggiunto, equivalenti a oltre l'11% del PIL nazionale. Il trasporto marittimo rappresenta il motore trainante con un moltiplicatore pari a 2,7. Un dato su tutti: circa il 60% del commercio estero italiano viaggia via nave.

È con questa consapevolezza che da sempre affrontiamo, insieme alle Istituzioni e alle parti sociali, le grandi sfide che abbiamo davanti.

Il nostro impegno si concentra su quattro priorità, temi che attraversano la storia e assumono oggi un valore decisivo per il futuro: sicurezza e libertà della navigazione, transizione energetica, competitività dell'armamento, lavoro e formazione.

Sicurezza e libertà della navigazione

La prima priorità è la sicurezza di chi lavora in mare e la libertà della navigazione. Sono condizioni essenziali per un Paese industriale che vive di scambi internazionali.

Dall'adozione della Convenzione SOLAS all'introduzione dell'ISPS Code, passando per le misure adottate contro il terrorismo e la pirateria, lo shipping ha contribuito a costruire una navigazione più sicura.

La partecipazione al CISM, il confronto con le Amministrazioni e la collaborazione con Marina Militare, Guardia Costiera e Guardia di Finanza, anche nelle esercitazioni congiunte e nei nostri Gruppi Tecnici, ci ha permesso di condividere la nostra esperienza per la definizione e l'aggiornamento di regole e standard di sicurezza.

L'introduzione della difesa attiva dei nostri equipaggi contro la pirateria ne è un esempio concreto. Una collaborazione che oggi prosegue anche sul fronte della sicurezza informatica.

Oggi, nel Mar Nero, nel Mar Rosso e nello Stretto di Hormuz, conflitti e tensioni geopolitiche minacciano la navigazione. A queste crisi si aggiunge la recrudescenza della pirateria nel Corno d'Africa e nel Golfo di Guinea.

In questo scenario di incertezza, gli armatori modificano rotte e servizi per proteggere equipaggi e navi, ma le deviazioni (ad esempio verso il Capo di Buona Speranza) aumentano distanze e costi, allungando i tempi di consegna. E le conseguenze ricadono su tutta l'economia.

Ci stiamo adattando, ma non possiamo e non vogliamo abituarci a questa insicurezza.

Non possiamo tollerare attacchi alle navi e agli equipaggi, né limitazioni arbitrarie o pedaggi negli stretti internazionali.

La Marina Militare, le nostre Forze Armate e il Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera svolgono un ruolo fondamentale a tutela della navigazione. A loro va il nostro ringraziamento. L'Italia sta facendo la propria parte; occorre rafforzare l'impegno europeo.

Per questo chiediamo al Governo di farsi promotore, in Europa, di un'Alleanza per la sicurezza e la libertà di navigazione.

Servono una presenza più coordinata delle Marine europee, mezzi adeguati e continuità operativa, per proteggere navi, equipaggi e infrastrutture sottomarine strategiche.

Difendere la libertà di navigazione significa difendere la sicurezza economica e gli interessi strategici dell'Italia e dell'Europa.

Transizione energetica

La seconda priorità è realizzare la transizione energetica del trasporto marittimo, tenendo insieme obiettivi ambientali e capacità di investimento delle imprese.

La proposta europea di revisione dell'ETS, il sistema di scambio delle quote di emissione, resta a nostro giudizio insufficiente sul terreno della competitività. Chiediamo regole condivise, senza sovrapposizioni e distorsioni della concorrenza e un percorso chiaro per il superamento del prelievo europeo in presenza di un sistema globale equivalente adottato in sede IMO, l'Organizzazione marittima internazionale. Sarebbe inaccettabile che l'industria del trasporto marittimo venisse penalizzato da una doppia tassazione.

Secondo le nostre stime, l'ETS costerà all'armamento europeo oltre 16 miliardi di euro nel triennio 2024-2026 e circa 10 miliardi l'anno dal 2027. Eppure, soltanto il 10 per cento di queste risorse tornerà al settore marittimo tra il 2030 e il 2040. Una quota insufficiente rispetto agli investimenti richiesti.

Chiediamo alla Commissione Europea di destinare risorse adeguate alla decarbonizzazione del trasporto marittimo.

E chiediamo al Governo di reinvestire stabilmente nel settore i proventi ETS generati dal mare, sostenendo il rinnovo delle flotte, i combustibili alternativi e l'intermodalità.

Gli armatori, intanto, stanno già facendo la loro parte, investendo nel rinnovo delle flotte e in tecnologie sempre più efficienti. Ma la decarbonizzazione non seguirà un'unica strada.

I biocarburanti possono già contribuire alla riduzione delle emissioni, ma disponibilità limitata e prezzi elevati ne frenano l'impiego. Aumentarne la produzione e renderli accessibili deve essere una priorità comune.

È necessario destinare parte delle risorse ETS per ricerca e sviluppo sui biocarburanti, allo scopo di aumentarne la produzione e quindi ridurne il costo.

La transizione richiede soluzioni diverse per le differenti tipologie di trasporto marittimo: dal metanolo all'ammoniaca, dall'idrogeno all'elettrico, senza escludere, nel lungo periodo, il possibile contributo del nucleare. Dobbiamo mantenere aperte le opzioni tecnologiche.

