

IN PRIMO PIANO

APPUNTAMENTI

CONFITARMA

◇ **M&A Summit:** il 14 aprile si è tenuto il *Merger & Acquisition Summit* organizzato dalle redazioni Finanza&Mercati e Norme&Tributi del Sole 24 Ore in collaborazione con 4cLegal: una serie di tavole rotonde per discutere di operazioni di fusione e acquisizione in Italia con tutte le problematiche finanziarie e tecnico-giuridiche connesse. Alla sessione dedicata alle operazioni straordinarie sulle PMI, è intervenuto **Fabrizio Vettosi**, Direttore generale di VSL Club e Consigliere Confitarma, che rispondendo alle domande del moderatore Carlo Festa, ha evidenziato come le competenze verticali su specifiche industry siano alla base della scelta del partner di Private Equity da parte delle PMI. A parità di valutazione dell'azienda la scelta cade sull'investitore che è capace di parlare la stessa lingua dell'imprenditore e, quindi, apportare un effettivo valore aggiunto oltre al capitale. Parlando del settore *shipping*, Vettosi ha evidenziato come questo debba essere considerato "un'infrastruttura vedendo opportunità nell'integrazione verticale della filiera logistica, dal mare alla terra e viceversa".

◇ **Cabina di regia per l'Italia internazionale dedicata al tema dell'Attrazione degli Investimenti Esteri:** il 20 aprile a Roma, dal Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale in video-conferenza, si è tenuta la Sessione Straordinaria della Cabina di Regia per l'Italia Internazionale dedicata al tema dell'Attrazione degli Investimenti Esteri (AIE), organizzata dal Ministro degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale, Luigi Di Maio, e dal Ministro dello Sviluppo Economico, Giancarlo Giorgetti, alla quale hanno partecipato numerosi esponenti del Governo, rappresentanti di enti pubblici per il sostegno all'internazionalizzazione, rappresentanti del mondo economico e finanziario e rappresentanti di associazioni del mondo imprenditoriale e finanziario, oltre a tutti gli altri enti firmatari del "Patto per l'Export". Il Presidente **Mario Mattioli**, intervenuto in rappresentanza di Confitarma, ha affermato "Non possiamo che essere concordi con l'esigenza di rendere più efficiente la PA, di risolvere il problema della giustizia nonché gli aspetti fiscali che incidono pesantemente sulle nostre imprese, e siamo convinti che ci siano tutte le condizioni per rigenerare il Paese dal punto di vista economico realizzando le riforme necessarie e da più parti invocate". "Il recente blocco del canale di Suez ha dimostrato quanto il trasporto via mare sia fondamentale, non solo per l'Italia ma per tutti i paesi del mondo". "Nell'ottica di dotare il paese di porti e flotte green, non dobbiamo dimenticare che l'Italia sconta un gap logistico di circa 70 Mld proprio per i colli di bottiglia che si creano nei nostri porti che non riescono ad essere la porta di accesso ai mercati europei, nonostante la strategica posizione del nostro Paese al centro del Mediterraneo. L'auspicio è che finalmente si inneschi un'inversione culturale per mettere il nostro Paese in grado di sfruttare i punti di forza che derivano proprio dal nostro posizionamento geografico".

