



ANNUAL REPORT 2026

ASSARMATORI



CONFTRASPORTO

Conf
com



INDICE

- 06** *"BUSINESS AS USUAL"*, MA SERVIVA DAVVERO TUTTO QUESTO PER CAPIRE L'IMPORTANZA DEL TRASPORTO MARITTIMO?
- 12** MINISTERO DEL MARE: L'ITALIA COLGA QUESTA SFIDA
- 18** SEMPLIFICAZIONE AMMINISTRATIVA: SE LE CIRCOLARI RISCHIANO DI RALLENTARE LE RIFORME
- 26** OLTRE I DOGMI EUROPEI: IL BANCO DI PROVA DEL SETTORE MARITTIMO È ADESSO
- 32** DECARBONIZZAZIONE DEL TRASPORTO MARITTIMO: LIMITI TECNOLOGICI E CRITICITÀ DEL MODELLO DI FINANZIAMENTO EUROPEO
- 40** PROVENTI ETS: IL GETTITO DELLO SHIPPING DEVE TORNARE ALLO SHIPPING
- 48** *"ITALIANS DO IT BETTER"*: MA ADESSO DOBBIAMO DIMOSTRARLO
- 54** DA UNA VALORIZZAZIONE ALL'ALTRA: CHE COSA MANCA PER IL COMPARTO?
- 62** DIGITALIZZAZIONE, SEMPLIFICAZIONE, ASSISTENZA SANITARIA: I CAMBIAMENTI PER LE PROFESSIONI DEL MARE
- 70** ALLA RISCOPERTA DELLA DIMENSIONE MARITTIMA
- 78** COMUNICAZIONE, LA "FORZA GENTILE" DI ASSARMATORI NEL CONTESTO NAZIONALE
- 86** LA TOLDA DI COMANDO
- 90** I GRUPPI DI LAVORO

“BUSINESS AS USUAL”, MA SERVIVA DAVVERO TUTTO QUESTO PER CAPIRE L’IMPORTANZA DEL TRASPORTO MARITTIMO?

STEFANO MESSINA

Presidente

Il Covid, il conflitto russo-ucraino, quello israelo-palestinese, l’attacco all’Iran e l’allargarsi delle ostilità a tutto il Golfo Persico. E, ancora: le tensioni sugli stretti di Hormuz e Bab el-Mandeb, i dazi statunitensi e la risposta dell’Unione europea, la Cina e la Rotta Artica. Gli ultimi sei anni hanno sconvolto e cambiato il mondo ad una velocità inimmaginabile sino a poco tempo fa, eppure tutti questi avvenimenti hanno avuto come minimo comun denominatore l’importanza del trasporto marittimo: una leva industriale attaccata, minacciata, esaltata, comunque sempre in grado di funzionare, garantire il commercio e quindi il benessere. Forse, a valle di tutto questo, lo hanno capito anche a Bruxelles, dove ora si intravede qualche spiraglio concreto di un cambio di marcia dopo anni di

miopi politiche ambientaliste totalmente scollegate dalla realtà. È quello che Assarmatori ha chiesto sin dal 2021, ottenendo, in solitudine o quasi, alcuni ottimi risultati e alcune porte sbattute in faccia.

LA SITUAZIONE GEOPOLITICA E LO SHIPPING

“Ci si accorge di quanto sia importante la salute solo quando viene a mancare!”. Alzi la mano chi, nel corso della propria vita, non abbia pronunciato o sentito pronunciare questa frase, spesso con un retrogusto amaro. Ecco, *mutatis mutandis*, una simile locuzione si può applicare anche al trasporto marittimo. Da sempre un’infrastruttura essenziale per tutto il mondo,

ma addirittura strategica e anzi insostituibile per un Paese come l’Italia, situata nel mezzo del Mediterraneo, con la popolazione insulare più vasta d’Europa e un’economia che dipende in larghissima parte dal turismo e dalla trasformazione di materie prime importate e quindi esportate come prodotti finiti. Eppure, anche nel nostro Paese ci si rende conto dell’importanza di questo comparto industriale solo quando qualcosa va storto: non si parla di navi se non quando rimane bloccata una portacontainer nel Canale di Suez (2021, caso della Ever Given), non si parla di sicurezza della navigazione se non quando gli Houthi attaccano il naviglio in transito a Bab el-Mandeb, non si ragiona su come arrivino a destinazione prodotti energetici come gas e petrolio se non quando



la crisi di Hormuz ne mette a rischio l’approvvigionamento. Ancora: non si ragiona davvero, e con credibilità, sulla sostenibilità del comparto e sulle conseguenze sull’ambiente, se non quando la Cina, a valle

dei grandi eventi del nostro tempo, riporta d’attualità la Rotta Artica, ipotesi nefasta che siamo chiamati a respingere con forza, proprio per tutelare un ecosistema delicatissimo, le comunità locali e

la sicurezza degli equipaggi, dato che sarebbero difficili, per usare un eufemismo, operazioni per un possibile salvataggio in un’area del globo così lontana e difficile. Ecco, in questo complesso contesto il trasporto marittimo diventa un tema di grande attualità sino a conquistare le prime pagine dei giornali. Se questo può essere fisiologico per l’opinione pubblica, non può e non deve esserlo per la politica e per le Amministrazioni italiane ed europee. Se a Roma la Blue Economy è stata rimessa al centro dell’agenda del Governo, forse oggi qualcosa si muove anche a Bruxelles, anche se ancora troppo timidamente: ci sono segnali confortanti a livello di programmazione, ma l’evolversi della situazione richiede un colpo di reni più deciso.

I PRIMI RISULTATI SUL FIT FOR 55 E LA NECESSITÀ DI UNA SVOLTA

Quando, a cavallo fra il 2020 e il 2021, l'Unione europea, ancora nel pieno della pandemia, presentava il pacchetto *Fit for 55*, Assarmatori è stata l'unica – dobbiamo dirlo e rivendicarlo con grande chiarezza – a mettere in allarme sulle conseguenze nefaste che tali misure avrebbero avuto sul trasporto marittimo, in particolare su quello dei Paesi mediterranei. È stato in quel momento che abbiamo capito in modo plastico quanto fosse importante presidiare i dossier europei quotidianamente e direttamente a Bruxelles, aprendo il nostro ufficio nella capitale belga; ufficio che oggi è diventato – e lo diciamo con orgoglio – un punto di riferimento per l'armamento nazionale e non solo per gli Associati di Assarmatori. Grazie a questo lavoro abbiamo ottenuto un risultato prezioso e forse



sottovalutato: l'esenzione dall'ETS per i collegamenti marittimi delle isole minori, quella della Fuel Eu per i servizi in convenzione con le isole maggiori, e una regola – poi in gran parte inutile ma vale comunque il principio – per tutelare i servizi di

transhipment di contenitori nella Unione.

Adesso, complici l'entrata in vigore a pieno regime del pacchetto *Fit for 55* e la contemporanea situazione geopolitica globale, tutti gli attori si sono resi conto dell'intemperività

di quei provvedimenti e, in molti casi, della loro impraticabilità nel *day by day* del trasporto marittimo. Sarebbe facile, ma purtroppo inutile, sventolare adesso una bandiera con la scritta "*Noi lo avevamo detto!*". Ci possiamo permettere, tuttavia, di provare a indicare la strada.

Con la pubblicazione della Strategia industriale marittima europea e della Strategia europea dei porti, la Commissione europea – contrariamente a quanto era sembrato in un primo momento – ha fatto segnare un piccolo ma significativo cambio di passo alle sue politiche, recependo alcune istanze arrivate anche dal nostro Paese. È un motivo di soddisfazione, ma non basta. Siamo alla vigilia di un'annunciata revisione proprio del sistema ETS, e per tutto il comparto sarà fondamentale fare in modo che vengano riconosciute le principali storture che questo meccanismo ha già evidenziato e quindi agire per tutelare i segmenti più esposti: il trasbordo dei contenitori, i collegamenti con le isole maggiori e i servizi delle Autostrade del Mare.

Nel primo caso parliamo di un'attività ancora più strategica alla luce delle tensioni geopolitiche globali, che non possiamo permetterci di perdere in favore degli scali nordafricani, fenomeno di *business leakage* che si sta già verificando; per quanto riguarda Sicilia e Sardegna ci riferiamo alla tutela di un principio costituzionalmente rilevante come la continuità territoriale e a un'industria rilevante per quei territori come quella turistica; infine, le Autostrade del Mare: qui gli armatori italiani sono *leader* a livello mondiale, qui si realizza una vera sostenibilità ambientale, qui pubblico e privato hanno collaborato e investito per realizzare e mantenere un'eccellenza. Davvero siamo disposti a rinunciare a tutto questo?

L'ITALIA E IL SUO RUOLO DA PROTAGONISTA

Siamo abituati a parlare chiaramente e non vogliamo fare alcuna eccezione, neanche

quando si tratta di valutare il lavoro del Governo relativamente al nostro comparto industriale. Siamo soddisfatti della ritrovata centralità della *Blue Economy*, che non è avvenuta solo a parole. La redazione di due edizioni del Piano del Mare, la definizione (finalmente) di una Strategia marittima nazionale, l'aver puntato i piedi a Bruxelles su partite dirimenti per la nostra economia come hanno saputo fare, con diplomazia e lungimiranza, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini, il Vice Ministro Edoardo Rixi, il Ministro dell'Ambiente Gilberto Pichetto Fratin, sotto la regia della premier Giorgia Meloni: tutti elementi che hanno tradotto nella realtà le buone intenzioni. Non era affatto scontato e per questo è doveroso sottolinearlo.

Tuttavia, la strada da compiere è ancora lunga. Quella che stiamo attraversando è la prima curva di questo percorso, e riguarda ancora una volta l'ETS. L'Italia infatti è chiamata a ripartire i fondi di questa vera e propria taxa di scopo

europea; fondi che nelle intenzioni devono essere reinvestiti nel settore che li ha generati proprio per accompagnare il percorso verso la decarbonizzazione. Su questo punto non possiamo accettare tentennamenti e distinguo. Da inizio 2024 lo *shipping* è entrato in questo regime, dallo scorso gennaio è chiamato a pagarlo nella sua interezza. È imprescindibile che il gettito generato torni, per quanto dovuto, al settore, e non si perda nei corridoi dei Ministeri o venga addirittura usato per altri capitoli di spesa. È inaccettabile. La politica è chiamata rivendicare il suo primato, facendo in modo che il trasporto marittimo, forse il settore *hard to abate* per eccellenza, possa contare anche su questa importante voce per poter mettere in campo interventi che vadano davvero nella direzione di una reale sostenibilità ambientale.

CONCLUSIONI

Gli stravolgimenti che stiamo vivendo da sei anni a questa parte, e che rispetto al passato si presentano con un ritmo decisamente più veloce, hanno fatto comprendere l'importanza del trasporto marittimo a tutti i livelli. Questo è un fatto in fin dei conti positivo: significa che la nostra industria funziona, e anche bene, e che finisce sui giornali solo quando un fenomeno esterno ne mette a rischio la quotidianità. Questo ragionamento però non deve assolvere politica, Amministrazione, tecnici e addetti ai lavori: la capacità del comparto di resistere a questi urti, restando un'infrastruttura flessibile al servizio del Paese, si costruisce nei giorni "di pace", con regolazioni pratiche e sostenibili e un costante dialogo che, nel rispetto dei ruoli, contribuisca a dispiegare l'enorme potenziale di questo settore.



**STEFANO
MESSINA**

58 anni, nel 1994 è entrato a far parte delle aziende del Gruppo di famiglia occupandosi principalmente del core-business dell'armamento e dei servizi di trasporto marittimo internazionale di linea. Attualmente è Presidente di Gruppo Messina S.p.a., Vice Presidente Esecutivo di Ignazio Messina & C. S.p.a., Presidente di Terminal San Giorgio S.r.l., oltre a ricoprire incarichi in altre società di capitali. Da gennaio 2018 è Presidente di Assarmatori; attualmente è anche Vice Presidente di Confrtrasporto e Consigliere del Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro (CNEL).

“BUSINESS AS USUAL”, BUT WAS ALL THIS REALLY NECESSARY TO UNDERSTAND THE IMPORTANCE OF MARITIME TRANSPORT?

Stefano Messina

CHAIRMAN

Over the past six years, a frantic succession of global events—ranging from the pandemic and the conflicts in Ukraine and the Middle East to tensions in the Straits of Hormuz and Bab el-Mandeb—has exposed the fragility of international balances while highlighting the vital role of maritime transport. This infrastructure, often ignored until crises or logistical bottlenecks emerge, represents the true backbone of global trade and prosperity. For Italy, a Mediterranean nation with an economy built on the importation of raw materials and industrial processing, shipping is not merely a productive sector but an irreplaceable strategic asset. Despite this, awareness of its importance seems to awaken only in the face of emergencies, such as the Ever Given case or the threats posed by the Chinese Arctic Route, whereas it should be at the heart of a structural political vision in both Rome and Brussels.

On the European front, Assarmatori has undertaken a fundamental battle against certain directives within the “Fit for 55” package, which were initially judged to be too detached from the sector’s operational realities. The association’s constant presence in Brussels has made it possible to highlight the distortions of environmental policies that could potentially punish Mediterranean countries, leading to concrete results such as the ETS exemption for links with small islands. However, the challenge remains open: the current application of the ETS regime risks favoring North African ports over European ones, triggering a dangerous phenomenon of business leakage. It is essential that the revision of this mechanism protects container transshipment, territorial continuity with Sicily and Sardinia, and the Motorways of the Sea—a field where Italian shipowners hold

a world leadership in terms of sustainability and innovation. At the national level, the renewed centrality of the Blue Economy in the government’s agenda is a welcome development, materialized through the establishment of the Ministry for Sea Policies and the CIPOM. These are significant steps that translate intentions into diplomatic and strategic actions. Nevertheless, the imminent challenge concerns the management of revenues from the ETS tax. Assarmatori strongly reiterates that the revenues generated by maritime transport must be entirely reinvested into the sector itself to support its complex ecological transition. There is no room for hesitation: to allow a “hard to abate” sector to decarbonize without losing competitiveness, resources must return to the enterprises.

Ora più che mai è davvero necessario un Ministero del Mare, ovvero un Dicastero che sia interamente dedicato alla *Blue Economy* e non solo, alle isole, alle energie del mare e per il mare e infine per la gente che vive o lavora sul mare. Il CIPOM, nato proprio quale anello di congiunzione tra le varie Amministrazioni che si occupano di mare, è stato un punto di partenza prezioso. Proprio i lavori del Comitato Interministeriale per le Politiche Marittime hanno evidenziato l'estrema difficoltà di coordinamento che ad oggi persiste. Difficoltà che può essere ben superata con un Ministero dedicato.

LA POLITICA DEI TRASPORTI OGGI

Il Ministero delle Infrastrutture

e dei Trasporti odierno ha il suo antesignano nel Ministero dei Lavori Pubblici, presente nel Governo Cavour IV del 1861. Da allora ad oggi ha cambiato più volte denominazione, e anche in questo caso le parole tradiscono gli obiettivi politici di fondo. Già nel 1916 era infatti diventato Ministero dei Trasporti Marittimi e Ferroviari, poi Ministero della Navigazione; oggi qualsiasi riferimento al mondo del mare è del tutto scomparso, ripiegato in una Direzione Generale popolata da diverse professionalità, che con innegabile impegno si dedicano al nostro mondo, troppo spesso – tuttavia – senza una vera strategia complessiva. Non si tratta solo di una questione semantica. Non può bastare ad un Paese che galleggia nel cuore del Mediterraneo. Il Governo Meloni

ha avuto un merito che anche i suoi più aspri detrattori devono riconoscere: aver messo al centro dell'agenda nazionale la nostra *Blue Economy*. Un'intenzione che si è ben concretizzata con la nomina di Nello Musumeci a Ministro per le Politiche del Mare, e con la immediatamente successiva creazione del CIPOM, il Comitato Interministeriale per le Politiche Marittime, di cui mi onoro di far parte in qualità di Esperto.

