

Confitarma News



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

La Newsletter di Confitarma



Direttore Responsabile: Luca Sisto

Iscrizione al Tribunale di Roma n. 399/2004

Piazza SS. Apostoli, 66 - 00187 Roma - www.confitarma.it
Tel. 06-67481.212 - E-mail comunicazione@confitarma.it



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

In questo numero

2 - Il Punto di Mario Mattioli e Luca Sisto

3 - Il Consiglio Confitarma avvia il rinnovo della Presidenza. Incontro con gli armatori genovesi.

TIM e Confitarma firmano accordo di collaborazione. Assemblea privata. Firmata Convenzione Confitarma-Università della Tuscia

4 - 80 anni del Codice della Navigazione

Sulla stessa barca

5 - Sostenibilità e innovazione della flotta italiana

6-8 - In Confitarma si è parlato di

9 - In Europa e nel mondo

10 - Economia del mare

11 - Lavoro e Formazione

12 - Giovani Armatori

13 - La voce di Confitarma in Parlamento

14-15 - In Agenda...

16 - Federazione del Mare

17 - Pirateria



MARIO MATTIOLI, Presidente Confitarma

Dopo più di due anni e mezzo di una profonda crisi che ci ha visti passare senza soluzione di continuità dalla pandemia al conflitto russo-ucraino, non si può non essere fortemente preoccupati per il nostro Paese, ove le imprese devono affrontare una situazione estremamente delicata, a seguito della caduta del Governo

Draghi ed in vista delle prossime elezioni di fine settembre.

Colgo l'occasione per rinnovare il ringraziamento di Confitarma e delle sue imprese associate al presidente della Repubblica, Sergio Mattarella e al presidente del Consiglio, Mario Draghi, per il loro costante impegno per il bene del nostro Paese.

Di fatto, le imprese marittime italiane non si sono mai fermate, nonostante le mille difficoltà dettate dall'esigenza di recuperare competitività, di gestire l'attuazione del PNRR, di fronteggiare l'emergenza dei costi dell'energia e delle materie prime, nonché naturalmente, di tralasciare l'impegno costante verso la transizione ecologica.

Più volte ho avuto modo di evidenziare quanto siano essenziali e strategici i servizi di trasporto marittimo per assicurare la continuità territoriale e gli approvvigionamenti, soprattutto energetici. Ed è ormai evidente ai più come il trasporto marittimo sia una infrastruttura indispensabile per un paese come l'Italia che, diversamente dalle altre (oleodotti e gasdotti), è in grado di assicurare la flessibilità delle fonti di approvvigionamento.

Peraltro, mentre le imprese per affrontare le numerose sfide mettono in campo capacità imprenditoriali e di innovare, Confitarma prosegue il suo impegno per portare avanti le istanze del settore, individuare nuove soluzioni e avviare sinergie.

In questi mesi non ci siamo stancati di ripetere che non è più procrastina-

bile una governance unica e forte, cioè un'amministrazione che consenta a tutti gli operatori del comparto marittimo-portuale di non doversi rivolgere a tante amministrazioni perché le competenze del settore sono state spezzettate mentre un organismo unico sarebbe in grado di rispondere alle diverse e specifiche esigenze di un settore così importante per l'intera economia nazionale.

Questo tema evidentemente è strettamente connesso con l'esigenza di sburocratizzare e semplificare le pesanti procedure amministrative nonché di agevolare l'unica Direzione del MIMS dedicata alle problematiche marittimo-portuali incrementando il numero di persone al fine di rendere il lavoro già ora eccellente, nonostante la scarsità delle risorse, costantemente migliore.

In vista dell'estensione dei benefici del Registro Internazionale alle bandiere UE, anche in chiave occupazionale, Confitarma sta lavorando per mantenere il tricolore sulle nostre navi ma abbiamo bisogno del supporto di coloro che ci regolano. Non è possibile che una nave italiana costi mediamente 100.000 euro in più per adempimenti non necessari, quali il rilascio di certificazioni affidato a ispettori dell'amministrazione a differenza degli altri Paesi che delegano tali compiti ai Registri senza dover sostenere una serie di sovraccosti che ledono la competitività delle navi.

Lo shipping è navi da crociera, portacontainer e traghetti, ma anche tante altre tipologie, a cominciare dalle navi rinfusiere per i carichi secchi e liquidi. Per questo è necessaria, anche in Italia, una visione strategica fatta dalla politica e dal Governo coerente per il settore, coinvolgendo sempre tutti gli stakeholders nelle attività di programmazione e coordinamento. Questo vale anche per la transizione ecologica e la decarbonizzazione.

Tutto ciò e tanto altro ancora, a cominciare dalla carenza dei marittimi soprattutto sulle navi che operano in cabotaggio.

A ottobre saremo pronti per presentare al nuovo Governo le nostre istanze, auspicando che nella nuova compagine governativa venga dato il giusto riconoscimento al mondo del mare.

Nel frattempo, auguro a tutti di trascorrere delle serene vacanze per poter tornare più che mai determinati ad affrontare vecchie e nuove sfide.

Buon vento a tutti

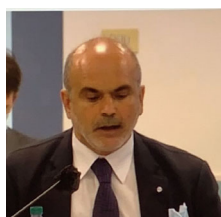
della nostra politica potremo restituire ricchezza al nostro Paese.

Uno dei compiti di Confitarma, infatti, è quello di dare visibilità e ottenere la giusta attenzione politica alla nostra industria che, purtroppo, a differenza di altri comparti, non ha ancora ricevuto concreti ristori. Continuo ad essere fiducioso che nelle prossime settimane – nonostante l'imprevedibile crisi di Governo – potremo finalmente mettere a frutto il lavoro portato avanti dalla nostra Amministrazione a vantaggio almeno di alcuni dei settori della navigazione più colpiti dalla pandemia.

Al tempo stesso, l'attività della nostra associazione si è concentrata soprattutto su due fronti: l'estensione del Registro Internazionale (sarà possibile registrare le nostre navi in altri Paesi dell'Unione Europea mantenendo i benefici previsti oggi per la sola bandiera italiana) e la transizione ecologica (ineludibile ma complessa per un settore come il nostro hard to abate, dipendente dai fossili). Entrambe le sfide, richiedono una capacità di ascolto da parte delle Amministrazioni coinvolte, altrimenti rischiamo, nel primo caso, di non tutelare l'interesse nazionale e, nel secondo, di porci obiettivi difficilmente raggiungibili se non mettiamo l'industria al centro.

Da non sottovalutare il fatto che ci muoviamo in un contesto amministrativo molto articolato, in parte "demarittimizzato", dove hanno voce e competenze ben otto Ministeri, mentre quello marittimo è un mondo dove non ci si improvvisa, che vive di secolari tradizioni marinaresche e di quotidiani continui cambiamenti. Dobbiamo fronteggiare tante sfide caratterizzate da un'agguerrita competitività e per avere successo dobbiamo essere consci del fatto che è importante fare sistema. Come dice spesso il nostro Presidente Mattioli, insieme si va più lontano.

Buone vacanze!



LUCA SISTO, Direttore Generale Confitarma

Di solito a luglio si fa una sorta di resoconto sulle attività svolte nei primi mesi dell'anno. Posso dire senza timore di smentita che l'attività di Confitarma è stata veramente molto intensa su tantissimi fronti.

Lo dimostra il fatto che da gennaio a luglio 2022, cioè in un periodo di circa 200 giorni, escludendo riunioni interne, incontri e tavoli istituzionali, video-call per problematiche specifiche, meeting con associati e non, interviste televisive e radiofoniche, Confitarma ha partecipato con i suoi rappresentanti a più di 120 tra seminari, convegni, simposi, webinar ed eventi di vario tipo che si sono tenuti in tante città italiane, dal nord al sud Italia e all'estero. In questo numero della nostra Newsletter abbiamo dovuto fare una selezione dei numerosi eventi che ci hanno coinvolti, dando risalto a quelli che si sono tenuti nella nostra rinnovata sede di Palazzo Colonna. Colgo l'occasione per ringraziare il Presidente, i vice presidente e i numerosi consiglieri nonché i dirigenti e gli altri componenti della struttura confederale, per l'ammirevole impegno, disponibilità e dedizione alla nostra Confederazione ed alle istanze che ci vedono quotidianamente impegnati.

In tutte le sedi abbiamo portato la voce dell'armamento italiano, ribadendo il ruolo del trasporto marittimo, che proprio in questi anni di pandemia è stato fondamentale per la vita quotidiana di tutti.

Ci siamo spesso dimenticati di essere un paese marittimo e, accecati da una sorta di *sea-blindness*, non capiamo che solo rimettendo il mare al centro



IL CONSIGLIO CONFITARMA AVVIA IL RINNOVO DELLA PRESIDENZA

Il 22 marzo, a Roma, presieduto da **Mario Mattioli**, si è riunito in presenza e in videoconferenza, il Consiglio Generale di Confitarma che ha esaminato le principali tematiche d'interesse del settore: dalla situazione venutasi a creare per la guerra russo-ucraina e i relativi impatti sugli equipaggi e sulla operatività delle navi italiane, alle proposte legislative del pacchetto clima *Fit for 55* della Commissione europea, all'iter legislativo di provvedimenti all'esame del Parlamento di interesse per lo shipping nazionale a cominciare dalle misure di ristoro per il caro gasolio. Successivamente il Consiglio Generale, in linea con quanto stabilito dallo statuto confederale, ha nominato i past-president **Nicola Coccia**, **Paolo d'Amico** ed **Emanuele Grimaldi** quali componenti della Commissione di designazione in vista del rinnovo della presidenza di Confitarma.

Il DG **Luca Sisto**, è stato nominato Segretario della Commissione. È stato avviato così l'iter per l'elezione del nuovo Presidente confederale: la Commissione di designazione provvederà a raccogliere le candidature alla Presidenza attraverso la consultazione degli Associati, sottoponendole poi al Consiglio che voterà a scrutinio segreto il nominativo da proporre all'Assemblea elettiva che si terrà entro la fine del 2022.

INCONTRO CON GLI ARMATORI GENOVESI

Il 6 aprile presso la sede di Confindustria Genova, il Presidente di Confitarma **Mario Mattioli**, insieme al Direttore Generale **Luca Sisto**, e al Capo della Delegazione di Genova, **Claudio Barbieri**, ha incontrato gli armatori associati genovesi.

Dopo il benvenuto di **Caterina Chiesa**, Vicepresidente di Confindustria Genova, il Presidente **Mattioli** ha rivolto un caloroso saluto a nome di tutti a **Claudio Barbieri**, che dopo 43 anni lascia il servizio passando il testimone a **Gabriele Mel** che già da qualche mese lo sta affiancando e che lo sostituirà. **Alessandra Grimaldi** e **Marco Novella** hanno sottolineato lo spirito associativo e la forte e quotidiana sinergia di Confitarma con Confindustria Genova. Il Presidente **Mattioli** ha ribadito l'importanza di una rappresentanza armatoriale unita soprattutto nei confronti delle Istituzioni ed ha ricordato l'esigenza di una governance unitaria per il mondo del mare, al centro del quale Genova gioca un ruolo fondamentale per trainare l'economia logistica nazionale.



TIM E CONFITARMA FIRMANO ACCORDO DI COLLABORAZIONE PER FAVORIRE LA DIGITALIZZAZIONE DEL TRASPORTO MARITTIMO



Il 25 maggio, TIM e Confitarma hanno siglato un accordo di collaborazione per favorire l'adozione di soluzioni tecnologiche digitali rivolte al trasporto marittimo.

L'intesa ha l'obiettivo di instaurare un rapporto di collaborazione su tematiche relative allo sviluppo e implementazione delle tecnologie IoT, Cloud e 5G e di soluzioni cyber e crypto applicate al settore del trasporto marittimo. La finalità dell'accordo è quella di rispondere alle sfide del PNRR mediante un percorso di sinergia tra la transizione ecologica e quella digitale, rivolgendo particolare attenzione alle nuove frontiere del cloud e della sicurezza.

In particolare, la collaborazione tra le parti potrà includere le seguenti aree: servizi di connettività

L'intesa ha l'obiettivo di sviluppare un rapporto di collaborazione finalizzato all'interscambio di esperienze, competenze ed opportunità in tema di tecnologie innovative applicate al settore del trasporto marittimo

globale, IoT a bordo per la gestione dello smart vessel, applicazioni e servizi digitali a bordo nave, servizi cyber, crypto, progetti R&D dedicati alla sicurezza delle comunicazioni. Gli associati di Confitarma potranno inoltre beneficiare di percorsi formativi predisposti da TIM con l'obiettivo di favorire la diffusione delle competenze digitali.

Luca Sisto, Direttore Generale Confitarma ha commentato: "La collaborazione con TIM rappresenta per Confitarma un importante valore aggiunto nell'affrontare la sfida della transizione digitale del trasporto

marittimo. La possibilità di divulgare alle nostre associate le soluzioni innovative proposte da TIM sarà certamente un prezioso supporto anche nell'elaborazione di un'efficace strategia di cyber security, strumento essenziale per garantire elevate performance digitali dello shipping".

Eugenio Santagata, Chief Public Affairs & Security Officer di TIM: "Siamo molto orgogliosi di lavorare al fianco di Confitarma mettendo a disposizione le nostre competenze, in un percorso di condivisione di soluzioni digitali avanzate a beneficio dei suoi associati. Questa collaborazione dimostra come l'innovazione e la tecnologia siano importanti strumenti di crescita economica e sociale, con la naturale e particolare attenzione anche alle esigenze del settore marittimo".

ASSEMBLEA PRIVATA DI CONFITARMA 8 GIUGNO 2022

L'8 giugno a Roma, presieduta da **Mario Mattioli**, si è tenuta in videoconferenza l'Assemblea della Confederazione Italiana Armatori che ha approvato, all'unanimità, il Bilancio consuntivo e la Relazione del Consiglio per l'anno 2021.

Apprendo i lavori dell'Assemblea il Presidente **Mattioli**, a nome della Confederazione, ha espresso ad **Emanuele Grimaldi** i migliori auguri per il prossimo importante incarico che assumerà il 22 giugno prossimo, quale Presidente dell'ICS - International Chamber of Shipping.

"Siamo veramente molto orgogliosi di questa nomina che porta per la prima volta un italiano al vertice dell'associazione degli armatori mondiali - ha affermato **Mattioli** - è senz'altro un riconoscimento alla persona e all'azienda di **Emanuele Grimaldi**, ma anche all'operato di Confitarma e al ruolo dello shipping italiano che, nonostante le criticità di questi anni mantiene posizioni di grande rilievo nel ranking mondiale con una flotta giovane e tecnologicamente avanzata".

Emanuele Grimaldi, nel ringraziare il Presidente, si è detto lusingato per l'impegnativo incarico che assumerà a breve in questo particolare momento in cui le sfide che la navigazione marittima deve affrontare sono veramente molte. Peraltro, ha aggiunto che la principale preoccupazione non è rappresentata né dalla pandemia o dalla guerra in Ucraina, ma che la vera e propria rivoluzione da affrontare è la rivoluzione in campo ambientale. Su questo fronte ha confermato di volersi impegnare fortemente, convinto del fatto che per la transizione ecologica ed una concreta decarbonizzazione, lo shipping deve puntare a diverse soluzioni a seconda



delle diverse tipologie di navi.

Successivamente, le principali tematiche del settore sono state illustrate dai Consiglieri **Mariella Amoretti**, **Carlo Cameli**, **Cesare d'Amico**, **Giacomo Gavarone**, **Guido Grimaldi**, **Beniamino Maltese**, **Lorenzo Maticena**, **Valeria Novella**, **Barbara Visentini**. In assenza di **Salvatore d'Amico**, le attività dei Giovani Armatori sono state illustrate dal vicepresidente **Giovanni Cinque** e quelle del GT Education e Capitale Umano da **Leonardo Piliego**.

Infine, il Presidente **Mattioli**, auspicando nell'evoluzione positiva dell'emergenza Covid e di poter tenere la prossima Assemblea in presenza, ha sottolineato come l'attuale conflitto in Ucraina, oltre alla drammatica situazione umanitaria, sta creando gravi ripercussioni in Generale sugli scambi commerciali e in particolare sui trasporti marittimi che risentono della situazione di incertezza venutasi a creare a seguito delle sanzioni che Unione europea e Stati Uniti hanno imposto alla Russia, spesso basate su regole poco chiare, oltre al crescente fenomeno degli attacchi informatici.

FIRMATA A ROMA LA CONVENZIONE TRA CONFITARMA E UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DELLA TUSCIA

Il 20 luglio, a Roma, è stata firmata la Convenzione tra la Confederazione Italiana Armatori e l'Università degli Studi della Tuscia in materia di collaborazione su attività di ricerca, didattica e formazione.

Alla presenza di **Mario Mattioli**, Presidente di Confitarma, del Gen. Prof. **Emilio Errigo**, docente di diritto internazionale e del mare, e del Prof. **Enrico Maria Mosconi**, ordinario di tecnologia e gestione della produzione, presso l'Università della Tuscia di Viterbo, la convenzione è stata firmata dal Direttore Generale di Confitarma, **Luca Sisto**, e dal Rettore pro-tempore dell'Università della Tuscia, Prof. **Stefano Ubertini**.

Con tale Convenzione si intende stabilire un accordo di collaborazione bilaterale scientifica di studio e scambio di servizi e tecnologie, attività di ricerca, di consulenza, di esperienza didattica e di formazione accademica e professionale atti-



nenti a materie e ad argomenti di reciproco interesse tra cui, in particolare Blue economy, Shipping, Green economy, Sustainability, Digital Transformation, Education and training, acquacoltura.

"Siamo felici di proseguire e accrescere il rapporto industriale e, soprattutto, scientifico con l'Università della Tuscia - ha dichiarato **Luca Sisto** - che ha voluto con convinzione aprire una "finestra sul Mare" e ottimi corsi di laurea e insegnamenti sulla Blue economy, mettendo il mare al centro del polo formativo di Civitavecchia".

"È un primo passo - ha dichiarato il Prof. **Stefano Ubertini** - per una collaborazione strategica nel mondo dell'economia blu e delle nuove professionalità per la sostenibilità ambientale dell'industria marittima". "In questo contesto - ha aggiunto il Prof. **Enrico Maria Mosconi** - sarà fondamentale sviluppare le attività di ricerca per promuovere l'economia circolare".





