



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

Relazione del Presidente
MARIO ZANETTI

Assemblea

Roma, 9 ottobre 2025



CONFINDUSTRIA

Saluti e Ringraziamenti

Onorevoli Autorità, Gentili Ospiti e Colleghi,

Buongiorno a tutte e tutti voi.

Un doveroso saluto e ringraziamento a tutte le Istituzioni che ci hanno accompagnato con la loro presenza. Vedervi qui è un importante segnale di attenzione verso l'armamento nazionale, una componente essenziale e strategica della nostra società.

Un sentito ringraziamento alle Amministrazioni che si occupano di mare, al Comando Generale delle Capitanerie di Porto, alla Marina Militare, alla componente navale della Guardia di Finanza e all'Aeronautica militare.

Saluto i Signori Ambasciatori, i rappresentanti del settore marittimo e delle Organizzazioni Sindacali presenti.

Un sentito ringraziamento ai quattro Vice Presidenti, ai Consiglieri, al Direttore Generale e alla sua squadra, ai nostri Associati.

Grazie a tutti i partner che hanno contribuito alla realizzazione di questa giornata-evento e a tutti voi numerosi ospiti, oggi presenti.

Il mare non è soltanto uno spazio geografico, è la grande infrastruttura naturale che connette mercati, alimenta produzioni industriali e favorisce l'innovazione tecnologica.

Attraverso le rotte marittime viaggia quasi il 90% delle merci e, quindi, possiamo dire che la linfa vitale del commercio mondiale viaggia sulle nostre navi.

Con 8.000 km di coste, 150 porti, un valore aggiunto complessivo che supera i 216 miliardi di euro e con oltre 1 milione di addetti direttamente impegnati nel settore, l'economia del mare rappresenta per l'Italia un motore di crescita capace quasi di raddoppiare ogni euro investito con benefici sull'intera economia nazionale.

Il contesto geopolitico globale e la sicurezza della navigazione

Il mare è tornato al centro della scena geopolitica globale. Le rotte marittime, che da secoli collegano continenti e culture, sono oggi il riflesso delle tensioni e delle trasformazioni del nostro tempo.

Gli snodi marittimi globali affrontano crisi senza precedenti. Nel Mar Nero, la guerra ha interrotto le spedizioni di grano, petrolio e gas, mettendo a rischio la sicurezza alimentare di intere nazioni. Il Canale di Suez e il Golfo di Aden restano il baricentro della crisi: deviazioni di rotta, ritardi operativi, extra-costi rischiano di marginalizzare il Mediterraneo sia dal punto di vista geopolitico che industriale.

Nel Pacifico, le tensioni nello Stretto di Taiwan minacciano quasi la metà del traffico mondiale di portacontainer. Senza considerare la prospettiva della rotta artica promossa dalla Cina che, benché oggi non rilevante, non può essere tralasciata nella riflessione sul futuro dei traffici. Non possiamo, inoltre, ignorare la svolta impressa dal Presidente Trump alla politica commerciale e marittima statunitense in risposta alla crescente supremazia della Cina.

Se anche le grandi potenze sentono il bisogno di rafforzare la propria flotta mercantile, tanto più deve farlo l'Italia, che ha nel mare un fattore identitario e competitivo. È bene dirlo con chiarezza: la bandiera delle nostre navi è anche una leva geopolitica.

In questo scenario complesso, si sommano anche le misure protezionistiche adottate dagli Stati Uniti: dal 7 agosto 2025 un dazio del 15% colpisce tutte le importazioni europee, con un impatto stimato fino a 1 punto di PIL per l'Italia e perdite potenziali per oltre 22 miliardi di euro di export. Un colpo diretto al cuore del *Made in Italy*, già evidente con il crollo dell'export verso gli Stati Uniti avvenuto ad agosto.