IL CIPOM: UN SEME PREZIOSO

C'è un altro segnale non trascurabile: a presiedere questo Comitato, per Statuto, è infatti il Presidente del Consiglio dei Ministri. Questo significa che la politica marittima viene considerata dal Legislatore

un elemento di interesse nazionale, che abbraccia tanti, se non tutti, i settori dell'Amministrazione, e poco importa – o, meglio, nulla cambia – se poi, nella quotidianità dell'azione di Governo, la delega è andata sempre all'ottimo Ministro Musumeci nella sua qualità di Ministro per le Politiche del Mare. Abbiamo detto che le parole tradiscono gli obiettivi di fondo, e altrettanto fanno scelte come questa, che restituiscono centralità ad un settore troppo spesso, e colpevolmente, dimenticato. Il CIPOM è nato avendo come obiettivo quello di coordinare e mettere a sistema l'attività di tutte le Amministrazioni e gli Enti, statali e para-statali, che a vario titolo si occupano di economia del mare, coniugata nelle sue varie declinazioni. Sarebbe inutile e



anzi dannoso nascondere: questa attività di coordinamento non è stata affatto facile, andando a misurarsi con un *modus operandi* stratificato nel tempo, caratterizzato spesso da una suddivisione di

competenze certo non ottimale. È quindi arrivata la prima edizione del Piano del Mare, dove finalmente sono stati indicati ed approvati gli obiettivi dell'Italia marittima che vogliamo. Sono poi arrivati a stretto

giro due leggi fondamentali: la prima, emanata nel gennaio scorso, disciplina in modo organico la sicurezza delle attività subacquee in Italia; la seconda, fondamentale per il *cluster* marittimo e portuale, denominata “*Valorizzazione della Risorsa Mare*”, mette a terra molte delle linee strategiche definite proprio dal Piano del Mare 2023-2025. Diversi ulteriori obiettivi indicati nel primo testo del Piano sono poi stati raggiunti, altri sono stati modificati in corso d’opera. Mi riferisco, in particolare, alla Strategia Industriale Marittima nazionale. Documento approvato dal CIPOM che per la prima volta definisce gli obiettivi industriali legati al mare. È poi in gestazione il secondo Piano, ancora più ambizioso perché tiene conto della sempre maggiore rilevanza del contesto internazionale e dell’azione di decarbonizzazione del settore tutt’ora difficile per la sua immaturità tecnologica e per una certa inflessibilità dimostrata dalla Commissione europea. Tutti segnali di una raggiunta maturità della

squadra creata al Ministero del Mare e del CIPOM medesimo.

UNA SPECIFICITÀ NON PIÙ TRASCURABILE

Per evidenti ragioni di bottega mi soffermo sull’armamento, per rivendicare una specificità che non può più essere trascurata. Siamo concreti e valutiamo un tema specifico, ovvero quello dell’*Emission Trading System* (ETS). Al di là di alcuni aggiustamenti che stiamo chiedendo a gran voce e che sono quantomai necessari, oramai è chiaro che si tratti di una vera e propria ‘tassa di scopo’ che grava e continuerà a gravare sul trasporto marittimo. Lo scopo è quello della decarbonizzazione che, in linea di principio, è anche condivisibile. Ma quanto generato dal trasporto marittimo all’interno di questo regime, come prevede la stessa Direttiva della Commissione

europea, deve tornare al trasporto marittimo affinché vengano realizzati interventi – pensiamo al rinnovo delle flotte, al sostegno all’uso di combustibili alternativi, al sostegno alle Autostrade del Mare quale elemento cruciale per il *sea modal shift* (di cui l’Italia è da oltre vent’anni l’alfiere europeo).

Oggi, il meccanismo di redistribuzione dei fondi non consente che ciò avvenga.

In assenza di norme chiare e univoche, e in questo caso non possiamo di certo dare la colpa a Bruxelles, il rischio è che gli usi e le stratificazioni amministrative che sono maturate nel corso del tempo escludano dal novero dei beneficiari proprio quegli operatori che hanno versato ingenti risorse in questo sistema.

Al contrario, avere un Dicastero dedicato alla dimensione marittima consentirebbe di meglio indirizzare la spesa per i necessari investimenti nella giusta direzione, senza sprechi e sovrapposizioni.



CONCLUSIONI

Apprezzato il lavoro del Ministero per le Politiche del Mare, costituito e reso autorevole il CIPOM, adesso dobbiamo fare il Ministero del Mare per accelerare su tutto quanto è necessario per dare all'Italia una vera, credibile e lungimirante politica marittima. L'estrema frammentazione dei centri decisionali che agiscono nel settore dell'economia marittima e le criticità da questo derivanti sono oggi talmente evidenti che

la scelta politica della costituzione del Ministero del Mare che tutti auspichiamo non può essere tralasciata o peggio subordinata ad interessi particolaristici che tendono a proteggere l'esistente. La decarbonizzazione accelerata imposta dalla Unione europea e l'estrema instabilità della geopolitica ci hanno insegnato che il momento delle scelte non può essere ulteriormente posticipato.



**ALBERTO
ROSSI**

È avvocato esperto del diritto dei trasporti, della navigazione e delle attività portuali, con particolare attenzione ai temi della concorrenza. Dal 2018 è Segretario Generale di Assarmatori. È socio dello studio ADVANT – NCTM dove è membro del dipartimento trasporti marittimi e logistica. Ha maturato lunghe permanenze all'estero dove ha approfondito temi contrattuali e assicurativi legati al trasporto. È esperto del CIPOM, autore di numerose pubblicazioni scientifiche e regolare contributore di conoscenza a seminari e convegni.

MINISTRY OF THE SEA: ITALY MUST SEIZE THIS EPOCHAL CHALLENGE

Alberto Rossi
SECRETARY GENERAL

More than ever, Italy needs to establish a Ministry of the Sea—a department entirely dedicated to the blue economy, islands, energy, and maritime communities. The experience of the Interministerial Committee for Maritime Policies (CIPOM) has been a crucial step forward: it has brought the sea back to the center of the political agenda while also highlighting the limits of a still fragmented system, where coordination among administrations remains complex and often ineffective. Despite these shortcomings, concrete progress has been made, from the National Sea Plan to first legislative initiatives, helping to shape a vision and a clear trajectory for the sector. These very results show that the work that has begun cannot stop here. CIPOM has been a starting point—a “seed” that has begun to bear fruit—but it now requires a stronger structure to fully develop.

The difficulties encountered in coordination, along with resistance stemming from competencies layered over time, confirm the need for an institutional leap forward: what is required is a stable body with clear responsibilities and a unified vision, capable of governing a sector exposed to international dynamics and increasingly central, particularly in light of the challenges linked to the energy transition. The need for strong leadership is also evident in specific dossiers such as the Emissions Trading System. While designed to support decarbonization, in the absence of clear redistribution mechanisms it risks placing a burden on maritime transport without ensuring returns in terms of investment. The resources generated should instead support fleet renewal, the adoption of alternative fuels, and the development of infrastructure such as Motorways of the Sea.

The stakes, moreover, extend well beyond the maritime sector in the strict sense. Italy's production system is built on the ability to import raw materials, process them, and export finished or semi-finished goods—a model that largely relies on maritime transport and represents one of the pillars of Made in Italy. For this reason, it is becoming increasingly unsustainable for such a strategic area to continue being managed as a residual function within broader administrative structures. Following the momentum generated by the establishment of CIPOM and the appointment of the Minister for Maritime Policies, it is now necessary to complete the process. It is not enough to invoke Italy's maritime vocation; it must be translated into a coherent, stable, and forward-looking industrial policy. In other words, the time has come to move from seed to tree, by equipping the country with a Ministry of the Sea.



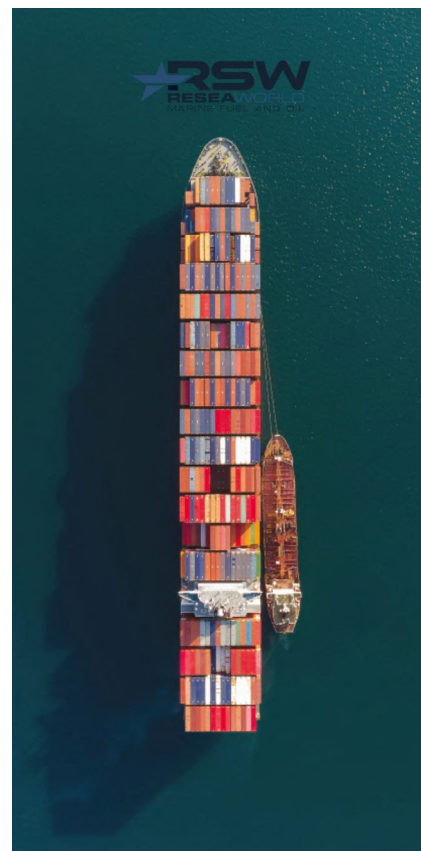
Negli ultimi anni il Legislatore ha intrapreso un percorso chiaro e progressivo volto a rafforzare la competitività del sistema marittimo nazionale. In un contesto internazionale sempre più dinamico, caratterizzato da elevata mobilità degli operatori marittimi e da una crescente concorrenza tra Registri di bandiera, la capacità di un ordinamento di offrire un quadro normativo semplice, stabile ed efficiente rappresenta un fattore decisivo.

VERSO UNA BANDIERA ITALIANA PIÙ COMPETITIVA

Le recenti e auspicate iniziative parlamentari in materia di

semplificazione e digitalizzazione, unitamente alle misure dedicate alla valorizzazione della risorsa mare, avviate grazie al coordinamento istituzionale del Governo per il tramite del Comitato interministeriale delle Politiche del Mare (CIPOM), si collocano in questa prospettiva. L'obiettivo è duplice: da un lato, alleggerire il carico amministrativo gravante sugli armatori; dall'altro, accrescere l'attrattiva della bandiera italiana, favorendo nuovi investimenti e rafforzando il posizionamento competitivo del Paese nel panorama marittimo internazionale.

In tale contesto, la recente approvazione del regime di aiuto al trasporto marittimo italiano da parte della Commissione europea rappresenta un elemento di particolare rilievo perché stabilizza



la presenza delle imprese sul territorio nazionale e incentiva gli investimenti. Assume quindi importanza il percorso che ha condotto alla riforma del Codice della Navigazione: un intervento maturato al termine di un lungo processo e atteso da oltre vent'anni, che ha finalmente consentito di aggiornare parzialmente un impianto normativo risalente a più di ottant'anni fa. Si tratta di una riforma forse ancora circoscritta nei contenuti, ma potenzialmente incisiva, in quanto introduce elementi di innovazione e semplificazione attesi da tempo.

La semplificazione amministrativa non costituisce un mero esercizio formale, ma si configura come una leva strategica per la competitività del sistema Paese. Essa richiede non solo interventi normativi mirati, ma anche coerenza e uniformità

nell'azione amministrativa chiamata a darvi attuazione.

QUANDO LE CIRCOLARI PESANO PIÙ DELLE NORME

Accanto alla spinta riformatrice del Legislatore, si registra tuttavia una prassi amministrativa che, in taluni casi, rischia di incidere negativamente sugli obiettivi perseguiti. In particolare, emerge il tema dell'utilizzo delle circolari ministeriali, strumenti che dovrebbero avere natura meramente interpretativa e applicativa, ma che talvolta assumono una portata sostanzialmente prescrittiva. In questo contesto, a seguito della pubblicazione della Legge

2 dicembre 2025, n. 182 – recante "Disposizioni per la semplificazione e la digitalizzazione dei procedimenti in materia di attività economiche e di servizi a favore dei cittadini e delle imprese" – l'Amministrazione ha emanato una circolare contenente indirizzi applicativi in materia di arruolamento e gestione degli equipaggi.

Tale intervento rappresenta un esempio virtuoso di utilizzo dello strumento: la circolare infatti fornisce chiarimenti interpretativi su una riforma puntuale ma significativa, contribuendo a definirne modalità applicative uniformi e a garantirne l'effettiva operatività sull'intero territorio nazionale.

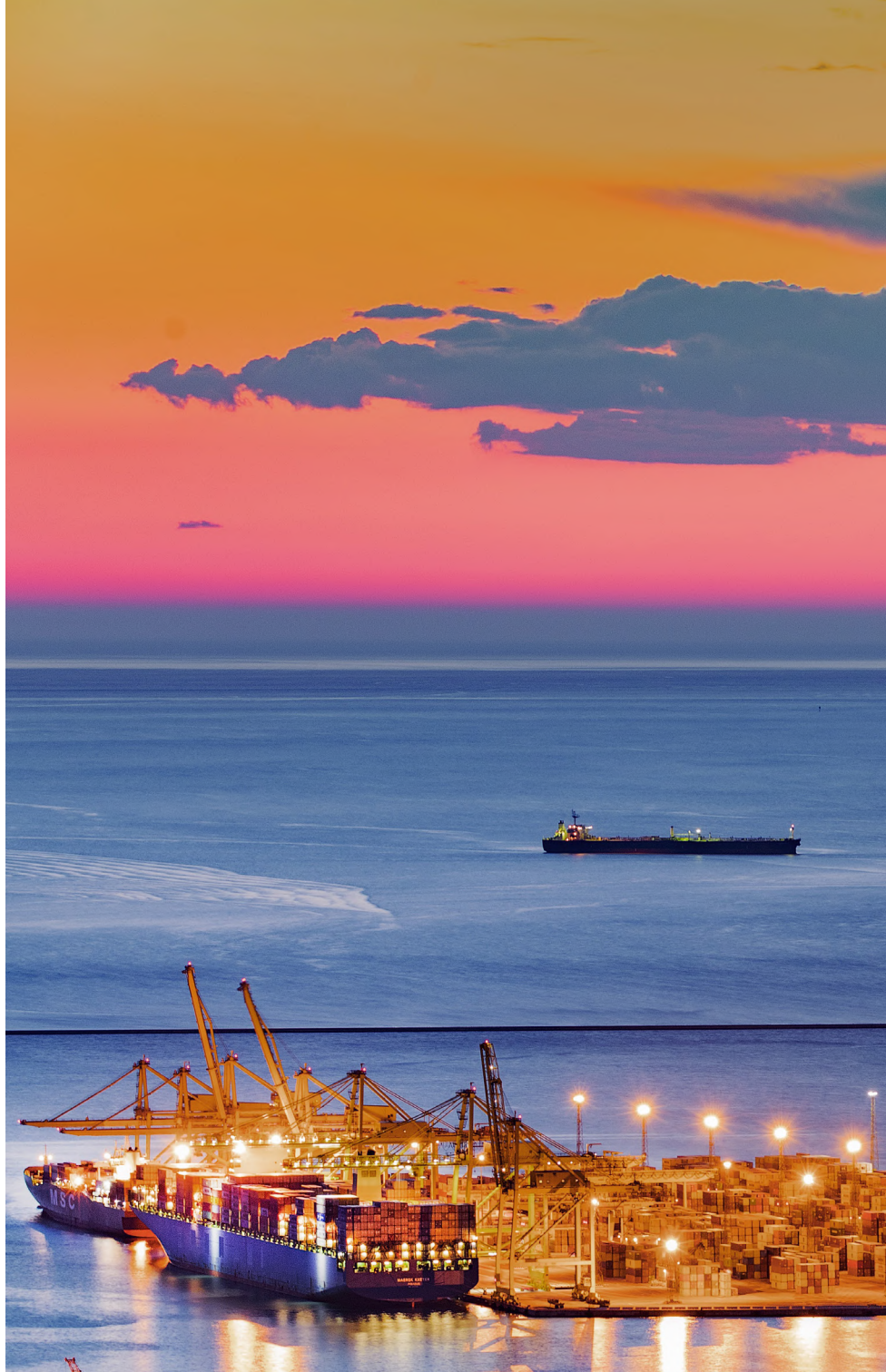
A tale riguardo, ulteriori esempi confermano come un uso appropriato delle circolari possa favorire una più efficace attuazione

delle disposizioni normative.

Un primo caso è rappresentato dalla circolare MIT relativa al “Piano sui requisiti di sicurezza per le PMR” (Persone a Mobilità Ridotta). Tale circolare si configura come uno strumento operativo essenziale per uniformare le modalità di predisposizione e valutazione dei piani, assicurando un approccio omogeneo su scala nazionale.

Un ulteriore esempio è costituito dalla pubblicazione ufficiale delle linee guida per il bunkeraggio di GNL in modalità *ship-to-ship*. Anche in questo caso, l'intervento amministrativo ha offerto un contributo decisivo nel chiarire alcuni profili operativi e nel fornire un quadro di riferimento per lo svolgimento di attività caratterizzate da elevata complessità tecnica.

Nel loro complesso, tali esempi suggeriscono come circolari e linee guida, se utilizzate in modo equilibrato, possano accompagnare il processo di attuazione delle riforme, agevolando la traduzione dei principi generali in prassi



operative condivise, nel rispetto della loro funzione prevalentemente interpretativa.

Diverso appare, invece, il caso della cybersicurezza marittima. In questo ambito, la circolare “*Maritime Cyber Risk*” – Serie Generale n. 177/2025 introduce indicazioni operative che incidono direttamente sugli assetti organizzativi degli operatori marittimi, delineando obblighi e adempimenti che sembrano eccedere il perimetro della mera interpretazione normativa. In tal modo, lo strumento amministrativo tende ad assumere una funzione di fatto regolatoria.

Tale dinamica determina un potenziale scostamento dal principio di gerarchia delle fonti. Le circolari, in quanto atti amministrativi interni privi di efficacia normativa esterna, non dovrebbero introdurre obblighi nuovi né innovare l'ordinamento. Questo fenomeno può risultare particolarmente problematico in ambiti, come quello della cybersicurezza marittima, già caratterizzati dalla presenza di fonti

sovranzionali, rispetto alle quali l'introduzione di regole “parallele” rischia di generare disallineamenti, duplicazioni o persino contrasti applicativi.