1942-2022

80 ANNI DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE: PASSATO, PRESENTE E FUTURO

Numerosi gli eventi per celebrare gli 80 anni del Codice della Navigazione ai quali è intervenuto in rappresentanza di Confitarma il Direttore Generale **Luca Sisto**, che ha ribadito l'esigenza di misure di semplificazione normativa dell'ordinamento marittimo nazionale.

"Un ottantenne in splendida forma, un maratoneta concepito da straordinari maestri del diritto del nostro Paese al quale però non possiamo chiedere di correre i 100 metri dell'odierna competizione nei mari d'Europa senza un'accurata cura di semplificazione e de-burocratizzazione, accompagnata da una riforma della governance della navigazione".

"Il Registro Internazionale è frutto di un'esperienza concertata, burocratizzata e sindacalmente controllata che, attuando una sorta di "rivoluzione giuridica", ha restituito competitività alla nostra flotta con l'adozione di un regime per il trasporto marittimo che mirava a difendere questo settore di interesse strategico, rendendone i costi concorrenziali con quelli degli altri operatori sui mercati globali".

"Il mondo dello shipping è in continua evoluzione e se vogliamo continuare ad avere un'industria marittima competitiva anche nel futuro dovremo dare nuova linfa alla "partnership" tra istituzioni e armamento per una politica industriale lungimirante a tutela dell'interesse di un Paese veramente marittimo".

"Non possiamo più consentire alle nostre navi di scontare un gap di competitività rispetto alle altre perché abbiamo un codice che risente della sua età".

"È necessario riformare il Codice della Navigazione e le regole del navigare con il tricolore a poppa, per contrastare un inevitabile *flagging out* per poter competere con le altre bandiere più flessibili e shipping friendly".

"L'ammodernamento del Codice è fondamentale ed interessa il nostro armamento ma anche la nostra Amministrazione visto che tra poche settimane potrebbe sparire la flotta dedicata ai traffici internazionali, in considerazione dell'ormai imminente adeguamento dell'attuale sistema di regole a quanto disposto dalla Commissione Europea con la Decisione del giugno 2020 sull'estensione dei benefici del Registro Internazionale alle bandiere comunitarie. I vantaggi costruiti negli anni da Confitarma andranno a favorire bandiere come Malta, Madeira, Cipro, che hanno un apparato amministrativo molto più snello rispetto al nostro. La necessità di riforma del Codice equivale alla necessità di rivendicare e rafforzare la marittimità del nostro Paese".

Solo traendo spunto dalle esperienze del passato potremo affrontare le sfide del presente e del futuro. Per questo è sempre più necessario adottare una visione strategica sistemica, una politica industriale comune che, come avvenuto nel passato, possa contribuire a rafforzare la competitività del nostro Paese.

⇒ **21 aprile, Roma** evento organizzato dal Comando Generale delle Capitanerie di porto



⇒ **9 giugno, Cagliari**, evento organizzato dall'Università degli studi di Cagliari



⇒ **21 luglio, Procida**, evento organizzato da ISMed Cnr



Oggi la competitività della nostra bandiera ha bisogno di semplificazione, armonizzazione, digitalizzazione, altrimenti rischiamo che i vantaggi costruiti negli anni da Confitarma vadano a favorire bandiere come Malta, Madeira, Limassol, che hanno un apparato amministrativo molto più snello rispetto a quello del nostro Paese. Il risultato sarebbe la scomparsa del tricolore dalle navi italiane che operano nei traffici internazionali.

Cristiani e musulmani "Sulla stessa barca" è stato un viaggio nel cuore delle civiltà mediterranee, intreccio delle differenze di culture, etnie, religioni, lingue: tutto questo è il Mediterraneo nel quale tutte le Chiese cristiane e le religioni hanno un ruolo decisivo.

Questo viaggio è stato possibile grazie alla collaborazione di Confitarma che ha creduto nel valore e nell'efficacia di questo progetto e al Gruppo Caronte & Tourist che ha messo gratuitamente a disposizione la nave Lampedusa.

Questo viaggio è stato vissuto da tutti coloro che nelle chiese in Italia e nelle comunità musulmane hanno un ruolo di leadership e di servizio (nazionale e regionale) sia per quello che riguarda "le relazioni con" sia per la cura e la formazione dei membri delle proprie comunità. È molto importante intrecciare relazioni per promuovere nei territori italiani l'avvio di processi dialogici generativi.

Nei siti www.confitarma.it e www.carontetourist.it, immagini e racconti di questo viaggio

"Sulla stessa barca" 24-26 giugno 2022 (25 giugno Lampedusa)



Gruppo Caronte & Tourist
27 giugno alle ore 18:33

È con vero piacere che condividiamo con voi il racconto della 3ª edizione di "Passi Significativi", incontro nazionale islamo-cattolico ospitato lo scorso weekend a bordo della nostra N/T Lampedusa e organizzato dall'Ufficio Nazionale per l'Ecumenismo e il Dialogo Interreligioso (UNEDI) e dalla CEI - Conferenza Episcopale Italiana con i Leader delle principali Comunità islamiche d'Italia.

Un viaggio reale e metaforico verso il dialogo e il confronto non solo tra esponenti di religioni e tra culture diverse, ma tra persone.

"Siamo felici di aver avuto la possibilità di ospitare questo evento non solo come società di navigazione ma come azienda che crede nella promozione dei valori e del dialogo - ha così dichiarato Lorenzo Matarca, AD del Gruppo Caronte & Tourist - I momenti di confronto su questa nave hanno un valore immenso, ancor di più in un periodo storico dove il conflitto è, purtroppo, la realtà ed è sempre conseguenza diretta di ignoranza e pregiudizio."



IL GRUPPO COSTA AVVIA L'UTILIZZO DI BIOCARBURANTI

IL GRUPPO REALIZZA UN'IMPORTANTE PIETRA MILIARE NELLA SUA STRATEGIA DI DECARBONIZZAZIONE



Poche settimane dopo aver annunciato la creazione di un dipartimento dedicato alla decarbonizzazione, il Gruppo Costa, operatore crocieristico leader in Europa con le sue due compagnie Costa Crociere e AIDA Cruises,

e parte di Carnival Corporation & plc, ha compiuto un importante passo avanti nella sua strategia di decarbonizzazione annunciando che inizierà a testare l'utilizzo di biocarburanti a bordo di una delle sue navi AIDA Cruises. Nell'ambito del suo impegno per la riduzione delle emissioni di CO₂, il 21 luglio, AIDAprima è stata la prima nave da crociera di grandi dimensioni a essere rifornita con una miscela di biocarburante marino, che si ottiene da materie prime sostenibili al 100% come l'olio da cucina di scarto, e gasolio marino (MGO) durante la sua sosta a Rotterdam.

Il partner della collaborazione è il pioniere olandese dei biocarburanti GoodFuels. AIDAprima è attualmente in viaggio per sette giorni verso le città dell'Europa occidentale e la Norvegia da/per Amburgo.

L'attuale progetto rappresenta un'importante pietra miliare della strategia di decarbonizzazione del Gruppo Costa, che prevede la sperimentazione di tecnologie e processi per migliorare l'efficienza della flotta esistente.

Con il successo dell'avvio dell'utilizzo del biocarburante, si dimostrerà che la graduale decarbonizzazione è possibile anche sulle navi già in servizio. Un importante

prerequisito per poter utilizzare i biocarburanti, tuttavia, è che essi diventino ampiamente disponibili su scala industriale e a prezzi di mercato.

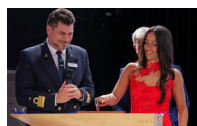
Oltre all'utilizzo di biocarburanti, gli sforzi del Gruppo comprendono anche l'installazione della prima cella a combustibile a bordo di AIDAnova e la messa in funzione di quello che attualmente è il più grande sistema di accumulo di batterie nel settore delle crociere, con una capacità di dieci megawatt ora a bordo di AIDAprima. Inoltre, il gruppo Costa si sta concentrando sull'espansione e sull'aumento dell'uso dell'energia da terra nei porti in cui è disponibile l'infrastruttura.

Il Gruppo aveva già testato l'uso di biocarburanti rigenerati nei motori diesel marini insieme a partner di ricerca dell'Università di Rostock. Ora è stato effettuato il primo roll-out nelle operazioni navali regolari. La collaborazione con GoodFuels verrà ora sviluppata a lungo termine.

Con queste misure a breve, medio e lungo termine, il Gruppo Costa contribuisce attivamente al raggiungimento degli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile delle Nazioni Unite e degli obiettivi europei di decarbonizzazione del Green Deal.

Nel corso degli anni, il Gruppo Costa ha guidato l'innovazione sostenibile per l'intero settore introducendo costantemente, primo nel settore, nuove tecnologie avanzate a bordo delle sue navi. La Compagnia è stata la prima a introdurre la propulsione a LNG - la più avanzata tecnologia di carburante disponibile per ridurre le emissioni - con 4 navi già in servizio nella flotta del Gruppo Costa. Inoltre, la maggior parte delle navi della flotta è dotata di capacità di alimentazione da terra in modo da poter operare a "emissioni zero" nei porti dove questa tecnologia è disponibile.

BATTEZZATA A BARCELONA COSTA TOSCANA NUOVA AMMIRAGLIA DI COSTA CROCIERE ALIMENTATA A LNG



flotta del Gruppo Costa. Inoltre, la maggior parte delle navi della flotta è dotata di capacità di alimentazione da terra in modo da poter operare a "emissioni zero" nei porti dove questa tecnologia è disponibile.

IL GRUPPO GRIMALDI PRENDE IN CONSEGNA LA ECO MEDITERRANEA



Il 28 giugno è stata consegnata dal cantiere cinese Jinling di Nanjing la Eco Mediterraneo, la decima di una commessa di 12 navi della classe Grimaldi Green 5th Generation (GG5G), che comprende le più grandi ed ecofriendly unità ro-ro al mondo per il trasporto marittimo di corto raggio.

La Eco Mediterraneo batte bandiera italiana, è lunga 238 metri e larga 34 metri, ha una stazza lorda di 67.311 tonnellate ed una velocità di crociera di 20,8 nodi. La capacità di carico dei suoi sette ponti, di cui due mobili, è doppia rispetto a quella della precedente classe di navi ro-ro impiegate dal Gruppo Grimaldi per il trasporto di merci di corto raggio: la nave può infatti trasportare 7.800 metri lineari di unità rotabili, pari a circa 500 trailer e 180 automobili.

La nave è dotata di motori di ultima generazione controllati elettronicamente e di un impianto di depurazione dei gas di scarico per l'abbattimento delle emissioni di zolfo e particolato.

Inoltre, grazie all'adozione di numerose soluzioni tecnologiche altamente innovative, a parità di velocità la Eco Mediterraneo consuma la stessa quantità di carburante rispetto alle navi ro-ro della precedente generazione, dimezzando così le emissioni di CO₂ per unità trasportata. In più, mentre la nave è ferma in banchina si raggiunge l'obiettivo "Zero emission in port": durante le operazioni portuali, la Eco Mediterraneo utilizza infatti l'energia elettrica immagazzinata da mega batterie al litio con una potenza totale di 5 MWh che si ricaricano durante la navigazione grazie agli shaft generator e a 350 m² di pannelli solari.

"Operare navi moderne ed ecologiche significa accelerare la transizione ecologica in un settore chiave per l'economia globale come quello del trasporto di merci", ha dichiarato Emanuele Grimaldi, Amministratore Delegato della compagnia armatoriale partenopea. "La Eco Mediterraneo è destinata ad operare nel Mare Nostrum, un bacino cruciale per i traffici nazionali ed internazionali che serviamo con una flotta sempre più grande, giovane e green".

GRUPPO GRENDI APPROVA IL BILANCIO CONSOLIDATO 2021: 70 MLN FATTURATO (+22% SU 2020)



Il 6 giugno l'Assemblea del Gruppo Grendi ha approvato il bilancio da cui emerge un aumento a €70 mln (+22% sul 2020) del fatturato consolidato. Il positivo andamento dei risultati è stato sostenuto dalla formula di logistica integrata del Gruppo che punta sul potenziamento delle linee marittime di Grendi Trasporti Marittimi e della logistica di terra di M.A. Grendi dal 1828 Società Benefit (da un anno società benefit).

Per quanto riguarda Grendi Trasporti Marittimi l'incremento del fatturato ha fatto fronte all'aumento fuori norma del costo del combustibile che ha colpito l'intero settore. Inoltre a inizio 2021 la nave MV Severine è stata sostituita con la MV Wedellsborg di maggior portata e con un migliore rapporto tra emissioni e unità trasportate, inserita nel collegamento con il porto di Olbia che si è aggiunto a quello di Cagliari ampliando l'offerta competitiva del gruppo. Da sottolineare anche il ritmo di sviluppo del nuovo terminal internazionale MITO nel Porto Canale a Cagliari che ha avviato la sua operatività nella seconda parte del 2021, movimentando il traffico containerizzato internazionale di operatori globali.

Per il quarto anno consecutivo il gruppo registra una crescita a doppia cifra, soprattutto nelle aree di business del trasporto e del deposito con distribuzione: il 14% in più del traffico sulla Sardegna conferma il ruolo di Cagliari come piattaforma strategica del business.

Il modello di business del Gruppo Grendi è basato su un'offerta di soluzioni di trasporto integrate le cui performance di sostenibilità sono oggetto di miglioramento continuo con l'obiettivo principale di abbattere le emissioni di gas clima alteranti utilizzando nuove soluzioni tecnologiche sul fronte delle unità di carico e del processo di imbarco e sbarco nei terminal gestiti dal Gruppo.

"Il modello Benefit si adatta perfettamente al percorso di trasformazione di una azienda familiare storica come Grendi per sostenere ed incrementare il valore aziendale e sociale di oggi proteggendo quello che sarà consegnato alla nuova generazione di domani, la settima. Sappiamo che sarà un cammino complesso e che richiederà determinazione e la capacità di superare molte sfide coinvolgendo tutti gli attori con cui il Gruppo Grendi si interfaccia quotidianamente al proprio interno, sul mercato e nei territori in cui opera" hanno commentato gli amministratori delegati **Antonio e Costanza Musso**.

RISULTATI POSITIVI DEL TEST DI DECARBONIZZAZIONE CONDOTTO DAL GRUPPO D'AMICO



I risultati decisamente positivi del progetto di decarbonizzazione della strategia di ciclo di vita sono stati annunciati dal Gruppo d'Amico insieme a ABS, LR FOBAS, MAN Energy Solutions, RINA, Registro Liberiano e Trafigura.

Avviato a giugno 2021 per testare la miscela di biocarburante (B30) derivata da materie prime rinnovabili per alimentare la product tanker LR1 M/T Cielo di Rotterdam del Gruppo d'Amico, il Joint Industry Project (JIP) ha evidenziato la riduzione di emissioni di CO₂ relative e assolute, ed emissioni di NO_x stabili, dimostrando che le miscele di biocarburante B30 costituiscono una soluzione pratica, conforme al regolamento europeo sull'uso di carburanti rinnovabili a basso contenuto di carbonio nel trasporto marittimo (FUEL EU) che entreranno in vigore dal 1° gennaio 2025.

I test hanno anche dimostrato che, a condizione che la produzione di materie prime a livello globale possa soddisfare la domanda, l'aggiunta della miscela di biocarburante come "drop in" ai carburanti marittimi tradizionali rappresenta una misura valida per ridurre le emissioni sul tonnellaggio esistente.

A seguito di questi risultati e in anticipo rispetto all'entrata in vigore della nuova normativa, il Gruppo d'Amico ha certificato attraverso l'amministrazione di bandiera tutte le sue navi LR1 affinché possano operare permanentemente con la miscela di biocarburante B30.

Il Gruppo intende anche certificare l'intera flotta e, nel corso del 2022, vuole testare i biocarburanti B40 e B50 adottando la stessa metodologia.

Questo importante progetto ha dimostrato come gli operatori del settore stanno collaborando sempre più strettamente per raggiungere obiettivi comuni di decarbonizzazione.

La combinazione di visione strategica e capacità tecniche che accomuna noleggiatori, costruttori originali del motore, armatori, fornitori di carburante e organi di regolamentazione conferma come gli studi di ricerca possano essere condivisi per esplorare tutte le opzioni per la decarbonizzazione nel trasporto marittimo.

“LA COMPLIANCE E LE NUOVE ROTTE DEL COMMERCIO GLOBALE”

Il 2 marzo, a Roma presso la sede di Confitarma, si è tenuto il Convegno “La compliance e le nuove rotte del commercio globale. La competitività del sistema marittimo italiano, i processi di regolamentazione e le restrizioni internazionali, la sicurezza economica”, organizzato da AWOS in collaborazione con Confitarma.

L'evento è stato l'occasione per presentare il n.2 di GeoTrade, Rivista di geopolitica e commercio estero diretta da Paolo Quercia. Quest'ultimo insieme a Luca Sisto, Direttore Generale di Confitarma ha moderato gli interventi.

Paolo Quercia, direttore di GeoTrade e docente di studi strategici, ha sottolineato che AWOS e GeoTrade si propongono di contribuire a far comprendere come funzionano le sanzioni: “Sono uno strumento della politica estera, ma sono anche un prezzo per l'economia. Possono essere molto efficaci e distruttive ma sono anche un deterrente per evitare gli effetti peggiori della guerra ed il suo allargamento. Il loro effetto non può essere valutato nell'immediato, bensì a medio e lungo termine. L'invasione russa dell'Ucraina sposta le sanzioni su un terreno ignoto. L'Italia deve essere consapevole che in questa fase imprevedibile e senza precedenti occorre dotarsi di strumenti idonei, di politica delle sanzioni. Questo è necessario sia per efficientarne l'impatto sia per proteggere le aziende da effetti indiretti della loro applicazione”.

Luca Sisto, ha espressamente chiesto che le condizioni operative delle navi di tutto il mondo siano sullo stesso livello per evitare discriminazioni commerciali. “In questi tragici momenti, in cui si giocano i destini di persone e territori a causa di un conflitto alle porte dell'Europa, non possiamo permettere che venga compromessa la competitività delle navi di bandiera italiana”.

