



CONFITARMA  
Confederazione Italiana Armatori

Relazione del Presidente  
Mario Zanetti

Assemblea

Napoli, 30 Ottobre 2024



CONFINDUSTRIA

## **Saluti e Ringraziamenti**

Buon pomeriggio a tutte e tutti voi.

Saluto tutte le Autorità politiche, civili e militari.

Un sentito ringraziamento a tutte le Amministrazioni che si occupano di mare.

Signori Ambasciatori, rappresentanti del cluster marittimo, delle parti sociali e dei sindacati di categoria, Signore e Signori, ringrazio voi tutti per la partecipazione alla nostra Assemblea.

Un abbraccio a tutti i nostri Associati presenti qui oggi, i colleghi Consiglieri e i presidenti dei nostri Gruppi Tecnici e a tutti i numerosi colleghi e ospiti.

Un grazie di cuore a chi ha voluto partecipare fattivamente, i nostri partner in primis, alla realizzazione di questa giornata-evento.

## **Confitarma, l'Economia del Mare e l'Industria del Trasporto Marittimo**

Oggi è la mia prima Assemblea pubblica da Presidente di Confitarma ed è un onore per me rappresentare l'armamento nazionale di fronte a un consesso così ampio e qualificato.

Accendiamo i riflettori su una città di mare e non solo sul mare..., perché è proprio dai suoi territori che si costruisce la marittimità del Paese.

Abbiamo scelto di essere a Napoli con una giornata dedicata alla nave nel futuro. Vogliamo riprendere il percorso di un'Italia ormai cresciuta che ha preso consapevolezza della sua forza ed è chiamata a fare scelte che, fin da ora, determineranno il suo futuro.

Ringrazio le Istituzioni con le quali tutti i giorni ci confrontiamo fattivamente e condividiamo questo percorso.

Consentitemi ora di dire qualcosa sulla nostra associazione.

La nostra complessità è la nostra unione, frutto sempre di una libera scelta.

Qui con me sono presenti i grandi gruppi armatoriali che hanno fatto la storia, sono il presente e saranno il futuro dell'industria marittima nazionale.

Confitarma da sempre rappresenta la comunità armatoriale italiana – il *Made in Italy* viaggiante - con un posto di primo piano all'interno del panorama associativo e istituzionale della marittimità nazionale, mantenendo con coerenza sempre fermi alcuni principi ispiratori: dialogo, concretezza e qualità.

Oggi, in un periodo storico di grandi sfide e cambiamenti – caratterizzato da un contesto internazionale di crescenti crisi geopolitiche – l'armamento italiano non si sottrae alle responsabilità nazionali e internazionali.

Abbiamo la Presidenza di ICS, Intertanko, Interferry, NorthStandard P&I Club e della Federazione del Mare con Emanuele Grimaldi, Paolo d'Amico, Guido Grimaldi, Cesare d'Amico e Mario Mattioli.

Siamo l'industria trainante della *Blue Economy* e con la nostra casa comune, Confindustria, abbiamo intenzione di lasciare un segno concreto per riaffermare questa importante componente dell'economia nazionale.

Siamo sulla rotta giusta e il recente apprezzato intervento del Premier Giorgia Meloni, proprio all'Assemblea di Confindustria, ce lo conferma.

Colgo l'occasione per ringraziare il Presidente Orsini che mi ha voluto nella sua squadra delegandomi all'Economia del Mare.

Siamo presenti a Bruxelles, dove con l'ECSA siamo interlocutori riconosciuti e apprezzati degli organismi comunitari per tutte le politiche marittime unionali. E lasciatemi dire che, mai come in questo periodo storico, alcune partite importanti dobbiamo giocare e vincerle in Europa.

Siamo presenti in tutti i principali consessi istituzionali nazionali dove si definiscono le strategie marittime per il futuro del Paese.

Proseguiamo il lavoro di rappresentanza e di tutela della nostra industria con tutte le Amministrazioni che si occupano di mare, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in primis.

Abbiamo collaborato con il Ministro delle Politiche del Mare e la sua struttura all'elaborazione del Primo Piano del Mare del nostro Paese, condividendone il progetto fin dal principio con trasparenza e spirito di servizio.

Confitarma è presente tutti i giorni, incessantemente, con la squadra dei Vice Presidenti, Mariella Amoretti, Cesare d'Amico, Guido Grimaldi e Lorenzo Maticena, con i Consiglieri e con il team guidato dal nostro Direttore.

Vogliamo, convintamente, rimettere il mare al centro del Paese!