In secondo luogo, si genera un significativo livello di incertezza per gli operatori del settore. Tale situazione produce un duplice effetto: da un lato, un aggravio degli oneri organizzativi e di *compliance*, dovuto alla necessità di interpretare e integrare fonti eterogenee; dall'altro, un rischio di disomogeneità applicativa, poiché l'assenza di un chiaro fondamento normativo può dar luogo a interpretazioni divergenti tra operatori e tra diverse articolazioni territoriali dell'amministrazione.

LA COMPETIZIONE TRA REGISTRI NAZIONALI E IL GOLD PLATING

Il principio di equivalenza tra i registri marittimi europei a valere sul regime

di aiuto garantito dal Governo italiano a favore del trasporto marittimo, già affermato nella Decisione 2020 della Commissione europea per essere poi confermato nella successiva decisione 2025, pone il tema della competizione tra registri nazionali che si contendono gli iscritti offrendo, in una cornice regolatoria internazionale, i servizi tipici di un registro che sono quelli della certezza, della fruibilità digitale e della semplificazione amministrativa.

Questo è stato il principale motivatore della lodevole iniziativa assunta dal Governo in materia di semplificazione, azione che ha sostanzialmente allineato il registro marittimo nazionale standard minimi propri di altri registri europei da tempo semplificati e digitalizzati. L'Italia, dall'anno di fondazione dell'*International Maritime Organization (IMO)* siede nel gona delle nazioni marittime mondiali e cioè nella classe A che degli oltre 160 membri ne racchiude 10 per essere questi paesi, quelli che forniscono

servizi di navigazione marittima internazionale con flotte marittime più significative.

Non sfugga che, l'avvenuta semplificazione amministrativa attraverso la modifica del codice di navigazione del 1942, sia andata anche nel senso di garantire il mantenimento e, se possibile, l'incremento del tonnellaggio iscritto nel registro marittimo nazionale. Oggi questo obiettivo è raggiunto poiché gli armatori nazionali percepiscono un livello di qualità della regolazione nazionale del settore marittimo, come a livello di altre giurisdizioni marittime europee. Il rischio del cosiddetto *flagging out* sarebbe in parte scongiurato.

Tuttavia, quando il Legislatore interviene con l'intento di semplificare e razionalizzare, ma l'Amministrazione introduce interpretazioni estensive o ulteriori livelli di regolazione, si genera una frattura che rischia di compromettere l'efficacia delle riforme rimettendo in gioco quella

competizione tra registri europei che proprio l'intervento governativo e parlamentare hanno voluto scongiurare.

Il trasporto marittimo è una delle attività che, a livello internazionale, è maggiormente regolata sia per quanto riguarda la sicurezza della navigazione e la tutela della vita umana in mare gli standard minimi di certificazione e i training del personale marittimo e così via.

Si ricorda poi che l'Unione europea ha una sua dimensione regolatoria nel settore marittimo. Un ottimo esempio è ricordare che esiste un'agenzia europea per la sicurezza marittima che, ahinoi, ha sua sede in Portogallo e non in Italia, ma che è estremamente attiva nel garantire standard di sicurezza tra i più alti del mondo. Ecco perché gli armatori, in un quadro così preciso e definito, mal tollerano il cosiddetto *Gold Plating* e cioè l'introduzione in un ordinamento nazionale di regole o prassi più rigorose rispetto a quelle dettate in ambito unionale o internazionale.





Questo è un tema politico, non è un tema tecnico. O meglio parte da un tema tecnico, laddove una Amministrazione intende migliorare, certamente in buona fede, un contesto operativo o lavorativo, come l'esempio della recente circolare in materia di sicurezza cibernetica. Ma il risultato è che il rafforzamento di un quadro regolatorio già definito a livello europeo e internazionale è difficile da giustificare, posto che i nostri vicini, ci riferiamo ai Registri marittimi europei, e comunque tutte le altre navi che fanno ingresso nei porti

della Repubblica, sono soggetti alle sole norme internazionali; lasciando quelle che l'Amministrazione ha ritenuto giustificatamente da rendere più rigorose al sole navi iscritte nel registro marittimo nazionale. In questa sede non si vuole negare a priori una discrezionalità della nostra Amministrazione, ma semplicemente si chiede che nel farlo si rispetti sempre il concetto di competitività della bandiera, oggi esposta ad una competizione internazionale molto accesa e perciò "pericolosa" per l'interesse nazionale.

CONCLUSIONI

La semplificazione amministrativa richiede un approccio sistemico che coinvolga non solo la produzione normativa, ma anche le modalità con cui le norme vengono interpretate e applicate. In tale contesto, il ruolo delle circolari dovrebbe essere ricondotto alla sua funzione originaria: chiarire e uniformare l'applicazione delle disposizioni, senza introdurre elementi innovativi o prescrittivi.

Appare quindi indispensabile un più stretto coordinamento tra Legislatore e Amministrazione. In questo quadro, assume rilievo il primato della politica, cui spetta il compito di indirizzare l'azione degli organi dello Stato verso i principi della buona amministrazione, assicurando che l'attuazione delle riforme sia coerente con gli obiettivi perseguiti dal legislatore.



Economista, dirigente dell'industria marittima, in Assarmatori da dicembre 2018, ricopre il ruolo di Vice Segretario Generale. Nel corso della sua carriera si è occupato di politica marittima, affari generali e relazioni istituzionali, con particolare attenzione al lavoro marittimo e alla formazione del personale. Esperto del "Programma nazionale delle Autostrade del Mare" e dei meccanismi di incentivazione nazionali ed europei legati allo shipping. Partecipa regolarmente a convegni e iniziative sullo sviluppo dell'economia del mare, contribuendo al dibattito su sicurezza, occupazione e innovazione nel settore.

ADMINISTRATIVE SIMPLIFICATION: WHEN CIRCULARS RISK SLOWING DOWN REFORMS

Giovanni Consoli

DEPUTY SECRETARY GENERAL

In the debate on bureaucratic simplification in the maritime sector, a contradiction that has long characterized the functioning of our administration clearly emerges. On the one hand, the Legislator continues to intervene with measures aimed at making the system more efficient and competitive, as seen with the Simplification and Digitalization Bill approved on November 26, as well as the additional measures included in the provision on the Enhancement of Marine Resources, developed within the framework of CIPOM's work. On the other hand, in administrative practice there are sometimes actions that risk producing the opposite effects. In particular, one case above all stands out: maritime cybersecurity. Some circulars are

used in a way that goes beyond their interpretative function, introducing indications that are essentially prescriptive in nature. This can lead to a deviation from the hierarchy of legal sources and create overlaps with the primary and international regulatory framework. The case described represents an example of this dynamic, where a circular ends up directly affecting the organizational structures of shipowners and port terminal operators. This tension between simplification objectives and administrative practice risks reducing the effectiveness of the reforms themselves. A more consistent alignment between legislative direction and administrative tools therefore appears essential to make simplification policies truly effective.

Nell'ultimo biennio il richiamo alla competitività è diventato sempre più frequente nel linguaggio delle Istituzioni europee: un segnale certamente positivo, ma insufficiente. La competitività, infatti, non può essere evocata come formula di equilibrio politico senza che a quell'equilibrio, una volta raggiunto, facciano seguito politiche concrete e corrispondenti in termini di magnitudo.

IL DIVARIO DELLA COMPETITIVITÀ EUROPEA: TRA LINGUAGGIO POLITICO E RISULTATI CONCRETI

Per troppo tempo l'Europa ha infatti dato per scontato che la

transizione energetica potesse realizzarsi principalmente attraverso l'imposizione di obblighi, *target* e vincoli, senza interrogarsi con sufficiente concretezza sulla disponibilità delle tecnologie, sui costi della trasformazione e sul rischio di trasferire valore, traffici e investimenti fuori dal perimetro europeo. Il settore marittimo conosce bene questa dinamica: basti pensare alla prospettiva — invero sempre più concreta — di una desertificazione degli *hub* europei di *transshipment* qualora la Direttiva ETS non venga cambiata nei prossimi mesi. La promozione della competitività, dunque, non può prescindere da una ricalibrazione delle politiche climatiche all'interno di un quadro legislativo di politica industriale concreta. La Commissione

von der Leyen II ha cercato di intercettare questa domanda di correzione strategica in un contesto internazionale nel frattempo divenuto molto più instabile. Lo ha fatto, tuttavia, dovendo ancora misurarsi con resistenze profonde, culturali prima ancora che politiche, radicate al suo stesso interno e più in generale all'interno del sistema delle istituzioni europee. Il risultato è un equilibrio politico-istituzionale precario in cui le istanze a favore della competitività dei settori industriali, compreso lo *shipping*, trovano finalmente diritto di cittadinanza nell'agenda europea, ma dove — allo stesso tempo — i risultati in termini concreti faticano ad arrivare e corriamo il rischio reale che la montagna partorisca un topolino.

VERSO UN NUOVO PERIMETRO LEGISLATIVO PER L'EUROPA MARITTIMA

Per il settore marittimo europeo, l'ultimo anno ha rappresentato un passaggio politico di particolare rilievo. Difatti, si è progressivamente consolidato un processo che aveva iniziato a emergere all'inizio del 2024, quando, dopo un

quinquennio segnato da politiche ambientali rigide, astratte e poco attente alle ricadute industriali, una parte crescente degli Stati membri ha iniziato a rivendicare con maggiore chiarezza la necessità di un riequilibrio: un riequilibrio che





riportasse al centro la competitività, la neutralità tecnologica e la tenuta produttiva europea. In questo contesto, tra novembre 2025 e marzo 2026, abbiamo accolto con favore tre documenti strategici: il *Sustainable Transport Investment Plan (STIP)*, la Strategia Marittima Industriale europea e la Strategia europea dei Porti. Al loro interno, trovano finalmente spazio molte

priorità che il nostro settore sostiene da tempo. Non si tratta di un risultato casuale né di una semplice evoluzione lessicale. È il frutto di un lavoro politico e negoziale lungo, complesso e spesso poco visibile, condotto da parte dell'industria e delle istituzioni nazionali — *in primis* il governo e il Comitato Interministeriale per le Politiche del Mare o CIPOM — per riportare

il mare, i porti e le filiere industriali marittime al centro del dibattito strategico europeo.

Questi documenti hanno delineato un perimetro legislativo in cui le priorità sono, dopo anni di subordinazione del settore marittimo-portuale ad altre e più ampie narrative, definite in modo chiaro.

Il *Sustainable Transport Investment Plan (STIP)* ha riconosciuto il ruolo del GNL come percorso di transizione verso le zero emissioni — tramite il progressivo passaggio dalla forma fossile alle forme biologiche e sintetiche — insieme al metanolo e ai biocarburanti. Inoltre, lo STIP ha il merito di riportare gli investimenti al centro, riconoscendo che la trasformazione verde del trasporto in chiave “competitiva” non si realizza per decreto ma richiede capitale, strumenti finanziari e condizioni favorevoli. Ciononostante, l'insistenza nel fornire sostegno finanziario a soluzioni prive di una solida base industriale, come l'idrogeno verde

i cui progetti incorrono spesso in fallimenti di mercato, riduce il reale margine d'incidenza dei fondi pubblici disponibili (invero pochi).

La Strategia Marittima Industriale europea e la Strategia europea dei Porti si dedicano, rispettivamente, al rilancio della filiera industriale marittima — tra cui la cantieristica — e alla tutela della dimensione portuale europea. In entrambi i casi, la Commissione europea ha riconosciuto l'urgenza di intervenire sui fattori abilitanti della competitività del settore marittimo-portuale. Tra questi, è importante citare la revisione della legislazione climatica, *in primis* la Direttiva ETS — per affrontare problemi come la ricollocazione dei traffici di *transshipment* fuori Europa —, la semplificazione burocratica e amministrativa, la revisione dei criteri tassonomici in ottica più realistica, l'importanza dell'Aiuto di Stato alla bandiera ed il potenziale delle unità Ro-Ro/Pax in ottica *dual use*.

Questi documenti delimitano un perimetro legislativo dal grande

potenziale, ma come spesso accade nelle politiche europee i risultati non possono essere dati per scontati.

LE SFIDE DEI PROSSIMI MESI: FARE PRESTO, FARE BENE

Il passaggio dai principi alle soluzioni è il vero banco di prova dei prossimi mesi. La questione non è più soltanto quella del riconoscimento politico delle criticità, ma della loro traduzione in strumenti coerenti, decisioni tempestive e misure concretamente efficaci. Nei prossimi mesi si misurerà la reale capacità delle istituzioni europee di passare da enunciazioni strategiche condivisibili a un'azione pubblica all'altezza delle sfide. Questo richiederà di superare non soltanto inerzie amministrative e resistenze politiche, che inevitabilmente dilatano i tempi di reazione delle istituzioni rispetto al mondo che

cambia, ma anche l'attaccamento a paradigmi regolatori che la realtà economica e industriale ha già ampiamente smentito.

Il caso dell'ETS è ancora una volta esemplificativo: non esiste un settore industriale che non esprima insoddisfazione e non denunci l'esistenza di gravi criticità nel sistema di scambio di quote d'emissione. La recente crisi energetica e il blocco dello stretto di Hormuz hanno alzato ulteriormente la temperatura della discussione, con Stati Membri che hanno chiesto la sospensione dell'ETS su base emergenziale. Tuttavia, una parte della Commissione europea e alcuni Stati persistono ad arroccarsi in posizioni di retroguardia, rifiutando il ricorso a interventi strutturali. Di conseguenza, la proposta di revisione della Direttiva, attesa entro luglio di quest'anno, rischia di essere conservativa e trascurare problematiche specifiche come quelle del settore marittimo. Allo stesso modo, la revisione in corso dei criteri di vaglio tecnico della

Tassonomia è partita da presupposti che, ancora all'inizio dell'anno, erano tutt'altro che favorevoli all'industria. La vera sfida sarà dunque prettamente politica. Si tratterà di capire se l'Unione riuscirà a liberarsi dai dogmi che hanno orientato la stagione passata: in primo luogo l'idea che la regolazione, da sola, possa produrre una trasformazione industriale; il paradosso che la neutralità tecnologica sia affermata a parole e smentita nei fatti; la tendenza a sottovalutare il nesso tra sostenibilità, produzione e sicurezza economica. Per il settore marittimo, questo confronto riguarda la capacità dell'Europa di restare un attore industriale e logistico di punta nell'ordine mondiale in fase di ridefinizione.

In uno scenario globale nel quale il

nostro continente ha una carenza drammatica di "campioni europei" nei settori strategici dell'industria del ventunesimo secolo, a partire dall'AI, l'Unione europea non può permettersi di trascurare uno dei pochi settori in cui la *leadership* europea è esercitata con forza. Basti pensare che quattro dei primi cinque *container liner* a livello globale sono registrati nell'Area Schengen, e che la filiera cantieristica europea che produce e serve le navi da crociera non ha pari al mondo. Molti altri esempi ci sarebbero da fare, e in buona parte il nuovo quadro legislativo europeo dimostra consapevolezza a questo riguardo. Ma un'idea che non trasforma la realtà perde credibilità e diventa infine inutile. L'Unione non può permettersi che ciò avvenga con il marittimo: i prossimi mesi ci diranno di più.



**CESARE
CROCINI**

È responsabile dell'Ufficio Affari Europei di Assarmatori a Bruxelles dal febbraio 2024. Vanta un'esperienza decennale maturata tra le principali istituzioni nazionali e comunitarie – Consiglio regionale della Liguria, Camera dei Deputati, Senato della Repubblica e Parlamento Europeo – dove ha seguito da vicino l'evoluzione delle politiche europee del trasporto marittimo. Laureato e specializzato in Filosofia, ha successivamente conseguito un master in Trasporti e Logistica, discutendo una tesi sui profili evolutivi e funzionali della governance portuale in Italia. Nel corso della IX legislatura del Parlamento Europeo (2019–2024), ha lavorato attivamente su alcuni dei dossier più rilevanti per il settore marittimo, tra cui ETS, FuelEU Maritime, AFIR e il Maritime Safety Package, maturando una solida competenza nei processi legislativi dell'Unione europea.

BEYOND EUROPEAN RIGID ORTHODOXY: THE MARITIME SECTOR'S MOMENT OF TRUTH IS NOW

Cesare Crocini
HEAD OF EU OFFICE

Over the past two years, competitiveness has returned to the vocabulary of the European institutions. That shift is welcome, but language alone is no longer enough. Competitiveness cannot remain a balancing formula in political discourse; once invoked, it must be matched by policies of equal seriousness, scale, and speed. For too long, Europe assumed that the energy transition could be driven chiefly through obligations, targets, and constraints, without asking with sufficient realism whether the necessary technologies were available, whether the costs were sustainable, or whether value, traffic, and investment would simply move beyond the Union's borders. Shipping has felt these contradictions acutely. The growing risk of a progressive desertification of European transshipment hubs,

unless the ETS Directive is revised in the coming months, is only the clearest example. Against this backdrop, the past year marked a significant political turn for Europe's maritime sector. Between November 2025 and March 2026, three strategic documents—the Sustainable Transport Investment Plan, the European Maritime Industrial Strategy, and the European Ports Strategy—began to reflect priorities the sector has defended for years. These include technological neutrality, realistic climate legislation, investment-centered decarbonization, stronger port and shipbuilding value chains, reduced bureaucracy, and a more credible approach to State aid and taxonomy rules. This did not happen by chance. It is the result of sustained political work by industry and national institutions to

return the sea, ports, and maritime industry to the center of Europe's strategic thinking. Yet the decisive test lies ahead. The question is no longer whether the problems are politically acknowledged, but whether that recognition will be translated into coherent instruments and timely decisions. That is especially true for ETS reform. If the forthcoming revision proves timid, Europe may once again confirm the limits of a model in which regulation is expected to produce industrial transformation on its own. For maritime Europe, the stakes are unmistakable: preserving one of the few domains in which the continent still exercises genuine global leadership, before strategy hardens once again into rhetoric.