Mario Mattioli, Presidente Confitarma, nel suo intervento di saluto ha posto l'accento sul ruolo del trasporto marittimo che non si è mai fermato neanche durante i momenti più critici della pandemia, grazie soprattutto all'importante ruolo svolto dagli oltre 1,2 milioni di marittimi a bordo della flotta mondiale. “Il valore del commercio marittimo è stimato in 14 trilioni di dollari. Tutti i paesi e le diverse attività economiche si affidano al commercio marittimo per acquistare e vendere ciò di cui le loro economie nazionali hanno bisogno. Dalle materie prime ai medicinali, ai prodotti finiti e alle tecnologie”. Il Presidente Mattioli ha quindi ricordato il recente studio dell'ICS-International Chamber of Shipping sul protezionismo nelle economie marittime, da cui emerge che i paesi di tutto il mondo potrebbero aumentare le loro prospettive di ripresa economica dal Covid19 riducendo le politiche restrittive in materia di commercio marittimo: ridurre il protezionismo commerciale potrebbe portare ad aumentare il PIL delle economie nazionali fino al 3.4%. Inoltre, soprattutto in situazioni di crisi, emerge il grave gap logistico infrastrutturale dell'Italia, valutato in circa 70 miliardi di Euro: cifra allarmante per un Paese importatore, trasformatore ed esportatore, che fonda la sua competitività nel contesto globale sulla capacità ed efficienza del sistema logistico. Abbiamo urgente bisogno di una semplificazione di norme e procedure che regolano il nostro settore. Purtroppo, ancora una volta rilevo che viviamo in un paese ove a fronte di una sorta di “bulimia” normativa vi è una “anoressia” in tutto ciò che implica il controllo”.

Secondo **Zeno Poggi**, Presidente AWOS, l'aumento delle misure restrittive e delle sanzioni economiche applicate per scopi geopolitici impatta in maniera sensibile sul commercio internazionale. Oggi sono oltre 60 mila i soggetti e le entità inclusi nelle blacklist internazionali e oltre 100 sono i programmi sanzionatori applicati verso circa 40 Paesi, soggetti con cui è vietato intrattenere rapporti commerciali e finanziari. “L'aumento delle sanzioni sta colpendo anche il settore marittimo, basti pensare che nelle blacklist americane figurano oltre 400 navi listate. Per tutte le imprese, comprese quelle del mare, la gestione del rischio e la compliance sono driver fondamentali per impostare un'efficace strategia d'internazionalizzazione. AWOS ha l'obiettivo di fare cultura sul mondo delle sanzioni per fornire linee di orientamento a imprese, banche e istituzioni”.

L'Amm. Isp. Capo (CP) **Nicola Carlone**, Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera, ha ribadito la costante vicinanza e sinergia del Comando Generale con l'armamento ed il mondo marittimo sottolineando che le misure di security sono adottate al fine esclusivo di garantire la sicurezza delle navi nazionali e dei loro equipaggi. L'eventuale disomogeneità tra Paesi nell'attuazione delle misure di security è comunque una prerogativa contemplata dalle norme di settore. Del resto, la pandemia ci ha insegnato che le dinamiche che regolano il mondo marittimo sono molto complesse e articolate. Basti pensare alle gravi difficoltà del mercato delle crociere, nonché ai marittimi di tutto il mondo che per mesi non hanno potuto avvicinarsi sulle navi, a causa delle misure adottate dai vari Governi per fronteggiare la diffusione del Covid-19.



Amedeo Teti, Direttore Generale Ministero dello Sviluppo Economico, nel ribadire l'importanza della logistica che vale il 7% del PIL italiano e che muove il nostro commercio estero nel mondo, ha sottolineato che, purtroppo, in Italia ancora non esiste una forte cultura della logistica che infatti è in mano a stranieri indebolendo il nostro Paese. Per questo, è importante il progetto di un nuovo porto galleggiante offshore, ideato circa 10 anni fa ma che finalmente sem-

bra avvicinarsi all'attuazione, per garantire un importante sviluppo del traffico di navi porta-contenitori del porto di Genova. Oggi Genova, può ricevere 2,5 milioni di container e quando sarà operativa la Diga di Cala Bettolo si potrebbero aggiungere altri 1,5 milioni di container per un totale di 4 milioni. Il progetto potrebbe consentire il raddoppio di questo traffico.

Augusto Cosulich, Presidente e CEO Fratelli Cosulich Spa, ha ribadito che le sanzioni hanno un impatto fortissimo sul settore marittimo anche perché ormai viviamo in un mondo “senza più segreti”. Basti dire che “tutti, con il tracking dei vessel possono vedere dove sono posizionate le navi nei mari del mondo”.

Nonostante il settore marittimo sia afflitto da tante sanzioni, non si può dire che la cultura della compliance si sia pienamente affermata nel nostro settore. Di certo, possiamo dire che un ruolo molto importante è quello delle banche che possono determinare la compliance o meno delle aziende”.

Nazareno Cerni, Vice Direttore Generale Gruppo Cattolica e AD CattRe, ha sottolineato l'importanza del compliance manager all'interno delle operazioni assicurative internazionali: “Siamo passati da una fase in cui il mondo era libero di commerciare nella maniera più semplice e più lineare, ad una realtà in cui sempre più gli interessi specifici dei Paesi entrano in profondità nei meccanismi economici, integrati a pieno titolo negli strumenti a disposizione delle esigenze politiche, come purtroppo la cronaca ci ricorda in questi giorni. Viene così compromessa la funzione stessa del mercato come luogo in cui le risorse vengono allocate nel modo più efficiente possibile. Il mondo assicurativo e finanziario, lubrificante fondamentale dell'economia reale, si trova a mostrare interessi specifici privati ed interessi pubblici generali, con l'obbligo di integrare sempre più strutturalmente all'interno dei suoi meccanismi le analisi di compliance formale e sostanziale, o anche etica”.

Michele Savini Zangrandi, del Servizio Economia e Relazioni Internazionali della Banca d'Italia, si è soffermato sul ruolo geostrategico dei cavi sottomarini. Questi, convogliando oltre il 95 per cento delle comunicazioni internazionali, costituiscono una economica infrastruttura chiave. In quanto tale, questa infrastruttura è soggetta a rischi di natura geopolitica. Quelli principali riguardano la sicurezza e l'integrità dell'informazione che vi transita. Anche se interamente teorica, esiste anche la possibilità che questa infrastruttura, al pari delle principali infrastrutture economiche, venga coinvolta nelle dinamiche sempre più frequenti di sfruttamento strategico delle interdipendenze. Il diniego selettivo dell'accesso alla rete aprirebbe le porte ad una nuova tipologia di sanzioni, quelle digitali. L'impatto derivante da tali eventuali sanzioni sarebbe tanto più forte quanto più integrato è il destinatario delle restrizioni nell'economia digitale. Al pari di tutte le misure che sfruttano le interconnessioni economiche a fini strategici, tuttavia, anche queste rischierebbero di causarne il progressivo deterioramento.

Gabriele Checchia, membro del Comitato scientifico istituzionale di GeoTrade, ha concluso l'evento confermando l'importanza cruciale della geopolitica, intesa come gestione e concettualizzazione politica del territorio, e del mare e di spazi come il Mediterraneo. Altro tema cruciale è quello del disallineamento tra vari Stati in termini di applicazione delle sanzioni, che vede l'Italia tra i paesi potenzialmente più vulnerabili tra quelli dell'Alleanza Atlantica (NATO). “La crisi ucraina rivela, purtroppo, il ritorno della “politica di potenza” sulla scena internazionale. L'Ue, che per la prima volta ha coraggiosamente adottato decisioni importanti sul terreno della difesa di un paese partner come l'Ucraina, ha deliberato sanzioni pesanti nei confronti della Russia di Putin e, tuttavia, è lecito attendersi che la risposta di Mosca investirà individualmente i singoli paesi che hanno aderito alla decisione dell'Ue. Ne deriva che il nostro Paese dovrà avvalersi/dotarsi di tutti gli strumenti a disposizione per reggere al meglio tale reazione. Il Presidente Draghi con il suo Governo sta lavorando proprio ad una riconsiderazione in tempi ravvicinati della politica di approvvigionamento energetico e, per certi versi, anche della politica industriale del nostro Paese, tenendo conto che i prezzi più alti dell'energia o le interruzioni di forniture rischiano, in prospettiva di mettere fuori mercato comparti importanti del nostro Sistema-Paese”.

CONFITARMA RIBADISCE L'ESIGENZA DI RISTORI PER IL CARO GASOLIO E CHIEDE UN TAVOLO ISTITUZIONALE PER LA POLITICA ENERGETICA

Il 21 marzo 2022, **Luca Sisto**, Direttore Generale di Confitarma, ha partecipato al tavolo convocato dal Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale con le Associazioni del comparto della logistica per esaminare gli effetti della crisi ucraina sulle imprese.

Innanzitutto, il Direttore di Confitarma ha espresso la preoccupazione per la grave crisi in atto manifestando la solidarietà dell'armamento italiano per le popolazioni civili e auspicando un rapido cessate il fuoco.

Per ciò che riguarda il settore marittimo, Luca Sisto ha ricordato che l'Italia ha responsabilmente innalzato il livello di sicurezza delle navi al massimo previsto (MARSEC 3) nel Mar d'Azov e nelle ZEE russe e ucraine nel Mar Nero. “Fermo restando l'assoluta priorità della sicurezza dei nostri equipaggi – ha affermato **Sisto** – occorre tener conto che ciò comporta alcune criticità per la flotta italiana in quanto siamo di fronte ad un disallineamento del livello

di sicurezza tra le flotte dei diversi Paesi UE che incide sulla competitività delle imprese di navigazione italiane. Per questo è necessario un allineamento dei livelli MARSEC nel contesto UE”.

Per quanto riguarda la diversificazione delle fonti di energia, occorre intervenire su ciò che è per sua natura flessibile: il trasporto marittimo. “La nave – ha spiegato **Sisto** – è un'infrastruttura mobile per eccellenza, che consente di diversificare rapidamente i mercati di riferimento. In particolare, guardando al settore del gas, la maggior parte del quale arriva tramite gasdotti, il ruolo del trasporto marittimo potrebbe contribuire a ridurre la dipendenza da pochi fornitori”.

Per questo, Confitarma da tempo sostiene la necessità di riconsiderare la politica del nostro Paese in materia di rigassificatori (oggi sono solo 3 quelli attivi in Italia) e di sostenere lo sviluppo della flotta di gasiere e, per poter

fronteggiare le sfide e le esigenze del settore, Confitarma chiede che venga istituito al più presto un tavolo istituzionale dedicato alla politica energetica dei prossimi decenni, che ricomprenda anche i trasporti marittimi.

Inoltre, il settore necessita di una misura per il “caro gasolio” che possa dare un “ristoro” a tutta la flotta.

“Insieme ad Assarmatori – ha affermato **Luca Sisto** – abbiamo elaborato una proposta da inserire nell'iter di conversione del Decreto c.d. Caro Bollette (DL n. 17/2022) per una copertura di 50 milioni di euro”.

“Ricordo – ha concluso il Direttore di Confitarma – che il trasporto marittimo è “un servizio essenziale” che da tempo sta facendo forti investimenti per ridurre le emissioni di zolfo e di CO₂, e che quindi merita di essere sostenuto per il ruolo sociale che ha avuto e continua ad avere durante l'emergenza pandemica e nel corso di questa nuova crisi di conflitto”.



5ª Edizione Shipping 4.0: RoMare Roma: capitale di un paese marittimo?

25 Marzo 2022

Confitarma, Piazza SS Apostoli, 66 - Roma

Per partecipare all'evento:

<https://www.eventbrite.it/e/27696480067>

powered by:



Promotore



In collaborazione con



Assistenza
Servizi di Navigazione
e Logistica

silver sponsor



Supporter



Sponsor social dinner

VILLA PAMPILLO

ROMA

Patrocini



In Confitarma si è parlato di ...

Il 25 marzo, a Roma presso Confitarma, si è tenuto RoMare. Roma: capitale di un paese marittimo? organizzato da Shipping 4.0 e Confitarma.

Oltre 55 relatori, rappresentanti delle Istituzioni nazionali ed europee, Autorità, portuali, Associazioni, aziende, parlamentari, si sono alternate nelle tavole rotonde moderate dai giornalisti David Parenzo, Angelo Scorza, e Maurizio De Cesare, dal Direttore Generale di Confitarma Luca Sisto e dall'A.D. di Promoest Barbara Colonnello ideatore del progetto Shipping 4.0.



ASSITERMINAL FESTEGGIA I SUOI PRIMI 21 ANNI ALLA PRESENZA DEL MINISTRO GIOVANNINI

Nella sede della Federazione del Mare, alla presenza di Enrico Giovannini, Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, e dell'Amm. Nicola Carlone, Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, il **4 maggio** si sono tenuti i festeggiamenti per i 21 anni di Assiterminal.

Assieme a Luca Becce, Presidente di Assiterminal, e Mario Mattioli, Presidente della Federazione del Mare e di Confitarma, hanno partecipato all'evento numerosi parlamentari, dirigenti del MIMS e di altri Ministeri, rappresentanti di Assoporti insieme a molti Presidenti di Autorità di Sistema Portuale, di Confetra, di Confindustria, nonché i Segretari di FILT-CGL, FIT-CISL e Uiltrasporti.

Mario Mattioli ha colto l'occasione per annunciare ufficialmente l'entrata di Assiterminal "nella grande famiglia della Federazione del Mare, che sempre più è il riferimento per la blue economy del nostro Paese".

Il comunicato stampa completo disponibile nel sito www.federazioneilmare.it



RSA MEETING

L'11 maggio, si è tenuto un meeting RSA (Revenue Sharing Agreement) della C Transport Maritime SAM, operatore mondiale leader nel settore del dry bulk, presieduto da **John Michael Radziwill**. Oltre ad **Emanuele d'Amico**, Managing Director della d'Amico Dry, che ha organizzato l'incontro presso la sede di Confitarma, hanno partecipato i rappresentanti delle società Bocimar, Carras, CBC, Chandris (Hellas) Inc., DryLog, Ionic, M/Maritime, Nautical Bulk Holding, Nord Capital, Sharmrock, Sonoma AS, Stone Shipping, Wah Kwong, York Overseas.



LA LOGISTICA PROMUOVE L'ECONOMIA CIRCOLARE

Il **6 giugno**, nella sede di Confitarma a Roma, è stato presentato il Quaderno numero 30 dell'associazione Freight Leaders Council (FLC), intitolato "Economia circolare e logistica collaborativa".

Negli Usa la piattaforma dell'impresa sociale TerraCycle, con partner come Nestlé, Unilever e PepsiCo, consente ai clienti di ordinare prodotti spediti in imballaggi riutilizzabili fino a cento volte. In Cina, a Xiongan, dal 2019 sono in servizio veicoli automatizzati per le consegne condivise dell'ultimo miglio mentre il Manbang Group ha riunito oltre 5 dei 7 milioni di camionisti cinesi in una specie di "Uber dell'autotrasporto" per utilizzare al massimo i vani di carico e risparmiare energia. In Italia la start up marchigiana Edlimga ha realizzato il primo magazzino virtuale condiviso per l'edilizia: merci, strumenti e scarti di lavorazione vengono fotografati, inseriti in un inventario on line, geolocalizzati e messi a disposizione delle altre imprese edili. Un altro caso di successo italiano è la CPR, azienda leader nel noleggio di cassette riutilizzabili a sponde abbattibili e di pallet, che in pochi anni, ha prodotto significativi risultati in termini di impatto ambientale.

Sono solo alcuni dei numerosi esempi di logistica applicata all'economia circolare per ridurre il consumo di materie prime ed energia e favorire il riutilizzo degli scarti e dei rifiuti.

"Il settore della logistica - ha detto il Presidente di FLC **Massimo Marciani** - presenta già ora molte soluzioni circolari efficaci e il ruolo che si appresta a giocare è fondamentale. Il cambiamento di paradigma si deve manifestare

fin dalla fase di progettazione, per far sì che prodotti e imballaggi generino minori emissioni di carbonio fino alla fine del ciclo di vita. Oltre a ottimizzare quanto già esiste nel settore della logistica, lo sviluppo dell'economia circolare è in grado di creare opportunità di business completamente nuove. Come in natura, bisogna pensare allo sviluppo di veri e propri ecosistemi sostenibili. Ma la creazione di un organismo diverso richiede un cambiamento Generale di mentalità, non solo per l'azienda di produzione, ma per l'intero settore della logistica, che deve adottare modelli di sharing, di condivisione delle risorse attraverso piattaforme digitali e fisiche che consentano lo sviluppo dell'economia circolare".

Al convegno, aperto dal saluto del Direttore Generale di Confitarma **Luca Sisto**, hanno partecipato: **Andrea Giuricin** - Economista UNIMIB e CEO TRA consulting; **Francesco Benevolo** - Direttore RAM S.p.a., Docente di Economia dei Trasporti all'Università Europea di Roma e **Giuseppe Napoli** - National Research Council of Italy (CNR), Institute of Advanced Technologies for Energy "Nicola Giordano" (ITAE).

Sono stati esaminati i modelli di economia circolare e logistica partecipativa nelle principali economie, l'evoluzione delle strutture logistiche e dell'economia marittima, le start up che operano nella logistica condivisa ed è stata esaminata la prima filiera europea integrata di BioGnl.

Nella prefazione al Quaderno, il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini, ha illustrato le caratteristiche della logistica sostenibile:



"In sintesi - ha scritto Giovannini - un sistema logistico resiliente ai cambiamenti climatici dovrebbe avere queste caratteristiche: garantire le consegne nonostante gli imprevisti, con priorità alla sicurezza rispetto alla tempestività; attuare una regionalizzazione dell'attività economica, con hub regionali collocati in territori sicuri dal punto di vista climatico; organizzare distanze di trasporto più brevi con volumi inferiori; migliorare la resilienza della catena di approvvigionamento, con capacità di spostare rapidamente le merci da una modalità di trasporto all'altra in caso di emergenza; trasformare gli attuali processi di consegna just-in-time, con la costituzione di magazzini vicini al produttore. Le indicazioni del Quaderno per una "logistica collaborativa" nella prospettiva dell'economia circolare, che intrecci competizione e cooperazione tra gli operatori logistici, sono contributi molto utili per costruire un settore logistico più forte, più resiliente e più sostenibile".