Vogliamo che l'Italia riconosca definitivamente che la sua forza è nel mare, valorizzandone tutte le sue risorse.

La Casa degli armatori italiani è viva, unita, plurale, democratica e ricca di tutte le componenti industriali dello shipping nazionale, alla quale molte realtà si sono unite (talvolta riunite) nel corso degli ultimi mesi. Ciò è per noi motivo di orgoglio.

Una casa aperta anche ad associazioni, centri di ricerca ed istituti, studi professionali, aziende - i nostri soci aggregati - che ci stimolano e si uniscono, con le loro competenze, all'equipaggio della nostra nave.

Ed è proprio la nave al centro della nostra proposta: una nave che possa davvero navigare e competere nei mari del mondo.

Una nave proiettata nel futuro, che vogliamo immaginare, pensare, disegnare... oggi!

La nave è un'infrastruttura mobile, leader di un mondo industriale che, oltre il trasporto marittimo di merci e passeggeri e il turismo, abbraccia anche la cantieristica, l'industria delle estrazioni marine, il diporto, le attività di ricerca, la filiera ittica e le attività sportive.

Come emerge dal XII Rapporto sull'Economia del Mare elaborato da Ossermare-Unioncamere, stiamo parlando di un complesso:

- di oltre 230mila imprese e più di un milione di occupati, il 4,1% dell'occupazione nazionale;
- che produce un valore aggiunto diretto di 65 miliardi di euro, il 3,7% dell'intera economia del Paese;
- che ha un effetto moltiplicatore per ogni euro investito di circa 1,8. Segnalò che il trasporto marittimo ha il moltiplicatore più alto (2,7) di tutta l'economia del mare.

L'Economia del Mare in Italia genera quindi un PIL di quasi 180 miliardi di euro, superando il 10% del valore aggiunto prodotto dall'intera economia nazionale.

Questi risultati danno risalto all'impegno e alla determinazione di imprenditori capaci e determinati.

La nostra industria viene giustamente definita la "cinghia di trasmissione" dell'economia mondiale e molte delle nostre imprese sono operatori logistici globali che assicurano servizi complessi in tutti i settori.

Nel commercio di beni a livello globale, la modalità di trasporto via mare resta quella più importante ed eco-compatibile: 14mila miliardi di dollari equivalenti all'80% degli scambi in volume con soltanto il 2% circa delle emissioni. Trasporti marittimi e logistica valgono circa il 12% del PIL mondiale.

Complessivamente l'Italia realizza circa il 60% del proprio interscambio internazionale utilizzando il trasporto marittimo (poco meno di 267 milioni di tonnellate).

Trasporto e logistica rappresentano leve di competitività per l'intera industria nazionale e tutti i settori strategici in un'economia fortemente orientata all'export.

Il mare è la via di trasporto ampiamente più utilizzata. Senza dimenticare la frontiera della dimensione subacquea, con il 99% del traffico dati che transita per le dorsali sottomarine e che le nostre navi installano.

Confitarma rappresenta una flotta diversificata in tutti i settori strategici per l'industria nazionale, fondamentale per l'approvvigionamento dei prodotti energetici del Paese, per la mobilità delle persone, nel settore del *leisure* e dei servizi ausiliari.

- Più di 800 navi per oltre 12 milioni di GT, con posizioni di assoluto rilievo nei settori più sofisticati.
- La nostra flotta mercantile occupa oltre 64mila lavoratori di cui 8mila diretti a terra.

L'Italia è ai vertici del trasporto via mare di passeggeri, è prima in Europa per merci movimentate in Short Sea Shipping ed ha la prima flotta di traghetti al mondo.

Ricordiamo che nel 2023 le merci movimentate nei porti italiani con i Ro-Ro (120.8 milioni di tonnellate) hanno nuovamente superato quelle trasportate con i container (119.5 milioni) di cui invece si parla sempre...

Il nostro Paese vanta la 2ª flotta europea di *product tanker* (5ª nel mondo) così come battono bandiera italiana le navi della flotta del leader europeo nel settore crocieristico - comparto che solo nei porti italiani accoglie 14 milioni di passeggeri e genera un indotto di circa 16 miliardi di euro - nonché il principale armatore mondiale del settore traghetti Ro/Ro cargo.

Le imprese armatoriali e le navi rappresentano da sempre uno straordinario volano di internazionalizzazione, innovazione, investimenti e occupazione.