La decarbonizzazione del trasporto marittimo rappresenta una delle sfide più complesse della transizione energetica globale, essendo caratterizzata da vincoli tecnologici, operativi ed economici particolarmente stringenti. L'Unione europea, attraverso strumenti normativi come il regolamento sulla tassonomia per la finanza sostenibile e programmi di finanziamento dedicati, ha cercato di orientare il settore verso un percorso di riduzione delle emissioni coerente con gli obiettivi climatici. Tuttavia, emergono evidenti criticità sia nella definizione dei criteri di vaglio tecnico adottati dalla tassonomia sia nell'efficacia dei meccanismi di supporto finanziario identificati dalla Commissione.

L'INCONGRUITÀ TRA TECNOLOGIE DISPONIBILI E CRITERI DELLA TASSONOMIA EUROPEA

Il regolamento della tassonomia europea ed in particolari i relativi atti delegati definiscono dei criteri di vaglio tecnico per identificare le attività economicamente sostenibili, che, nel caso del trasporto marittimo, prevedono delle condizioni estremamente restrittive. Per la cosiddetta nave "green" sono infatti previsti o livelli nulli di emissioni di CO₂ al fumaiolo, oppure dei livelli di efficientamento energetico estremamente elevati rispetto a quelli previsti dalla

normativa IMO, che rendono il loro ottenimento difficile per la stragrande maggioranza delle navi nuove ed esistenti. Infine per le navi impiegate nel trasporto merci viene richiesto che queste non possano trasportare combustibili di origine fossile, condizione di fatto irrealizzabile, ad esempio, per una nave cisterna oppure una gasiera che devono trasportare il prodotto richiesto dal noleggiatore. Appare quindi evidente il forte disallineamento tra i criteri di vaglio tecnico e lo stato dell'arte delle tecnologie disponibili. Attualmente, le principali soluzioni considerate a zero emissioni includono batterie elettriche e celle a combustibile alimentate a idrogeno. Tuttavia, entrambe presentano limiti strutturali che ne impediscono l'adozione su larga scala nel

trasporto marittimo. Le batterie soffrono di una densità energetica significativamente inferiore rispetto ai combustibili fossili, richiedendo a bordo spazi enormi se si vogliono mantenere le stesse autonomie e i medesimi profili operativi delle navi alimentate con combustibili tradizionali, andando quindi a ridurre in maniera inaccettabile il carico pagante. Questo le rende pertanto adatte solo a unità di piccole dimensioni caratterizzate da basse potenze e da autonomie limitate, come ad esempio i traghetti per la navigazione in acque interne e lagunari oppure imbarcazioni utilizzate per servizi portuali. L'impiego su grandi navi caratterizzate da potenze elevate e operanti su rotte di lungo raggio risulta, allo stato attuale, tecnicamente ed economicamente



impraticabile. Analogamente, le celle a combustibile alimentate a idrogeno presentano criticità legate sia allo stoccaggio del combustibile sia alla sicurezza e alla logistica. L'idrogeno sia in fase compressa che liquefatta avendo una densità energetica volumetrica molto minore rispetto a un combustibile tradizionale richiede volumi di stoccaggio elevati (circa sette volte di più per idrogeno compresso e

circa cinque volte di più per idrogeno liquefatto). Oltre a questo, l'idrogeno liquefatto pone delle ulteriori problematiche tecniche dovute alla bassissima temperatura (circa -252°C, prossima allo zero assoluto -273°C) richiesta per mantenerlo in fase liquida a pressioni prossime a quella atmosferica. Occorre quindi prevedere l'utilizzo di impianti criogenici, con impatti significativi sul design delle navi tenendo anche

conto che a oggi non esistono impianti di questa tipologia per il settore marittimo, essendo stati sviluppati solo per l'industria terrestre e per quella aerospaziale. Anche in questo caso, l'applicabilità si limita a segmenti di nicchia del mercato, come piccole unità caratterizzate da basse potenze e da autonomie limitate, le quali possono adottare soluzioni impiantistiche basate su idrogeno compresso che risulta più gestibile di quello liquefatto. Un ulteriore elemento di criticità riguarda i criteri di valutazione della tassonomia, che si concentrano sulle emissioni "al fumaiolo" (*tank-to-wake*), trascurando di fatto l'intero ciclo di vita del combustibile. Motori a combustione interna alimentati a idrogeno o sistemi avanzati come le celle a combustibile a ossidi solidi (SOFC), pur rappresentando soluzioni promettenti per la riduzione delle emissioni complessive, non soddisfano il requisito di emissioni zero di CO₂, oltre a essere tecnologie non mature e altamente costose. Questo porta a una esclusione di

tecnologie potenzialmente rilevanti per la transizione, creando un effetto distorsivo sugli investimenti. In sintesi, la tassonomia europea, pur animata da obiettivi ambiziosi, rischia di risultare eccessivamente prescrittiva e poco aderente alla realtà tecnologica del settore rallentando il processo di decarbonizzazione anziché accelerarlo, scoraggiando soluzioni intermedie che potrebbero invece contribuire in modo significativo alla riduzione delle emissioni nel breve e medio termine.

L'INADEGUATEZZA DEL MODELLO EUROPEO DI FINANZIAMENTO PER LA DECARBO- NIZZAZIONE INDUSTRIALE

Parallelamente alle criticità normative, emergono limiti significativi anche nel modello

europeo di finanziamento per la decarbonizzazione. Il modello europeo si basa infatti sull'utilizzo di fondi che vanno a finanziare specifiche progettualità che variano a seconda della tipologia del fondo stesso. Si passa quindi dai fondi del programma "Horizon" pensati per lo sviluppo di tecnologie a basso TRL (*Technology Readiness Level*) e di unità prototipali, a quelli coperti dal programma "Innovation Fund" pensati per lo sviluppo di tecnologie ad alto TRL nella fase di commercializzazione, per arrivare a quelli coperti dal programma "IPCEI" (*Important Projects of Common European Interest*) pensati per lo sviluppo di tecnologie su scala industriale. Nonostante gli ingenti finanziamenti erogati dalle varie tipologie di fondo per sostenere lo sviluppo di tecnologie innovative a basse emissioni e la produzione di combustibili sostenibili (*bio-fuel* e *e-fuel*), questa forma di finanziamento nella pratica è risultata inadeguata al raggiungimento dei target previsti dalla Commissione



europea. Uno dei principali problemi del fallimento di questi strumenti è rappresentato dal disallineamento tra offerta e domanda di mercato. Diversi progetti finanziati hanno portato allo sviluppo di numerose soluzioni avanzate a basso impatto ambientale che, tuttavia, non hanno trovato un mercato sufficientemente maturo per sostenerne la commercializzazione. Questo ha generato un paradosso: aziende beneficiarie di fondi pubblici significativi sono successivamente

fallite o hanno incontrato gravi difficoltà finanziarie proprio a causa dell'assenza di una domanda adeguata. Casi emblematici includono produttori di batterie e tecnologie a celle a combustibile che, pur avendo sviluppato prodotti innovativi, non sono riusciti a raggiungere economie di scala né a competere con soluzioni tradizionali più economiche. Il problema non risiede tanto nella qualità tecnologica, quanto nella mancanza di un ecosistema di mercato in

grado di assorbire tali innovazioni. Questo evidenzia un limite strutturale del modello europeo: l'eccessiva enfasi sul finanziamento dell'offerta tecnologica, senza un parallelo sviluppo della domanda. L'evidenza di questa asimmetria domanda/offerta e dell'inefficacia dello strumento appare ancora più evidente se si confronta il modello europeo con quello americano basato sull'IRA (*Inflation Reduction Act*). Quest'ultimo modello, infatti, non si basava su specifiche

progettualità e sullo stanziamento di fondi dedicati, ma trovava applicazione diretta mediante l'adozione di crediti d'imposta riconosciuti a tutti i soggetti coinvolti nella produzione di energia rinnovabile, idrogeno verde, batterie, veicoli elettrici e sistemi di cattura della CO₂. Inoltre i fondi europei si sono concentrati principalmente sullo sviluppo di nuove tecnologie green e di nuovi processi per la produzione di combustibili sostenibili, piuttosto che favorire l'incremento della produzione dei combustibili green già disponibili caratterizzati da prezzi d'acquisto più elevati dovuti proprio all'assenza di un'economia di scala. Nel settore marittimo, si è assistito quindi ad un rallentamento all'adozione di combustibili alternativi come HVO, miscele a base di FAME, bio-LNG, bio-metanolo sia a causa di un significativo price gap rispetto ai combustibili fossili tradizionali, sia a causa della ridotta disponibilità di questi combustibili. Senza adeguati meccanismi di compensazione del

price gap, gli operatori non hanno incentivi economici sufficienti per adottare queste soluzioni.

Per superare queste criticità, è necessario pertanto un approccio più sistemico e strutturale, simile a quello adottato dal modello IRA americano. In particolare, risultano fondamentali strumenti come la defiscalizzazione degli impianti che producono i combustibili alternativi; sussidi diretti o indiretti per sostenere l'adozione di tecnologie pulite; meccanismi di compensazione del differenziale di costo tra combustibili tradizionali e alternativi.

Tali strumenti permetterebbero di affrontare il cosiddetto problema del "chicken and egg": da un lato, la domanda è limitata perché i costi sono elevati; dall'altro, i costi rimangono elevati perché la domanda è insufficiente a generare economie di scala. Solo un intervento pubblico coordinato può rompere questo circolo vizioso.



**SIMONE
PARIZZI**

È un ingegnere navale con esperienza variegata nel mondo dello shipping avendo lavorato nel settore dei registri di classifica, in quello armatoriale e della cantieristica. Ha iniziato la sua carriera presso il Lloyd's Register, occupandosi di approvazione dei piani di classifica, verifica a bordo della conformità tecnica delle nuove costruzioni, di attività ispettive e sicurezza della navigazione su navi esistenti e di attività di certificazioni per equipaggiamenti ed impianti marini. Ha poi lavorato per il gruppo Carboflotta nella gestione tecnica della flotta, seguendo aspetti operativi, manutentivi e di efficienza energetica. Infine in Fincantieri è stato coordinatore del gruppo sui combustibili alternativi e sulle nuove tecnologie. Dal 2024 è in Assarmatori come Responsabile Tecnologia Navale, Sicurezza e Ambiente.

DECARBONIZING MARITIME TRANSPORT: TECHNOLOGICAL LIMITS AND CHALLENGES OF THE EUROPEAN FUNDING MODEL

Simone Parizzi

NAVAL TECHNOLOGY, SAFETY AND ENVIRONMENT

Maritime transport is one of the hardest sectors to decarbonize due to significant technological, operational, and economic constraints. The European Union has aimed to guide the sector's emission reduction through regulatory tools like the sustainable finance taxonomy and targeted funding programs. However, critical gaps exist between available technologies and the technical criteria set by the taxonomy, as well as shortcomings in the funding mechanisms. The taxonomy imposes very strict conditions, such as zero CO₂ emissions at the exhaust and banning fossil fuel cargoes on "green" ships. These requirements are unrealistic for most vessels, especially tankers and gas carriers. Current zero-emission technologies like batteries and hydrogen fuel cells face major challenges: batteries have

low energy density limiting them to small vessels with short ranges, while hydrogen storage demands large volumes and complex cryogenic systems, suitable only for niche applications.

Moreover, the taxonomy focuses on direct emissions ("tank-to-wake") and often excludes promising solutions that reduce total life-cycle emissions, distorting investment flows and discouraging intermediate technologies that could meaningfully reduce emissions in the short and medium term.

On the funding side, the European model relies on project-based financing through programs like Horizon, Innovation Fund, and IPCEI. Despite substantial investments, many funded projects struggle due to immature markets, causing companies to fail or face

financial trouble. This points to a structural flaw: funding emphasizes supply-side innovation without simultaneously fostering demand.

In contrast, the U.S. Inflation Reduction Act (IRA) offers tax credits broadly to producers and users of renewable energy, green hydrogen, batteries, and CO₂ capture technologies, effectively supporting both supply and demand. The EU's focus on developing new green fuels rather than scaling up existing ones has slowed adoption, as alternative fuels remain costly and scarce without price gap compensation.

To overcome these challenges, the EU needs a systemic approach similar to the IRA, including fuel tax reductions, direct subsidies, and cost-differential compensation mechanisms to break the "chicken and egg" cycle of demand and cost.



Il sistema europeo di scambio delle quote di emissione (*EU ETS*) è ormai uno dei pilastri della regolazione climatica applicata al trasporto marittimo. L'estensione dello schema al settore dello *shipping* dal 1° gennaio 2024 ha introdotto oneri immediati di conformità, ma ha anche consolidato un principio essenziale: i proventi delle aste ETS, per finalità e vincoli, non possono essere trattati come entrata indistinta, bensì come leva per accompagnare la transizione energetica dei settori che generano il gettito. Se il trasporto marittimo contribuisce in misura crescente alle entrate ETS, una quota adeguata deve necessariamente rientrare nel comparto sotto forma di strumenti e investimenti concretamente attivabili; diversamente, l'ETS rischia di trasformarsi nell'ennesima imposta che grava sul comparto marittimo e

determinare così una penalizzazione competitiva e un tangibile rallentamento del processo di decarbonizzazione dei trasporti navali, fino al paradosso di finanziare capitoli di spesa non collegati alla compliance climatica europea.

IL CONTESTO LEGISLATIVO

Il quadro europeo vincola l'impiego dei proventi ETS a misure di mitigazione climatica e transizione energetica, includendo efficienza energetica, innovazione, tecnologie e infrastrutture, nonché combustibili alternativi sostenibili; per lo *shipping* ciò si traduce, in particolare, nel sostegno a interventi su navi e porti. A livello nazionale, il D.lgs. 47/2020,

all'art. 23, comma 7, colloca la destinazione delle risorse entro finalità coerenti con la decarbonizzazione e consente di ricondurre la transizione del comparto a un perimetro chiaro di spesa ammissibile: miglioramento dell'efficienza energetica delle navi (inclusi *retrofit/refitting*), tecnologie a basse o zero emissioni, infrastrutture portuali ed energetiche, filiere dei combustibili alternativi e misure economiche in grado di abilitare la domanda quando i differenziali di costo rendono non praticabile l'adozione su scala industriale. In altri termini, l'ETS non è solo un obbligo di acquisto di quote, ma per essere sostenibile deve generare strumenti di accompagnamento che rendano realizzabile, nei tempi industriali, la traiettoria di decarbonizzazione invocata dalla Commissione europea.

LA DIMENSIONE ECONOMICA: QUANTO SI GENERA E COME SI RIPARTISCE

La partita è rilevante anche, e soprattutto, in termini numerici. Per il 2024, i proventi delle aste ETS per impianti fissi (incluso il navale) risultano pari a 2,557 miliardi di euro (al netto degli oneri di gestione). Il meccanismo nazionale prevede il 50% al Fondo per l'ammortamento dei titoli di Stato; sul restante 50% incidono detrazioni già individuate nella documentazione di riparto, con una quota effettivamente ripartita tra i Ministeri pari a circa 528,6 milioni di euro, secondo le percentuali MASE 70%, MIT 15% e MIMIT 15%. Il decreto di riparto evidenzia inoltre



che una parte delle dotazioni di MIT e MIMIT è destinata alle finalità dell'art. 23, comma 7, confermando che la capacità di spesa riconducibile alla decarbonizzazione non è prerogativa di un solo Dicastero. Per il comparto armatoriale, il punto critico – e questo è il punto nodale di tutta la questione – non è soltanto la

quantificazione del gettito, ma la sua effettiva messa a terra a favore del settore che lo genera. In assenza di strumenti accessibili, programmabili e coerenti con le tempistiche di investimento, gli operatori sostengono un costo aggiuntivo senza poter accelerare gli interventi richiesti su flotte e infrastrutture;



ne derivano rischi concreti su competitività, tariffe e resilienza della catena logistica, soprattutto nei segmenti più esposti: corto raggio, connessioni insulari e Autostrade del Mare. In tale quadro, Assarmatori

presidia il dossier affinché le risorse generate dallo *shipping* siano effettivamente reinvestite nel comparto, promuovendo a livello nazionale una *governance* chiara e criteri di accesso misurabili e, in

parallelo, rappresentando in sede europea l'esigenza di coerenza tra obblighi ETS e strumenti di accompagnamento, così da evitare distorsioni competitive di mercato.