◇ **Economia del Mare, Porto di Napoli, Zes. Obiettivo 2030:** il 22 aprile, il Presidente di Confitarma **Mario Mattioli** nel suo intervento al workshop organizzato dall'Associazione "Sud e Mediterraneo" ha, innanzitutto, evidenziato che il trasporto marittimo è vitale per l'economia. Purtroppo, "il suo ruolo è spesso incredibilmente invisibile agli occhi delle istituzioni e dell'opinione pubblica con evidenti ripercussioni per gli operatori del settore marittimo-portuale che, nonostante tutto, anche durante i mesi più duri della pandemia Covid-19, non si sono mai fermati, garantendo gli approvvigionamenti necessari per la vita quotidiana di tutti i cittadini". Per quanto riguarda la portualità, il gran numero di porti nel nostro Paese, le loro dimensioni e le difficoltà per il loro adeguamento all'evoluzione dei traffici, non facilitano l'efficienza della catena logistica con conseguenti elevati costi che creano un gap enorme rispetto agli altri Paesi, anche a discapito della capacità attrattiva dei nostri scali rispetto sia ai porti del Nord Europa, più grandi e più efficienti, sia a quelli della sponda sud del Mediterraneo che si sono dotati di Free Tax Zone molto concorrenziali. Il porto di Napoli, in particolare, nonostante la sua invidiabile posizione al centro del Mediterraneo e i numerosi attracchi per le navi passeggeri e per le portacontenitori, ancora non ha collegamenti con l'entroterra adeguati e ciò inevitabilmente incide sulle sue potenzialità di sviluppo che invece potrebbero portare grandi benefici non solo alla Regione Campania ma a tutto il Paese. Per quanto riguarda le ZES, che anche nel DEF sono destinatarie di fondi, specie per il porto di Napoli potrebbero rappresentare un ottimo strumento di sviluppo del territorio e di attrazione di investimenti esteri. "La nostra preoccupazione, purtroppo, è che ancora una volta i tempi di attuazione siano troppo lunghi. Basti pensare che dopo quattro anni dalla legge istitutiva delle ZES, siamo ancora in attesa di provvedimenti attuativi". "In conclusione, oggi il Governo, che gode di un amplissimo sostegno parlamentare, non ha più alibi per fare le riforme necessarie al Paese e in particolare quelle che interessano il comparto marittimo portuale. Perdere quest'occasione vorrebbe dire, in un mondo che va sempre più veloce, che rischiamo di perdere importanti opportunità di sviluppo".

◇ **28 aprile, Webinar, Il Piano Nazionale di Rilancio e Resilienza e le ricadute per la portualità del Mezzogiorno,** organizzato dalla Commissione di studio Economia del Mare-ODCEC Napoli. Oltre al Presidente Mario Mattioli, intervengono tra gli altri i Consiglieri di Confitarma Nicola Coccia e Fabrizio Vettosi

Battezzata la "Eco Savona" del Gruppo Grimaldi: il 21 aprile a Savona, si è tenuta la cerimonia di battesimo della Eco Savona, quarta unità ro-ro ibrida della innovativa classe GG5G (Grimaldi Green 5th Generation) del Gruppo Grimaldi, consegnata dai cantieri cinesi Jinling di Nanjing. Tra le navi ro-ro per il trasporto di corto raggio più grandi ed ecofriendly al mondo. La Eco Savona opererà nei servizi di linea per il trasporto di merci rotabili tra Italia e Spagna, come le unità gemelle Eco Valencia, Eco Barcelona ed Eco Livorno.




L'Amb. **Antonio Bandini** è stato eletto per acclamazione Presidente dell'Assemblea dei 112 Stati dell'IOPC Fund 1992 (*International Oil Pollution Compensation Fund*): è il primo italiano a ricoprire questo prestigioso incarico. L'IOPC Fund, alimentato dai contributi degli importatori di idrocarburi, fornisce compensazioni per danni derivanti da inquinamento marino da petrolio. Mario Mattioli, presidente di Confitarma, che da anni collabora con l'Amb. Bandini, si è congratulato per questa nomina assicurando il sostegno dell'armamento italiano alla sua azione di guida di questa importante organizzazione intergovernativa.