Consentitemi qui una breve riflessione. Malgrado prosegua la tendenza negativa della consistenza della flotta italiana, delle 57 unità ordinate dall'armamento nazionale nel quadriennio 2024-2027 circa l'80% fanno capo a imprese associate a Confitarma, per un totale di oltre 2,5 miliardi di dollari di investimenti. È ora indispensabile creare le condizioni affinché la bandiera italiana sia un'opzione sempre più competitiva da scegliere.

Oggi più che mai Confitarma vuole affermare la centralità della "nave" come fattore abilitante della crescita competitiva, sociale, geopolitica e occupazionale del nostro Paese. Anche per questo abbiamo voluto che simbolicamente l'Assemblea di quest'anno si svolgesse a bordo di una nave.

L'obiettivo è rendere il nostro shipping ancor più competitivo.

Noi ci siamo. E siamo certi del supporto delle Istituzioni, tutte.

Perché "competitività dello shipping" significa "competitività dell'intero Paese".

E proprio la competitività del settore è stato il filo conduttore dei quattro panel di approfondimento che nel corso della mattinata abbiamo organizzato presso la Stazione marittima.

A tal proposito, approfitto ancora una volta per ringraziare tutti coloro che hanno contribuito alla realizzazione di questa Assemblea con una nuova formula per noi.

## **La nave come la forza motrice delle nostre priorità**

La nave è la forza motrice delle nostre priorità.

- È un driver competitivo perché investire nella transizione energetica, digitale e amministrativa del settore significa investire nella competitività del sistema Paese.
- È un driver sociale perché assicura la continuità territoriale, riduce il traffico su gomma e contribuisce a migliorare le infrastrutture terrestri.
- È un driver geopolitico perché dalla nave dipendono gli approvvigionamenti globali.
- È un driver professionale perché assicura occupazione di qualità.

### **Nave Driver Competitivo**

#### **Regole e competitività**

Il Presidente Draghi, nel Rapporto "Il futuro della competitività europea", riconosce la leadership globale del trasporto marittimo europeo evidenziando che un quadro normativo e fiscale idoneo allo scopo ha consentito al settore di rimanere competitivo a livello globale.

Tuttavia, il Presidente ha anche ammonito l'Europa sul fatto che "la quota della flotta marittima mondiale di proprietà dell'UE è in calo...". Come è in calo "la quota della flotta globale di proprietà di aziende dell'UE ..."

Proteggere la bandiera italiana vuol dire difendere il nostro tessuto imprenditoriale e mantenere il peso politico dell'Italia nei consessi internazionali.

Lo si deve fare in primis attraverso la semplificazione e l'aggiornamento di norme e procedure che, in alcuni casi, risalgono alla fine dell'Ottocento.

Le imprese di navigazione devono confrontarsi quotidianamente con almeno dieci Dicasteri e ciò crea diverse criticità nella gestione ordinaria; criticità che i nostri competitor non hanno.

Pertanto, occorre attuare quella riforma, non più dilazionabile nel tempo, dell'ordinamento di settore: dal codice della navigazione al regime amministrativo della nave, dal lavoro alla sanità marittima.

È, ormai, da anni che chiediamo la modernizzazione dell'ordinamento di sanità marittima, non più in linea con gli standard internazionali.

Non solo. È necessario tenere in considerazione la generalizzata carenza di medici del sistema sanitario nazionale che ormai è un'emergenza. È quindi importante portare a termine il lavoro svolto dal tavolo presso il Ministero della Salute.

Non è più procrastinabile, in buona sostanza, la semplificazione, a livello normativo e procedurale, della bandiera italiana.

Si può fare a costo zero.

Il Governo ha la possibilità di imprimere una netta accelerazione e creare quindi discontinuità con il passato. La maggior parte delle proposte sostenute da Confitarma sono state inserite nel Piano del Mare, nel disegno di legge "Malan" (A.S. n. 673), nel DDL Semplificazioni approvato a marzo scorso dal Consiglio dei Ministri.

Realizziamo questa riforma di sistema e daremo tutti insieme una nuova forza alla bandiera italiana!

## **Registro Internazionale**

Altro punto fondamentale è l'evoluzione dei regimi del Registro Internazionale e della Tonnage Tax.

Nel 2024 ha preso avvio il processo di rinnovo in sede comunitaria dei due regimi, entrambi giunti a scadenza con il 31 dicembre 2023, che interesserà un arco temporale fino al 31 dicembre 2033.

Fermo restando il rispetto delle linee guida comunitarie e della relativa prassi della Commissione, l'invito che rivolgiamo al Governo è che la revisione in corso sia ispirata al mantenimento della competitività dei due strumenti nel contesto internazionale.