ETS VS ETS2: IL "FRONTLOADING" CHE CREA UNA FORTE DISPARITÀ AI DANNI DEL COMPARTO NAVALE

Un'ulteriore criticità riguarda la discrasia tra ETS ed ETS2, non solo nelle tempistiche ma anche nella coerenza dei meccanismi finanziari. Nel perimetro ETS2, Commissione europea e Banca europea per gli investimenti hanno attivato una *Frontloading Facility* da 3 miliardi di euro per anticipare risorse agli Stati membri prima che l'ETS2 generi ricavi da aste; poiché l'ETS2 diventerà pienamente operativo solo nel 2028, l'anticipo è fondato su entrate future evidentemente ancora incerte. Ne deriva un importante paradosso regolatorio: un sistema concepito per orientare il mercato tramite il segnale-prezzo della CO₂ viene, di fatto, preceduto da un prefinanziamento pubblico che ne rovescia la sequenza logica.

Per lo *shipping*, la conseguenza è una marcata asimmetria: il nostro settore è soggetto a ETS dal 2024, sostiene oneri significativi sin dall'inizio della sua applicazione e, ad oggi, non dispone di un sostegno equivalente per investimenti essenziali (rinnovo flotte, *retrofit*, infrastrutturazione energetica portuale, incluso *cold ironing*). Assarmatori ha evidenziato tale asimmetria nelle interlocuzioni istituzionali,

chiedendo che l'impostazione di accompagnamento finanziario sia coerente con la realtà dei settori già regolati, e che non si creino disparità di trattamento tra modalità di trasporto, con potenziali effetti regressivi su servizi essenziali e coesione territoriale, senza dimenticare il rischio di *modal-back shift* dal mare alla strada che andrebbe in direzione opposta agli obiettivi di decarbonizzazione della Commissione europea.



SERVE UNA DECARBONIZZA- ZIONE “REALISTICA”: DAI PROVENTI A STRUMENTI CONCRETI

La decarbonizzazione dello *shipping* richiede un pacchetto coerente di misure su domanda, offerta e infrastrutture. In coerenza con tale impostazione, Assarmatori propone di orientare il reimpiego dei proventi ETS (e, per quanto applicabile, delle entrate affini quali le sanzioni previste dal Regolamento Fuel EU), verso strumenti ad impatto immediato e verificabile: (i) il rafforzamento del *Sea Modal Shift* (ex *Marebonus*) a tutela delle Autostrade del Mare e dell'intermodalità; (ii) i programmi di rinnovo e ammodernamento delle flotte, includendo *retrofit* e *refitting*; (iii) gli investimenti nelle infrastrutture portuali e energetiche necessarie alla transizione,

compreso lo sviluppo delle filiere dei combustibili alternativi e della logistica di bunkeraggio; e, soprattutto, meccanismi economici per colmare il differenziale di costo tra combustibili sostenibili e tradizionali, così da rendere praticabile l'adozione dei nuovi *fuel* su scala industriale. Il punto decisivo è trasformare tali direttrici in procedure chiare, criteri oggettivi e tempistiche compatibili con i cicli industriali, assicurando prevedibilità e bancabilità degli investimenti. In questa cornice, una lettura funzionale della *governance* consente di ampliare il *plafond* effettivamente attivabile per lo *shipping*, responsabilizzando tutte le amministrazioni beneficiarie del riparto rispetto alle misure necessarie per il comparto marittimo e portuale.

CONCLUSIONI E PROSPETTIVE FUTURE

In prospettiva, la sostenibilità del

regime ETS applicato al trasporto marittimo dipenderà dalla capacità di trasformare un obbligo economico in un percorso di transizione tecnicamente realizzabile e finanziariamente sostenibile. Se il sistema ETS è chiamato a guidare la decarbonizzazione, allora il reimpiego dei proventi non può rimanere una previsione astratta: deve tradursi in strumenti concretamente attivabili, con procedure chiare, tempistiche compatibili con i cicli industriali e una programmazione pluriennale che riduca l'incertezza degli investimenti. Allo stesso tempo, la coerenza complessiva delle politiche climatiche richiede di gestire con attenzione la discontinuità tra ETS ed ETS2, evitando che meccanismi di anticipazione finanziaria in ambiti non ancora pienamente operativi si traducano, anche indirettamente, in una penalizzazione del comparto marittimo già soggetto a ETS. In assenza di un ritorno tangibile verso gli investimenti di transizione dello *shipping*,



aumentano i rischi di distorsioni competitive e di rallentamento della decarbonizzazione proprio nei segmenti che l'Europa considera "hard to abate", con potenziali effetti regressivi sull'intermodalità e sugli obiettivi ambientali complessivi. Per queste ragioni, diventa prioritario garantire una *governance* efficace e una messa a terra tempestiva delle misure finanziabili, affinché l'ETS sia percepito come una leva di modernizzazione e non come

un mero prelievo. In tale quadro, Assarmatori continuerà a presidiare l'evoluzione attuativa e a supportare gli associati nel comprendere le modalità con cui sarà possibile accedere alle risorse disponibili, accompagnando il comparto nella definizione di progetti coerenti con le finalità normative e nel dialogo tecnico-istituzionale necessario a rendere il sistema realmente funzionale alla transizione.



**MATTIA
CANEVARI**

In Assarmatori dal 2024. Ingegnere gestionale con un Master in Business Administration (MBA), ha maturato un'esperienza ventennale nel comparto marittimo, in particolare nel settore ferry cruise, ricoprendo diversi ruoli sia in ambito tecnico sia nelle operations marittime. Negli ultimi anni si è occupato di gestione energetica, ambientale e di sostenibilità, con focus sulla transizione energetica, sui carburanti alternativi e sui relativi profili regolatori. In Assarmatori segue inoltre i temi di Tax & Finance, politica dei trasporti e regolazione marittima, cabotaggio e Autostrade del Mare. La sua attività si colloca all'intersezione tra regolazione normativa, sostenibilità ambientale e supporto al sistema logistico portuale nazionale.

ETS REVENUES: SHIPPING PROCEEDS MUST RETURN TO SHIPPING

Mattia Canevari

ENERGY TRANSITION AND MARITIME REGULATION

The inclusion of maritime transport in the EU Emissions Trading System (EU ETS) has marked a structural shift in the climate regulation of the shipping sector. While the extension of the ETS has introduced immediate compliance costs for shipowners, it has also established a fundamental principle: revenues generated through ETS auctions are not general fiscal resources, but policy instruments that must be reinvested in the decarbonization of the sectors that generate them. This principle is particularly relevant for shipping, which is now contributing significantly to ETS revenues while facing substantial technological and financial challenges in its transition pathway. At EU level, ETS legislation explicitly links the use of auction revenues to climate mitigation and energy transition objectives, including energy efficiency, low-emission transport, innovation, alternative fuels and port infrastructure. This framework is mirrored at national level,

where the legal perimeter for the use of ETS revenues allows investments in fleet renewal, retrofitting of existing vessels, deployment of innovative technologies, development of port infrastructure and the uptake of sustainable alternative fuels. Importantly, the ETS framework also enables economic instruments aimed at bridging the price gap between conventional and low-carbon fuels, without which market-based adoption at scale remains unrealistic. However, a critical issue emerges in the effective allocation of these resources. While shipping contributes materially to ETS revenues, there is no assurance that a proportional and timely share will be channelled back into the sector. Operators face structural distortion, paying for carbon pricing but lacking sufficient resources to invest in compliance and decarbonization. Such an outcome would undermine competitiveness, affect freight rates and jeopardize essential services such as short-sea

shipping, island connections and Motorways of the Sea. This imbalance is further exacerbated by the asymmetry between ETS and ETS2. While shipping has been subject to ETS obligations since 2024, ETS2 sectors benefit from a substantial frontloading facility based on future, yet unrealized, revenues. The absence of comparable support mechanisms for shipping highlights a regulatory inconsistency that risks slowing down decarbonization precisely in one of the most "hard-to-abate" sectors. Ensuring the credibility of the ETS for maritime transport therefore requires a clear and effective governance of revenues, transforming an immediate economic burden into concrete, accessible and predictable instruments. Only by reinvesting ETS revenues into shipping-specific decarbonization measures can the system function as a true driver of transition rather than a mere fiscal levy.

“ITALIANS DO IT BETTER”: MA ADESSO DOBBIAMO DIMOSTRARLO

LUCA BRANDIMARTE

Responsabile Porti,
Logistica e Concorrenza

Oggi possiamo prendere in prestito quell'iconica locuzione *"Italians do it better"* e provare a plasmarla anche sul mondo del trasporto marittimo e della portualità. Aver rimesso la

Blue Economy al centro dell'agenda del Governo – come è accaduto e sta accadendo – ha fatto sì che anche a Bruxelles qualcosa cambiasse nell'impostazione della Commissione e più in generale

della burocrazia europea, con effetti potenzialmente positivi che a cascata sono pronti a riversarsi anche sul nostro sistema.

BUONE NOTIZIE DA BRUXELLES: COME È CAMBIATA L'IMPOSTAZIONE DELLA COMMISSIONE

Nei primi mesi del 2026 la Commissione europea ha pubblicato la Strategia industriale marittima europea e la Strategia europea dei Porti, documenti programmatici che definiscono il perimetro politico entro cui le Istituzioni europee realizzeranno le politiche d'intervento dedicate al settore marittimo-portuale e alla filiera industriale della cantieristica. Queste due strategie erano nate, inutile negarlo, sotto una cattiva stella, ma i testi finali hanno, in estrema sintesi, superato due notevoli criticità per

il nostro comparto: la volontà di introdurre dazi all'importazione per le navi costruite fuori Europa ed un approccio particolarmente critico nei confronti dell'integrazione verticale nei porti. In precedenza – occorre riavvolgere il nastro al giugno 2024 – era arrivata anche la decisione di compatibilità della Commissione europea, a mezzo della quale era stato dato il benestare ad una misura voluta dall'Italia che si sostanzia nella riduzione degli oneri generali di sistema con una dotazione di 570 milioni di euro a valere fino al 31 dicembre 2033, relativamente all'energia elettrica da utilizzare per il *cold-ironing*, l'elettrificazione delle banchine; misura che tuttavia prevede dei limiti al 2030 per i porti della rete TEN-T e che deve ancora essere correttamente implementata a livello nazionale. Tuttavia, siamo

dunque passati in pochi anni da non avere un ruolo effettivo al momento delle scelte in sede europea per la cronica mancanza di chiarezza nei rapporti tra Roma e Bruxelles ad avere, al contrario, un processo interno di analisi e sintesi decisionale che porta alla definizione di una posizione che, talvolta, permette di fornire il proprio fattivo contributo anche in Europa. Un cambio di paradigma, insomma, e di non poco conto che, specie con riferimento al *cold-ironing*, può essere importante anche per i nostri scali in termini di competitività del sistema. L'Italia, infatti, con il Fondo Complementare al PNRR e non solo, ha stanziato quasi un miliardo di euro per far sì che le navi, durante la sosta in banchina, possano attingere energia da terra, spegnendo quindi i generatori di bordo.



LA PALLA PASSA ALL'ITALIA

È quindi arrivato il momento di dimostrare, questa volta con i fatti, che è proprio vero: *Italians do it better*. Da un certo punto di vista alcune "vittorie", in questo senso, sono già state conseguite. Basti pensare che la Strategia industriale marittima nazionale, elaborata dal Governo sulla scia di quella

europea e grazie anche al lavoro portato avanti dal Ministro per le Politiche del Mare Nello Musumeci e dal CIPOM, contiene alcuni elementi decisamente confortanti. Tra questi, la necessità di affrontare la problematica dei porti di *transshipment* nella prossima revisione della

Direttiva ETS, quando si dovrà trovare anche il modo di tutelare anche un settore fragile come quelli dei traghetti, sia nei collegamenti con le isole, sia nei servizi delle Autostrade del Mare, l'urgenza di una



modifica della Tassonomia europea e l'esigenza di un quadro operativo uniforme sul *cold-ironing* che ne disciplini aspetti fondamentali come la trasparenza dei prezzi. A proposito di elettrificazione delle banchine, poi, i primi mesi dell'anno hanno visto la pubblicazione del

D.M. n. 10/2026 avente ad oggetto le linee guida sulle modalità di gestione del servizio assieme al sistema di agevolazione tariffaria per le navi in sosta, in attuazione della decisione di compatibilità della Commissione europea richiamata in apertura.

Un decreto che punta a disciplinare il modello di gestione del servizio di *cold-ironing*; le modalità attraverso le quali i gestori del servizio garantiscono che i beneficiari effettivi dell'agevolazione siano appunto gli armatori e/o gli

utilizzatori delle navi; un meccanismo di monitoraggio dei parametri economici del servizio che consenta di valutare ogni anno la proporzionalità della misura di agevolazione e, dunque, l'eventuale necessità di rivedere la percentuale di sconto sugli oneri generali di sistema. Nel-

la definizione di questo decreto, che verosimilmente sarà oggetto di un'ulteriore circolare interpretativa di dettaglio, Assarmatori ha lavorato per supportare il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, proponendo migliorie di forma e di sostanza che sono state in buona parte accolte nell'atto finale del Dicastero.

Infine, l'introduzione da un lato del meccanismo del margine di utile ragionevole per il concessionario tendente al costo medio ponderato del capitale investito, e, dall'altro, l'obbligo del gestore di comunicare semestralmente all'AdSP competente i dati relativi alle agevolazioni riconosciute a consuntivo agli utenti a fronte dei volumi di energia e di potenza prelevati, dovrebbero facilitare la verifica e la trasparenza dei costi e scongiurare pratiche tariffarie potenzialmente abusive.

IL TERRENO DELLA RIFORMA PORTUALE FRA POSSIBILI NOVITÀ E INGERENZE

In questo contesto, si inserisce anche la riforma della *governance* portuale, ovvero della Legge n. 84/94, approdata in Consiglio dei Ministri sul finire del 2025 e adesso attesa dai successivi passaggi parlamentari. Una riforma che l'Associazione ritiene un passaggio per rafforzare la competitività del sistema logistico nazionale. È un dato di fatto come l'attuale frammentazione dei Sistemi Portuali che ha caratterizzato l'ultimo decennio, soprattutto in termini di mancato coordinamento a livello programmatico e strategico, abbia ridotto la capacità di affrontare in modo olistico ed efficiente le necessità infrastrutturali coerentemente con l'evoluzione dei traffici e con i nuovi scenari competitivi. Per queste ragioni, si ritiene che l'avvio di un percorso di revisione normativa rappresenti

un'opportunità da cogliere con un approccio pragmatico e scervo da condizionamenti politici o localistici, nell'interesse del Sistema-Paese.

Il nodo principale da affrontare è senz'altro l'attuale assenza di un coordinamento centrale realmente efficace. Le Autorità di Sistema Portuale hanno in passato agito spesso in autonomia, definendo strategie ed investimenti non sempre allineati fra loro. Si valuta pertanto positivamente, in linea di principio, che la proposta di riforma introduca un soggetto unico a livello nazionale dotato di obiettivi e poteri certi così da assicurare: una pianificazione omogenea orientata, tra le altre, alla semplificazione delle procedure (ad esempio in tema di dragaggi in raccordo con le altre amministrazioni centrali competenti) e quindi alla tutela dell'interesse generale; criteri di valutazione univoci per l'individuazione, le modalità di finanziamento e la successiva realizzazione degli interventi strategici in ambito portuale; una gestione coordinata delle priorità infrastrutturali, basata

su analisi di fattibilità tecnico-giuridica che tenga altresì conto dei livelli di domanda e offerta in termini di traffici portuali di merci e passeggeri. Nella sostanza, si ritiene che un sistema realmente integrato permetterebbe di correggere inefficienze strutturali, evitare duplicazioni e recuperare coerenza nelle scelte di investimento di medio-lungo periodo.

Sotto altro profilo, è interessante la proposta di attribuire ad un unico soggetto nazionale funzioni di coordinamento operativo e di programmazione degli investimenti, ruolo che la riforma attribuisce alla Porti d'Italia S.p.A.. Si ritiene, infatti, che un soggetto centrale dotato di adeguata capacità decisionale possa: migliorare i tempi delle decisioni; garantire una programmazione efficiente indirizzando risorse e attenzioni verso interventi realmente prioritari; attirare capitali privati per la realizzazione di opere infrastrutturali; rappresentare una controparte istituzionale all'altezza della domanda e dei grandi player internazionali.

Si ritiene altresì condivisibile l'idea di una società di capitali, seppur a capitale versato interamente pubblico, in grado di reperire fondi sul mercato per sostenere i grandi investimenti portuali laddove richiesto. L'accesso a risorse private rappresenta una leva indispensabile, soprattutto per le opere retroportuali, ferroviarie e intermodali, specie in chiave prospettica. Tuttavia, occorre affrontare con chiarezza anche i profili critici evidenziati nel dibattito di settore, compresa la redistribuzione delle risorse oggi in capo alle AdSP e la gestione dei rapporti con enti locali e, talvolta, con autorità amministrative indipendenti che poco hanno a che fare con il mondo portuale.