Il **13 giugno**, **Sotiris Raptis**, Segretario Generale dell'ECSCA, in occasione della tappa a Roma del suo tour presso tutte le associazioni armatoriali europee, ha incontrato presso la sede di Confitarma, il Presidente **Mario Mattioli**, insieme ad altri membri del Consiglio Generale di Confitarma. Presenti all'evento **Emanuele Grimaldi**, past president

Confitarma e presidente designato dell'ICS, **Mariella Amoretti**, Vicepresidente Confitarma e **Salvatore d'Amico**, presidente Gruppo Giovani Armatori.

Oltre al direttore Generale di Confitarma, **Luca Sisto**, hanno partecipato all'incontro anche i presidenti dei Comitati e Gruppi di lavoro dell'Ecsa **Laurence Martin**, (Shipping Policy Committee), **Gianpaolo Polichetti** (Port Working Group) e **Fabrizio Vettosi** (Ship Finance Working Group) nonché **Dario Bocchetti**, membro del Safety and Environment Working Group.

Al centro dell'incontro le tematiche ambientali e in particolare lo status del Pacchetto Fit per 55% sulle proposte legislative attinenti al trasporto marittimo sulle quali le istituzioni UE stanno discutendo in vista dell'adozione definitiva entro fine anno.

Il **4 e 5 luglio** a Roma presso la sede di Confitarma, si è tenuto il **Consortium Meeting del Progetto Erasmus+ SkillSea Future Proof Skills** for the Maritime Transport Sector ospitato da ForMare - Polo Nazionale per lo Shipping SkillSea che coinvolge 27 partner provenienti da 16 Paesi europei e mira a sviluppare una strategia volta a definire la Roadmap Towards a Skills Sustainable Strategy. I lavori si sono aperti con un aggiornamento Generale sugli sviluppi del progetto, concentrandosi successivamente sui futuri scenari nel settore del trasporto marittimo.

Particolare attenzione è stata dedicata ai seguenti argomenti: le nuove sfide tecnologiche riguardanti la transizione verso navi autonome, la crescente sensibilità del settore per tematiche di sostenibilità ambientale, la nuova regionalizzazione del commercio, con particolare riguardo al trasporto marittimo. La discussione si è concentrata, inoltre, sulla necessità di attrarre giovani talenti al settore marittimo, di incrementare la mobilità tra studenti a livello europeo, di favorire il matching tra domanda di lavoro e offerta formativa.

Nel corso della seconda giornata sono stati portati sul tavolo esempi concreti di iniziative in tema di formazione del personale marittimo nei vari Paesi europei al fine di favorire lo scambio di best practices. Il meeting si è concluso con un aggiornamento sui risultati raggiunti e sull'opportunità di sviluppare un modello di cooperazione nel lungo termine tra i principali stakeholders di settore. Per ForMare hanno partecipato al meeting, l'A.U. **Fabrizio Monticelli** con **Lidia Rossi** e **Mariachiara Sormani**.





EMANUELE GRIMALDI ELETTO PRESIDENTE DELL'ICS

A word from the ICS Chairman

Rising to the challenge

Emanuele Grimaldi, ICS Chairman, president and MD of Grimaldi Euromed

We as an industry stand on the precipice of great technological, societal and global change. Shipping continues to emerge from the storm of COVID-19, as we also weather supply chain instability, geo-political challenges, and of course, the biggest challenge of all, decarbonisation. We are a resilient and resourceful industry and it is up to us all to confront these challenges head on and enact the practical solutions required to achieve our goals. ICS will be here to lead the way.

This June, I was appointed as new ICS Chairman of the Board as the organisation celebrated its 100th year and I am honoured to continue the great work that has come before me. I will build upon the excellent legacy that my predecessor Esben Poulsen has left and will commit to delivering upon his ongoing goals and the work that must continue as we move ever closer to 2050.

As we move forward, we will forge new, practical paths to help support and guide the maritime industry into this transformative new era. Collaboration and reaching out beyond the borders of our own maritime industry is essential if we are to achieve our collective goals.

This special Centenary issue of *Leadership Insights* is launched just weeks after ICS held its Shaping the Future of Shipping summit, which brought together leaders from maritime, finance, energy, government and beyond to push forward meaningful change for the decarbonisation of shipping. We all know that the time for talking is over. We must act now, and we must act decisively, to ensure we have access to the fuels, financing, infrastructure and skills needed to achieve net zero carbon emission goals. As you will read in this issue, important, practical steps have been taken during the summit that will

lead to real-world change and bring us closer on the path towards net zero carbon emissions. Such action is a testament to the drive and resourcefulness of shipping and such bold measures must continue if we are to meet our decarbonisation goals.

We however, cannot do this alone. We will continue to work closely with UN bodies and governments to make change happen. If we are to keep pace with the rapid transformations happening in the world we must not only turn our gaze but our voices outward. Let us tell those outside shipping why our industry matters to them. ICS has and will continue to communicate and demonstrate that shipping will be a great enabler in decarbonising the world, transporting zero-emission fuels globally. It is our duty to communicate the value shipping has to economic stability and in tackling climate change to world leaders and the general

public. Building this understanding will only benefit our industry and give us a voice at the table when important decisions are being made about our future.

This is especially important at a time when we face a rapidly fragmented international regulatory regime.

Importantly, we must recognise that no change can be achieved without our workforce. On 25th June we all joined together to celebrate the Day of the Seafarer. It is a day that gives us a chance to honour and value their essential contributions to the maritime industry. However, this goes far beyond one day. ICS has not only helped to push forward a review of the STCW but is working with partners to develop a green curriculum and as a founding partner of the Maritime Just Transition Task Force will ensure that all seafarers are afforded the training, skills and opportunities to enable shipping's green transformation.

I am incredibly hopeful about the future of our industry and look forward to us all rising to the challenges that lie ahead.

Pagina tratta dalla rivista ICS Leaders Insight, July 2022



Il 22 giugno a Londra, l'Assemblea dell'International Chamber of Shipping (ICS) ha eletto Emanuele Grimaldi presidente dell'organizzazione che rappresenta a livello globale le associazioni armatoriali nazionali e oltre l'80% della flotta mondiale.

Emanuele Grimaldi è il primo italiano ad assumere la guida dell'Associazione mondiale degli armatori, dopo aver ricoperto la carica di vicepresidente dal 2016. L'AD del Gruppo Grimaldi non è nuovo ad incarichi di leadership nell'ambito delle principali associazioni nazionali ed internazionali del mondo dello shipping: dal 2001 al 2003 ha rappresentato gli armatori europei come Presidente dell'ECSCA - European Community Shipowners' Associations e dal 2013 al 2018 gli armatori italiani come Presidente di Confitarma.

Tra le priorità che caratterizzeranno il suo mandato ci saranno la riduzione delle emissioni ed il benessere degli equipaggi. "Le decisioni che prenderemo, in particolare per quanto riguarda il raggiungimento dell'obiettivo net zero, potrebbero cambiare la struttura del settore nei decenni a venire", ha affermato Emanuele Grimaldi subito dopo la sua nomina. Rivolgendosi ai rappresentanti delle associazioni armatoriali nazionali presenti all'Assemblea dell'ICS, ha aggiunto: "Farò molto affidamento sul vostro sostegno per continuare ad essere una voce forte della ragione e del buon senso e, soprattutto, di un punto di vista comune per l'intera industria globale, non solo quella di un particolare settore o di un interesse nazionale dominante".

"Ringrazio per la fiducia che mi viene accordata per questo prestigioso mandato che intendo portare avanti con il massimo impegno - ha proseguito Emanuele Grimaldi - lavorerò con tutti per promuovere le priorità dello shipping mondiale al fine di rispondere alle future esigenze in un mondo che sarà sempre più sostenibile, proseguendo l'eccellente lavoro del mio predecessore Esben Poulsen e di tutta la squadra dell'associazione. A tal fine intendo proseguire nel dialogo con le istituzioni marittime per supportare lo shipping nelle sfide che il mercato propone. Valori condivisi e il desiderio di armonizzare i parametri a livello mondiale per garantire lo sviluppo, la promozione e l'applicazione delle migliori pratiche in tutto il settore marittimo hanno portato nel 1921 alla costituzione dell'ICS. Oggi ancora più che allora dobbiamo seguire questo percorso promuovendo cooperazione, sicurezza, sostenibilità ambientale, mercati aperti e concorrenza leale, puntando sempre a standard operativi elevati".

"A nome del Consiglio Generale di Confitarma - afferma il Presidente **Mario Mattioli** - rinnovo le più vive congratulazioni ad Emanuele Grimaldi esprimendo anche il grande orgoglio per la sua nomina che rappresenta anche un importante riconoscimento per l'armamento italiano. Inoltre, l'elezione di un italiano a tale prestigioso

incarico internazionale premia l'intero Paese. Sono certo che farà un gran bel lavoro al servizio del settore marittimo mondiale in questa fase cruciale, caratterizzata da incertezze e problemi, e che richiede un forte impegno a sostegno per le numerose sfide che l'industria marittima deve affrontare ed i progetti che l'industria della navigazione marittima intende realizzare per sostenere questo settore fondamentale per l'economia mondiale. La Confederazione degli Armatori Italiani è al fianco del nuovo presidente di ICS garantendo tutto l'appoggio e la collaborazione necessaria a tutela di un settore in grande trasformazione ed alle prese con una crisi mondiale le cui conseguenze sono imprevedibili".



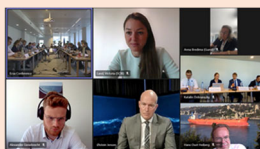
Il 15 giugno, si è tenuta a Bruxelles la trimestrale riunione dello Ship Finance Working Group dell'Ecsa - European Community Shipowners' Associations), presieduta da **Fabrizio Vettosi**, Consigliere Confitarma.

Dopo la riunione, presso la sede di Ecsa, si è tenuto

l'evento "Resilient and Sustainable Ship Financing" che ha visto la partecipazione di autorevoli panelists (tra cui il Top Management dei Gruppi Danaos (Grecia), Suardiaz (Spagna), e Odjell (Norvegia).

L'evento si è articolato in due sessioni moderate rispettivamente da Marjolein Van Noort (Co-

RESILIENT AND SUSTAINABLE SHIP FINANCING



Chair dello Ship Finance Working Group) e Fabrizio Vettosi.

Quest'ultimo, durante la seconda sessione

ha ribadito che siamo giunti ad un livello di consapevolezza e maturazione del processo di decarbonizzazione tale che ormai si rende necessario un articolato ed armonizzato set di regole che includa le misure IMO per la riduzione delle emissioni, quelle dell'Ue per l'utilizzo dei carburanti (FuelEU) nonché quelle legate agli investimenti e relativi finanziamenti in linea con i criteri della EU Taxonomy.





PROGETTO MARE

La competitività dell'economia del mare in una prospettiva di sviluppo del Paese e di autonomia strategica europea

IL 12 E 13 MAGGIO A ROMA, CONFINDUSTRIA HA PRESENTATO IL DOCUMENTO REALIZZATO CON LE RAPPRESENTANZE ASSOCIATIVE DEL CLUSTER MARITTIMO-PORTUALE. CONFITARMA TRA I PROMOTORI DI PROGETTO MARE CHE INDIVIDUA NELL'ECONOMIA DEL MARE UNO DEI DRIVER STRATEGICI PER IL RILANCIO, LO SVILUPPO E LA CRESCITA DEL NOSTRO PAESE ED ELABORA UNA SERIE DI PROPOSTE SU GOVERNANCE, RIFORME E SEMPLIFICAZIONI AMMINISTRATIVE, POLITICHE INDUSTRIALI ORIENTATE ALLA TRANSIZIONE ENERGETICA E TRANSIZIONE DIGITALE, SVILUPPO INFRASTRUTTURALE E INTERMODALE, RIQUALIFICAZIONE E RILANCIO DELLA PORTUALITÀ TURISTICA E SVILUPPO DELLA FILIERA ITTICA.

Mario Mattioli, presidente Confitarma e Federazione del Mare, è intervenuto alla tavola Rotonda "Governance e riforme, infrastrutture e intermodalità". Rispondendo alle domande di David Parenzo, Mario Mattioli ha ricordato che l'economia del mare rappresenta un fattore di sviluppo importante, non solo per il nostro sistema Paese ma per tutto il mondo: il 90% delle merci viaggia via mare. Purtroppo, la vocazione marittima del nostro Paese si è un po' persa e non siamo più capaci di individuare nel mare un fattore di sviluppo. Invece, si tratta di una realtà che per il suo rilievo e la sua integrazione ben richiederebbe una più efficace e coerente attenzione sul piano politico e amministrativo. "In questo contesto, la parola Governance è straordinaria e, se ben interpretata può rappresentare un vantaggio competitivo". Da tempo come Federazione del Mare chiediamo un Ministero del Mare, ma il modello a cui vorremmo ispirarci è quello francese che, sulla base dell'esperienza pluriennale di un Segretariato del Mare, ha creato un organismo che mette a sistema le diverse competenze marittime, riconoscendo il ruolo fondamentale



della blue economy, sulla base di tre fattori: supporto e idea innovativa della politica, forte amministrazione e un ampio coinvolgimento degli stakeholder che devono essere promotori e stimolatori affinché questo sistema possa funzionare. Ciò che in particolare è emerso è l'esigenza di semplificazione normativa e di riforme concrete da poter attuare in tempi rapidi, sulla base di una pianificazione che coinvolga l'industria nelle scelte. In sintesi, semplificazione come strumento di sviluppo industriale, riforme veloci sulla base di una pianificazione e confronto ampio e trasparente con l'industria. Infine, in merito alla prossima estensione dei benefici del registro Internazionale alle altre bandiere europee, Mario Mattioli ha evidenziato l'esigenza di allineare i costi della nostra bandiera a quelli delle altre bandiere comunitarie che hanno costi inferiori per evitare la perdita di competitività del nostro sistema, spesso legata alle procedure imposte dalla nostra amministrazione.

Barbara Visentini, Consigliere Confitarma, è intervenuta alla Tavola Rotonda "Autonomia strategica europea e nazionale: navalmeccanica, navigazione, fonti energetiche e commercio estero" e, rispondendo alle domande di David Parenzo, ha ribadito che il Registro internazionale rappresenta il pilastro della competitività della flotta italiana, grazie al quale la consistenza del nostro naviglio mercantile dal 1998 è più che raddoppiata passando dagli 8,5 mln di gt a oltre 18 mln gt a inizio anni 10 del nuovo secolo. Anche se è in corso una contrazione del tonnellaggio di bandiera nazionale, che a fine 2021 si attesta sui 14,5 mln di gt, la flotta mercantile italiana resta comunque ai vertici del ranking mondiale in diversi settori ed è al primo posto tra le bandiere europee per marittimi comunitari impiegati, per la maggior parte italiani. Avere una flotta mercantile di bandiera italiana rappresenta un asset strategico per il Paese per tante ragioni e in particolare in situazioni come quella del Covid che abbiamo appena vissuto o come quella attuale legata alla guerra in Ucraina, perché rappresenta una soluzione flessibile per garantire l'approvvigionamento energetico di materie prime e beni di prima necessità.



Oggi siamo di fronte ad un'imminente rivoluzione nello shipping italiano con l'estensione dei benefici del Registro internazionale alle bandiere comunitarie: è una vera e propria sfida che va governata per evitare di affossare la competitività della bandiera. Occorre de-burocratizzare e semplificare, snellire e attualizzare le procedure che governano l'operatività delle navi di bandiera italiana al fine di evitare un nuovo flagging out verso le bandiere europee. "Facciamo in modo che l'armamento non sia costretto

ad ammainare la bandiera italiana per colpa del gap burocratico".

Per quanto riguarda la transizione ecologica, Barbara Visentini ha ricordato che gli armatori italiani in questi anni hanno fatto consistenti investimenti e che prosegue il rinnovo della flotta. Indubbiamente, gli obiettivi previsti dall'Ue con il Fitfor55 sono ambiziosi, soprattutto per un settore come quello dello shipping, notoriamente hard to abate. In questo contesto, il fondo complementare al PNRR, mette a disposizione 500 milioni per il rinnovo green della flotta operata dagli armatori italiani (€250mln per il refitting e €250 mln per nuove costruzioni): "è un intervento importante per il quale ringraziamo il Governo e l'Amministrazione competente anche, se va ricordato, parziale in quanto è riservato alle navi che collegano almeno un porto italiano: ciò di fatto esclude dalla misura buona parte della flotta operata dagli armatori italiani". Per tale ragione, Confitarma ha chiesto al Governo un nuovo intervento a favore di tutta la flotta operata dall'industria armatoriale italiana per rendere ancor più efficace l'azione intrapresa per il rinnovo del naviglio, sia per quanto riguarda la transizione ecologica sia per preservare la competitività delle nostre navi che operano nei traffici internazionali. Infatti, queste ultime si trovano a competere con unità di altri Paesi che potrebbero aver ricevuto tali incentivi. "Valga per tutti l'esempio della Germania - ha sottolineato Barbara Visentini - che ha riconosciuto un incentivo alle nuove costruzioni fino a 8 milioni di euro a nave senza distinzioni di tipologia di naviglio". "Siamo sicuri - ha concluso Barbara Visentini - che il Governo saprà difendere e valorizzare l'asset strategico rappresentato dalla flotta di bandiera italiana".

Beniamino Maltese, Vice presidente Confitarma, è intervenuto alla Tavola Rotonda "Turismo crocieristico, nautico e costiero", alla presenza di Massimo Garavaglia, Ministro del Turismo. Beniamino Maltese ha evidenziato come, dopo due anni di pandemia, le crociere abbiano ripreso ad operare, con una flotta di bandiera italiana che attualmente è in grado di offrire circa 30 milioni di presenze all'anno, rispetto al totale di 435 milioni di presenze di turisti in Italia.



"Il contributo delle crociere al recupero del PIL resta dunque fondamentale per la ripresa del comparto turistico, ma forte è la necessità di adottare anche un modello di mobilità integrata e sostenibile a terra che connetta i porti e le navi con i territori, integrando gli sforzi fatti dagli armatori di dotare le navi di tecnologie avanzate come LNG, batterie e connessione shore power per una sostenibilità complessiva del modello di turismo - ha affermato Maltese "Costa ha lanciato proprio su questi aspetti il Manifesto per un turismo di valore, sostenibile e inclusivo che mira a ottenere, come si fa per il mare, a lasciare sempre il territorio visitato migliore di come è stato trovato".