Ci attendiamo che le Decisioni di rinnovo per entrambi i regimi, a valere per il prossimo decennio, intervengano, in tempi ragionevoli, al fine di fornire alle imprese interessate un quadro giuridico chiaro ed allineato alle *best practices* adottate dai regimi degli altri Stati Membri.

È bene ribadirlo con fermezza: il Registro Internazionale è una condizione necessaria per garantire la competitività dell'armamento italiano.

## **Green Transition**

Lo shipping è un settore *hard to abate* e *capital intensive* per il quale sono stati individuati a livello internazionale obiettivi molto ambiziosi, in particolare con riferimento alle emissioni, pur essendo già la modalità di trasporto più eco-compatibile.

Siamo impegnati nella transizione ecologica e non solo a parole: lo dimostrano i fatti e i risultati raggiunti finora che ci pongono all'avanguardia in questo processo. Tuttavia, il modo in cui è stato impostato il *Green Deal* europeo non è adeguato, né per i tempi né per le modalità. Le normative locali, come ETS e FuelEU Maritime, sono disallineate, per approccio ed obiettivi, rispetto a quelle adottate dall'IMO a livello internazionale e generano un aggravio gestionale ed una distorsione del mercato.

## **EU Emissions Trading System**

Il sistema ETS, nel quale il trasporto marittimo è stato inserito a partire dal 1° gennaio 2024, comporterà un inevitabile incremento del costo del trasporto da e per i porti dell'Unione.

Tale sistema genera:

- un dannoso *modal back shift* verso il trasporto stradale, comportando un paradossale aumento delle emissioni inquinanti;
- distorsioni commerciali;
- impatti sul libero scambio.

Saranno penalizzati i traffici intracomunitari e nazionali con effetti importanti sui bilanci degli operatori e conseguente rincaro dei prezzi per i consumatori finali.

Si stima che l'impatto economico che la tassazione avrà sul naviglio nel 2024 (*phase-in* al 40%) sarà di oltre 3 miliardi di euro per arrivare al 2026 a superare 8 miliardi di euro.

Tali entrate generate dall'ETS dovranno essere destinate, con certezza, a un fondo specifico settoriale marittimo per:

- sostenere finanziariamente la transizione energetica del settore con incentivi per rinnovo ed ammodernamento della flotta;
- contribuire ad abbassare il differenziale di prezzo tra combustibili più puliti e combustibili tradizionali;
- ridurre i gap di competitività distorta che potrebbero generarsi tra le diverse modalità di trasporto europee;
- rivedere i criteri di distribuzione delle risorse definiti dall'*Innovation Fund* nel rispetto del concetto: chi inquina paga ma chi investe nella transizione deve essere premiato.

### **Decarbonizzazione e carburanti alternativi**

Anche in tema di combustibili alternativi siamo ancora in alto mare e il raggiungimento degli obiettivi fissati per le emissioni non dipende solo dalla volontà degli armatori.

Sebbene alcune tecnologie siano già in parte disponibili, come evidenziato anche dai recenti studi RINA ed ENI – da noi promossi – la disponibilità dei nuovi carburanti è di gran lunga insufficiente, con sovraccosti stimati di almeno il doppio rispetto a quelli tradizionali e con evidenti difficoltà logistiche e burocratiche.

Ad esempio, oggi il costo per tonnellata dello *High Sulphur Fuel Oil* è di circa 480 dollari; quello del *Marine Gasoil* di 670 dollari, mentre il costo del *HVO (Hydrotreated Vegetable Oil)* è pari a circa 1.500 dollari.

L'accordo sulla decarbonizzazione deve essere globale. Occorrerà, infatti, che i nuovi carburanti siano adeguati allo shipping, che possano essere disponibili nei porti, nonché aiutare gli armatori a ridurre il gap di prezzo tra combustibili più puliti e combustibili tradizionali.

Le risorse finanziarie private, da sole, non sono sufficienti a sostenere ricerca e innovazione per il settore. È necessario che l'Italia, come gli altri paesi marittimi, sostenga le sue imprese in questo sforzo. Dobbiamo essere accompagnati nel processo di transizione ecologica.

### **Nuovo Decreto rinnovo e refitting della flotta mercantile**

Il Decreto rinnovo flotte, che poteva essere un'opportunità, non ha sortito l'effetto auspicato. Certamente non per una mancanza di interesse da parte dell'armamento.

Abbiamo quindi proposto un emendamento al Collegato (alla legge di bilancio 2024) sulla *Blue Economy* per l'istituzione di un nuovo fondo di 500 milioni di euro per finanziare un Decreto flotte bis.