Da ultimo, nel contesto sopra delineato, il confronto con Associazioni di categoria ed operatori di settore dovrà rappresentare una componente strutturale e non accessoria del percorso legislativo. Una riforma che incide così profondamente sulla governance del settore non potrà essere implementata senza un dialogo costante con gli *stakeholders*.



**LUCA
BRANDIMARTE**

In Assarmoratori dal 2018, avvocato specializzato in diritto marittimo e portuale, Responsabile Porti dell'Associazione, fa parte del team specializzato nei trasporti marittimi e terrestri e della concorrenza. In particolare assiste le compagnie di navigazione associate con specifico riferimento all'ambito portuale e al diritto dell'Unione europea. Svolge, tra le altre, attività di docenza in materia di diritto portuale per enti pubblici e privati e rappresenta inoltre l'Associazione, e quindi le compagnie ed il comparto, nella quasi totalità degli Organismi di Partenariato della Risorsa Mare e nelle Commissioni consultive locali istituite nei porti italiani.

“ITALIANS DO IT BETTER”:
NOW WE HAVE TO PROVE IT

Luca Brandimarte

PORTS, LOGISTICS AND COMPETITION

The renewed focus on the Blue Economy at the center of the government's agenda has helped reshape the European approach to the maritime and port sector, opening up more favorable prospects for Italy as well. The recent European Commission strategies – the Maritime Industrial Strategy and the Ports Strategy – mark a shift from earlier positions, overcoming key critical issues such as the proposed tariffs on ships built outside the EU and a restrictive stance on vertical integration in ports. At the same time, the State aid approval for cold ironing represents a crucial step: Italy has allocated significant resources to the electrification of quays, with the aim of enhancing both sustainability and competitiveness, although challenges remain regarding implementation and EU-imposed deadlines.

In this context, a paradigm shift is emerging in the relationship between Rome and Brussels: from a margin-

al role to a more proactive contribution to European decision-making processes. However, the focus now moves to the national level. Italy's Maritime Industrial Strategy identifies key priorities, including the revision of the ETS Directive to safeguard transshipment ports and the ferry sector, amendments to the EU Taxonomy, and the establishment of a uniform regulatory framework for cold ironing, particularly in terms of tariff transparency.

On the operational side, Ministerial Decree No. 10/2026 sets out the rules for managing shore-side electricity services, introducing criteria for allocation, monitoring, and verification of incentives. The involvement of qualified operators, the definition of a reasonable profit margin, and reporting obligations are intended to ensure efficiency, competition, and transparency, while preventing cost distortions. Alongside these developments, the reform of port governan-

ce is gaining importance. The current fragmentation of port system authorities has revealed clear limitations in terms of strategic coordination and planning capacity. The proposal to introduce a central body with well-defined powers aims to address these shortcomings by promoting consistent planning, uniform investment criteria, and more effective management of infrastructure priorities. In this framework, the proposed national company, Porti d'Italia S.p.A., would play a key role in operational coordination and in facilitating access to private capital. However, it remains essential to address critical issues such as the redistribution of resources, relations with local authorities, and the risk of external interference. Ultimately, the success of the reform will depend on the ability to maintain a structured dialogue with industry stakeholders, a necessary condition to genuinely strengthen the competitiveness of Italy's port system.

Nessuna ombra di dubbio sul fatto che il Governo, dal suo esordio fino ad oggi, abbia inteso dare una rinnovata centralità alla *Blue Economy*. Lo dimostrano la volontà di avere un Ministro per le Politiche del Mare e la successiva creazione del CIPOM come *think tank* di queste politiche e camera di compensazione fra le varie

Amministrazioni coinvolte in questo segmento industriale del Paese. Parallelamente anche in Parlamento qualcosa si è mosso, e con risultati concreti. Mentre si ragiona su quali siano i prossimi passi, vale la pena fare il punto su quanto è stato fatto e su che cosa manca ancora per rendere il trasporto marittimo nazionale realmente competitivo.

A CHE PUNTO SIAMO: IL LAVORO DI GOVERNO E PARLAMENTO

Nell'ultimo anno, il cammino legislativo sul mare si è articolato in due tappe distinte, con una logica

di progressione che è tutt'altro che casuale. Il primo atto è stato il Ddl Semplificazioni, approvato da entrambi i rami del Parlamento: un provvedimento che ha reso strutturali le misure emergenziali introdotte durante la pandemia in materia di annotazioni di imbarco e sbarco e di forma del contratto di arruolamento, fino ad allora prorogate anno per anno in una condizione di perenne precarietà normativa. Contestualmente, il testo ha avviato il riordino della disciplina del servizio sanitario a bordo delle navi mercantili, aggiornando un quadro regolatorio fermo - in alcune sue parti - addirittura al Regio Decreto del 1895.

Il secondo atto, più ambizioso, è il Ddl Valorizzazione della Risorsa Mare, approvato al Senato e poi definitivamente licenziato dalla



Camera. Il provvedimento, seguito fin dalla sua genesi nell'ambito del CIPOM, ha introdotto un pacchetto organico di semplificazioni amministrative con un forte orientamento alla digitalizzazione:

avvio del passaggio al formato digitale dei principali documenti di bordo, razionalizzazione delle procedure connesse, maggiore flessibilità nell'iscrizione delle unità e nella gestione della bandiera.





Rilevante anche l'intervento sull'arruolamento del personale extracomunitario residente in Italia, che supera un limite del Codice della Navigazione rimasto immutato per decenni, consentendo finalmente

l'iscrizione alla Gente di Mare anche ai non comunitari residenti nel Paese. In sede emendativa sono stati inoltre introdotti chiarimenti importanti sulla nautica da diporto a uso commerciale: viene definita

in modo più netto la locazione con comandante, distinguendola dal noleggio e dal trasporto marittimo, con benefici in termini di certezza operativa ed economica per gli operatori del settore.

UN CLUSTER DAVERO COESO E RAPPRESENTATO

Uno degli elementi che ha contribuito a raggiungere questi risultati è stata la capacità del *cluster* di mantenere un'interlocazione costante e strutturata con le istituzioni. Il lavoro condotto dal *team* – dall'accompagnamento parlamentare degli emendamenti alla partecipazione ai tavoli tecnici del CIPOM, dai gruppi di lavoro con il Comando Generale delle Capitanerie di Porto alle audizioni in Commissione – ha permesso di tradurre le esigenze operative delle imprese in testo normativo. Non è un esito scontato, e va riconosciuto come tale: un ottimo obiettivo raggiunto.

Resta tuttavia aperta la questione strutturale: la competitività di una bandiera si misura sempre più sui costi amministrativi, a bordo e a

terra, in un contesto in cui essi sono ormai livellati su scala globale. La pressione verso registri più efficienti e digitalizzati è reale e documentata. Che si chiami *flagging out* o semplicemente razionalizzazione degli asset, il rischio che le navi seguano la burocrazia più conveniente è tutt'altro che teorico.

LO SPRINT FINALE DELLA LEGISLATURA

Approvato il Ddl Valorizzazione, il settore sa bene che l'agenda

incompiuta è ancora consistente. Abbiamo già identificato con chiarezza i *dossier* esclusi dal testo, su cui sarà necessario trovare rapidamente veicoli normativi alternativi, o auspicabilmente un Valorizzazione-*bis*.

Il primo è il completamento dell'attuazione della Convenzione di Londra del 1976 sulla limitazione della responsabilità per i crediti marittimi (LLMC). La Commissione Politiche UE aveva già espresso parere favorevole, ma la norma non è confluita nel testo approvato, lasciando aperto un vuoto giuridico su un tema centrale per la certezza del diritto nel settore. Il secondo



riguarda il trattamento fiscale dei marittimi imbarcati su navi battenti bandiera UE/SEE: si tratta di dare attuazione a un obbligo dell'Italia nei confronti della Commissione europea nell'ambito della revisione del Registro Internazionale, garantendo la parità di trattamento rispetto ai colleghi imbarcati su bandiera italiana. Il terzo nodo è la revisione del cosiddetto "bonus marittimi", rispetto al quale si rende necessario un intervento per garantire una distribuzione più equa ed efficace delle risorse disponibili. Infine, restano escluse le misure sugli anticipi retributivi, pensate per introdurre maggiore flessibilità nelle modalità di corresponsione delle retribuzioni a bordo. Il tempo utile per intervenire si assottiglia, ma la finestra è ancora aperta. Occorre individuare i giusti contenitori normativi e presidiarli con la stessa determinazione dimostrata nei due cicli legislativi appena conclusi.

CONCLUSIONI

Il bilancio di questa fase legislativa è positivo, ma non autorizza soste. Il Ddl Semplificazioni e il Ddl Valorizzazione della Risorsa Mare rappresentano passi reali verso una bandiera più moderna e competitiva, ottenuti spesso a costo zero per le casse dello Stato - il che li rende, se possibile, ancora più significativi come scelte di politica industriale. Ma come ha ricordato il Presidente di Assarmatori all'indomani dell'approvazione finale, quello non è il fischio finale della partita: è il calcio d'inizio di un percorso più lungo. La vera sfida è impedire che la burocrazia amministrativa riprenda il sopravvento una volta spenti i riflettori parlamentari. Decreti attuativi che non vedono la luce, circolari interpretative che tardano o addirittura introducono ulteriori oneri non previsti dalla legge, sperimentazioni che faticano a diventare prassi consolidata: sono questi i colli di bottiglia che trasformano buone leggi in norme solo sulla carta. Abbiamo dimostrato di essere efficaci promotori di

modernità. Il nostro obiettivo sarà quello di trasmettere questa stessa capacità al Decisore.



**STEFANIA
COVELLO**

In Assarmatori dal 2022 come Policy Advisor. Laureata in Giurisprudenza, è avvocato dal 1999. Ha ricoperto incarichi politici quali Consigliera comunale a Cosenza, Consigliera nazionale ANCI, Assessore alla Provincia di Cosenza, Consigliera nazionale UPI, Consigliera regionale in Calabria, Deputata dal 2013 al 2018. Nel corso del mandato si è occupata di trasporti ed è stata prima firmataria della Proposta di Legge sull'istituzione delle ZES. Dal 2019, per tre anni, è stata membro del CdA di Invitalia.

MARITIME POLICY AND LEGISLATIVE DEVELOPMENTS IN ITALY

Stefania Covello
POLICY ADVISOR

The Italian Government has placed renewed emphasis on the Blue Economy, as reflected in the appointment of a Minister for Maritime Policies and the creation of the CIPOM, which coordinates maritime-related policies across administrations. Parliament has also contributed with concrete legislative progress, marking a structured and incremental approach to reform.

Two key legislative steps stand out. The first is the Administrative Simplification Act, which made permanent several emergency measures introduced during the pandemic, particularly regarding crew management procedures and employment contracts. It also initiated a long-overdue update of onboard medical services, modernizing a regulatory framework partly dating back to the late 19th century. The second, more ambitious measure is the Maritime Sector Enhan-

cement Act. Developed within the CIPOM framework, it introduced a comprehensive package of administrative simplifications with a strong focus on digitalization. These include the transition to digital ship documentation, streamlined procedures, and greater flexibility in vessel registration and flag management. The law also addressed crew employment, allowing non-EU residents in Italy to register as seafarers, and clarified rules for commercial yachting activities, improving legal certainty for operators. These results were made possible by a coordinated effort within the maritime cluster, ensuring continuous engagement with institutions and translating operational needs into legislative outcomes. However, structural challenges remain. Competitiveness increasingly depends on administrative efficiency, and the risk of vessels shifting to



more attractive registries remains tangible. Several key issues remain unresolved, including the implementation of the LLMC Convention, tax alignment for seafarers on EU/EEA-flagged vessels, reform of maritime labor incentives, and measures on wage flexibility. While the legislative progress achieved is significant, the real challenge lies in effective implementation. Avoiding bureaucratic inertia will be essential to ensure that reforms translate into concrete improvements for the sector.



Uno degli obiettivi costantemente perseguiti da Assarmatori è rendere più attrattive le professioni del mare, a partire dal lavoro marittimo. Nell'ultimo anno la continua e positiva interlocuzione istituzionale con la politica e l'Amministrazione, nonché le consolidate relazioni industriali in essere, hanno portato al raggiungimento di traguardi rilevanti sotto tale profilo, dando vita a una comunione di intenti che si è estesa ai *cluster* marittimo e portuale.

ANAGRAFE DIGITALE DELLA GENTE DI MARE: UNA SVOLTA PER IL COMPARTO

Il 2026 ha già registrato una tappa significativa per l'opera di digitalizzazione del comparto marittimo, esigenza sempre più sentita col trascorrere del tempo. A distanza di venti anni dal D.P.R. n. 231/2006, infatti, il decreto legge n. 19/2026 ha finalmente portato a compimento la creazione dell'ANGEMAR - Anagrafe Nazionale Digitale della Gente di Mare, l'istituto volto alla gestione centralizzata e digitale dei dati relativi alla carriera professionale, ai titoli, agli imbarchi, alle abilitazioni e alle certificazioni della gente di mare. Il cardine del nuovo sistema è rendere le informazioni interoperabili e consultabili in modo sicuro da marittimi, compagnie e autorità, per ovviare l'attuale disgregazione dei registri cartacei e degli archivi eterogenei. Sul piano operativo



si è contestualmente giunti alla digitalizzazione del libretto di navigazione, che riporta la carriera della gente di mare con annotazioni manuali di ogni imbarco e sbarco. Tali strumenti digitali apportano un contributo importante nel mitigare la grave carenza di personale marittimo che interessa tutto il settore nazionale e che ha assunto negli ultimi anni un carattere emergenziale, potenzialmente in grado di compromettere la capacità delle compagnie di navigazione e l'operatività delle navi. Ammodernare il corredo burocratico che regola il lavoro marittimo rappresenta un passo fondamentale non solo sotto il profilo occupazionale, ma anche per la competitività della bandiera italiana, che viene così portata ai livelli delle più avanzate bandiere mondiali, che già dispongono di registri digitali. Un sistema siffatto consente altresì di migliorare l'apparato dei controlli previsti dalle regole internazionali, atteso che una corretta tracciabilità e



un minore tasso di deficienze impattano sensibilmente sulla frequenza delle ispezioni e sui tempi di fermo nave. Il percorso che ha condotto al raggiungimento di un tale traguardo non è stato tuttavia semplice, alla luce del lungo lasso di tempo intercorso dalla prima ipotesi di creazione dell'anagrafe digitale. Il D.P.R. n. 231/2006 aveva infatti previsto una nuova disciplina

del collocamento della gente di mare e delle relative procedure per l'imbarco dei marittimi che, per avere piena applicazione, necessitava di una serie di decreti attuativi da parte dell'Amministrazione, mai emanati. Tale circostanza comportava la reiterata applicazione di normative, quali l'abrogato D.M. n. 584/92, che recavano istituti ormai superati e requisiti per l'accesso alle qualifiche

professionali non più rispondenti al sistema scolastico e all'evoluzione dei fabbisogni di competenze di bordo.

ARRUOLAMENTO DEI MARITTIMI, FINALMENTE LA SEMPLIFICAZIONE

Un ulteriore passo significativo registrato di recente e che muove nella medesima direzione della Anagrafe Digitale, è rappresentato dall'approvazione della legge n. 182/2025 sulla semplificazione e digitalizzazione in materia di attività economiche e di servizi a favore dei cittadini e delle imprese. Il provvedimento ha varato alcune misure in materia di navigazione, introducendo una serie di interventi attesi e presentati nell'estate del 2024 da Assarmatori alle Istituzioni, nell'ottica di implementare la competitività italiana nei confronti di registri comunitari che dispongono

di un apparato burocratico snello e completamente digitalizzato. Ai fini di un ammodernamento complessivo del sistema, le modifiche hanno interessato elementi operativi strategici come l'arruolamento dei marittimi, l'accettazione dell'incarico di comando e la gestione dei documenti, con il manifesto obiettivo di rendere strutturali le semplificazioni introdotte durante l'emergenza pandemica, per ridurre i tempi e costi di gestione, così da rendere più efficiente l'organizzazione dei traffici. Nel

dettaglio, la semplificazione si è diretta anzitutto verso l'esenzione dall'annotazione di imbarco e sbarco di cui all'articolo 172 *bis* del Codice della Navigazione, con la previsione di procedure di autorizzazione unitarie valide per più scali, in modo che l'Autorità marittima del porto di partenza possa emanare un'unica autorizzazione valevole per tutti i porti in cui si svolge il servizio, evitando duplicazioni procedurali. È stato poi riformato l'art. 328 del Codice della Navigazione, che contempla ora





come ordinaria la possibilità di procedere direttamente alla stipula del contratto di arruolamento dei membri non comandanti dell'equipaggio in presenza di due testimoni, superando così l'obbligo di forma pubblica dinanzi all'autorità marittima o consolare, mentre è stato abrogato l'articolo 329, riferito alla stipulazione del contratto in località estera dove non vi sia autorità consolare. L'articolo 331 riguardo l'arruolamento del comandante in luogo ove non si trova l'armatore, vede adesso la possibilità di

accettare l'incarico anche con modalità digitali, nel quadro del processo di dematerializzazione dei documenti di bordo per favorire l'interoperabilità di diversi soggetti. È altresì prevista la delega al Governo per il riordino della disciplina del servizio sanitario a bordo, al fine di modernizzare l'impianto portato dal Regio Decreto n. 636/1895 e allinearli agli standard operativi delle flotte contemporanee e della attuale tecnologia. L'orizzonte è la razionalizzazione degli adempimenti sanitari di bordo e l'agevolazione

dell'accesso alle professioni sanitarie, tramite la specifica dei requisiti dei medici e degli infermieri che possono prestare assistenza a bordo e l'individuazione dei criteri selettivi, delle condizioni di imbarco, dei compiti e dei percorsi di formazione.