Il "Manifesto del Turismo Sostenibile" punta a stabilire una collaborazione con il territorio proprio per migliorare la gestione dei flussi turistici creando opportunità economiche e migliorando l'esperienza dei passeggeri in un'ottica di mobilità pubblica sostenibile ed efficace.

La richiesta espressa al Ministro Garavaglia, nel corso dell'evento, è quindi quella di farsi interpretare presso il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili per portare le istanze dei più importanti operatori in termini di miglioramento della mobilità dei crocieristi a beneficio della qualità, sia dell'esperienza turistica che dell'accogliimento nei territori.

Le crociere nel Mediterraneo occidentale stanno registrando una forte ripresa ma resta un'ombra lasciata da quattro importanti fattori esterni: pandemia, guerra, crescita dell'inflazione, e crescita del costo dei carburanti. "Tutto ciò dovrà essere tenuto nella giusta considerazione anche nel confronto con il Governo - ha concluso Beniamino Maltese - al fine di rendere strutturale il buon risultato della stagione 2022, recuperando quindi quel deficit di PIL turistico perso negli ultimi due anni".

Emanuele Grimaldi, già Presidente Confitarma e Presidente designato di ICS-International Chamber of Shipping, è intervenuto alla Tavola Rotonda "Politiche industriali, transizione energetica e sostenibilità del trasporto marittimo e della logistica portuale". Rispondendo alle domande di David Parenzo, Emanuele Grimaldi ha sottolineato che, in tema di sostenibilità, l'industria marittima mondiale e italiana già da tempo è fortemente impegnata per raggiungere gli obiettivi internazionali ed europei volti alla transizione ecologica del settore marittimo ed al raggiungimento di zero emissioni entro il 2050.



Non solo, lo shipping mondiale, da sempre proattivo, ha anche proposto una sorta di autotassazione sui combustibili i cui proventi sarebbero destinati alla creazione di un fondo per Ricerca e Sviluppo necessario per traghettare la transizione. Tale tipo di tassazione, sarebbe anche migliore dell'Emission Trading System (ETS) proposto in sede Ue, che quale sistema regionale non solo potrebbe creare una distorsione della concorrenza a danno degli operatori europei ma potrebbe comportare anche una inversione nell'intermodalità con un ritorno dei camion sulla strada.

Emanuele Grimaldi ha anche evidenziato che si guarda sempre alle emissioni di CO2 dimenticando che ci sono altri gas a effetto serra che contribuiscono all'inquinamento. Tra questi rientra il GNL anche se, attualmente è una delle soluzioni adottate per la transizione. Le tecnologie esistono ma non vi è ancora sufficiente disponibilità di combustibili alternativi come idrogeno e ammoniaca. Soprattutto si trascura il fatto che idrogeno verde o ammoniaca verde ancora non esistono e che sono ottenuti con grande produzione di emissioni: emblematico il caso dell'ammoniaca la cui produzione, per più della metà utilizzata in agricoltura, inquina più del doppio degli altri carburanti.

In conclusione, nell'attuale scenario caratterizzato da tante criticità, che vanno dalla guerra, all'aumento dell'inflazione, dei salari e del costo del petrolio, Emanuele Grimaldi ha lanciato un messaggio di ottimismo nel senso che, anche dalla crisi possono emergere opportunità di maggiore efficienza e, per questo bisogna avere il coraggio di investire guardando al futuro.

ECONOMIA DEL MARE: CONVEGNO DA IL SOLE 24 ORE IN CONTEMPORANEA DA GENOVA, NAPOLI E TRIESTE

Il 14 luglio, si è tenuta in contemporanea da Genova, Napoli e Trieste, la prima edizione dell'evento "Economia del Mare" organizzato da Il Sole 24 Ore che ha visto collegate e in presenza personalità dell'economia, dello shipping e del Governo dedicato all'industria marittima, settore strategico per l'intera economia nazionale: un osservatorio per analizzare il legame tra infrastrutture, logistica, trasporti, attività portuale e sviluppo del territorio, gli scenari e le nuove sfide per gli operatori di fronte ai mutati equilibri geopolitici mondiali.



Mario Mattioli, Presidente Confitarma, dalla sede di Napoli dell'Unione Industriale, ha partecipato alla Tavola Rotonda "Il sistema Italia come hub strategico nella leadership dei traffici internazionali: le esperienze di Genova, Trieste, Napoli", ricordando che, nonostante il Mediterraneo sia crocevia del 20% del commercio mondiale, il 60% di questo traffico non scala i nostri porti: mentre le nostre industrie prediligono i porti nordestini. "Ciò crea un gap logistico pari a circa 70 miliardi di euro l'anno. Occorre una visione strategica d'insieme per consentire al sistema marittimo-portuale e logistico di essere competitivo e restituire al nostro Paese il ruolo di "porta d'Europa". A tal fine, fondamentale è il fattore tempo. Per questo tutti gli operatori del settore richiedono da tempo a gran voce una semplificazione delle procedure "la burocrazia deve essere al servizio delle imprese e non una palla al piede". Anche le risorse del PNRR dovrebbero essere utilizzate a tal fine.

"Se vogliamo riaffermare la centralità del Mediterraneo nei traffici internazionali - come di recente ribadito anche da Confindustria e MEDEF - dobbiamo rendere adeguate le inadeguate infrastrutture di collegamento con i centri del commercio europeo. Migliorare i servizi significa portare ricchezza, andare avanti con le ZES e farle



Costa Firenze ormeggiata a Genova, nel corso della Tavola Rotonda "Attività portuale e infrastrutture come driver per lo sviluppo del territorio", ha affermato che "Dopo lo stop della pandemia, il settore crociera ha rimesso in moto un ecosistema che solo per il Gruppo Costa vale 12,6 miliardi di euro all'anno in Europa".

Costa è ripartita promuovendo una maggiore interazione con porti e istituzioni, e continuando a investire nella ricerca e sviluppo per raggiungere gli obiettivi di sostenibilità ambientale definiti dalle norme Europee. "Siamo stati la prima compagnia a introdurre le navi a LNG e la prima che sta attrezzando una nave da crociera con un sistema di batterie che permettono l'arrivo senza emissioni in porto. Inoltre, la nostra flotta ha in corso di ultimazione finale l'installazione degli apparati necessari per l'alimentazione elettrica da terra durante le soste nei porti (cold ironing)". "Sono tutti investimenti che creano valore, per i quali serve però anche un intervento da parte delle istituzioni per definire nelle previsioni "Fit for 55" un modello di incentivazione del "refit green" delle navi da crociera esistenti, oltre alla creazione di una rete integrata di mobilità sostenibile dei centri storici dove sono ubicati i principali porti passeggeri, con un sistema "dual use", che integri le esigenze di trasporto dei residenti locali con quelle dei passeggeri delle navi".

Fabrizio Monticelli, Amministratore unico di ForMare - Polo Nazionale per lo Shipping, dalla sede di Napoli dell'Unione Industriale, nel corso della Tavola Rotonda "I mestieri del mare: formare nuove competenze" ha parlato di accelerazione dei fattori di cambiamen-

diventare operative segnerebbe un punto positivo".

Beniamino Maltese, Executive Vice Presidente and CFO di Costa Crociere e Vicepresidente Confitarma, dalla Nave

to del settore marittimo in termini di nuove tecnologie, di tutela dell'ambiente, di risparmio energetico, di tutela della sicurezza e di modifiche normative del settore. "Tutti elementi che stanno incidendo fortemente sulla creazione di nuove competenze, upskilling, reskilling della gente di mare".

"Asset strategici di ogni impresa armatoriale, sono gli equipaggi che rappresentano il cuore pulsante del sistema nave. La loro formazione rappresenta una sfida fondamentale in quanto solo attraverso il costante aggiornamento delle competenze è possibile rispondere alle continue sfide che lo sviluppo del settore ci impone. L'industria è, infatti, sempre alla ricerca di nuove figure professionali, altamente qualificate e specializzate, in possesso di competenze che possano contribuire a rispondere concretamente alla transizione ecologica e digitale che, inevitabilmente, investe anche il settore del trasporto marittimo".

È importante poi "preservare il valore del mare e investire nelle professioni marittime assume un ruolo primario nell'accrescimento competitivo dello shipping e costituisce il motore per aumentare l'occupazione, rispondendo alle esigenze delle imprese armatoriali, dell'evoluzione tecnologica e della transizione ecologica così come richiesto dall'Europa e dal legislatore. Alla luce del PNRR e delle opportunità di finanziamento in ambito europeo, nazionale e regionale, è importante creare una consolidata rete per ridurre il divario tra l'offerta formativa e le esigenze del mercato del lavoro; aumentare l'interazione tra il mondo imprenditoriale e il mondo della ricerca; migliorare la comunicazione e la cooperazione tra i centri di formazione e le autorità competenti per diffondere tra le nuove generazioni le opportunità di carriera nella blue economy".





PLAUSO DI CONFITARMA PER L'APPROVATA RIFORMA DEGLI ITS

Confitarma plaude alla via libera definitiva della riforma degli ITS, a seguito dell'approvazione del 12 luglio in via definitiva da parte della Camera dei Deputati della legge "Istituzione del Sistema terziario di istruzione tecnologica superiore".

Con la riforma inizia una nuova fase degli ITS che diventano ITS Academy e mutano il nome in Istituti Tecnologici Superiori, rafforzando il rapporto con il mondo del lavoro e consentendo al nostro sistema di istruzione e formazione di competere con quelli di altri Paesi.

Confitarma, da sempre favorevole ad una riforma protesa a rafforzare gli ITS, ha seguito con particolare attenzione l'iter parlamentare del provvedimento.

Con la riforma, viene riconosciuta la stretta connessione degli ITS con le imprese del settore di riferimento rendendo strutturale un modello formativo in cui le imprese partecipano attivamente alla governance e alla didattica e vengono ampliati i percorsi di studio tenendo conto delle sfide attuali e delle linee di sviluppo econo-

mico del Paese, con particolare attenzione, tra le altre, alla transizione ecologica e digitale.

Gli ITS del mare rappresentano un'eccellenza del sistema formativo marittimo nazionale: dalla loro istituzione, infatti, sono oltre duemila gli allievi che si sono diplomati presso tali Istituti, con un tasso di occupazione prossimo al 100%. È stato possibile ottenere tali importanti risultati grazie a percorsi di formazione volti a rispondere alle specifiche esigenze del settore, che hanno consentito al personale marittimo di raggiungere un elevato livello di professionalizzazione.

In questo contesto, la formazione rispondente ai fabbisogni delle imprese produrrà effetti molto positivi sull'occupazione dei marittimi italiani e, quindi, offrirà ulteriori opportunità di carriera marittima alle nuove generazioni.

L'auspicio di Confitarma è che vengano approvati in tempi rapidi i decreti attuativi anche al fine di poter accedere alle risorse del PNRR pari a 1,5 miliardi in 5 anni.

RIFLESSIONI SULLA CARENZA DI LAVORATORI MARITTIMI ITALIANI

Giacomo Gavarone, Presidente del Gruppo Tecnico "Risorse Umane e Relazioni Industriali" di Confitarma, e **Salvatore d'Amico**, Presidente del Gruppo Tecnico "Education e Capitale Umano" e del Gruppo Giovani Armatori di Confitarma, affrontano il tema della carenza di marittimi italiani proponendo alcune riflessioni su una tematica certamente complessa e delicata.

Innanzitutto, è importante ricordare che il gap fra domanda e offerta di lavoratori marittimi è un fenomeno strutturale di carattere mondiale da tempo denunciato da importanti Associazioni internazionali, quali il BIMCO.

"Per fronteggiare tale problematica, l'armamento italiano da tempo sta investendo in maniera consistente nella formazione dei lavoratori marittimi. Ricordo - afferma **Salvatore d'Amico** - che i vari ITS del Mare sono un'eccellenza nel panorama formativo nazionale in quanto, dopo il conseguimento del diploma, consentono tassi di occupabilità vicini al 100%. Per questo, l'attività degli ITS dovrebbe essere fortemente ampliata e, a tal fine, l'auspicio è che le importanti risorse economiche previste nel PNRR possano essere messe a disposizione degli ITS in tempi rapidi e con modalità efficaci per la realizzazione di nuovi corsi, in particolare, quelli per conseguire la certificazione di Ufficiale di macchina, per i quali si riscontra un'evidente mancanza di vocazione da parte delle nuove generazioni. Confitarma si sta già concretamente attivando per far conoscere le opportunità che il mondo del mare può dare ai giovani promuovendo maggiori attività di orientamento nelle scuole per dare ulteriore impulso alla costituzione di una nuova generazione di Ufficiali".

"Sottolineo - aggiunge **Giacomo Gavarone** - che, rispetto al passato, grazie all'accordo sindacale per l'imbarco degli Allievi del 2020, è notevolmente aumentato il numero di Allievi Ufficiali imbarcati sulle navi di bandiera italiana: ogni giorno a bordo delle navi armate dalle aziende associate a Confitarma sono mediamente imbarcati due Allievi Ufficiali. In occasione del prossimo rinnovo contrattuale, Confitarma non si sottrarrà alla discussione con le Organizzazioni sindacali in merito all'incremento dell'indennità riconosciuta a tale figura, fermo restando che l'Allievo, nel periodo in cui è a bordo, svolge attività di formazione e addestramento".

Le gravi difficoltà che la carenza di lavoratori marittimi sta creando per l'attuale stagione estiva interessano soprattutto i servizi di cabotaggio e in particolare l'operatività delle navi traghetti.

"È bene sapere - evidenzia **Giacomo Gavarone** - che degli oltre 1.100 marittimi di cui le compagnie di navigazione soffrono la carenza circa 1.000 non sono Ufficiali, ma marittimi abilitati di macchina, operai meccanici, motori-

sti, otttonai, elettricisti, marinai, fino ad arrivare a una quota molto consistente (oltre 500) di personale di camera (camerieri, garzoni e piccoli di camera) e cucina (cuochi equipaggio e piccoli di cucina). Tale situazione è determinata da molteplici fattori, a seconda delle figure professionali: ad esempio la carenza di qualifiche specialistiche di macchina o quella del cuoco equipaggio è chiaramente dovuta a requisiti di accesso alle suddette figure ormai totalmente superati e alla mancanza di specifici corsi di formazione che non consentono, quindi, il normale ricambio generazionale dei lavoratori marittimi che, nel tempo, vanno in pensione. Per le altre figure, in particolare quelle che svolgono a bordo i cosiddetti servizi di camera, il fenomeno che ci troviamo di fronte in questi giorni è estremamente complesso e i fattori che lo stanno deter-

minando sono molteplici. Senza timore di smentita possiamo affermare che, da un lato, l'aumento del numero di traghetti entrati in esercizio negli ultimissimi anni ha determinato un maggior fabbisogno da parte delle compagnie di navigazione di tali figure professionali, e dall'altro, la forte ripartenza del turismo ha comprensibilmente portato tanti marittimi a scegliere occupazioni "a terra". L'effetto combinato di questi due fattori sta contribuendo in maniera molto significativa all'ampliamento del divario fra domanda e offerta".

"Sarebbe, dunque, importante rimuovere tutte le attuali barriere, normative e operative, all'ingresso dei giovani nel mercato del lavoro marittimo - afferma **Salvatore d'Amico** - oltre all'agognata riforma del collocamento della gente di mare (compreso l'aggiornamento dei requisiti di accesso alle figure professionali), occorre sostenere economicamente i giovani che vogliono intraprendere le carriere del mare finanziando almeno in parte i corsi *basic training* necessari per imbarcare a bordo delle navi, sulla falsa riga di quanto si sta facendo con il "buono patente" per gli autotrasportatori. Tutte queste iniziative, se messe in campo in tempi rapidi, potrebbero generare, già nel giro di pochi mesi, nuova occupazione marittima italiana."

"Per risolvere nell'immediato l'emergenza di quest'estate evitando il fermo delle navi e i conseguenti forti disagi soprattutto nei collegamenti con le isole - conclude **Giacomo Gavarone** - non resta, invece, altra via che consentire temporaneamente alle compagnie di navigazione che dimostrano di aver effettuato, senza successo, le chiamate ai collocamenti della gente di mare - previo nulla osta delle Organizzazioni Sindacali - l'imbarco di quote di marittimi extra-UE sui traffici di cabotaggio. Per un'industria mobile come quella marittima la flessibilità è elemento indispensabile per garantire l'operatività delle navi."



PRIMO CORSO PER MEDICI DI BORDO CONSEGNATI I PRIMI DIPLOMI



Venerdì 10 giugno, con la consegna dei diplomi, si è concluso il Primo corso di Alta Formazione per Medici di Bordo e Medici di Bordo Supplenti, bandito il 13 aprile e inaugurato a Napoli il 16 maggio.

Promosso da ForMare - Polo Nazionale per lo Shipping su impulso e iniziativa della Confederazione Italiana Armatori e delle imprese armatoriali sue associate, in coordinamento con l'Azienda Ospedaliera Cardarelli di Napoli, il corso ha fornito le competenze necessarie a svolgere la professione a bordo sia per la parte sanitaria, sia per la parte marittima.

Ai 12 medici diplomati, che hanno espresso grande soddisfazione per le tematiche trattate e per l'approccio qualitativamente alto adottato dai docenti con il supporto di tecnologie innovative, verrà data la possibilità di imbarcare a bordo delle navi del Gruppo Grimaldi, sponsor di questa prima sessione sperimentale.

"Siamo molto soddisfatti - afferma **Fabrizio Monticelli**, Amministratore Unico di ForMare - per il gradimento manifestato dai partecipanti e considerando l'interesse che ha riscosso la nostra iniziativa da parte di altre imprese armatoriali, il corso sarà replicato nei prossimi mesi".

MEDAGLIA DI BRONZO AL MERITO DI MARINA PER IL COMANDANTE PIETRO SINISI DI COSTA CROCIERE



Il 20 luglio a Roma, durante la cerimonia per il 157° anniversario dell'istituzione del Corpo delle Capitanerie di porto, l'Amm. Nicola Carlone, ha insignito della Medaglia di Bronzo al merito di Marina, il Comandante di Costa Crociere **Pietro Sinisi**.