Del resto, Confitarma ha già dimostrato di saper anticipare le sfide ambientali. Con la legge n. 51 del 2001 abbiamo contribuito ad accelerare il rinnovo delle petroliere a singolo scafo rispetto agli obiettivi comunitari.

Con le Autostrade del Mare, ideate dall'armamento italiano negli anni Novanta e riconosciute nel Libro Bianco europeo del 2001, abbiamo anticipato le politiche di trasferimento delle merci dalla strada al mare.

Abbiamo poi contribuito alla nascita di Ecobonus, Marebonus e *Sea Modal Shift*.

Oggi, però, rischiamo di tornare indietro. Secondo il nostro Centro Studi *Blue Horizons*, nel biennio 2024-2025 circa 70 mila TIR hanno trovato più conveniente il tutto strada, percorrendo oltre 82 milioni di chilometri evitabili.

La politica climatica deve favorire il trasferimento delle merci dalla strada al mare. Se rende più conveniente il percorso inverso, occorre correggerne gli effetti.

Proponiamo un Patto nazionale per la transizione energetica marittima, che riunisca Istituzioni, armatori, produttori di energia, industria motoristica e cantieristica, per definire una strategia condivisa. Impegniamoci tutti in un'esecuzione disciplinata e rigorosa.

Un Patto che preveda anche un nuovo credito navale verde, recuperando l'esperienza degli anni Ottanta, per sostenere il rinnovo delle flotte e rilanciare l'intera filiera industriale che ruota intorno alla nave.

La transizione deve tradursi in investimenti che riducano le emissioni e rafforzino la nostra capacità competitiva.

Competitività dell'armamento italiano

La terza priorità è la competitività dell'armamento italiano. Per un'industria che opera sui mercati mondiali, poter competere è una condizione essenziale per continuare a investire, crescere e creare occupazione nel nostro Paese.

La complessità dell'ordinamento italiano, purtroppo, rappresenta ancora troppo spesso un ostacolo al pieno sviluppo delle potenzialità delle nostre imprese.

Servono regole certe e durature, procedure semplici e adempimenti proporzionati, senza duplicazioni. Sono condizioni essenziali per chi investe su orizzonti decennali.

È altrettanto importante l'accesso al credito e ai capitali. Lo shipping richiede strumenti finanziari competitivi, adeguati alla dimensione e alla durata degli investimenti.

Anche a livello europeo, la tassonomia e la finanza sostenibile devono accompagnare la transizione del settore, non ostacolarla.

A questo si lega una sfida decisiva: recuperare l'attrattività della bandiera italiana.

Nell'ultimo decennio il tonnellaggio di bandiera si è ridotto di circa il 30 per cento. Oggi meno del 60 per cento del tonnellaggio controllato dai nostri armatori batte bandiera italiana.

L'estensione dei benefici fiscali e previdenziali alle navi di altre bandiere europee ha accentuato questo processo, modificando il quadro competitivo. In questo contesto, secondo le nostre stime, la burocrazia della bandiera italiana può costare fino a 400 mila euro l'anno per nave.

Eppure, la nostra esperienza dimostra che una politica industriale efficace può fare la differenza.

Di fronte alle difficoltà che, tra gli anni Ottanta e Novanta, avevano spinto molte navi verso registri esteri, dopo i primi interventi del 1989 con il *bareboat charter registration*, la svolta arrivò con il Registro Internazionale del 1998 e, successivamente, con la Tonnage Tax.

Registro Internazionale e Tonnage Tax sono il risultato dell'impegno comune di Istituzioni, Organizzazioni Sindacali e Confitarma. Hanno consentito il rilancio dell'armamento italiano, favorendo una crescita della flotta di bandiera che in pochi anni era più che raddoppiata.

Strumenti che restano imprescindibili, ma che oggi, da soli, non sono più sufficienti a garantire la competitività della nostra bandiera.

Per questo, il rilancio dell'industria armatoriale nazionale richiede un ulteriore impegno sul fronte della semplificazione e della modernizzazione normativa.

Un primo risultato è arrivato con le norme sulle semplificazioni del 2025 e sulla valorizzazione della risorsa mare del 2026, che hanno recepito numerose nostre proposte su arruolamento, registri navali e digitalizzazione.

Una rotta ribadita anche dal nuovo Piano del Mare 2026–2028.

Il percorso avviato con l'istituzione del CIPOM, il Comitato interministeriale per le politiche del mare, e con la nomina di un Ministro per le Politiche del mare deve proseguire. Occorre superare gli ostacoli creati dalla frammentazione amministrativa e dalla sovrapposizione delle competenze.

Con il MIT e la Guardia Costiera, che ringraziamo, prosegue il lavoro comune per attuare le nuove norme.

Auspichiamo, inoltre, grazie al proficuo confronto con il Ministero della Salute, una rapida conclusione dell'importante aggiornamento dell'ordinamento di sanità marittima, affinché si possa giungere a un risultato in tempi brevi e soddisfacente per tutti.