Inoltre, gli Stati Uniti hanno anche proposto dazi fino a 1,5 milioni di dollari per ogni scalo di navi costruite in cantieri cinesi, penalizzando

potenzialmente fino al 17% della nostra flotta attuale — e fino all'85% delle nuove costruzioni! — con possibili sovraccosti portuali fino a 18 miliardi di dollari annui per il settore dello shipping a livello mondiale. A questa stretta si aggiunge la prospettiva di contromisure da parte di Pechino — dalle restrizioni sulle terre rare ai possibili oneri per le navi straniere nei porti cinesi — che rischiano di innescare una vera e propria guerra commerciale marittima. È una situazione, costantemente monitorata dal nostro Centro Studi *"Blue Horizons"*, che ci ricorda quanto il mare non sia solo logistica ma anche sicurezza nazionale e resilienza economica. Difendere la nostra flotta, le nostre imprese, significa tutelare gli approvvigionamenti energetici e la continuità dei traffici che sostengono il Paese.

La sicurezza dei mari, sia in acque vicine sia in scenari internazionali complessi, è assicurata dall'impegno costante e professionale della Marina Militare, della Guardia Costiera e della componente aeronavale della Guardia di Finanza.

Abbiamo appena condiviso un momento particolarmente significativo con gli Ammiragli Enrico Credendino e Nicola Carlone. Un sentito riconoscimento al contributo prezioso che hanno offerto alla marittimità del nostro Paese, con competenza e dedizione, lasciando un segno significativo.

Consentitemi ora di estendere un sincero ringraziamento anche alle donne e agli uomini in divisa di tutte le forze armate che, con impegno e professionalità, garantiscono ogni giorno la sicurezza dei nostri mari, la tutela dell'ambiente, la legalità e la salvaguardia della vita umana.

Da sempre sosteniamo la cooperazione tra Istituzioni e industria armatoriale perché il mare è la nostra via di comunicazione più importante, ed è compito di tutti – settore pubblico e privato insieme – proteggerlo e valorizzarlo.

Confitarma continuerà a fare la sua parte, promuovendo iniziative congiunte e investimenti a tutela prima di tutto dei nostri lavoratori marittimi.

Il futuro di tutti passa necessariamente dalla libertà e dalla sicurezza della navigazione.

L'industria del trasporto marittimo italiano

La nostra flotta, ampia e diversificata, conta oltre 1.200 navi per 12,5 milioni di tonnellate di stazza: siamo la prima flotta di traghetti al mondo, la seconda flotta europea di product tanker e siamo leader in Europa nel turismo che viene dal mare, le crociere, con oltre 14 milioni di passeggeri accolti nel 2024, che generano valore non solo nei porti ma anche nei territori oltre le rotte tradizionali. Accanto a questi comparti, il nostro Paese vanta una posizione di eccellenza nei servizi ausiliari e in settori ad alto contenuto tecnologico, come la flotta *underwater*, posacavi e posatubi interamente rappresentata da Confitarma, essenziale per la connettività digitale e per lo sviluppo delle infrastrutture energetiche offshore e subacquee. Un ruolo rafforzato dalla nascita del Polo Nazionale della Dimensione Subacquea e dalle iniziative legislative sostenute dal Governo Meloni.

Questa forza si riflette anche nei traffici: l'Italia è al primo posto in Europa nello Short Sea Shipping e nell'interscambio europeo via mare siamo al terzo posto complessivo, dopo Paesi Bassi e Spagna, con oltre 180 milioni di tonnellate di import ed export. Solo l'import via mare ha raggiunto quasi 138 milioni di tonnellate, pari a circa l'80% del nostro import totale.

Lo shipping è l'infrastruttura che sostiene la nostra economia di terra e proietta l'Italia nei mercati globali.

Non possiamo però ignorare un dato significativo: la quota della flotta mondiale attribuibile all'Italia e all'Europa è nuovamente in calo, sia per controllo sia per bandiera.

È un segnale che dobbiamo cogliere immediatamente e che ci richiama all'urgenza di semplificare la normativa e la governance del settore nonché di avviare un ripensamento radicale delle politiche industriali europee.

Lo shipping si muove con logiche di lungo periodo: senza regole chiare, stabili e competitive indeboliamo non solo la posizione italiana ma l'intera presenza europea in un ambito strategico per la nostra proiezione internazionale.