Qualora venisse accolto, occorrerà definire criteri compatibili con l'evoluzione del mercato dello shipping attraverso un nuovo bando.

In tema di *refitting* e costruzione di nuove unità navali, riteniamo fondamentale il tavolo aperto con Assonave e Fincantieri. Dobbiamo pensare in un'ottica sistemica e strategica, superare le spinte di settore e di conseguenza agire secondo criteri di generazione e condivisione del valore.

### **La finanza a supporto dello Shipping**

La transizione energetica del settore, a livello mondiale, richiede risorse economiche enormi: parliamo di più di 5 trilioni di dollari fino al 2050.

Ribadiamo che l'intesa e la collaborazione con il sistema bancario e finanziario sono il caposaldo della nostra industria.

Le nuove forme di finanziamento che premiano gli investimenti virtuosi in nuove unità navali e *refitting* delle esistenti sono strumenti essenziali e dovranno sempre più integrarsi con il credito "tradizionale".

Sosteniamo i recenti provvedimenti che mirano ad avvicinare i capitali privati al mondo industriale e ci impegnano a proporre la creazione anche di ulteriori strumenti per il nostro settore.

Al fine di facilitare l'accesso al credito per le nostre imprese, i temi strategici sui quali siamo fortemente impegnati riguardano la riforma del Regolamento di Basilea (c.d. "*Basel III Plus*") e la "Tassonomia" europea.

Sul primo fronte, le interlocuzioni tecniche e politiche con le principali Istituzioni italiane e internazionali hanno portato all'approvazione del nuovo testo del Regolamento "*Basilea III Plus*" che determina un differente e più favorevole trattamento della categoria del credito shipping (inserito nello "*Specialised Lending*"). È un successo frutto del nostro lungo lavoro, svolto anche in sede ECSA, che consentirà di ottenere maggiori fondi dagli istituti di credito e a migliori condizioni.

Relativamente alla Tassonomia è utile sottolineare che la revisione dei criteri europei è essenziale anche per garantire la competitività della flotta cisterniera e delle attività portuali e per la completa attuazione degli investimenti del PNRR e del Piano Nazionale Complementare.

## **Nave Driver Sociale**

### **Short Sea Shipping**

Le Autostrade del Mare rappresentano una *best practice* italiana ed un fattore di contenimento dell'impatto ambientale. Nel 2023 hanno trasportato 69 milioni di tonnellate di merci, consentendo di eliminare dalla strada circa 2,6 milioni di TIR, equivalenti a 2,9 milioni di tonnellate di emissioni evitate di Co2.

Uno strumento davvero virtuoso: a parità di risparmio energetico ottenuto, è costato un decimo del Superbonus 110% (235 euro per Tpe - tonnellata equivalente di petrolio - risparmiata con il Marebonus contro 2.434 euro a Tpe con il Superbonus).

Nel dicembre 2023 è stato attivato il nuovo Marebonus. Va dato merito al Governo di aver creduto in questo strumento.

Purtroppo, nonostante le performance ambientali eccellenti e benché l'armamento di settore apprezzi molto l'iniziativa, le risorse stanziare (100,5 milioni di euro in 5 anni) non sono sufficienti.

Il nuovo incentivo *Sea Modal Shift* risulterà molto minore (1 centesimo di euro a unità trasportata) rispetto a quello erogato con il Marebonus (pari a circa 8 centesimi di euro a unità trasportata) a fronte della crescita del mercato delle Autostrade del Mare.

Altri Paesi europei, che hanno preso a modello il nostro strumento, ci hanno superato in termini di risorse stanziare. In Spagna, ad esempio, gli incentivi saranno fino a 26 volte quelli italiani.

È fondamentale che gli stanziamenti del *Sea Modal Shift* debbano ritornare a valori che possano generare impatti economico-sociali significativi e per importi non inferiori al passato. Parliamo quindi di almeno 100 milioni di euro l'anno.

### **Portualità, infrastrutture ed armamento**

In un Paese in cui oltre il 60% dell'interscambio internazionale avviene via mare, i porti devono necessariamente dotarsi di infrastrutture adeguate ad accogliere le navi.

Il porto deve guardare la nave. Solo così può essere garantita la sopravvivenza della portualità nazionale.

Occorre un sostegno su tre livelli: infrastrutturale, regolamentare e di conseguenza finanziario.