Il prestigioso riconoscimento è stato assegnato perché "in occasione del naufragio della motonave Kilic, sulla quale si era sviluppato un incendio di tale vastità da non poter essere domato dai sistemi di

bordo, il Comandante Sinisi, al comando di Costa Luminosa, ha supportato le operazioni di soccorso dimostrando elevata perizia e non comuni doti marinaresche, contribuendo in maniera fattiva, al salvataggio degli 11 uomini d'equipaggio della motonave turca.

Nonostante le condizioni meteorologiche particolarmente avverse, è stato capace di mantenere la sicurezza dei propri passeggeri, e porre in essere un tempestivo intervento, risultato providenziale per l'ottima riuscita delle operazioni di soccorso. Con il suo comportamento ha contribuito a dare lustro all'immagine della marineria italiana nel panorama istituzionale.



ILO Special Tripartite Committee

Dal 5 al 13 maggio a Ginevra, presso l'ILO-Organizzazione Internazionale del Lavoro, si è tenuto il quarto meeting dello Special Tripartite Committee della Maritime Labour Convention (MLC, 2006) dell'ILO.

Il meeting di 7 giorni si è concluso con l'adozione di otto emendamenti alla Convenzione MLC, 2006, cinque dei quali sono stati presentati congiuntamente dal gruppo degli Armatori e dei Sindacati dei Lavoratori Marittimi.

Gli emendamenti saranno ora sottoposti all'approvazione dell'International Labour Conference nel mese di giugno per entrare in vigore indicativamente a fine 2024.

Nella delegazione degli Armatori, coordinata da ICS-International Chamber of Shipping, per Confitarma, ha partecipato ai lavori **Mariachiara Sormani** del servizio Risorse Umane e Relazioni Industriali.

3 MARZO – WEBINAR:

COMMODITIES: UNA PANORAMICA SUL TRASPORTO INTERNAZIONALE DI MERCI E I DRIVER DI MERCATO

Webinar

Commodities: una panoramica sul trasporto internazionale di merci e i driver di mercato

Giovedì, 3 marzo 2022
Ore: 17:15

Con:
Enrico Paglia
Shipping Analyst, banchemo costa network

Un evento organizzato da:



21 MARZO – WEBINAR:

PNRR AL SERVIZIO DELLA TRANSIZIONE QUALE SUPPORTO ALL'ECONOMIA MARITTIMA E ALLA FINANZA SOSTENIBILE



Webinar

US and EU sanctions in response to Russia-Ukraine crisis
The impact on the maritime sector

21st March, 2022



David Peyman
Of Counsel at DLA Piper LLP (US), former U.S. Deputy Assistant Secretary of State for Counter Threat Finance and Sanctions



Chiara E. Tuo
Full Professor of European Union Law (University of Genoa) and Partner at Carbone e D'Angelo Law Firm

AGENDA

- **Opening and welcome remarks**
Salvatore d'Amico, Young Shipowners Group's President
- **Speakers**
David Peyman, Of Counsel at DLA Piper LLP (US), former U.S. Deputy Assistant Secretary of State for Counter Threat Finance and Sanctions
Navigating Russia Sanctions and Other High Risk Jurisdictions: How to Mitigate Risk & Add Value In the Maritime Sector.
Chiara Enrica Tuo, Full Professor of European Union Law (University of Genoa) and Partner at Carbone e D'Angelo Law Firm
Assessing the impact of the EU sanctions against Russia on the maritime sector: current status and future perspectives.
- **Q&A**
- **Closing remarks**
Salvatore d'Amico, Young Shipowners Group's President

11 APRILE – WEBINAR:

PNRR AL SERVIZIO DELLA TRANSIZIONE QUALE SUPPORTO ALL'ECONOMIA MARITTIMA E ALLA FINANZA SOSTENIBILE

WEBINAR

PNRR al servizio della transizione quale supporto all'economia marittima e alla finanza sostenibile

ALESSANDRO PANARO
Capo Dipartimento Marittimo & Energy presso SRM
Le nuove sfide dello shipping ed i fenomeni che stanno portando al cambiamento

FABRIZIO VETTOSI
Consigliere di Confitarma
Outlines della Taxonomy Regulations



31 MAGGIO – WEBINAR:

NAVI AUTONOME: PROFILI NORMATIVI E SCENARI TECNOLOGICI



8 FEBBRAIO – AUDIZIONE
RAPPRESENTANZE GIOVANILI AL CNEL
SUL FUTURO DELL'EUROPA

AUDIZIONE RAPPRESENTANZE GIOVANILI AL CNEL SUL FUTURO DELL'EUROPA

“Siamo convinti che i giovani devono partecipare in prima linea alla realizzazione degli obiettivi del Next Generation EU per un'Europa post Covid-19 più ecologica, digitale e resiliente.”

SALVATORE D'AMICO,
PRESIDENTE GIOVANI ARMATORI



20 GIUGNO 2022 - GIOVANI ARMATORI IN VISITA AL COMANDO IN CAPO DELLA SQUADRA NAVALE (CINCNV)





14 marzo - Audizione presso le Commissioni riunite VIII

(Ambiente) e X (Attività Produttive) della Camera dei Deputati Misure urgenti per il contenimento dei costi dell'energia elettrica e del gas naturale, per lo sviluppo delle energie rinnovabili e per il rilancio delle politiche industriali

Il DG **Luca Sisto**, intervenuto in videoconferenza, ha innanzitutto espresso la preoccupazione della Confederazione per la grave situazione in Ucraina esprimendo forte solidarietà alla popolazione di quel Paese. In questo contesto, per l'Italia, emerge l'importanza dell'economia del mare in Generale e dell'industria armatoriale e dei porti in particolare: basti considerare che il 47% delle importazioni (in Euro) dalla Federazione russa arriva via mare: 100% dei combustibili minerali (carbone); 40% del petrolio; 99% dei fertilizzanti, 91% dei mangimi. "Se vogliamo diversificare le fonti di energia occorre intervenire su ciò che è per sua natura flessibile: il trasporto marittimo, l'infrastruttura mobile per eccellenza, in quanto la nave consente di diversificare rapidamente i mercati di riferimento". Guardando al settore del gas, la maggior parte del quale arriva tramite gasdotti, il ruolo del trasporto marittimo potrebbe contribuire a ridurre la dipendenza da pochi fornitori. "Per fare ciò è però necessario riconsiderare la nostra politica in materia di rigassificatori e sostenere lo sviluppo della flotta di navi gasiere. Confitarma, pertanto, chiede che al più presto venga convocato un tavolo istituzionale dedicato alla politica energetica dei prossimi decenni che ricomprensse anche il trasporto marittimo, settore definito anche dal Governo strategico per il paese, come il periodo della pandemia ha testimoniato. Considerata l'insostenibilità del prezzo del bunker per le imprese di navigazione, Confitarma sollecita una misura per il "ristoro" del "caro gasolio" che, nel premiare il virtuosismo delle imprese di navigazione che utilizzano combustibili alternativi, possa essere di beneficio anche per il resto della flotta che utilizza bunker tradizionale".



21 marzo - Tavolo del MAECI con le Associazioni del comparto della logistica. Gli effetti della crisi ucraina sulle imprese

Luca Sisto ha espresso la preoccupazione per la grave crisi in atto manifestando la solidarietà dell'armamento italiano per le popolazioni civili e auspicando un rapido cessate il fuoco e per quanto riguarda il settore marittimo, ha ricordato che l'Italia ha responsabilmente innalzato il livello di sicurezza delle navi al massimo previsto (MARSEC 3) nel Mar d'Azov e nelle ZEE russe e ucraine nel Mar Nero. "Fermo restando l'assoluta priorità della sicurezza dei nostri equipaggi occorre tener conto che ciò comporta alcune criticità per la flotta italiana in quanto siamo di fronte ad un disallineamento del livello di sicurezza tra le flotte dei diversi Paesi UE che incide sulla competitività delle imprese di navigazione italiane. Per questo è necessario un allineamento dei livelli MARSEC nel contesto UE". Per quanto riguarda la diversificazione delle fonti di energia, occorre intervenire su ciò che è per sua natura flessibile: il trasporto marittimo. "La nave è un'infrastruttura mobile per eccellenza, che consente di diversificare rapidamente i mercati di riferimento. In particolare, guardando al settore del gas, la maggior parte del quale arriva tramite gasdotti, il ruolo del trasporto marittimo potrebbe contribuire a ridurre la dipendenza da pochi fornitori". Per questo, Confitarma da tempo sostiene la necessità di riconsiderare la politica del nostro Paese in materia di rigassificatori (oggi sono solo 3 quelli attivi in Italia) e di sostenere lo sviluppo della flotta di gasiere e, per poter fronteggiare le sfide e le esigenze del settore, Confitarma chiede che venga istituito al più presto un tavolo istituzionale dedicato alla politica energetica dei prossimi decenni, che ricomprensse anche i trasporti marittimi. Inoltre, il settore necessita di una misura per il "caro gasolio" che possa dare un "ristoro" a tutta la flotta. "Insieme ad Assarmatori abbiamo elaborato una proposta da inserire nell'iter di conversione del Decreto c.d. Caro Bollette (DL n. 17/2022) per una copertura di 50 milioni di euro". Sisto ha quindi concluso che il trasporto marittimo è "un servizio essenziale" che da tempo sta facendo forti investimenti per ridurre le emissioni di zolfo e di CO₂, e che quindi merita di essere sostenuto per il ruolo sociale che ha avuto e continua ad avere durante l'emergenza pandemica e nel corso di questa nuova crisi di conflitto".

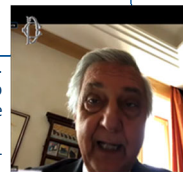
5 aprile - Audizione presso la IX Commissione Trasporti della Camera dei deputati Semplificazione dell'ordinamento marittimo

Nicola Coccia, e **Giacomo Gavarone**, rispettivamente Coordinatore e Coordinatore operativo del Comitato Regole e Competitività, hanno ricordato che Confitarma partecipa ai lavori del "Tavolo Mare", costituito dal Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili per consentire l'aperto confronto degli stakeholder sulle principali tematiche riguardanti il settore marittimo e portuale.

In chiave di sostenibilità e semplificazione, nonché agli specifici gruppi di lavoro tematici e, tra questi, al "GdL semplificazione normativa", ove si sta approfondendo proprio l'ampio progetto di riforma dell'ordinamento marittimo che include alcune delle proposte contenute nei progetti di legge oggetto dell'audizione. In proposito, hanno manifestato apprezzamento per l'opportunità di poter fornire alla Commissione le osservazioni dell'armamento su un tema così importante per il settore "Oggi più che mai, il confronto costruttivo tra Istituzioni e industria rappresenta un elemento determinante per continuare a operare e competere sui mari del mondo - ha affermato **Nicola Coccia** - contribuendo allo sviluppo dell'economia del mare e, con essa, al rilancio del Paese". Infatti, ha aggiunto "siamo ormai alla vigilia di una rivoluzione del settore del trasporto marittimo nazionale a seguito dell'imminente conclusione del processo di estensione dei benefici previsti dal Registro Internazionale alle bandiere UE/SEE". "A fronte di tale profondo mutamento, la strategia vincente è solo una: attuare urgenti misure di semplificazione normativa dell'ordinamento marittimo nazionale unitamente alla "sburocrazizzazione" dei processi e alla dematerializzazione delle procedure - ha affermato Coccia - e le proposte di legge dei Deputati Gariglio e Ficari, fortemente volute da Confitarma, si

inseriscono perfettamente nel perseguimento di tale obiettivo". Queste iniziative del Parlamento possono dare un forte impulso anche all'attività dell'Amministrazione per una deburocrazia sinergica dei provvedimenti di natura non legislativa".

"Il Registro Internazionale è condizione necessaria ma non più sufficiente per assicurare la competitività delle nostre imprese - ha fatto presente **Giacomo Gavarone** - sottolineando come l'importante lavoro condotto dal Parlamento non esaurisca il ben più ampio progetto di semplificazione normativa del Codice della Navigazione e dell'ordinamento correlato, di cui Confitarma da anni è promotrice presso le competenti sedi istituzionali e che di recente è stato integrato con ulteriori proposte, tutte caratterizzate dal fatto di essere per moltissimi aspetti senza oneri a carico dello Stato in materia di trasporto marittimo". In particolare, Confitarma nutre perplessità in base alle proposte di modifica della Legge 84 del 1994 per quanto concerne la conferenza di coordinamento dei presidenti che non sarebbe più presieduta dal Ministro ma da una persona da lui nominata. Per Confitarma, l'unica opzione praticabile è che il Ministro nomini un soggetto esterno di sua fiducia e non uno dei componenti della conferenza. In aggiunta, Confitarma auspica che finalmente possa trovare concreta applicazione la norma relativa alla partecipazione dell'utenza portuale alla conferenza di coordinamento. Se le osservazioni dell'armamento saranno supportate dal Parlamento e se tale progetto di riforma venisse perseguito concretamente nella sua interezza e in tempi brevi, la nostra bandiera verrebbe messa finalmente in grado di competere con quelle comunitarie, anche a beneficio dell'interesse nazionale.



5 luglio - Audizione alla IX Commissione Trasporti della Camera dei Deputati

Iniziative per il mantenimento della proprietà italiana delle infrastrutture portuali nazionali, per la semplificazione delle zone economiche speciali (ZES) e delle zone logistiche speciali (ZLS) e per il completamento delle infrastrutture di collegamento nell'ambito della rete TEN-T

Mario Mattioli, Presidente Confitarma, ha evidenziato che l'impatto della pandemia prima e della guerra russo-ucraina sulle economie e sulle società delle nazioni è ancora difficilmente valutabile, anche se "la rivista internazionale The Economist già nel 2019, quindi ben prima del Covid-19, utilizzava il nuovo termine "slowbalisation per descrivere i cambiamenti in atto nel commercio mondiale. La globalizzazione non si è arrestata ma ha cambiato forma, si sta rallentando e trasformando dando vita ai fenomeni noti come *reshoring*, *nearshoring* e *friendshoring*".

In ogni caso, i fenomeni in atto hanno evidenziato l'importanza della logistica quale asset strategico di un Paese. "Logistica deve essere intesa nel senso più ampio del termine comprendendo l'hardware (infrastrutture, mezzi di trasporto) e il software (governance, sistemi digitali e di comunicazione). Le navi e i porti, elementi fondamentali della catena logistica, sono asset strategici ai fini dell'import-export delle merci, della differenziazione delle fonti di approvvigionamento energetico del Paese. Per questo, lo Stato deve essere consapevole di tale strategicità e fare in modo che fenomeni inevitabili e non necessariamente negativi, come la globalizzazione e l'integrazione verticale delle attività logistiche, non rappresentino un fattore di criticità che possa compromettere la competitività delle imprese domestiche, l'occupazione e la prosperità dei cittadini. Le scelte che verranno fatte potrebbero rafforzare o indebolire la capacità di resilienza del sistema logistico nazionale".

Per quanto riguarda il comparto armatoriale, l'obbligo imposto dall'Unione Europea di riconoscere anche alle navi comunitarie i benefici del Registro Internazionale previsti per la bandiera italiana potrebbe comportare una sensibile riduzione della flotta tricolore. "Ciò, a nostro avviso - ha affermato Mattioli - può essere evitato attraverso l'adozione di interventi di sburocrazizzazione, spesso a costo zero per l'erario, quali quelli scaturiti nell'ambito del Tavolo del Mare istituito dal MIMS o quelli previsti nel disegno di legge 3239, che riducono il differenziale dei costi di gestione della bandiera italiana rispetto alle bandiere comunitarie più competitive, valutabile in 100.000 euro all'anno a nave".

Per quanto riguarda l'ambito portuale, i limiti del sistema che affida alle Autorità di Sistema Portuale e alle Autorità Marittime la gestione delle concessioni risiedono nella difficoltà di avere un quadro omogeneo a livello nazionale. "La riforma dell'articolo 18 della legge 84/94, contenuta nel disegno di legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021 ora all'esame della Camera, va nella giusta direzione ma occorre emanare quanto



prima il regolamento ministeriale e, soprattutto, prevedere un coordinamento a livello centrale che valuti i singoli affidamenti sotto il profilo della strategicità e della "indipendenza" logistica nazionale rafforzando sotto tale profilo quanto attualmente previsto in relazione alle competenze della Conferenza nazionale di coordinamento delle AdSP, ma soprattutto allargando la partecipazione agli stakeholder, in primis armatori e terminalisti".

Oltre a tenere conto della strategicità delle aree portuali affidate in concessione e delle attività in esse svolte, secondo Confitarma è quanto mai opportuno vigilare attentamente anche sulle condizioni di accesso all'utilizzo di tali infrastrutture in modo che questo possa avvenire in maniera trasparente e non discriminatoria per gli operatori. "Le aree portuali costituiscono un asset strategico di collegamento tra infrastrutture a loro volta strategiche: occorrono pertanto misure adeguate a vigilare su criteri trasparenti e equi di attribuzione in concessione del loro utilizzo".

In particolare, con riferimento a queste ultime, la legge 84/94 ha riservato alla categoria degli armatori un solo rappresentante. "Tuttavia, considerato che all'epoca dell'adozione della citata normativa, a differenza di oggi, esisteva una sola associazione in rappresentanza dell'armamento privato, riteniamo sia necessario apportare le opportune modifiche affinché l'associazione che a livello locale rappresenta maggiormente l'armamento nazionale (avente stabile organizzazione in Italia) possa sempre esprimere un proprio rappresentante in seno agli Organismi di Partenariato della Risorsa Mare delle Autorità di Sistema Portuale e nelle commissioni consultive locali".

Infine, Confitarma vede con favore lo sviluppo delle ZES e delle ZLS quale elemento di attrazione di nuovi investimenti nel nostro Paese e di crescita per i porti, in particolare quelli del Mezzogiorno, sempre più in competizione con i porti della sponda meridionale del Mediterraneo. "Il Mezzogiorno è l'area del Paese che può attrarre insediamenti industriali, aiutando la riduzione di disoccupazione giovanile e femminile e può diventare il volano della ripresa economica dell'Italia. Per questo dobbiamo però superare le difficoltà di carattere burocratico che fino ad oggi hanno impedito l'entrata in esercizio delle ZES semplificando al massimo il modello di gestione delle stesse. Confitarma è pertanto favorevole ad ogni iniziativa che preveda il maggior coinvolgimento degli stakeholder istituzionali in tema di concessioni portuali e che sostenga le imprese italiane intervenendo, nel rispetto delle norme che disciplinano la concorrenza e il libero mercato, a tutela degli interessi nazionali".