A che punto siamo

Lo scorso anno abbiamo fissato dieci obiettivi strategici: oggi possiamo dire di aver rafforzato i nostri pilastri e avviato prime riforme di semplificazione, nonché di aver investito sulla transizione energetica. Serve ora completare questo percorso, accompagnandolo con strumenti di sostegno adeguati al settore. Al tempo stesso, dobbiamo investire ancor di più nel lavoro e nella formazione perché senza nuove competenze il futuro della marittimità italiana non può essere costruito. Prima di entrare nel dettaglio, mi preme ricordare che la nostra missione è chiara: supportare e consolidare la competitività delle nostre imprese del settore marittimo e, attraverso questo, rafforzare la leadership dell'Italia nella Blue Economy e nello shipping internazionale, e quindi il ruolo del Paese nell'economia globale.

I due pilastri: Registro Internazionale e Tonnage Tax

Tutti voi conoscete l'importanza dei nostri due pilastri: il Registro Internazionale e la Tonnage Tax. Il loro rinnovo per i prossimi dieci anni rappresenta il riconoscimento politico e istituzionale del valore strategico della nostra industria marittima e del lavoro portato avanti da Confitarma insieme ai nostri Ministeri e alle Istituzioni europee.

Oggi celebriamo un risultato importante. È una vittoria del dialogo e della collaborazione tra Amministrazione e industria, che deve diventare un volano di sviluppo per l'intero comparto.

Questo risultato rafforza la leadership dell'Italia nel Mediterraneo e nella Blue Economy, salvaguarda posti di lavoro qualificati e sostiene investimenti in flotte moderne, sicure e sostenibili.

È un investimento per il futuro del Paese.

Abbiamo oggi più strumenti e più stabilità ma anche più responsabilità: possiamo trasformare questo traguardo in nuove opportunità di crescita, innovazione e sostenibilità.

Non mancano però le criticità: il nuovo quadro fiscale presenta ancora incertezze che vanno chiarite con urgenza. Confidiamo che, grazie al proficuo dialogo con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, si possano ottenere presto i necessari chiarimenti, così da dare regole certe e applicabili al nostro settore.

Registro Internazionale e Tonnage Tax sono fondamentali ma da soli non bastano. Servono nuove strategie per incrementare la competitività della flotta italiana, in un contesto globale sempre più complesso. Servono risposte, immediate!

Semplificazione e digitalizzazione

La richiesta di semplificazione dell'ordinamento è da sempre uno dei pilastri della nostra azione. Già dai primi anni Duemila, Confitarma, attraverso il Gruppo Giovani Armatori, ha elaborato un pacchetto organico di riforme per modernizzare il settore e rendere la nostra bandiera più competitiva, la maggior parte delle quali a costo zero.

Siamo sempre stati noi, al fianco delle Istituzioni e con le Organizzazioni Sindacali, a condividere la rotta.

E nel corso di quest'anno alcuni primi traguardi sono stati raggiunti:

- dal 1° gennaio 2025 gli Organismi di Sicurezza (RO) riconosciuti possono rilasciare direttamente i certificati internazionali di sicurezza marittima, evitando inutili passaggi burocratici e riducendo i tempi di attesa;
- il decreto emanato dal Comando Generale lo scorso 31 luglio ha finalmente risolto le criticità legate all'addestramento dei marittimi imbarcati su navi cisterniere, tutelando i lavoratori e superando i rilievi sollevati in sede europea. Un provvedimento che ha accolto le proposte avanzate da Confitarma insieme alle Organizzazioni Sindacali e al Fondo Nazionale Marittimi;
- la Direzione Generale del MIT ha adottato in via ufficiale la definizione di *"seafarer"* prevista dalla Maritime Labour Convention, garantendo finalmente chiarezza sullo status dei lavoratori a bordo;
- il Consiglio dei Ministri, il 4 agosto scorso, ha approvato in via definitiva il DDL "Valorizzazione della risorsa mare", oggi in discussione al Senato, che introduce misure di semplificazione attese da tempo.

Sono segnali positivi, che testimoniano come la rotta tracciata da Confitarma non sia rimasta sulla carta.

Tuttavia, molto resta ancora da fare.