In primis le infrastrutture, a partire dalla necessità di sostenere il settore portuale nella capacità di approvvigionarsi e di stoccare le diverse tipologie di combustibili che offrirà il mercato (es. GNL, metanolo, ammoniaca, idrogeno, ecc.).

Poi le regole: occorre adottare norme regolamentari e di sicurezza che consentano le operazioni di bunkeraggio nei porti nazionali e alle *bunkering vessel* di rifornire le navi.

Emblematico, sotto tale aspetto, è il ritardo accumulato fino ad oggi dal nostro Paese per quanto riguarda il rifornimento di GNL sebbene sia stata una nave italiana la prima in grado di poter utilizzare il GNL in Mediterraneo.

Nonostante tutto, guardiamo al futuro con ottimismo. Al MIT è stato aperto un tavolo per la redazione di linee guida tecniche per le operazioni di bunkeraggio ship-to-ship nei porti nazionali dove, nel frattempo, si registra un crescente numero di operazioni soprattutto nel comparto delle crociere.

Al riguardo, auspichiamo anche un urgente intervento della Direzione Generale affinché alle imprese armatoriali italiane del bunkeraggio sia consentito di competere ad armi pari con i concorrenti comunitari.

In futuro, il legame che unisce le navi e i porti sarà ancora più forte perché anche dalla realizzazione di una infrastruttura di combustibili alternativi adeguata, e tarata sulle reali esigenze delle navi, dipenderà la competitività dell'intero sistema marittimo-portuale nazionale.

### **Cold Ironing**

Con il "Piano nazionale per gli investimenti complementari" e il PNRR è stato stanziato più di 1 miliardo di euro per l'"elettrificazione delle banchine".

Entro il 2026, se il cronoprogramma sarà rispettato, le infrastrutture per il Cold Ironing saranno disponibili in circa cinquanta porti nazionali per una potenza complessiva di oltre un gigawatt.

Nel mese di giugno la Commissione Europea ha approvato la misura prevista dalla Legge annuale per il mercato e la concorrenza del 2022 che prevede la possibilità di azzerare gli oneri di sistema (una delle voci di costo che determinano il costo dell'energia) fino al 2033 con lo scopo di ridurre il differenziale di prezzo dell'energia fornita da terra rispetto a quella autoprodotta dalla nave.

In base ai Regolamenti comunitari AFIR e FuelEU recentemente adottati, le navi passeggeri, ro/ro e container - a partire dal 2030 - dovranno connettersi alle prese qualora la sosta in porto superi le due ore.

Il quadro normativo è completo; risorse e infrastrutture saranno, speriamo, presto disponibili ma ancora mancano le risposte ad alcune fondamentali domande: quanto costerà il servizio? Chi gestirà il servizio e con quali modelli?

Riteniamo maturo il tempo per avviare su questi temi un confronto con l'Amministrazione di competenza al fine di favorire un approccio omogeneo nei porti nazionali.

### **Riforma della Governance Portuale e della Legge 84/94**

Noi armatori abbiamo già in passato sottolineato la necessità di rafforzare la visione organica del sistema portuale nazionale attraverso l'istituzione di una cabina di regia. Auspichiamo che i porti nazionali operino sinergicamente a beneficio dell'economia del Paese.

Che lo si debba fare con una riforma più ampia o con interventi di modifica mirati alla legge 84/94 interessa relativamente. Quello che conta è il risultato.

A noi interessa un sistema, e sottolineo sistema, che funzioni e sappia rendere i porti competitivi, contribuire alla crescita logistica del Paese, attrarre nuovi traffici e migliorare l'accoglienza per i passeggeri.

Valuteremo senza pregiudizi modelli di gestione alternativi all'attuale purché la navigazione che si vuole intraprendere abbia una meta certa, frutto di un'attenta pianificazione, e non un viaggio verso l'ignoto.

A nostro avviso, un sistema portuale che funzioni deve avere alcune caratteristiche:

- un centro che definisca gli indirizzi strategici e garantisca un approccio uniforme sui temi più rilevanti, assicurando l'impiego efficiente delle risorse pubbliche;
- una chiara attribuzione delle competenze fra le varie amministrazioni riducendo il numero di quelle coinvolte;
- un diverso coinvolgimento delle rappresentanze delle imprese e dei lavoratori nella condivisione delle scelte di politica portuale sia a livello centrale che periferico, rivedendo i criteri di rappresentatività;
- una valorizzazione delle risorse umane che premi la managerialità e la professionalità di chi amministra i porti e di chi ci lavora.

## **Nave Driver geopolitico**

### **"Mare insicuro, Mare costoso"**

Ci avete sentito dire spesso: "un mare insicuro è un mare costoso".