Altrettanto importante è preservare la certezza del quadro fiscale. Il rinnovo fino al 2033 del Registro Internazionale e della Tonnage Tax rappresenta un risultato strategico per la nostra industria. È ora essenziale garantirne la piena efficacia, con regole chiare anche sulle attività che possono beneficiare dei due regimi.

In questa direzione si inserisce il rapporto avviato con l'Agenzia delle Entrate, per assicurare alle imprese e ai marittimi italiani maggiore certezza e uniformità di applicazione.

Ma la competitività del sistema marittimo nazionale passa anche dalle infrastrutture di terra.

Dopo il contributo dato da Confitarma alla legge n. 84 del 1994, nel dibattito odierno sulla riforma portuale sosteniamo tre priorità.

Una regia nazionale pienamente pubblica, che rimanga tale anche in futuro, con competenze chiare rispetto alle Autorità di Sistema Portuale.

Nessun nuovo onere per imprese e traffici.

Una rappresentanza effettiva dell'armamento nazionale nella governance dei porti.

Sono le esigenze delle navi e dei traffici a dover orientare le scelte infrastrutturali, non il contrario.

Lavoro relazioni industriali e formazione

La quarta priorità riguarda le persone che ogni giorno lavorano sulle nostre navi e nelle nostre imprese. Dalla loro professionalità dipendono la sicurezza e la qualità dei servizi che assicuriamo.

Il dialogo con le Organizzazioni Sindacali appartiene alla nostra storia.

Insieme alle Organizzazioni Sindacali abbiamo costruito un patrimonio di regole fondato sul confronto e sulla leale collaborazione, sulla responsabilità condivisa e sul ruolo dell'autonomia collettiva, che sono la base del rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro in corso.

Questo patrimonio si è sviluppato anche a livello internazionale. Venti anni fa abbiamo partecipato all'adozione della Maritime Labour Convention del 2006, che ha rafforzato le tutele del personale navigante e la concorrenza leale. Ancor oggi il confronto tra Istituzioni, armatori e sindacati resta alla base di questo modello.

Gli accordi delle parti sociali esprimono equilibri costruiti nel tempo, che hanno assicurato la tenuta del sistema. Vogliamo che il quadro normativo valorizzi l'autonomia collettiva e offra certezza a imprese e lavoratori, nel pieno rispetto delle competenze delle istituzioni e dell'autonomia della magistratura.

Per i nostri giovani lavoriamo a professioni del mare più accessibili e attrattive, superando norme a volte anacronistiche e rafforzando la collaborazione tra imprese, istituti nautici, ITS e università.

La transizione energetica e l'intelligenza artificiale richiedono nuove competenze e formazione continua. Ogni investimento nelle navi deve accompagnarsi a un investimento nella professionalità di chi vi lavora.

Una politica industriale per l'Italia marittima

Queste quattro priorità compongono una proposta comune: fare della politica marittima una componente centrale della politica industriale del Paese.

Chiediamo una presenza europea più coordinata a protezione delle rotte e di chi le percorre.

Chiediamo che le risorse della transizione tornino al mare e sostengano, attraverso un Patto nazionale, il rinnovo delle flotte.

Chiediamo una bandiera italiana più attrattiva, con regole semplici, accesso ai capitali e porti competitivi.

E vogliamo costruire con le parti sociali percorsi di lavoro e formazione che offrano ai giovani un futuro nelle professioni marittime.

L'orgoglio e la responsabilità di fare impresa

Dietro questa capacità di generare sviluppo ci sono le scelte, gli investimenti e la responsabilità delle imprese che rappresentiamo.

Siamo imprese che fanno industria.

Siamo imprese diverse per dimensioni, mercati e modelli di attività, accomunate dalla volontà di investire, assumere rischi, creare lavoro e competere ogni giorno. Confitarma dà voce a questa pluralità e la traduce in un impegno comune.

Ogni investimento nelle nostre flotte, ogni nuova competenza, ogni impresa capace di crescere e affermarsi nel mondo contribuisce a rafforzare la posizione dell'Italia nell'economia globale.

È questa consapevolezza che alimenta il nostro orgoglio di essere imprenditori della navigazione e di continuare a fare impresa dall'Italia.

È con questo spirito che abbiamo scelto il titolo della nostra Assemblea: Storia. Orgoglio. Visione dell'Italia che naviga.

La storia è il patrimonio di centoventicinque anni di impegno, di responsabilità e di risultati.

L'orgoglio è la consapevolezza del valore delle nostre imprese e del contributo che hanno dato, e continuano a dare, alla crescita del Paese.

La visione è fare dell'Italia una grande nazione di mare.

Una nazione capace di trasformare sempre di più la propria vocazione marittima in forza industriale, economica e strategica.

A questa ambizione Confitarma continuerà a contribuire con la responsabilità delle proprie imprese e con la forza di centoventicinque anni di storia.

Signor Presidente, continuare a investire, creare lavoro e collegare il Paese al mondo è il nostro modo di contribuire alla coesione nazionale e di servire la Repubblica.

È l'impegno che oggi rinnoviamo.

Grazie.



CONFITARMA

Confederazione Italiana Armatori

1901 125 2026