Penso, ad esempio, alla necessità di rendere definitiva la misura che uniforma le procedure di arruolamento dei marittimi in Italia a quelle adottate all'estero. Una riforma semplice ma efficace, introdotta in via transitoria durante la pandemia, che attende ancora di diventare strutturale. Occorre poi proseguire con la delega agli RO per altre visite ispettive come quelle MLC, superare la duplicazione delle visite mediche e aggiornare l'ordinamento di sanità marittima. In questo ambito, Confitarma ha collaborato attivamente con il Ministero della Salute all'aggiornamento della disciplina del servizio sanitario di bordo allo scopo di superare norme ormai obsolete, risalenti anche alla fine dell'Ottocento!

Altrettanto urgente è accelerare la digitalizzazione delle carte di bordo e degli adempimenti amministrativi presso le Autorità marittime e consolari, che troppo spesso rallentano l'operatività delle navi. Su questo fronte Confitarma, da tempo, ha elaborato uno studio specifico per semplificare le procedure consolari italiane all'estero.

Infine, va garantita la mobilità dei marittimi chiarendo il quadro normativo in materia di visti e velocizzando il rilascio degli stessi anche in previsione della prossima entrata in vigore dell'*Entry Exit System*.

Semplificazione significa competitività: una sfida che Confitarma continuerà a portare avanti con determinazione.

Transizione Energetica

Semplificare è anche la condizione indispensabile per affrontare la sfida più grande che ci attende, quella della transizione energetica.

Sin dalla nascita del Green Deal e del pacchetto *Fit for 55*, Confitarma ha espresso con chiarezza una posizione critica. Non sono in discussione

gli obiettivi della decarbonizzazione, ma le modalità scelte dall'Europa. La crisi del settore automotive europeo è sotto gli occhi di tutti e dimostra quanto possano essere pericolose scelte ideologiche e tempi irrealistici. E, alla fine, il Green Deal così impostato finisce per gravare tanto sulle imprese quanto sui consumatori.

Misure regionali, come ETS e FuelEU Maritime, applicate solo al settore marittimo, stanno già producendo distorsioni pesantissime: un *modal back shift* che spinge i traffici dal mare alla strada, con più emissioni, meno competitività e squilibri nei confronti delle linee di trasporto extraeuropee. Sono oneri pesantissimi che le nostre imprese, in assenza di alternative reali, non possono evitare in alcun modo e che generano costi insostenibili soprattutto sui traffici intracomunitari e nazionali, incidendo sui bilanci delle nostre imprese. Nel 2026, a pieno regime, l'ETS peserà in Europa per oltre 8 miliardi di euro l'anno, di cui oltre 600 milioni sugli armatori italiani. Ancora più gravoso il FuelEU Maritime: 1,5 miliardi di euro già nel 2025, fino a 65 miliardi l'anno dal 2050.

Inoltre, l'Italia ha più di 7 milioni di abitanti che vivono sulle isole maggiori che, peraltro, ospitano realtà industriali strategiche per l'economia nazionale. Per questo è indispensabile estendere le esenzioni ETS anche a Sicilia e Sardegna, a tutela dei servizi Ro-Pax sopra le 5.000 GT e delle navi cisterna anche sotto le 5.000 GT, impiegate nello European Short Sea Shipping, essenziali per la continuità territoriale e la sicurezza energetica del Paese.

Tra pochi giorni a Londra si terrà la votazione decisiva sull'IMO Net-Zero Framework che introduce un meccanismo globale di *carbon pricing*. È un punto di svolta: la transizione energetica è una sfida globale e, come tale, richiede un approccio e regole globali.

Per questo chiediamo con forza che l'Europa assuma una posizione chiara e inequivocabile. Con l'adozione di tale Framework non ha più senso mantenere strumenti regionali come ETS e FuelEU che

comporterebbero una doppia tassazione a carico delle sole imprese europee, compromettendo la competitività della nostra flotta.

È una posizione che difendiamo con coerenza, a fianco dell'ICS, e che oggi è finalmente condivisa da tutta l'industria armatoriale europea, come ha recentemente ribadito anche l'ECSA. Prima del voto all'IMO (Sessione straordinaria MEPC 14-17 ottobre p.v.) chiediamo, dunque, alla Commissione Europea di confermare senza ambiguità che non vi sarà tale doppia tassazione.