ASSISTENZA SANITARIA INTEGRATIVA: ECCO COME FUNZIONA

Il rinnovo del CCNL unico dell'industria armatoriale dell'11 luglio 2024 ha previsto l'introduzione di una copertura sanitaria in favore dei lavoratori marittimi e di terra, volta a fornire agli stessi un supporto concreto a salvaguardia della propria salute. Un contributo significativo all'evoluzione del *welfare* di settore, nel quadro di una contrattazione collettiva consolidata e che mira a offrire strumenti di tutela concreti, oltre ad aumentare

l'attrattività del comparto. Il modello operativo è stato definito all'esito di un elaborato dibattito tecnico svoltosi tra Assarmatori e le altre parti datoriali da un lato e le organizzazioni sindacali stipulanti dall'altro. Il confronto ha portato all'avvio della copertura integrativa per i lavoratori con la firma dell'accordo del 26 novembre 2025. Elemento dirimente, che conferma la solidità dello strumento, è risultato il parere positivo reso dall'Agenzia delle Entrate. L'Amministrazione finanziaria ha infatti chiarito alcuni aspetti giuridici così da superare le questioni interpretative emerse, legittimando giuridicamente l'impianto e dando piena operatività all'istituto, con ovvia ponderazione delle specificità del lavoro marittimo. Le parti sociali hanno quindi convenuto di affidare la gestione della nuova copertura a Unisalute e ONHC, attraverso l'adesione alla Cassa Welfare e Sanità. In base a quanto stabilito, le imprese hanno l'obbligo di formalizzare l'iscrizione alla Cassa versando i contributi in base ai giorni di imbarco/lavoro;





i contributi sono interamente a carico dell'azienda e comprendono gli oneri di gestione della Cassa. Attese le previsioni dell'accordo di novembre 2025 e del relativo allegato, per consentire l'operatività dello strumento già in corso di 2026, è stato previsto un regime transitorio per il versamento dei contributi sopra descritti. Per l'anno corrente, infatti, il termine per l'invio della documentazione necessaria e il versamento di quanto dovuto è stato fissato al 31 marzo, laddove per gli anni a seguire con l'operatività

a regime il termine è quello del raggiungimento dei requisiti di imbarco/lavoro richiesti. I beneficiari che hanno maturato il requisito di accesso al piano sanitario, potranno usufruire delle prestazioni a partire dal 1° aprile dell'annualità successiva e, in caso di cessazione o trasformazione del rapporto di lavoro, ne avranno diritto fino alla scadenza dell'annualità. La Cassa eroga le prestazioni previste dai piani sanitari in favore dei beneficiari in forma diretta o indiretta.



**MARTINO
MOIOLI**

In Assarmatori dal 2026, ha iniziato la carriera professionale come avvocato, nell'ambito civilistico e con particolare riguardo al diritto del lavoro. È poi entrato nell'area Politiche del Lavoro e Welfare di Confcommercio Roma, specializzandosi nella gestione delle relazioni sindacali e nell'assistenza alle aziende associate per ogni aspetto relativo alla gestione del rapporto del lavoro. Ha successivamente consolidato la propria esperienza nelle relazioni industriali presso Utilitalia.

DIGITALIZATION, SIMPLIFICATION, HEALTHCARE: WHAT CHANGES FOR MARITIME PROFESSIONS

Martino Moiola INDUSTRIAL RELATIONS

Assarmatori is committed to making maritime professions more attractive through continuous engagement with institutions and social partners. In recent years, significant results have been achieved, although these represent only the beginning of a broader effort to modernize and strengthen the sector's competitiveness. A key milestone was the establishment, through Decree Law no. 19/2026, of ANGEMAR (the National Digital Registry of Seafarers), which enables centralized and digital management of seafarers' professional data. This system overcomes the fragmentation of paper-based records, making information accessible and interoperable among workers, companies, and authorities. At the same time, the seafarer's discharge book has been digitalized, also helping to address the growing shortage of personnel in the sector. The modernization of maritime labor is considered strategic both for employment and for

the competitiveness of Italian companies. A further step is represented by Law no. 182/2025, which introduces simplification and digitalization measures in services and economic activities. The measures, proposed by Assarmatori, aim to align Italy with European standards by intervening in key areas such as recruitment, command assignment, and document management. The objective is to make permanent the simplifications introduced during the pandemic, re-

ducing time and costs and improving system efficiency. On the welfare side, the renewal of the national collective labor agreement in 2024 introduced supplementary health coverage for seafarers, defined through an agreement in November 2025 between employers and trade unions. Contributions vary according to the worker's days of embarkation. This measure strengthens worker protections and contributes to making the sector more attractive.



C'è qualcosa di rivelatore nel fatto che nomi come Hormuz, Bab el-Mandeb o lo Stretto di Malacca siano diventati, negli ultimi mesi, patrimonio del dibattito pubblico. Termini un tempo confinati a pochi addetti ai lavori sono oggi citati nei notiziari della sera, nelle emittenti radiofoniche, nei titoli dei quotidiani. Questa non è semplicemente una curiosità linguistica: è il segnale di un cambiamento strutturale nella percezione collettiva del ruolo del mare nelle vicende del mondo.

IL RITORNO DELLA GEOPOLITICA DEI MARI

Per decenni, la *pax* americana sui mari – quella supremazia navale, che i Greci chiamerebbero

“talassocrazia”, condizione necessaria per la proiezione del potere su scala globale – aveva reso la sicurezza delle rotte marittime qualcosa di simile all'aria che si respira: indispensabile, ma invisibile. Il commercio internazionale scorreva attraverso i grandi colli di bottiglia oceanici con una regolarità tale da sembrare naturale, quasi ovvia. Novantamila navi mercantili, diciassette milioni di container in movimento continuo, nel 2025 il 93% delle merci scambiate nel mondo viaggiava via mare: tutto questo funzionava sullo sfondo, lontano dall'attenzione dell'opinione pubblica. Poi è arrivata la crisi, o meglio, le crisi. In successione quasi cadenzata, come per ricordarci che la storia non è mai davvero finita. La pandemia nel 2020 sembrava aver bloccato tutto;

la guerra in Ucraina ha ridisegnato le rotte energetiche del continente europeo; gli attacchi Houthi alle navi nel Mar Rosso, con il conseguente calo del transito attraverso Suez; fino ad arrivare alla più recente guerra in Iran, con la derivata occlusione dello Stretto di Hormuz. Ognuno di questi eventi ha mostrato, con brutalità didattica, quanto fondamentale sia la catena logistica globale e quanto il benessere delle nostre economie dipenda dalla libertà di navigazione. È in questo contesto che si colloca la riflessione che segue, come contributo di chi ha il privilegio e la responsabilità di osservare questi fenomeni dall'interno e di interloquire con le Istituzioni, affinché la politica ne maturi piena consapevolezza e la traduca in scelte concrete.



IL RUOLO DELL'ITALIA

In questo quadro, l'Italia occupa una posizione che la natura ha voluto straordinaria, sfruttata nei secoli con grande capacità strategica, ma nella modernità troppo spesso sottovalutata, come se la geografia fosse un dato inerte e non il fondamento della sua proiezione. La consapevolezza di questa centralità geografica è cresciuta negli ultimi anni, anche sotto la spinta delle crisi che hanno reso evidente quanto le dinamiche del cosiddetto Mediterraneo allargato abbiano un impatto diretto sulla sicurezza e sulla prosperità italiana. L'Italia non è solo un Paese affacciato sul mare, è un Paese che dipende dal mare per la propria sopravvivenza economica.



L'energia che alimenta le nostre industrie, le materie prime che lavorano le nostre fabbriche, i prodotti che esportiamo verso i mercati asiatici e americani: tutto questo passa per le rotte marittime. La crisi del Mar Rosso offre, in tal senso, un esempio concreto. Le rotte provenienti dall'Asia verso il Mediterraneo si sono allungate di settimane e di migliaia di miglia, circumnavigando l'Africa anziché passare per Suez. I costi dei noli sono impennati. La catena di approvvigionamento di interi settori industriali ha subito perturbazioni significative. Questa presa di coscienza ha trovato progressivamente riscontro anche nelle scelte della politica italiana.

Senza voler cedere alla tentazione di tracciare bilanci politici è possibile rilevare, come negli ultimi anni si sia registrata una crescente attenzione istituzionale verso la dimensione marittima del Paese. Lo testimonia *in primis* l'istituzione di un Ministro per le Politiche del Mare e la creazione di un Comitato interministeriale che ha dato vita al Piano del Mare, oggi giunto alla sua seconda edizione. Analogamente, si osserva la spinta della Marina Militare italiana, attraverso un impegno crescente nelle missioni internazionali a protezione degli snodi critici delle rotte marittime. Lo testimonia, inoltre, sul piano normativo, l'attenzione

dedicata all'aggiornamento del quadro regolatorio del settore marittimo e portuale. In questa traiettoria si inserisce, infine, anche il Piano Mattei per l'Africa, che individua nella valorizzazione della posizione italiana quale hub logistico tra Africa ed Europa uno dei suoi assi portanti. L'Italia ha riscoperto, quantomeno ha iniziato a farlo, che il mare non è uno sfondo decorativo della propria identità nazionale, ma una dimensione strategica attiva, e che la proiezione marittima deve uno degli strumenti attraverso cui questo Paese può esercitare influenza nel sistema internazionale.

IL CLUSTER MARITTIMO E LA PROIEZIONE INTERNAZIONALE

Parlare della dimensione marittima dell'Italia significa, inevitabilmente, parlare del *cluster* marittimo nazionale: un insieme articolato di imprese, persone, associazioni, competenze e infrastrutture che rappresenta una filiera strategica del sistema produttivo. Non è solo un comparto economico, ma un fattore di proiezione internazionale: le compagnie attive sulle rotte globali contribuiscono, infatti, al posizionamento dell'Italia nei principali circuiti commerciali. Non a caso, le principali potenze marittime hanno sempre trattato il settore come una questione di interesse nazionale. L'Italia dispone delle condizioni per ambire a un ruolo analogo, ma ciò richiede coerenza strategica, tra politica industriale ed estera, tra scelte regolatorie sulla bandiera e posizionamento

internazionale, tra investimenti portuali e visione di lungo periodo sulle catene logistiche globali, oggi ridefinite da de-globalizzazione, *nearshoring* e instabilità internazionale. In questo quadro si inseriscono alcune evoluzioni recenti, come il dibattito sulla competitività del registro navale e gli interventi sul sistema portuale, orientati alla semplificazione e alla transizione energetica. Resta centrale anche la sfida della decarbonizzazione: obiettivi sempre più stringenti impongono investimenti rilevanti in un contesto ancora incerto, rendendo necessario un ruolo attivo dello Stato nell'accompagnare il settore, evitando squilibri competitivi.

IL MARE COME ORIZZONTE STRATEGICO

C'è un passaggio dello storico francese Fernand Braudel che, parafrasato, restituisce un punto essenziale: il Mediterraneo è uno spazio di connessione più che di separazione. Non è una suggestione, ma un dato geografico che la storia ha confermato, nel bene o nel male. L'Italia si trova in una fase in cui la dimensione marittima non è solo un'opportunità, ma una necessità strategica. Le crisi degli ultimi anni hanno reso evidente il grado di esposizione del sistema economico



nazionale rispetto a ciò che accade lungo le grandi rotte. Hormuz, Bab el-Mandeb, Malacca non sono luoghi esotici nei titoli dei giornali: sono arterie del sistema circolatorio dell'economia italiana. Prendere sul serio questa consapevolezza significa, innanzitutto, integrare la dimensione marittima in modo strutturale nelle scelte di politica estera, industriale e della difesa. Significa trattare il marittimo non come un mero comparto tra gli altri, ma come un asset strategico del

sistema-Paese. In questa prospettiva, il riferimento ad Alfred T. Mahan — teorico della potenza marittima tra Otto e Novecento — mantiene una sua attualità: la capacità di uno Stato di tradurre la propria posizione geografica in potenza dipende dalla coerenza tra capacità marittima e visione strategica. Ciò che serve, oggi più che mai, è la volontà politica. I segnali, per chi li sa leggere, indicano che questa consapevolezza sta maturando.



**RICCARDO
GIANNOTTI**

In Assarmoratori dal 2024, opera nell'Ufficio Rapporti Istituzionali, contribuendo alle attività di interlocuzione istituzionale e al presidio dei principali dossier normativi del settore. Nel suo ruolo affianca all'attività di analisi e advocacy una dimensione di rappresentanza del comparto, sviluppata nel dialogo con le diverse articolazioni del sistema-Paese legate al mare, incluse le componenti istituzionali, diplomatiche e militari. Con una formazione in Scienze Politiche e Relazioni Internazionali, coltiva un interesse per le dinamiche geopolitiche e per la dimensione strategica del mare.

THE RETURN OF MARITIME GEOPOLITICS

Riccardo Giannotti
PUBLIC AFFAIRS

In recent years, names such as Hormuz, Bab el-Mandeb, and the Strait of Malacca have entered mainstream public discourse. This shift reflects more than growing awareness: it signals a structural change in how the role of the sea is perceived in global affairs. For decades, the stability of maritime routes - underpinned by U.S. naval supremacy - was taken for granted. Global trade flowed with such regularity that it became almost invisible. Today, a sequence of crises has disrupted this assumption. From the pandemic to the war in Ukraine, from attacks in the Red Sea to tensions in the Persian Gulf, these events have exposed the centrality - and vulnerability - of global maritime logistics. Within this evolving context, Italy's position appears increasingly strategic. Its geography places it at the center of key maritime routes linking Europe, Africa, and Asia. Yet this advantage has not always been fully



leveraged. Recent disruptions, particularly in the Red Sea, have made clear how deeply Italy's economic stability depends on secure and efficient sea lanes. Energy supplies, industrial inputs, and export flows are all tied to maritime connectivity. This growing awareness is gradually reflected in national policy. Institutional developments such as the establishment of a Ministry for Maritime Policies and the adoption of the National Sea Plan indicate a renewed focus on maritime affairs. Similarly, increased naval engagement in safeguarding critical routes and ongoing regulatory updates in the port and shipping sectors point to a more structured approach. At the core of this strategy lies the

maritime cluster: a complex ecosystem of companies, infrastructure, and expertise that represents both an economic asset and a vector of international presence. Strengthening its competitiveness - through regulatory alignment, port investments, and support for energy transition - is essential in a context of evolving global supply chains and rising geopolitical uncertainty. Ultimately, Italy's ability to translate its geographic position into strategic relevance will depend on policy coherence and political will. As Alfred Thayer Mahan argued, maritime power is not given by geography alone, but by the alignment of capabilities, interests, and long-term vision.



Negli ultimi anni spesso (ab)usata per biografie di calciatori o campagne elettorali, l'espressione “forza gentile” risale addirittura a François Mitterrand, che la conio per indicare un cambiamento politico pacato e costruttivo, ma comunque deciso e irremovibile. Si può usare questa locuzione anche per descrivere l'opera di comunicazione di Assarmatori: l'Associazione non ha mai cambiato il contenuto dei suoi

messaggi, ma ne ha adattato il tono a seconda della circostanza e del destinatario, ponendosi sempre come interlocutore credibile e riconosciuto. In questo contesto devono essere lette le scelte relative al nuovo sito internet, ma anche la crescita sui *social network* dove l'Associazione più “giovane” del *cluster* marittimo-portuale italiano è in una posizione di assoluta *leadership*.