IN PRIMO PIANO

APPUNTAMENTI

ITALIA

◇ **Il Ministro Giovannini rinnova i vertici delle Autorità di sistema portuale e definisce gli obiettivi strategici:** il 20 aprile Enrico Giovannini, Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, ha avviato il completamento delle procedure per il rinnovo dei presidenti delle Autorità di sistema portuale e inviato ai Presidenti delle Regioni interessate la richiesta di intesa sui nominativi proposti. Il riscontro da parte dei Presidenti delle Regioni dovrà avvenire entro 30 giorni, trascorsi i quali l'intesa si riterrà acquisita. 5 le Autorità portuali per le quali i presidenti sono in corso di nomina: AdSP del Mare Adriatico settentrionale (presidente indicato Fulvio Lino Di Blasio); AdSP di Gioia Tauro (presidente indicato Andrea Agostinelli); AdSP della Sicilia Orientale (presidente indicato Alberto Chiovelli); AdSP del Mare Adriatico Meridionale (presidente indicato Ugo Patroni Griffi); AdSP del Mare Adriatico Centrale (presidente indicato Matteo Africano). Per le due AdSP del Mare di Sicilia Occidentale e del Mare di Sardegna, il MIMS sta procedendo all'acquisizione delle manifestazioni di interesse per proporre i nuovi presidenti. Contestualmente al rinnovo dei vertici delle Autorità di sistema portuale, il Ministro ha firmato la direttiva che individua per l'anno 2021 gli obiettivi in base ai quali verrà calcolata la parte variabile delle retribuzioni dei Presidenti. Nello specifico, la direttiva fa riferimento alle politiche del governo legate all'accelerazione degli investimenti pubblici, alla sostenibilità, all'efficientamento dei processi amministrativi e, tenendo conto degli effetti dell'emergenza sanitaria generata dal Covid-19 sul settore dei porti, individua cinque obiettivi strategici da perseguire (a cui corrispondono i relativi obiettivi operativi): accelerazione della spesa per investimenti; creazione dello sportello unico per la semplificazione amministrativa e l'accelerazione dei procedimenti; attuazione delle misure per l'efficientamento energetico dei porti e l'impiego di energie rinnovabili; definizione del bilancio non finanziario dell'Ente; predisposizione del piano nazionale dei dragaggi. Il monitoraggio sul raggiungimento degli obiettivi avverrà trimestralmente da parte della Direzione generale per la vigilanza delle Autorità di Sistema Portuale e il trasporto marittimo, che poi invierà una relazione conclusiva al Gabinetto del Ministro entro il 31 gennaio 2022.

 ◇ **B20: prima riunione IAC:** valorizzare il ruolo delle donne attraverso la creazione di un nuovo ambiente di lavoro e affrontare la sfida del cambiamento climatico. Questi i due temi cardine al centro del primo incontro, tenutosi il 20 aprile, dell'*International Advocacy Caucus* (IAC), l'organismo internazionale del B20 la cui nomina, dopo quella dell'Advisory Board, completa la governance del più autorevole fra gli Engagement Group istituiti dal G20. A coordinare questo gruppo insieme alla Chair del B20, Emma Marcegaglia, sarà John Elkann, Chairman e CEO EXOR N.V. e Stellantis Group. Questa riunione, la prima di tre appuntamenti, è stata introdotta dal Presidente di Confindustria, Carlo Bonomi, ed ha costituito l'occasione per valutare le sinergie tra il B20 e il G20 sulle due macro priorità relative al contesto lavorativo delle donne e agli obiettivi climatici da perseguire. Nel corso del secondo incontro, previsto per il 30 luglio, partirà l'interazione con alcuni ministri responsabili dei principali dossier economici, mentre il meeting del 28 settembre sarà dedicato ad orientare l'elaborazione dei messaggi chiave per la Dichiarazione Finale. L'IAC è costituito da 26 membri tra i quali amministratori delegati e leader aziendali dei paesi del G20, nominati dalla presidenza B20, veri e propri ambasciatori del *Business Summit* che contribuiranno ad implementarne la visibilità attraverso le loro reti, portandone avanti le istanze, anche nei confronti dei relativi governi nazionali.

◇ **Audizione del CNEL sul DEF 2021:** il 20 aprile, nel corso dell'audizione presso le Commissioni congiunte bilancio di Senato e Camera dei Deputati sul DEF 2021, presentando il documento di Osservazioni e proposte del CNEL, il Presidente Tiziano Treu ha affermato che "Nel DEF c'è bisogno di maggiore attenzione alla situazione occupazionale, che è sempre più critica, e al crescente fenomeno di povertà diffusa, questioni che sono di drammatica rilevanza sociale. In generale, si rileva un insufficiente raccordo degli obiettivi e delle misure indicate dal DEF con quanto contenuto nel PNRR. Servono impegni precisi e coraggiosi mirati all'innalzamento del tasso di occupazione verso i livelli dei Paesi dell'UE che deve assumere una decisa centralità per i prossimi anni, con particolare riguardo ai giovani e alle donne. E' molto importante, come già richiesto dal CNEL, il sostegno alle produzioni labour intensive, essenziali per il benessere sociale e duramente colpite dalla crisi, come pure le attività e i servizi di cura alla persona e all'ambiente". "Servono misure coraggiose di sostegno alle famiglie, giovani e donne", ha aggiunto il segretario generale CNEL Paolo Peluffo, auspicando l'allungamento delle garanzie per le imprese.