La decarbonizzazione comporta costi ingenti e richiede programmazione e investimenti. È indispensabile che le risorse generate dal settore marittimo vengano reinvestite nello stesso attraverso un fondo dedicato che favorisca ricerca, innovazione, rinnovo della flotta, incentivi per l'intermodalità e riduzione del differenziale di costo dei carburanti alternativi rispetto a quelli tradizionali. Solo così la transizione potrà generare opportunità e non frenare lo sviluppo industriale.

Sea Modal Shift

La transizione energetica va perseguita anche attraverso l'incremento degli stanziamenti del Sea Modal Shift per le Autostrade del Mare che ogni anno consentono di eliminare potenzialmente 2.2 miliardi di chilometri di percorrenza stradale, risparmiando fino al 66% di CO₂ a camion rispetto alla modalità tutto strada.

Le risorse oggi disponibili sono largamente insufficienti a sostenere uno strumento che ha già dimostrato, e continua a farlo, la sua efficacia. Per questo Confitarma chiede che il fondo venga portato ad almeno 100 milioni di euro l'anno, così da valorizzare appieno il potenziale delle Autostrade del Mare.

Rinnovo Flotte e Tassonomia

Noi armatori stiamo già facendo la nostra parte ma la sfida della transizione non può gravare solo sulle nostre spalle.

Secondo il *Rapporto Draghi*, decarbonizzare l'industria del trasporto marittimo europeo comporterà investimenti per oltre 40 miliardi di euro l'anno tra il 2031 e il 2050. Mentre a livello mondiale si parla di più di 5 trilioni di USD fino al 2050. Da parte nostra abbiamo già avviato nuovi investimenti per 2,5 miliardi di euro, con oltre 60 navi ordinate, l'80% delle quali già predisposte per l'uso di combustibili alternativi.

Questi sforzi dimostrano l'impegno del settore, ma non bastano: i costi ancora elevati, il processo graduale di diffusione dei nuovi carburanti e l'adeguamento delle infrastrutture portuali (e amministrative) richiedono politiche pubbliche mirate e un sostegno coordinato.

In questo quadro è urgente anche un intervento che consenta alle imprese armatoriali italiane attive nel bunkeraggio di competere ad armi pari con i concorrenti comunitari, per garantire equità nel mercato interno europeo evitando la perdita di quote strategiche di attività a favore di operatori esteri.

Il Decreto Rinnovo Flotte poteva essere una grande occasione di rilancio, ma i risultati non sono stati all'altezza e non per mancanza di interesse dell'armamento. Serve ora un nuovo bando per tutte le tipologie di naviglio che Confitarma rappresenta, fondato su regole coerenti con il mercato, per modernizzare la flotta e rafforzare la competitività del Paese.

Allo stesso tempo, la transizione verde richiede strumenti finanziari tarati sulle specificità dello shipping. In questo quadro, la revisione della tassonomia europea è decisiva per rendere possibili il rinnovo delle flotte, lo sviluppo dei porti e la piena attuazione degli investimenti del PNRR e del Piano Nazionale Complementare.

Il "Pacchetto Omnibus" rappresenta un'occasione da cogliere per ridurre gli oneri amministrativi rafforzando davvero il sistema marittimo europeo e italiano.

Portualità, infrastrutture e riforma della governance

Al fine di competere con i porti degli altri Paesi del Mediterraneo e del Nord Europa, accrescendo le proprie quote di mercato, gli scali italiani devono dotarsi di infrastrutture moderne per accogliere le navi e garantire l'efficienza della portualità nazionale. Serve un sostegno su tre livelli: regolamentare, infrastrutturale e finanziario.

Dal punto di vista regolamentare manifestiamo apprezzamento per l'emanazione, da parte del MIT, delle linee guida tecniche per la disciplina del bunkeraggio *ship to ship* di GNL e Bio GNL nei porti italiani. Queste linee guida sono il risultato di un lavoro durato oltre un anno che consente finalmente di fornire a tutte le Capitanerie di Porto un documento tecnico cui fare riferimento, uniformando le richieste dell'Amministrazione e le procedure da applicare.