La sicurezza della navigazione è fondamentale per la competitività dell'industria dei trasporti marittimi e dell'intero Paese.

Sicurezza ed economia sono due facce della stessa medaglia. E questo è ancor più evidente oggi nella delicata situazione del Mar Rosso.

Sicurezza intesa sia come *safety* che come *security* e della quale vanno considerate anche le dimensioni sociale ed economica.

Un mare insicuro è un mare costoso in primis per le imprese e per i loro lavoratori.

Ma il dovere principale della comunità internazionale resta quello di mettere in sicurezza la vita degli equipaggi. Quindi, il rafforzamento delle misure di protezione in mare è imprescindibile.

Pertanto, siamo grati al Governo per la preziosa presenza nelle aree a rischio, purtroppo sempre più numerose.

In particolare, la missione navale europea Aspides - a guida italiana - rappresenta, a nostro avviso, un ulteriore tassello nella costruzione della sicurezza in area Mar Rosso e per la tutela del principio di libertà della navigazione, elementi base del trasporto marittimo.

### **La Sicurezza degli approvvigionamenti**

Oltre alla tragica crisi Medio-Orientale, la nostra economia sta ancora subendo gli effetti di quella russo-ucraina, in particolare nel settore energetico e dell'import-export di prodotti cerealicoli e macchinari industriali, che ha determinato cambiamenti fondamentali nei modelli commerciali.

Mentre le esportazioni russe verso l'Unione Europea si sono quasi azzerate, si è assistito al "riorientamento" di volumi significativi di greggio e prodotti raffinati, GNL e carbone russo verso l'Asia (in particolare India e Cina), l'Africa e l'America Latina.



Allo stesso tempo, l'Europa, ed in particolare l'Italia, si è vista costretta ad approvvigionarsi di prodotti energetici (greggio, prodotti raffinati, GNL) da Paesi più lontani.

E tutto ciò è possibile grazie alle nostre navi.

Il trasporto marittimo non solo è stato il termometro della crisi ma le navi, in questo delicato momento geopolitico, sono *virtual pipeline* che assicurano la flessibilità delle fonti di approvvigionamento rendendo il nostro Paese sostenibile non solo ecologicamente ma anche strategicamente.

La cooperazione dell'armamento nazionale con la Marina Militare e la Guardia Costiera ed il lavoro svolto all'interno del CISM stanno garantendo la sicurezza della navigazione e la continuità negli approvvigionamenti.

Auspichiamo che tali forme di collaborazione possano essere adottate anche in altre situazioni di crisi al fine di aumentare la competitività della nostra bandiera.

A tal proposito, ribadiamo la nostra richiesta di ottenere al più presto un'armonizzazione tra Stati Membri sui livelli MARSEC delle flotte impegnate nei traffici e nei mari dei Paesi oggi coinvolti nelle citate situazioni di crisi, affinché non sia svantaggiata solo la nostra flotta.

Senza dimenticare la gestione della minaccia cibernetica che rappresenta una priorità per il mondo dello shipping.

### **Nave Driver professionale**

I lavoratori marittimi sono l'elemento strategico delle nostre imprese.

Non è soltanto uno slogan: l'armamento italiano ci crede fortemente.

La professionalità, le competenze e la preparazione dei nostri equipaggi rappresentano la garanzia di un trasporto marittimo sicuro, efficiente e rispettoso dell'ambiente.

## **Rinnovo CCNL**

Gli alti tassi d'inflazione degli ultimi due anni ci hanno posto 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.

Ci siamo impegnati, assieme alle Organizzazioni sindacali e alle altre associazioni datoriali, in un intenso lavoro che, in otto mesi di trattativa, ci ha consentito di arrivare all'accordo di rinnovo delle quindici Sezioni del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro unico dell'industria armatoriale, riuscendo con senso di responsabilità a trovare punti di incontro anche sugli argomenti dove le distanze sembravano incolmabili.

Oltre a dare un'adeguata risposta sul piano retributivo, abbiamo introdotto alcuni importanti elementi di innovazione in materia di welfare, diversità e inclusione, parità di genere e internet a bordo.

Anche in virtù di tali innovazioni, l'accordo di rinnovo del CCNL deve rappresentare il volano per un progressivo miglioramento delle condizioni di lavoro e di vita dei lavoratori del settore, anche allo scopo di accrescerne l'attrattiva per le nuove generazioni e dare valore alle opportunità occupazionali offerte dall'industria armatoriale.