◇ **27 aprile, Webinar, Europa, Italia, Cina e il processo di autonomia strategica dell'UE: equilibri e disequilibri in un'era di cambiamento,** organizzato da CeSI 

◇ **27 aprile, Webinar, Some Challenges & Opportunities presented by new and old technologies for shipping industry,** organizzato da The International Propeller Club Port of Genoa

◇ **28 aprile, Webinar, The European Common Security and Defence Policy in Libya** organizzato da EUNAVFOR MED IRINI 

◇ **28 aprile, diretta on line su piattaforma SkyVote, 74ª Assemblée nazionale di Fedepiloti**

◇ **28 aprile, on line, Assemblée Pubblica del Propeller Clubs Italy**

◇ **28 aprile, Webinar, Between Africa and the Middle East: Geopolitical Competition in the Red Sea** organizzato da ISPI nell'ambito del Rome MED 2021 

◇ **5-7 maggio, online sul sito www.itspopdays.it, ITS POP DAYS,** la prima fiera virtuale degli ITS, organizzata da Confindustria e Umana in collaborazione con Indire per diffondere e implementare la conoscenza degli Istituti Tecnici Superiori (ITS), evidenziandone il valore e l'efficacia come vere e proprie "officine del sapere tecnico" ad alto contenuto tecnologico e anche come garanzia per l'occupabilità dei giovani

◇ **4-6 maggio, evento digitale, Incontri virtuali tra aziende tedesche e italiane del settore nautico,** organizzato da Camera di Commercio Italiana per la Germania

◇ **20-21 maggio, Webinar, Hydrogen 2021,** organizzato da Reuters

IN PRIMO PIANO

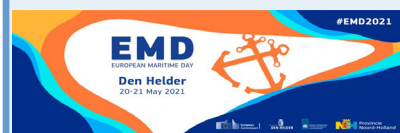
APPUNTAMENTI

MONDO

◇ **Shipping e Taxonomy:** il 21 aprile, la Commissione europea ha adottato un pacchetto sulla finanza sostenibile con l'obiettivo di migliorare il flusso di investimenti verso attività sostenibili e quindi utilizzare strumenti finanziari per rendere l'Europa climaticamente neutra entro il 2050. L'ECSA accoglie con favore il fatto che l'industria marittima europea sia stata riconosciuta come un settore "Trasizionale" ai sensi dell'art 10 (2) del Regolamento sulla Tassonomia. Tuttavia, l'ECSA sottolinea che, per guidare una efficace transizione, è fondamentale che i criteri di screening tecnico siano realistici e neutrali dal punto di vista tecnologico. "L'industria marittima europea si impegna a raggiungere i suoi obiettivi di decarbonizzazione e ambientali. Allo stesso tempo, essendo un'industria ad alta intensità di capitale in cui molte navi sono uniche nel loro genere, è anche fondamentale garantire l'accesso a soluzioni innovative e sostenibili, che possano guidare l'intera industria marittima verso un futuro più verde e sostenibile. Quindi il finanziamento della transizione è vitale" dichiara Martin Dorsman, Segr.Gen. ECSA. Il *Climate Delegated Act* fornisce la prima serie di criteri tecnici per definire quali attività di trasporto marittimo contribuiscono in modo sostanziale alla mitigazione e all'adattamento ai cambiamenti climatici, i primi due dei sei obiettivi ambientali definiti dal regolamento sulla tassonomia (regolamento (UE) 2020/852). L'ECSA rileva, tuttavia, che i criteri di screening tecnico per il trasporto marittimo al momento definiti nel *Climate Delegate Act*, sono troppo restrittivi, il che comporta il rischio di mettere in pericolo la transizione. Come afferma la comunicazione della Commissione, la *Eu Taxonomy* attualmente non definisce come devono essere trattate le attività no-green. In quest'ottica, l'ECSA accoglie con favore il chiarimento della Commissione secondo cui il *EU Taxonomy Climate Delegated Act* è un documento vigente, che sarà soggetto a regolari necessari aggiornamenti. "Oltre ai dettagli tecnici, ci sono tuttavia principi che dovrebbero essere elementi costitutivi nello sviluppo e nell'aggiornamento dei criteri di screening tecnico." ha aggiunto Martin Dorsman. L'ECSA apprezza l'impegno della Commissione a garantire che la tassonomia rimanga basata sulla scienza e neutrale dal punto di vista tecnologico. In base a questo principio, gli armatori europei trovano importante che i criteri di controllo tecnico rimangano coerenti lungo l'intera catena di approvvigionamento, il che richiede ulteriori miglioramenti. Un esempio è la coerenza tra le norme applicabili per la fabbricazione di una nave e l'operabilità della nave. Inoltre, quando si cerca di ridurre le emissioni e di migliorare altri obiettivi ambientali, l'industria marittima dipende anche da altre parti interessate (ad esempio costruttori navali, produttori di motori, catena di approvvigionamento di carburante, infrastrutture portuali). Occorre valutare attentamente anche se l'industria marittima abbia il potere di influenzare la transizione in conseguenza delle sue attività economiche. Dato che l'attività economica della navigazione è basata sull'asset-nave e dato che il carico che trasporta dipende dalla domanda e dall'offerta del mercato di stakeholders di altri settori industriali, considerare il carico come parte dell'attività marittima secondo la tassonomia marittima potrebbe portare a conseguenze impreviste e negative. "Sarebbe altamente controproducente e ingiusto penalizzare il finanziamento per l'industria marittima sulla base del carico trasportato. Oltre ad allontanare i finanziamenti per soluzioni innovative, ciò comporterebbe il rischio di accelerare un trasferimento modale inefficiente. Tutto ciò premesso, siamo a disposizione per contribuire con la nostra esperienza e continueremo a lavorare con i regolatori sui dettagli tecnici per garantire una transizione più fluida", sottolinea Martin Dorsman.