CONFITARMA DA GENOVA A VENEZIA PER PARLARE DI LAVORATORI MARITTIMI - REGISTRO INTERNAZIONALE - SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE - NAVI AUTONOME



Promosso da The International Propeller Club Port of Venice, il 29 aprile si è tenuto il convegno "Lavoratori marittimi, vita di mare e safe sailing - Sicurezza, formazione e difficoltà anche quotidiana da superare". Tra i numerosi relatori, moderati da Lucia Nappi, è intervenuto **Luca Sisto**, Direttore Generale di Confitarma, che ha ricordato come i lavoratori marittimi siano l'asset strategico per le imprese di navigazione su cui l'armamento crede fortemente perché le loro capacità, le loro competenze e la loro preparazione rappresentano la garanzia di un trasporto marittimo sicuro, efficiente e rispettoso dell'ambiente. Il Direttore di Confitarma ha poi ribadito l'importanza del Registro Internazionale "esempio tangibile del risultato straordinario che la sinergia fra Confitarma e OO.SS. ha prodotto per lo sviluppo del settore del trasporto marittimo in Italia, il pilastro su cui si fonda la competitività dell'industria nazionale anche per dare la possibilità di lavorare a terra e soprattutto a bordo. Il delicato momento in cui stiamo per estendere i benefici del Registro Internazionale italiano, rende improrogabile una strutturale semplificazione e sburocratizzazione di norme e procedure che, in diversi casi, risalgono addirittura al diciannovesimo secolo!"

Il 29 aprile, nell'ambito del ciclo di seminari organizzati da ATENA (Genova) in collaborazione con DITEN (Facoltà di Ingegneria), **Fabrizio Vettosi**, Consigliere Confitarma, ha svolto una relazione sui processi di ristrutturazione finanziaria delle aziende di shipping anche in relazione ai futuri impatti generati dall'implementazione delle normative sulla sostenibilità ambientale.

Il 6 maggio a Genova, **Giacomo Gavarone**, Presidente del Gt Risorse Umane e Relazioni industriali di Confitarma, ha partecipato al seminario "Unmanned vessels: the role of the human factor" svoltosi nell'ambito del 27° Convegno del CESMA - Confederation of European Shipmasters' Associations.

Dopo una rapida sintesi dell'evoluzione dell'idea di navi "senza pilota", Giacomo Gavarone ha evidenziato che, se il processo di automazione nel settore navale è ormai irreversibile e procederà necessariamente con gradualità dati gli attuali limiti tecnologici e le rigidità normative, occorre sviluppare come categoria e con le autorità regolatorie un ragionamento strategico che favorisca la crescita e l'evoluzione dell'industria nel suo insieme, a beneficio delle compagnie e anche degli stessi lavoratori marittimi.



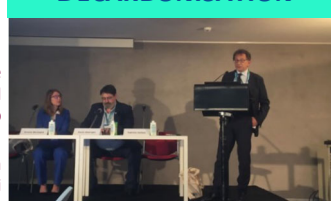
da pochi fornitori. Affinché ciò sia possibile, sarà necessario riconsiderare la nostra politica in materia di rigassificatori - oggi vi sono solo tre rigassificatori attivi in Italia - e sostenere lo sviluppo della flotta di gasiere.

Confitarma ha richiesto che al più presto venga convocato un tavolo istituzionale dedicato alla politica energetica dei prossimi decenni che ricomprenda anche il trasporto marittimo in qualità di settore strategico per il paese, come sottolineato più volte dal Governo.

La bozza di Decreto-Legge Aiuti del 2 maggio 2022 recante misure urgenti in materia di politiche energetiche nazionali, produttività delle imprese e attrazione degli investimenti, nonché in materia di politiche sociali e di crisi Ucraina, sembrerebbe rappresentare un primo passo per la realizzazione di una nuova capacità di rigassificazione.

Il 6 maggio a Jesolo, nell'ambito del Festival Internazionale della Geopolitica Europea, **Luca Sisto**, DG Confitarma è intervenuto alla sessione "La sicurezza energetica dipende dal mare", ricordando che la maggior parte del gas arriva

**FINANCING
DECARBONISATION**



19 maggio, **Fabrizio Vettosi**, Consigliere Confitarma e presidente Ecsa Fiscal Group, è intervenuto al workshop Financing decarbonisation, organizzato da ECSA, ATENA, ISW e Surfrider.

Nella sua relazione Vettosi ha evidenziato il forte commitment da parte degli armatori che hanno ampiamente anticipato il processo di decarbonizzazione con ingenti investimenti dettati anche da specifici regolamenti.

Complessivamente sono stati investiti durante le ultime decadi oltre 90 bn. \$ in nuove tecnologie e devices green. ECSA (e Confitarma) condividono gli obiettivi di decarbonizzazione imposti da FuelEU, Taxonomy, IMO-CII ma è necessario armonizzare le traiettorie e renderle coerenti con lo sviluppo delle nuove e diverse tecnologie; ciò anche per evitare il proliferare di iniziative private con il rischio di fenomeni di greenwashing che renderebbero più costoso e meno disponibile l'accesso al credito.

SHIPPING, NAUTICA E AUTORITÀ PORTUALI



Il 17 maggio a Ravenna, **Luca Sisto**, Dir. Gen. di Confitarma, nel suo intervento al Convegno "Shipping, Nautica e Autorità Portuali: se non ora quando? L'Italia ad un bivio", ha precisato che l'imminente passaggio normativo relativo al processo di estensione dei benefici RI alle bandiere comunitarie è destinato a produrre un cambiamento epocale per l'armamento: l'irrelevanza della scelta di bandiera, nel presupposto che l'impresa interessata sia effettivamente radicata sul territorio italiano, quale evoluzione del concetto del genuine link. Anche lo sgravio previdenziale sarà subordinato alla presenza quantomeno di una stabile organizzazione in Italia, attribuendo in tal modo all'Agenzia delle entrate un ruolo sempre più in "pole position" nell'applicazione degli aiuti. Tale nuovo scenario inevitabilmente produrrà alcuni effetti sulla bandiera nazionale. Si renderà urgente un'opera di sburocratizzazione e alleggerimento amministrativo allo scopo di colmare il gap

competitivo con le altre bandiere UE. Il tema di grande attualità del rapporto tra fiscalità e sviluppo sostenibile (cd tassazione green oriented): occorrerà evitare definitivamente il rischio che le agevolazioni vengano inquadrate come "sussidi ambientalmente dannosi". Da qui l'importanza di seguire anche gli sviluppi dell'attuazione del processo comunitario in materia di Tassonomia. In conclusione, Sisto ha sottolineato come in questa fase si riveli sempre più importante il ruolo delle Associazioni di categoria, fondamentali per accrescere la consapevolezza delle imprese del settore sulle tematiche ambientali, accompagnandole con servizi innovativi.



Il 20 maggio, **Fabrizio Monticelli** e **Lidia Rossi** di ForMare Polo Nazionale per lo Shipping hanno partecipato al workshop Future-proof skills and young start-ups for blue growth.



**MARIELLA AMORETTI
AL SIMPOSIO INTERNAZIONALE
GEOADRIATICO**



Il 16 giugno a Trieste, nell'ambito del Simposio internazionale GeoAdriatico, **Mariella Amoretti**, Vicepresidente Confitarma, è intervenuta alla sessione "Industria marittima: il metano possibile fonte alternativa" ribadendo che grazie agli ingenti investimenti effettuati dagli armatori sulle tecnologie delle navi e sulle strategie di navigazione, in 10 anni a fronte di un aumento del 40% del commercio marittimo globale le emissioni si sono ridotte del 10%. "Certamente vogliamo continuare su questa strada ma, dobbiamo essere tutti consapevoli che il raggiungimento degli obiettivi fissati non dipende solo dalla volontà degli armatori e che devono essere realisticamente accompagnati nel processo della transizione ecologica: gli armatori stanno investendo parecchio per la transizione ecologica ma le risorse delle aziende private non sono sufficienti a sostenere da sole ricerca ed innovazione.

La riduzione delle emissioni richiesta dalla comunità internazionale e dall'industria necessita infatti di una enorme attività di ricerca e sviluppo per far sì che i carburanti alternativi diventino delle opzioni praticabili.

Sono, infatti, allo studio diverse opzioni per la decarbonizzazione del trasporto marittimo, una delle quali è l'utilizzo di GNL che, peraltro, è molto di moda ma è considerato un combustibile di transizione, mentre le navi devono durare almeno 20 anni per poi essere rivendute. La strada da fare pertanto è ancora lunga e noi, come società armatrici, non possiamo avventurarci in strade difficili da perseguire per utilizzare un combustibile a tempo determinato.

Senza contare che la rete di approvvigionamento di GNL in Italia è praticamente inesistente in quanto nel nostro Paese nei decenni passati non sono stati fatti investimenti per la creazione di un'infrastruttura adeguata e questo ritardo incide non solo sulla transizione ecologica ma anche sulla competitività del sistema. Manca una visione d'insieme".

**CESARE D'AMICO E LUCA SISTO A GAETA AL
1° SUMMIT BLUE FORUM ITALIA NETWORK**



Cesare d'Amico, Presidente ITS Fondazione G. Caboto e Vicepresidente Confitarma, ha ribadito l'importanza di una formazione qualificata della gente di mare rispondente ai fabbisogni di competenze delle imprese e al passo con gli sviluppi tecnologici che può produrre effetti molto positivi sull'occupazione dei marittimi italiani e offrire nuove opportunità di carriera marittima alle nuove generazioni.



Luca Sisto, Direttore Generale di Confitarma, ha rimarcato che in Italia manca la consapevolezza dell'importanza della risorsa mare quale spinta economica fondamentale del Paese. Occorre intraprendere un percorso per ritrovare la dimensione marittima nazionale. È indispensabile una governance unica e consapevole per un concreto sviluppo della politica del settore marittimo.

16 - 19 MARZO, VERONA, LET EXPO – LOGISTICS ECO TRANSPORT PROMOSSO DA ALIS



16 marzo, Mario Mattioli, presidente Confitarma, è intervenuto alla sessione “Green e blue economy nel trasporto e nella logistica: i vantaggi per il sistema paese”, sul leit



motiv “To be green think blu” ha ricordato che lo shipping è un settore *hard to abate* e che i maggiori problemi sono le distanze e la mancanza di punti di approvvigionamento. Dal 2008 al 2018, nonostante un aumento del 40% delle miglia percorse, più le emissioni si sono ridotte del 10%. Abbiamo fatto investimenti sia per l'utilizzo del gas naturale liquefatto sulle navi, sia per pulire i fumi delle emissioni e per una flotta che utilizzi batterie che si ricaricano durante la navigazione per essere a *zero emission* durante le soste in porto, e si stanno sperimentando carburanti meno inquinanti come l'ammoniaca e l'idrogeno. “Dipendiamo per il 40% dalla Russia per l'approvvigionamento energetico del Paese. Ecco perché nell'immediato futuro, oltre alla semplificazione normativa diventa fondamentale la pianificazione”.

18 marzo Lorenzo Maticena, Presidente del GT Trasporti e logistica corto raggio e Autostrade del Mare, ha partecipato al panel “L'Italia al centro del Mediterraneo: porti, infrastrutture e hub intermodali come opportunità di sviluppo”, sottolineando che, in questo momento di transizione, aggravato dalla guerra, tutte le aziende che operano nei trasporti sono fondamentali per il benessere del Paese in quanto mantengono operativa la catena logistica. Per questo le istituzioni devono sostenerle, con particolare attenzione a quelle che già da tempo hanno intrapreso percorsi virtuosi dal punto di vista ambientale contribuendo sia alla decarbonizzazione che anche ad una futura autonomia. A tal fine, il PNRR e gli investimenti sono fondamentali proprio per progredire verso l'utilizzo di carburanti diversi dagli idrocarburi.



Il Consigliere **Fabrizio Vettosi**, presidente dell'Ecsa Ship Finance Group, durante il panel “Clima e ambiente: pacchetto UE Fit For55”, ha espresso un parere tendenzialmente positivo sul pacchetto FitFor55, che si basa sui 2 pilastri complementari tra loro: Fuel Eu e Eu ETS che rispettivamente contribuiscono a conseguire 2 obiettivi: “chi inquina paga” e accelerazione dell'utilizzo dei carburanti alternativi di matrice non fossile. Resta il problema di armonizzazione, in particolare in relazione ai target previsti per il Fuel Eu in termini di riduzione del -75% dell'indicatore GHGIE entro il 2050 che appare forse difficilmente realizzabile alla luce non tanto della disponibilità delle tecnologie, quanto per la possibilità di rendere accessibili a costi convenienti i carburanti alternativi dato che oggi il costo dei carburanti fossili è circa un terzo del più accessibile dei bio carburanti, con il rischio di fenomeni distorsivi del mercato. A tutto ciò va aggiunta anche la necessità di armonizzarsi con le regole della tassonomia che avranno un impatto notevole sulla disponibilità di capitali (pubblici e privati) al servizio della transizione.



Il 18 marzo, il Consigliere **Barbara Visentini**, è intervenuta alla sessione “Le donne protagoniste del mondo del lavoro”, ed ha sostenuto che nell'attuale contesto che vede la transizione ecologica andare di pari passo con la transizione sociale, la leadership al femminile è caratterizzata da una serie di inderogabili requisiti: preparazione, coraggio, ambizione, determinazione e una piccola dose di ironia e leggerezza per affrontare alla pari il genere maschile”.



NEETWORKING TOUR

INIZIATIVA PROMOSSA DA FABIANA DADONE, MINISTRO PER LE POLITICHE GIOVANILI

CONFITARMA TRA I PARTNER DELL'INIZIATIVA, HA PARTECIPATO CON SUOI STAND INSIEME A

COSTA CROCIERE, CARONTE & TOURIST, FORMARE, GRIMALDI GROUP, FONDAZIONE ACCADEMIA ITALIANA DELLA MARINA MERCANTILE, ITS “G. CABOTO”, ITS CATANIA, LIBERTY LINES, RIMORCHIATORI RIUNITI, VROON OFFSHORE, IMPRESA FRATELLI BARRETTA DOMENICO E GIOVANNI, IT NAUTICO “CARNARO”, IT ALBERGHIERO “SANDRO PERTINI”, ITS TURISMO DELLA PUGLIA

PER PRESENTARE LE OPPORTUNITÀ OFFERTE AI GIOVANI CHE VOGLIONO INTRAPRENDERE LE CARRIERE MARITTIME

20 E 21 APRILE A GENOVA



4 E 5 MAGGIO A ROMA



6 E 7 MAGGIO A NAPOLI



13 E 14 MAGGIO A BRINDISI



20 E 21 MAGGIO A PALERMO



MATTIOLI: LA CRISI UCRAINA AL CENTRO DELL'ATTENZIONE DEL CLUSTER MARITTIMO ITALIANO

Il 1° marzo, nell'introdurre i lavori del Consiglio della Federazione del Mare, il **Presidente Mattioli** si è soffermato sulla grave crisi venutasi a creare a seguito dell'attacco della Russia all'Ucraina. "Tutto il cluster marittimo-portuale, italiano ed internazionale, monitora con attenzione la situazione che inevitabilmente si ripercuote sui traffici marittimi, sulle navi e – ancor più – sugli equipaggi, in particolare sui marittimi ucraini per i quali si avvicina la fine dei contratti d'imbarco ma non possono tornare a casa. Inoltre, vi sono molti rischi derivanti dall'impossibilità di avere accesso ai porti ucraini, con conseguenze sulla catena di approvvigionamento che sta già avendo un impatto sulle imprese dell'UE. È di queste ore, inoltre, la notizia che il Governo britannico ha deciso di vietare l'accesso alle navi russe nei porti inglesi e che il Parlamento europeo ha chiesto un'azione in tal senso a livello UE. È evidente che la situazione è in costante evoluzione e, come ha affermato il Presidente Draghi al Senato "L'eroica resistenza del popolo ucraino, del suo presidente Zelensky, ci mettono davanti a una nuova realtà e ci obbligano a compiere scelte fino a pochi mesi fa impensabili". Anche la Federazione del Mare esprime la sua solidarietà al Governo ucraino e a tutta la popolazione di questo Paese che lotta in difesa del bene più prezioso: la libertà". In proposito, **Luca Sisto**, ha evidenziato le difficoltà operative di unità mercantili di bandiera italiana presenti nei porti ucraini e russi ed ha sollecitato l'intervento delle autorità preposte ai controlli per risolvere tali situazioni connesse soprattutto con le disposizioni in materia di marittime security.

Il 26 maggio, a Napoli nella sede del nuovo museo Darwin Dohrn, prima giornata dell'Evento nazionale a cura dell'Iniziativa WestMED intitolato "Acceleratori e Incubatori Blu", organizzato con il supporto di Cluster Tecnologico Nazionale Blue Italian Growth e della Federazione del Mare, l'adesione del Dipartimento delle Politiche di Coesione all'interno della Presidenza del Consiglio dei Ministri e del Ministero degli Affari Esteri.

Mario Mattioli, Presidente della Federazione del Mare, insieme a **Giovanni Caprino**, Presidente Cluster Tecnologico Nazionale BIG – Blue Italian Growth, e a **Fabrizio Monticelli**, CEO di Formare-Polo Nazionale per lo shipping, è intervenuto al panel coordinato da Daniele Bosio, del MAECI Coordinatore Nazionale WestMED per l'Italia, nel corso del quale è stato fatto il punto sull'ecosistema italiano della Blue Economy e sono stati illustrati i primi risultati derivanti dall'alleanza tra Cluster Big e Federazione del Mare.



Mario Mattioli, ha ribadito il fondamentale ruolo dell'economia del mare che per il suo rilievo e la sua integrazione richiederebbe una più efficace e coerente attenzione sul piano politico e amministrativo, mentre le competenze marittime sono state progressivamente

disperse tra più dicasteri, compromettendo le possibilità di elaborazione di una politica nazionale del settore e di una sua promozione in ambito europeo.