## **Giovani e mondo del lavoro marittimo**

Un importante strumento per favorire l'ingresso nel mondo del lavoro marittimo è rappresentato dalle risorse stanziare dal Governo con il cosiddetto "bonus marittimi" che finanzia la formazione iniziale dei lavoratori marittimi a partire dall'anno 2023 e per gli anni 2024, 2025 e 2026.

Tuttavia, per poter ottenere il risultato auspicato e rilanciare in maniera importante l'occupazione marittima italiana, è necessario affiancare e supportare tale importante strumento con l'attuazione delle riforme da tempo proposte da Confitarma e dalle OO.SS. volte alla semplificazione e all'aggiornamento della normativa che disciplina l'accesso alle professioni del mare, ormai non rispondente all'evoluzione del mondo del lavoro.

Al riguardo, apprezziamo l'intensa attività svolta dal Gruppo di lavoro in materia di addestramento del personale marittimo, costituito presso il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, che, nell'aggiornare i diversi decreti relativi all'addestramento dei lavoratori marittimi, sta apportando importanti semplificazioni. Pensiamo, ad esempio, al delicato tema dell'addestramento avanzato dei marittimi che operano sulle navi petrolchimiche, alla semplificazione dei requisiti per i marittimi che imbarcano su mezzi HSC oppure al decreto che semplificherà i requisiti di accesso alla figura professionale del cuoco equipaggio e che auspichiamo possa al più presto essere emanato.

### **Gli Istituti Tecnologici Superiori (ITS) e la formazione**

Per favorire l'ingresso delle nuove generazioni nel mondo del lavoro marittimo, è importante valorizzare sempre di più il ruolo degli ITS Academy, in particolare quelli del Mare.

I fatti dimostrano che i percorsi formativi proposti dagli ITS rappresentano lo strumento più efficace per rispondere alle nuove sfide che stanno caratterizzando il settore dello shipping ed è dunque necessario che sia le imprese armatoriali sia il Governo continuino a investire negli ITS in modo tale da accrescerne le attività e consentire a un crescente numero di giovani di potervi accedere.

La formazione rappresenta per Confitarma un elemento imprescindibile e un impegno che promuoviamo con convinzione. Per tali ragioni, tra i tanti progetti formativi che seguiamo da tempo, lo scorso anno abbiamo lanciato il primo Master Executive in "*Shipping Management*" di Confitarma e ForMare, un percorso di eccellenza ideato e pensato per formare professionisti e manager capaci di affrontare le sfide emergenti con competenza e leadership. Siamo pronti a partire con una seconda edizione, nel mese di gennaio 2025.

## Conclusioni

Mi avvio alle conclusioni.

Abbiamo individuato dieci obiettivi per noi strategici e indifferibili:

- Consolidare il Registro Internazionale, condizione necessaria e per di più non sufficiente per garantire la competitività dell'industria marittima italiana.
- Traguardare la semplificazione normativa dell'ordinamento marittimo nazionale, la "sburocratizzazione" dei processi e la digitalizzazione delle procedure.
- Affermare la consapevolezza che la decarbonizzazione è una priorità globale e così devono esserlo le misure che la perseguono.
- Destinare le entrate generate dal sistema ETS ad un fondo specifico di settore per sostenere finanziariamente la transizione energetica.
- Rivedere i criteri tassonomici per preservare la competitività di tutto il naviglio di interesse nazionale.
- Incrementare significativamente gli stanziamenti del *Sea Modal Shift*.
- Intervenire sui nostri porti a livello infrastrutturale, regolamentare e finanziario.
- Tutelare sempre nei mari del mondo la salute e la sicurezza dei nostri lavoratori marittimi.
- Semplificare l'accesso alle professioni del mare e valorizzare il ruolo degli ITS Academy.
- Digitalizzare i servizi a supporto delle attività del mare, investendo sulle opportunità offerte dall'Intelligenza Artificiale.

Questo è il nostro manifesto.

Questi sono i nostri obiettivi: concreti, imprescindibili e realizzabili, insieme.

Un'idea di futuro ben rappresentata dal puntillismo pop dell'opera di MaMà Dots, che integra intelligenza artificiale e tecnologie avanzate al talento umano.

E se c'è chi ha sempre unito tecnologia, innovazione e tradizione, quelli siamo noi.

Anche grazie alle nostre navi abbiamo reso e rendiamo ancora l'Italia protagonista nel mondo.

Spieghiamo le vele e tracciamo la rotta per il futuro dell'industria marittima nazionale e del nostro Paese!