◇ **Lo shipping mondiale invita i governi a discutere di MBM per la decarbonizzazione del settore:** in occasione del Summit sul clima del 22 e 23 aprile ospitato da Joe Biden, presidente USA, le principali organizzazioni marittime mondiali, invitano i leader mondiali a esaminare con urgenza il ruolo delle misure basate sul mercato (MBM) per garantire che gli ambiziosi obiettivi di decarbonizzazione siano raggiunti dallo shipping globale. BIMCO, CLIA, ICS, World Shipping Council, insieme ad altri gruppi industriali, hanno presentato una proposta all'IMO chiedendo di andare oltre le discussioni sugli MBM in corso da diversi anni e sottolineano che qualsiasi MBM deve essere applicata in modo giusto ed equo evitando l'adozione di sistemi unilaterali di tariffazione del carbonio, come la proposta dell'UE di includere lo shipping nel proprio sistema di scambio delle quote di emissioni.

- ◇ **27 aprile**, incontro ENMC con **Pascal Lamy**, responsabile per la Missione *Healthy Oceans, Seas, Coastal and inland Waters*, è stato Commissario europeo per il commercio e DG del WTO
- ◇ **28 aprile**, Webinar - ICS Insights series, *Maritime Security and Piracy*
- ◇ **29 aprile**, Webinar, *Private Equity & Private Debt Opportunities*
- ◇ **5 maggio**, Webinar, *EU Ship Recycling Rules: carrot, stick or illusion?* Organizzato da ECSA
- ◇ **12 maggio**, Webinar - ICS Insights series, *Future Fuels – Fueling the Transition – The Road to COP*



- ◇ **20-21 maggio**, Virtual event, *European Maritime Day*
- ◇ **2 giugno**, Webinar - ICS Insights series, *An Integrated Shipping Infrastructure – Removing Structural Inefficiencies*
- ◇ **8 giugno**, video call, ENMC Quarterly meeting
- ◇ **16-17 giugno**, Rotterdam, *European Environmental Ports Conference*
- ◇ **21-25 giugno**, on line event, *IAPH World Ports Conference 2021*
- ◇ **13-17 settembre**, *London Shipping Week*

DOCUMENTAZIONE
the first edition of Maritime Security: A Comprehensive Guide for Shipowners, Seafarers and Administrations
Pubblicata da ICS, la Guida può essere richiesta collegandosi alla sezione Publications del sito <https://www.ics-shipping.org/>