Dal punto di vista infrastrutturale, un elemento chiave per la sostenibilità ambientale è l'elettificazione delle banchine, particolarmente importante per diverse tipologie di naviglio che, nel prossimo futuro, necessiteranno in misura crescente di impianti di *cold ironing*. Tuttavia, per renderli efficaci, è essenziale che le infrastrutture portuali siano sviluppate in modo coordinato e uniforme, al fine di ottimizzarne l'efficienza e la competitività.

Siamo convinti che la riforma della governance portuale – a cui sta lavorando il Governo – debba ispirarsi a una visione organica di "sistema Paese", capace di coordinare gli investimenti e creare un network portuale integrato e competitivo.

Sarà necessario potenziare i nostri porti – finalmente dragati - con

regole chiare, processi semplificati, coinvolgendo le rappresentanze industriali, armatoriali e commerciali.

Lavoro, welfare e formazione

Occorre riavvicinare i giovani alle professioni del mare ed è su questo che stiamo concentrando i nostri sforzi, soprattutto dopo la sottoscrizione dell'accordo di rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale dell'11 luglio 2024.

Migliorare le condizioni di lavoro e di vita dei lavoratori del settore è un impegno che mira anche ad accrescerne l'attrattiva per le nuove generazioni, valorizzando le importanti opportunità occupazionali offerte dall'industria armatoriale.

In questa prospettiva, abbiamo anche avviato insieme alle Organizzazioni Sindacali il tavolo tecnico per la costituzione di un innovativo sistema di assistenza sanitaria integrativa dedicato alla nostra forza lavoro. È un percorso complesso, che richiede di adattare uno strumento concepito per i lavoratori a terra alle specifiche peculiarità ed esigenze dei lavoratori marittimi. Il confronto sta procedendo con spirito costruttivo e con l'obiettivo di poter garantire una polizza sanitaria a partire dal 2026.

Per favorire l'ingresso dei giovani nel mondo del lavoro marittimo, è necessario puntare con decisione sulla formazione e in particolare sugli ITS Academy del Mare. I dati occupazionali dei diplomati di tali Istituti dimostrano come essi siano lo strumento più efficace per preparare nuove professionalità in grado di affrontare le trasformazioni in atto nello shipping. È fondamentale che le imprese armatoriali e le Istituzioni continuino a sostenerli e a potenziarne l'offerta, così da garantire a un numero crescente di ragazzi l'opportunità di accedervi.

Per Confitarma, la diffusione della cultura marittima rappresenta un

impegno costante che accompagna ogni nostra attività, abbracciando l'intero ciclo formativo. Dalle scuole elementari - con il progetto Lupa Marina in collaborazione con la Marina Militare e Giunti Editore - alle università, sempre più autorevoli e diffuse lungo il territorio nazionale, fino al Master Executive in Shipping Management, realizzato insieme a ForMare, con la terza edizione al via a gennaio 2026.

Conclusioni

In conclusione, crediamo fortemente che solo attraverso una visione condivisa, la collaborazione e il coordinamento tra istituzioni, imprese e parti sociali potremo affrontare le sfide globali e valorizzare il ruolo dell'Italia e delle sue imprese nell'economia del mare.

Per costruire le condizioni che migliorino lo scenario competitivo per le nostre imprese, e quindi rilanciare la competitività del nostro Paese, servono tre azioni concrete: un piano industriale di lungo termine per colmare il divario con l'Europa, risorse per la doppia transizione energetica e digitale, e una decisa semplificazione normativa supportata dalle nuove tecnologie. Accanto a ciò, occorre promuovere una vera cultura della competitività, basata su dialogo, formazione e condivisione delle esperienze.

Solo unendo le forze saremo in grado di guidare il cambiamento, rafforzare la posizione dell'Italia nel Mediterraneo e sui mercati mondiali e costruire una solida comunità marittima nazionale. Insieme, possiamo tracciare una nuova rotta di crescita e sviluppo per il bene delle imprese Italiane e quindi dell'Italia.

Avanti tutta, uniti verso il futuro!