L'ETEROGENEITÀ DEI DESTINATARI

Che cosa hanno in comune due fra le prime quattro donne più potenti al mondo, almeno secondo Forbes, ovvero la Presidente della Commissione europea Ursula von der Leyen e la Presidente del Consiglio Giorgia Meloni, con la “famosa” casalinga di Voghera, figura iconica del giornalismo italiano che indica in modo colorito un cittadino qualunque, non troppo addentro alle vicende geopolitiche ma comunque in grado di far quadrare i conti della vita familiare? Sono tutte e tre destinatarie della comunicazione di Assarmatori, che da un paio di anni a questa parte ha voluto veicolare i suoi messaggi al di

fuori del perimetro, comunque piuttosto ampio, del cluster marittimo e portuale, per portare lo *shipping* contemporaneamente sui tavoli dove si prendono le decisioni strategiche che impattano anche (e soprattutto) su questo comparto e su quelli dove si consumano i pasti in famiglia. Due tavoli che potrebbero apparire molto distanti fra di loro, e che invece sono contigui e, soprattutto, caratterizzati da una buona dose di noncuranza. Nel primo caso perché sino a non troppo tempo fa il *cluster* non andava a bussare con insistenza alle porte delle Istituzioni europee, come se quello che accadeva fra Bruxelles e Strasburgo non lo riguardasse poi così da vicino. Noncuranza, appunto. La stessa che contraddistingue(va) la





PROTAGONISTI NEI GRANDI SCENARI E NEI DETTAGLI PIÙ TECNICI

Un unico messaggio, diversi modi di presentarlo. Questo il *leitmotiv* che abbiamo visto sinora, anche se non è del tutto vero. Da sei anni il mondo sta cambiando ad una velocità impressionante, forse inimmaginabile in precedenza. Per accorgersene, basta mettere in fila i grandi avvenimenti, purtroppo tutti nefasti: la pandemia del coronavirus, il conflitto russo-ucraino, quello israelo-palestinese, da ultimo quanto accaduto nel Golfo Persico. Tutti stravolgimenti che hanno causato conseguenze dirette sul trasporto marittimo, prima in quanto leva indispensabile per far continuare ad esistere le nostre comunità fra il 2020 e il 2022, poi come “ostaggio” nei *chokepoint* globali come lo Stretto di Bab el-Mandeb, con il

naviglio preso di mira dagli Houthi yemeniti e la conseguente scelta di molte compagnie di deviare le rotte attraverso il Capo di Buona Speranza e quindi la circumnavigazione dell’Africa, e lo Stretto di Hormuz, crocevia in particolare dei prodotti energetici, il cui trasporto – nella stragrande maggioranza dei casi – avviene via nave, come anche i non addetti ai lavori hanno compreso all’indomani dell’invasione dell’Ucraina e delle conseguenti sanzioni alla Russia. In questo contesto Assarmatori è

stata un vero e proprio punto di riferimento per aiutare il grande pubblico, attraverso una serie puntuale di interventi sulla stampa generalista, nelle televisioni e nelle radio nazionali, ad orientarsi in scenari per molti versi inediti. Ricollegandoci al capitolo precedente, anche la casalinga di Voghera ha capito perché è importante il trasporto marittimo e forse per la prima volta è stata costretta a preoccuparsene: in questo, l’Associazione è stata la voce degli operatori. Come esito, una rassegna stampa prestigiosa, di

casalinga di Voghera, e l’intera sua famiglia, che di certo non si domandano, durante la cena, come quei datteri (ma anche le posate, la tovaglia, per non parlare degli elettrodomestici) siano arrivati sin lì. In questo modo la comunicazione dell’Associazione ha inteso esercitare la sua “forza gentile”:

rivolgendosi, con un linguaggio chiaramente diverso ma con il medesimo tono autorevole di chi sa di che cosa sta parlando, a Giorgia Meloni e a Ursula von der Leyen oltre ai nostri vicini di casa, agli amici del calcetto e a quelli dell’aperitivo. Per farlo sono stati esplorati e sfruttati sino in fondo tutti i media a disposizione:

la stampa generalista, quella di settore, i *social network*, l’*house organ* Oltremare News, i video, la radio, le inserzioni pubblicitarie. Un messaggio con un unico obiettivo di fondo – quello di evidenziare le necessità di un comparto industriale determinante per l’Italia – declinato a seconda del mezzo e, soprattutto, del destinatario.



alto livello, che ha contribuito e sta contribuendo a rendere ancora più solido e attuale il posizionamento di Assarmatori.

Tuttavia, non ci siamo dimenticati del nostro *core business*, ovvero il *day by day* del trasporto marittimo, la sua operatività, la sua elevata specializzazione, il suo lessico così affascinante eppure così da addetti ai lavori. Dal Presidente al Segretario Generale, passando ovviamente per i membri del Consiglio Direttivo, per i Gruppi di Lavoro e tutta la squadra, la stampa di settore ha sempre avuto dalla sede romana e dagli uffici di Genova e Bruxelles risposte tempestive ed esaurienti, accreditando Assarmatori ancora una volta come la voce dello *shipping* in Italia.

IL NUOVO SITO INTERNET

In ossequio a quanto sopra, il 2026 di Assarmatori si è aperto con una sorpresa, ovvero il totale rifacimento

del sito internet, www.assarmatori.eu. Un corposo *restyling* che non poteva più essere rimandato. Se nel corso degli anni, infatti, i portali web avevano perso molto del loro *appeal* in favore dei *social network*, considerati più immediati e pervasivi, nell'ultimo periodo si sta facendo strada un ritorno di attenzione verso i siti, spinti da una consapevolezza: sulle reti sociali siamo ospiti in casa d'altri e siamo quindi chiamati a rispettarne le regole e, di fatto, a cedere la proprietà di quanto abbiamo creato. Così anche Assarmatori ha deciso di rinverdire la sua identità digitale, creando un sito internet lineare, moderno e funzionale. Al suo interno i visitatori possono trovare i numeri che costituiscono la forza della base associativa di Assarmatori, l'elenco degli eventi, le rassegne stampa, gli studi, gli approfondimenti e le ultime notizie da Roma, Genova e Bruxelles. È possibile visualizzare la composizione della squadra di vertice, degli uffici e dei Gruppi di Lavoro, entrando direttamente

in contatto con i funzionari. Gli Associati, oltre a questo, hanno a disposizione un'area riservata ricca di contenuti: l'archivio della rassegna stampa interna, un motore di ricerca per la consultazione delle circolari, tutte le comunicazioni della struttura e un'area dedicata alle ultime ricerche che riguardano, direttamente o indirettamente, il trasporto marittimo. Il nuovo sito è ospitato su un'infrastruttura di ultima generazione che lo rende veloce e scorrevole, ed è chiaramente ottimizzato per essere visualizzato da qualsiasi dispositivo.

I NUMERI DELLA COMUNICAZIONE

Negli ultimi dodici mesi sono stati diffusi 12 comunicati stampa, che hanno prodotto oltre 600 uscite sulla stampa specializzata e su quella generalista; il totale, se si includono le pubblicazioni scollegate dai comunicati stampa,





supera abbondantemente le 1.000 citazioni. Il sito ufficiale, nello stesso periodo, ha superato quota 250 mila visualizzazioni, con circa 110 mila utenti unici. I *follower* sui *social network* LinkedIn e X (ex Twitter) sono 16 mila, per un totale di oltre 1 milione di visualizzazioni e circa 6 milioni di utenti raggiunti ogni anno. Continua a crescere l'*house organ* Oltremare News, uno dei tasselli della scelta di Assarmatori di far arrivare i suoi contenuti al grande pubblico. Il quotidiano *on line* ha superato i 3 mila contenuti pubblicati, i 40 mila utenti unici e le 110 mila visualizzazioni. Oltremare News può inoltre far leva su una capillare diffusione delle informazioni, oltre che sui propri frequentati canali (in continua espansione), anche attraverso le consolidate strade digitali di

Assarmatori. Su X, ad esempio, si vantano all'attivo circa 300 mila visualizzazioni all'anno, con i singoli post diramati attraverso una fitta rete composta potenzialmente da oltre 1,3 milioni di persone, stimando così con una media di 50 mila visualizzazioni e quasi 2 mila interazioni nell'arco dei 365 giorni. Su LinkedIn, invece, il numero dei *follower* e di contatti delle pagine di diffusione si attesta a circa 30 mila unità, raggiungendo dunque con ogni singolo post mediamente 4,5 milioni di utenti ogni anno con all'attivo più di 460 mila visualizzazioni (di cui 300 mila uniche), con oltre 100 mila interazioni. Non manca all'appello il classico *social network* blu, Facebook, che conta oltre tremila *follower*.



**PIETRO
ROTH**

In Assarmatori dal 2022, giornalista professionista specializzato in economia dei trasporti con una carriera fra carta stampata, televisione e quotidiani on line, si occupa delle relazioni esterne e in particolare con i media, redige i comunicati stampa, cura l'immagine dell'Associazione e ne monitora le uscite sui mezzi di informazione. Prepara inoltre materiale di studio e approfondimento per la struttura associativa in occasione delle partecipazioni a convegni, seminari e incontri pubblici in generale.

COMMUNICATION: ASSARMATORI'S "GENTLE STRENGTH" IN THE NATIONAL CONTEXT

Pietro Roth

EXTERNAL RELATIONS, COMMUNICATION AND RESEARCH

The expression "gentle strength," coined by François Mitterrand to describe a form of change that is calm yet resolute, aptly reflects Assarmatori's communication approach: consistency in content combined with an ability to adapt tone to different contexts and audiences. In recent years, the Association has expanded its reach beyond the maritime-port cluster, addressing both political decision-makers and the general public, with the aim of raising awareness of shipping's strategic role.

This strategy is built on a single core message, conveyed through a wide range of channels—mainstream and trade press, social media, video, radio, and its in-house publication—and tailored to specific audiences, from European institutions to ordinary citizens. This approach has proven especially relevant in light of the profound global changes of recent years—pandemics, conflicts,

and geopolitical tensions—which have highlighted the central role of maritime transport in supply chains and energy security. In this context, Assarmatori has established itself as a key reference point in public debate, helping to explain complex scenarios to non-specialists while maintaining a constant dialogue with specialized media and a strong focus on the technical and operational aspects of the sector.

The beginning of 2026 marked the complete redesign of the Association's website, conceived as a modern, accessible platform rich in content: data, studies, press reviews, events, and dedicated tools for members. This reflects a renewed focus on "owned" digital spaces, reducing reliance on social media platforms.

The effectiveness of this strategy is confirmed by the figures: over 1,000 media mentions in the past year,

more than 250,000 website views, 16,000 social media followers, and millions of users reached. Oltremare News is also growing steadily, with thousands of published contents and an increasingly wide reach. Altogether, these results strengthen Assarmatori's position as an authoritative voice for shipping in Italy.



LA TOLDA DI COMANDO

■ PRESIDENTE

■ VICE PRESIDENTI



Stefano Messina
EXECUTIVE VICE PRESIDENT
IGNAZIO MESSINA & C. S.P.A.



Franco Del Giudice
CHAIRMAN
DELCOMAR S.R.L.



Achille Onorato
CEO
MOBY S.P.A.
E GRUPPO ONORATO



Vincenzo Romeo
CEO
NOVA MARINE
CARRIERS S.A.



Alberto Rossi
SEGRETARIO GENERALE



LA TOLDA DI COMANDO

■ CONSIGLIERI



Stefano Beduschi

DEPUTY SENIOR VICE
PRESIDENT
ITALIA MARITTIMA S.P.A.



**Gaudenzio Bonaldo
Gregori**

CHAIRMAN
PILLARSTONE ITALY S.P.A.



Luigi Cafiero

CCO
WAH KWONG MARITIME
SERVICES CO.



Matteo Catani

CEO
GRANDI NAVI VELOCI S.P.A.



Salvatore Ravenna

CHAIRMAN
ACAP



Ivanhoe Romin

GENERAL MANAGER
AXPO ITALIA S.P.A.



Giacomo Gavarone

CEO
AREA INTERNATIONAL
MEDTUG S.P.A.



Maria Celeste Lauro

CEO
ALILAURO S.P.A.



Luigi Merlo

PUBLIC AFFAIR DIRECTOR
MSC



Corrado Neri

MANAGING DIRECTOR
FRATELLI NERI S.P.A.



Pasquale Russo

CHAIRMAN
CONFTRASPORTO



I GRUPPI DI LAVORO

■ LAVORO E RELAZIONI INDUSTRIALI

Si dedica ai negoziati ed alle contrattazioni con le Organizzazioni Sindacali, si interessa delle condizioni di lavoro dei marittimi, della normativa vigente in materia di salute e sicurezza sui luoghi di lavoro, della formazione e dell'uguaglianza nelle retribuzioni e nei trattamenti.

- Presidente: Stefano Messina
- Segretario: Martino Moioli

■ LOGISTICA, PORTI E INFRASTRUTTURE

Si dedica a tutto ciò che attiene alla logistica e all'ambito portuale, nonché ai servizi resi alle navi all'interno degli scali portuali. Il Gruppo si occupa inoltre di intrattenere rapporti con gli operatori terminalistici e gli enti istituzionali quali le Autorità di Sistema Portuale e le Capitanerie di Porto, le ferrovie, interessandosi altresì a tutto ciò che riguarda l'autoproduzione

delle operazioni portuali, i servizi di rimorchio, di pilotaggio e dei connessi diritti portuali.

- Presidente: Luigi Merlo
- Segretario: Luca Brandimarte

■ INNOVATION TECHNOLOGY, AMBIENTE E SICUREZZA

Affronta tutti gli aspetti aventi ad oggetto la sicurezza della nave e le tipiche problematiche relative alla navigazione, nonché alle emissioni e all'inquinamento, alla convenzione sulle acque di zavorra, allo sviluppo tecnico della nave, ai combustibili marini alternativi.

- Presidente: Stefano Beduschi
- Segretario: Simone Parizzi

■ NAVIGAZIONE INTERNAZIONALE

Copre tutte le problematiche relative alla navigazione oceanica sia per le navi container sia per le navi cisterna

e navi bulk.

- Presidente: Stefano Beduschi
- Segretario: Simone Parizzi

■ CORTO RAGGIO E TPL

Studia il trasporto marittimo a corto raggio e il trasporto passeggeri locale costiero o con le isole minori e le relative regole applicabili in materia di concorrenza.

- Presidente: Franco Del Giudice
- Segretario: Giovanni Consoli

■ TRANSIZIONE ENERGETICA DEL SETTORE MARITTIMO

Si dedica alla legislazione europea e internazionale dedicata alla transizione energetica del settore marittimo, affrontando gli aspetti sia generali sia operativi dell'implementazione delle norme, le direttrici di sviluppo future e le prospettive d'intervento dell'Associazione.

- Presidente: Stefano Beduschi
- Segretario: Mattia Canevari



■ CABOTAGGIO E AUTOSTRADE DEL MARE

Studia il trasporto ro-ro nell'ambito dei servizi di cabotaggio internazionale, di tariffe portuali, terminal passeggeri, analizzando inoltre la normativa relativa agli aiuti di Stato e tutto ciò che riguarda la tematica delle cd. "Autostrade del Mare".

- Presidente: Matteo Catani
- Segretario: Mattia Canevari

■ FINANZA E FISCO

Si occupa di tematiche relative all'imposta sul reddito delle società di navigazione, all'IVA, alle accise, alle tasse portuali, al dockage ed ai dazi all'importazione. Anche il secondo registro navale italiano e il suo schema di contributi pensionistici sono fra i temi trattati.

- Presidente: Achille Onorato
- Segretario: Mattia Canevari

■ CROCIERE

Si dedica al settore delle crociere e ai suoi operatori. Questioni come la catena di approvvigionamento in ambito crocieristico, l'inquinamento e l'accessibilità ai porti e alle acque territoriali, i diritti portuali e i costi associati ai servizi turistici interni, sono solitamente coperti dal gruppo di esperti.

- Presidente: Luigi Merlo
- Segretario: Giovanni Consoli

■ PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA

È attivo nell'affrontare tematiche relative al PNRR di interesse per il settore marittimo (iniziative, strategie, interlocuzioni). Ha il compito, fra gli altri, di individuare e sostenere gli interventi di maggiore interesse per il settore in un'ottica di rinnovamento delle flotte, monitorare le misure di aiuto previste dal fondo complementare al PNRR, produrre documentazione



FEDERICA BUSANNA

AMMINISTRAZIONE
E SEGRETERIA

In Assarmatori dal 2018, cura le attività amministrative e le mansioni di segreteria. Si occupa inoltre della parte organizzativa e degli eventi.

tecnica a supporto dell'Associazione e affiancare le imprese per il sostegno dell'eventuale co-finanziamento dell'investimento, soprattutto nella logica di concessione diretta di risorse agli armatori.

- Presidente: Franco Del Giudice
- Segretario: Giovanni Consoli





SEDE DI ROMA

Via del Babuino 51
00187 Roma (RM), Italy
+39 06 3201244
segreteria@assarmatori.eu



UFFICIO DI GENOVA

Via Gabriele D'Annunzio 91
16121 Genova (Ge), Italy
+39 329 0805697
genova@assarmatori.eu



UFFICIO DI BRUXELLES

Rond-Point Schuman 2-4, 6th floor
1040 Brussels, Belgium
+32 2 403 3602
eu.office@assarmatori.eu



PROGETTO GRAFICO

Star Comunicazione in movimento Sagl
Via Pasquale Lucchini 1
6900 Lugano
info@starcomunicazione.com



STAMPA 2026

Effemme S.r.l.
Via Sardonella 113
16162 Genova Bolzaneto
info@fmgrafiche.it

ASSARMATORI.EU