Il ruolo dell'economia del mare emerge proprio nelle situazioni di crisi: Covid-19, blocco del Canale di Suez e ora la guerra in Ucraina lo hanno chiaramente dimostrato: il settore marittimo è stato e continua ad essere il termometro delle ripercussioni delle crisi internazionali sull'economia. Le attività marittime servono il 90% del commercio mondiale, che nell'ultimo decennio è cresciuto da 6 a 10 miliardi di tonnellate e salirà nel 2030 a 17 miliardi. L'integrazione tra le varie aree del pianeta e il loro sviluppo, non sarebbero possibili senza il contributo del mare.

In questo contesto, il ruolo svolto dai cluster marittimi, mediatori tra le regioni dell'UE e i paesi marittimi vicini per aggregare PMI e grandi aziende nei diversi settori dell'economia blu è di enorme importanza. Grazie alle loro caratteristiche, hanno infatti la capacità di contribuire alla trasformazione della catena del valore dell'economia blu per conseguire, tra gli altri, l'obiettivo della neutralità climatica di riduzione delle emissioni di CO₂, rendendo i trasporti marittimi e i porti più ecologici.

Questo è uno dei presupposti più importanti e attuali su cui si fonda l'intesa tra la Federazione del Mare e il Cluster BIG. Lo spirito delle due associazioni è perfettamente in linea con il paradigma economico e culturale da cui far partire il modello di sviluppo e le linee guida di una politica economica blu a livello nazionale volto a coniugare competitività, innovazione e sostenibilità.

I FONDI RACCOLTI DALLA FEDERAZIONE DEL MARE DESTINATI ALLA CROCE ROSSA ITALIANA E A UN HUB PEDIATRICO AL CONFINE TRA UCRAINA E ROMANIA

Alla luce dell'emergenza umanitaria in Ucraina, la Federazione del Mare ha promosso una raccolta fondi per rispondere alle enormi necessità delle popolazioni vittime del conflitto.

"Voglio ringraziare tutti coloro che hanno partecipato alla donazione, consentendoci di raccogliere oltre 45.250 euro – afferma **Mario Mattioli**, presidente della Federazione del Mare – tale cifra, che si aggiunge alle numerose iniziative intraprese a titolo personale da associazioni ed imprenditori del mondo del mare che, spesso anche in forma anonima, si sono attivati offrendo un concreto segnale di vicinanza e sostegno in questo drammatico momento, vuole rappresentare un'ulteriore testimonianza della solidarietà e dell'unità del cluster marittimo italiano".

I fondi raccolti tramite la Federazione del Mare verranno devoluti alla Croce Rossa Italiana e ad un piccolo hub pediatrico al confine tra Ucraina e Romania che la società Mediterranea di Navigazione di Ravenna sta realizzando con il supporto della Croce Rossa Rumena.

"Desidero espressamente ringraziare tutti coloro che hanno contribuito a questa raccolta fondi, – aggiunge il Presidente Mattioli – e cioè le organizzazioni federate Assonave, Confindustria Nautica, Confitarma, Ferderagenti, Federpesca, le imprese Augusta Due Srl, Boat Italy Spa, Dalmare Spa, d'Amico Società di Navigazione Spa, Grimaldi Group Spa, Grimaldi Holding Spa, Scincariello Ship Management Srl, e tutti coloro che si sono mossi aderendo all'iniziativa della Federazione o ad altre iniziative con l'unico comune obiettivo di portare sollievo e aiuto a popolazioni duramente colpite dal conflitto".



CLUSTER BIG E FDM: IL PUNTO SULL'ECOSISTEMA ITALIANO DELLA BLUE ECONOMY



"Le nostre due organizzazioni si sono impegnate ad adottare programmi e iniziative congiunte volte a promuovere specifiche attività per la divulgazione dei valori e dell'importanza che rappresenta l'economia blu in ogni sua prospettiva, partendo da quella socio-economica e di relazioni internazionali".

Il sodalizio FdM – Cluster Big si è immediatamente concretizzato nella partecipazione ad un importante progetto, validato dalla Commissione europea: il progetto MEDBAN – Mediterranean Blue Acceleration Network che è stato illustrato nel dettaglio da Fabrizio Monticelli che ha anche ricordato ulteriori espressioni della Westmed Alliance, (progetto Erasmus MarMED e il Progetto ISABELLA (P.O.R. CAMPANIA FSE 2014/2020), esempio di acceleratore di impresa per l'economia Blu.

Nel pomeriggio, **Laurence Martin**, Segretario Generale della FdM, ha coordinato la sessione caratterizzata da un approccio sistemico che hanno gli esponenti dell'eccellenza italiana del mondo della ricerca e dell'innovazione, le piattaforme settoriali dell'UE, le Agenzie nazionali e regionali, le delegazioni estere di Westmed. Tutti questi organismi, privati e pubblici, regionali, nazionali ed europei che costituiscono la filiera italiana della ricerca e dell'innovazione al servizio della Blue economy, hanno instaurato un dialogo tra fornitori di servizi e facilitatori di investimenti, volto al rafforzamento dell'ecosistema italiano della Blue Economy e ad assicurare una transizione verde sostenibile.

FIRMATO A ROMA IL PROGETTO MEDBAN MOU



accelerazione dinamica, basata sui cluster blu, per catalizzare le regioni costiere e i porti del Mediterraneo a funzionare come un ecosistema aperto e innovativo in rete di hub dell'economia blu, basato su infrastrutture intelligenti e verdi, in stretta connessione con i Paesi del Nord e del Sud del Mediterraneo, diversificando così il loro modello di business, la creazione di occupazione, lo sviluppo economico e le fonti di reddito. Hanno firmato il MEDBAN MOU:

- ⇒ per l'Italia, **Mario Mattioli**, Presidente Federazione del Mare, e **Giovanni Caprino**, Presidente del Cluster BIG (Cluster Tecnologico Nazionale "Blue Italian Growth"),
- ⇒ per il Portogallo, **Ruben Eiras**, Portogallo (Forum Oceano),
- ⇒ per la Francia, **Christophe Avellan**, Director Pôle Mer Méditerranée,
- ⇒ per la Grecia, **Gregory Yovanof** (Strategic ITC Cluster),
- ⇒ per la Spagna, **Yolanda Piedra**, Presidente del Cluster Marítimo de las Illes Balears.

Tutti i partners hanno espresso la volontà di approfondire le relazioni tra i paesi e con gli attori industriali dell'economia blu.

FDM SEMPRE PIÙ ATTIVA E PRESENTE NELLE INIZIATIVE EUROPEE PER LO SVILUPPO DELLA BLUE ECONOMY

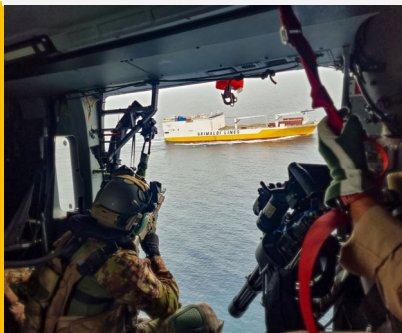
Il 12 luglio, il Presidente **Mattioli**, nell'introdurre i lavori del Consiglio della Federazione del Mare, ha ribadito l'esigenza di una governance unica e forte per gli operatori dell'economia del mare, precisando che la richiesta da tempo avanzata dalla Federazione del Mare e dalle associazioni del comparto marittimo in realtà evidenzia la necessità di un organismo unico in grado di rispondere alle diverse e specifiche esigenze di un settore così importante per l'intera economia nazionale.

Mario Mattioli ha poi rilevato che la Federazione del Mare nel corso degli ultimi mesi ha ulteriormente rafforzato il ruolo del cluster marittimo italiano nell'ambito delle politiche comunitarie per lo sviluppo di una blue economy sostenibile nonché nei rapporti con i cluster marittimi del Mediterraneo.



Pirateria

MARINA MILITARE E GUARDIA COSTIERA IN SINERGIA CON CONFITARMA NUOVA ESERCITAZIONE ANTIPIRATERIA NEL GOLFO DI GUINEA CON UNA UNITÀ DEL GRUPPO GRIMALDI



Nel pomeriggio del 25 marzo, nelle acque del Golfo di Guinea, si è svolta un'esercitazione anti-pirateria che ha coinvolto la Motonave GRANDE CONGO del Gruppo Grimaldi, la Confederazione Italiana Armatori (CONFITARMA), la Centrale Operativa della Marina Militare presso il Comando in Capo della Squadra Navale (CINCPNAV), la centrale operativa IMRCC del Comando Generale del corpo della C.P. – Guardia Costiera (MARICOGECAP), la sede operativa del Gruppo Grimaldi in Napoli e la fregata Luigi RIZZO della Marina Militare.

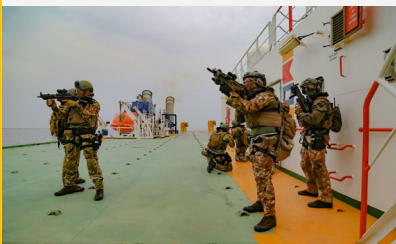
Nonostante la diminuzione di attacchi registrata a livello globale nell'ultimo anno, il Golfo di Guinea rappresenta il principale hotspot di tale fenomeno e un'area di particolare interesse strategico ed economico per il nostro Paese sia per i numerosi scambi commerciali con i Paesi della regione, che in termini di approvvigionamento di risorse energetiche. La necessità di garantire una presenza costante nell'Area risulta un fattore determinante per salvaguardare gli interessi nazionali e le unità in transito nell'area, tenuto anche conto del fatto che il mancato reperimento di materie prime potrebbe causare danni all'intera filiera commerciale con aumenti di prezzo dei beni di prima necessità e conseguenti ripercussioni economiche anche a livello nazionale. Lo stesso vale per le economie dei Paesi del Golfo di Guinea, per i quali è fondamentale l'approvvigionamento di merci, in gran parte importate via mare. Per tali ragioni, risultano di vitale interesse per l'intera collettività le Operazioni di presenza, sorveglianza e vigilanza marittima che la Marina Militare sta svolgendo ormai dal 2020 in quest'area, allo scopo di contribuire alla salvaguardia della libertà di navigazione, alla sicurezza e alla protezione dei mercantili lungo le principali linee di

comunicazione marittime (Sea Lines Of Communication – SLOC).

Nell'ambito delle varie dislocazioni di Unità della Marina Militare, al fine di consolidare ed incrementare l'efficacia delle procedure di allarme ed intervento in caso di eventi di pirateria, vengono costantemente programmate specifiche esercitazioni mirate a testare sia i flussi di comunicazione che l'interazione con tutti i soggetti nazionali interessati in caso di attacco.



protocollo anticrisi della Compagnia assicurando così la rete di comunicazione/monitoraggio con tutte le parti coinvolte e l'opportuna risposta aziendale ad una circostanza di questo tipo. Ricevuto l'allarme, in coordinamento con il CSO della compagnia armatrice e con CONFITARMA, la Guardia Costiera ha immediatamente processato le prime notizie ricevute attivando una specifica procedura di sorveglianza satellitare attraverso i sistemi di monitoraggio del traffico marittimo, individuando così tutte le navi mercantili nazionali in navigazione in prossimità dell'area dell'evento.



In uno scenario operativo estremamente realistico, il 25 marzo è stata svolta una di queste esercitazioni simulando un tentativo di abbordaggio di un gruppo di pirati nei confronti della motonave GRANDE CONGO del Gruppo Grimaldi.

L'esercitazione ha avuto inizio con l'attivazione da parte del mercantile attaccato del sistema automatico di allarme di sicurezza (SSAS – Ship Security Alert System), che ha inoltrato un segnale di pericolo alla Centrale IMRCC della Guardia Costiera, presso il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto a Roma, la quale ha proceduto ad informare la Centrale Operativa della Marina Militare (COMM) che ha disposto l'intervento di Nave RIZZO, Unità impegnata in missione di antipirateria, presenza, sorveglianza e sicurezza marittima nel Golfo di Guinea condotta dalla Marina Militare e denominata "Gabinia" sotto il Controllo Operativo del Comando in Capo della Squadra Navale (CINCPNAV). L'unità della Marina Militare ha subito attivato i piani di intervento operativo mentre la COMM ha fornito la Maritime Situational Awareness, ovvero l'insieme di tutte le informazioni relative alla situazione marittima nell'area. Azioni fondamentali per la comprensione della situazione a contorno e per l'individuazione delle migliori tattiche da adottare per un efficace intervento in mare. Sempre la COMM ha repentinamente diffuso gli avvisi di pericolosità nell'area a favore di tutte le navi mercantili nazionali, emanando le dovute Sailing Informations attraverso la propria cellula Naval Cooperation and Guidance for Shipping (NCAGS).

Il CSO (Company Security Officer) del Gruppo Grimaldi, una volta confermato l'attacco (simulato) ha immediatamente attivato il protocollo anticrisi della Compagnia assicurando così la rete di comunicazione/monitoraggio con tutte le parti coinvolte e l'opportuna risposta aziendale ad una circostanza di questo tipo. Ricevuto l'allarme, in coordinamento con il CSO della compagnia armatrice e con CONFITARMA, la Guardia Costiera ha immediatamente processato le prime notizie ricevute attivando una specifica procedura di sorveglianza satellitare attraverso i sistemi di monitoraggio del traffico marittimo, individuando così tutte le navi mercantili nazionali in navigazione in prossimità dell'area dell'evento.

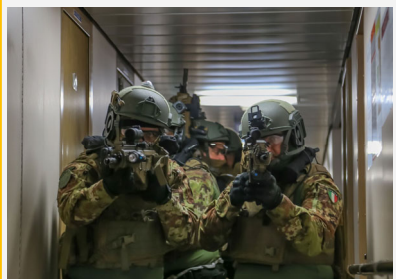
Grazie a questo efficiente e articolato coordinamento, in caso di evento reale, è possibile reagire prontamente ad un'eventuale situazione di emergenza.

Nel frattempo, a bordo del mercantile, il Comandante ha avviato le procedure previste dal piano di sicurezza di bordo, disponendo inizialmente il ricovero dell'equipaggio all'interno della Cittadella, una zona sicura della nave, mentre lui stesso e il timoniere rimanevano sul Ponte per assicurare il governo dell'Unità. Al momento dell'abbordaggio simulato dei pirati, il Comandante e il timoniere, prima di fermare le macchine, si sono riuniti al resto dell'equipaggio nella Cittadella da dove, oltre al controllo del mercantile, sono state assicurate, e realisticamente provate, le comunicazioni con nave Luigi RIZZO che, nel frattempo, ha rapidamente raggiunto il mercantile al fine di intervenire e contrastare l'attacco. La Forza di proiezione navale, connubio composto dalla stessa Nave militare, il personale altamente specializzato della Brigata Marina San Marco e gli elicotteri imbarcati della M.M., costituisce un insieme unico di elementi, con reale capacità di intervento in situazioni critiche a principale salvaguardia degli equipaggi sottoposti ad attacchi.

Si sottolinea che l'esercitazione, in linea con le disposizioni in vigore per la tutela e la salvaguardia da Covid-19, è stata svolta senza interazione fisica tra gli equipaggi delle sue Unità coinvolte, mentre il realismo è stato garantito attraverso le reali operazioni svolte in mare con il personale del San Marco e le operazioni di volo condotte con l'elicottero imbarcato, oltre che attraverso le comunicazioni radiotelefoniche tra i Comandanti delle Navi e il Centro Operativo della M.M.

Ancora una volta, l'esercitazione ha mostrato la costante professionalità e competenza del Comandante e dell'equipaggio del GRANDE CONGO, a testimonianza dei rilevanti risultati ottenuti dall'armamento nazionale grazie agli ingenti investimenti effettuati per addestrare gli equipaggi ad affrontare situazioni difficili e stressanti, tipiche degli attacchi di pirateria, che spesso vedono proprio nei marittimi le principali "vittime".

L'esercitazione ha confermato la consolidata sinergia raggiunta fra la Marina Militare, MARICOGECAP, CONFITARMA e il GRUPPO GRIMALDI, nonché l'importante azione di presenza e sorveglianza svolta dalle Unità navali militari nazionali in un'area di cruciale interesse strategico per la salvaguardia degli interessi marittimi del Paese.



Il 25 luglio si è tenuta una video conferenza tra lo staff di EMASOH/ Operazione AGENOR, guidato dal Contrammiraglio **Stefano Costantino**, e il GdL "Cyber/maritime security" di Confitarma, presieduto da **Cesare d'Amico**.

Scopo della riunione, che ben rispecchia la consolidata sinergia Confitarma-Marina Militare, è stato la valutazione di possibili forme di collaborazione con la flotta mercantile associata che transita nell'area di operazione centrata sullo Stretto di Hormuz ed estesa, verso nord, a tutto il Golfo e, verso sud, alla zona di Oceano Indiano posta in corrispondenza delle coste omanite.



L'Operazione Ajenor si sviluppa nell'ambito dell'iniziativa multinazionale europea EMASOH (European-led Maritime Awareness in the Strait of Hormuz), istituita agli inizi del 2020 dai governi di Danimarca, Belgio, Francia, Germania, Grecia, Italia, Paesi Bassi e Portogallo (a cui si è

AVVIATA LA COLLABORAZIONE DEL GDL "CYBER/MARITIME SECURITY" DI CONFITARMA CON LA MISSIONE EMASOH

Stretto di Hormuz ed estesa verso nord a tutto il Golfo e verso sud alla zona di Oceano Indiano posta in corrispondenza delle coste omanite.

È la prima volta che l'Italia assume con un proprio ufficiale l'incarico di Force Command di Ajenor, pilastro militare della missione nello Stretto di Hormuz: per i prossimi sei mesi, l'Italia comanderà gli assetti navali e aerei e guiderà lo stato maggiore internazionale. Il supporto politico viene dato da Germania e Portogallo nella missione diplomatica di EMASOH.

Le nove nazioni europee contribuiscono alla rassicurazione degli operatori marittimi promuovendo la libertà di navigazione nella regione del Golfo, nello Stretto di Hormuz e nel Golfo di Oman basata su principi di neutralità, dialogo e de-escalation.

aggiunta recentemente anche la Norvegia) al fine di garantire la sicurezza della navigazione in un'area di operazione centrata sullo

