

## Audizione “Industria armatoriale” 22 maggio 2024, ore 10:00

Confitarma desidera, innanzitutto, ringraziare la Struttura di Missione per le Politiche del Mare per l'opportunità offerta di essere audita **in tema di “Industria armatoriale”**. **Un settore che, oltre ad essere il “core business” della nostra Associazione, è vitale per il Paese e, più in generale, per il tessuto economico globale.**

Gli eventi recenti nel Mar Rosso e la tensione persistente tra Russia e Ucraina hanno messo in luce l'importanza vitale del commercio marittimo per l'Italia. Un'industria che non solo rappresenta un pilastro fondamentale dell'economia italiana, ma svolge anche un ruolo essenziale nel garantire la sicurezza degli approvvigionamenti energetici e delle materie prime.

Considerando poi che quasi il 90% del commercio mondiale e circa due terzi dell'approvvigionamento mondiale di petrolio e gas utilizzano le rotte marittime, diventa chiaro quanto sia **essenziale valorizzare questa industria e il “mare” come risorsa strategica.**

**Integrare efficacemente lo sviluppo dell'industria armatoriale nelle strategie nazionali** può, infatti, rappresentare una chiave per sfruttare appieno il potenziale economico del commercio marittimo.

Ciò implica investimenti nella **transizione green** delle navi e nell'**adeguata formazione e reclutamento** di lavoratori qualificati, ma anche la **semplificazione e sburocratizzazione delle norme che regolano il settore.**

Le imprese di navigazione devono poter competere sui mari del mondo su un piano di parità.

**È, quindi, cruciale semplificare ed aggiornare, anche attraverso la digitalizzazione, norme e procedure, specialmente ora con l'estensione del Registro Internazionale.**

Infatti, l'ambiente normativo e burocratico ha un impatto significativo sulla competitività e sulla dinamicità delle imprese. Questo è particolarmente vero per un'industria come quella armatoriale, i cui asset principali – le navi - sono mobili. Pertanto, è naturale che questo settore cerchi il contesto normativo che maggiormente favorisca gli investimenti, incoraggi l'innovazione e sostenga l'attività imprenditoriale.

Negli ultimi anni, si è osservato un livellamento globale dei costi associati alla costruzione e all'esercizio delle navi, includendo rifornimenti, imposte e contributi. Questa tendenza ha trasferito l'accento della competizione tra le flotte sui costi amministrativi connessi allo Stato di registrazione, sia a bordo che a terra.

E come imprenditori italiani, da questo punto di vista ci duole constatare che rispetto alle bandiere comunitarie, attualmente più allineate alle esigenze del tempo, si evidenzia un divario competitivo.

**Basti pensare al caso di Malta che, con oltre 70 milioni di tonnellaggio, ha inevitabilmente maggiore influenza nei consessi istituzionali internazionali rispetto all'Italia che ne conta 13 milioni.**

Sono numerose le semplificazioni a nostro avviso necessarie, peraltro senza oneri a carico dello Stato.

Pensiamo, ad esempio, alla **proposta di semplificazione delle procedure di stipulazione delle convenzioni di arruolamento del personale marittimo e della digitalizzazione della convalida delle stesse, nonché di digitalizzazione delle annotazioni sul ruolo equipaggio**. Tali semplificazioni consentirebbero, tra l'altro, alle navi che operano stabilmente all'estero e che, purtroppo, spesso hanno difficoltà a trovare un consolato disponibile (in quanto non esistente o per incompatibilità degli orari o in quanto consolato onorario privo delle funzioni necessarie) di evitare le sanzioni comminate dalle Capitanerie di porto al loro arrivo in porto italiano.

Oppure al **mancato aggiornamento della legge n. 234/89 sul c.d. *bareboat out***. Tale normativa, infatti, non distinguendo tra Paesi UE ed extra-UE crea una situazione paradossale per cui dismettere temporaneamente la bandiera italiana verso registro comunitario è molto più complesso rispetto alla dismissione definitiva, per la quale è sufficiente presentare una semplice istanza in Capitaneria.

O ancora, **in materia di ipoteca navale**, all'opportunità di introdurre correttivi che, oltre a semplificare il lavoro delle Capitanerie di porto, eliminerebbero il rischio di incorrere in ipotesi di invalidità dell'ipoteca stessa.

Pensiamo infine al settore del **bunkeraggio**, strategico per la movimentazione di passeggeri e merci nel Paese, per l'occupazione dei marittimi italiani e dei lavoratori dell'indotto, nonché per l'approvvigionamento energetico nazionale. Per questo comparto sono necessari interventi mirati a incrementarne la competitività, anche in riferimento ai requisiti di conseguimento e rinnovo dei certificati STCW richiesti ai lavoratori marittimi italiani.

**La maggior parte di tali istanze, da tempo prioritarie per Confitarma, già trovano ampio spazio anche nel Piano del Mare.**

Al momento, inoltre, la semplificazione della normativa nazionale di settore è oggetto del **DDL Malan** ed alcune proposte sul lavoro marittimo sono inserite nel **DDL semplificazioni approvato dal Consiglio dei Ministri a fine marzo scorso**.

È evidente, quindi, la **consapevolezza sul tema da parte di tutti gli stakeholder** coinvolti, sia pubblici che privati. Consapevolezza che sono convinto derivi anche dal legame profondo che tutti noi abbiamo con la bandiera italiana.

**Tuttavia, non possiamo limitarci a riconoscere questa urgenza senza poi agire di conseguenza.**

Confermo che sarà nostra cura trasmettere una nota di approfondimento sui temi qui solo accennati.

Lasciatemi però concludere rinnovando a tutti noi l'invito all'impegno per avviare questo processo di cambiamento. Credo, infatti, che solo attraverso la collaborazione e **un impegno condiviso da parte di tutte le Amministrazioni coinvolte** si potranno perseguire concretamente gli obiettivi che ci siamo prefissati, a tutela di un'industria strategica e del superiore interesse nazionale.