



SHIPPING 4.0 - RoMare - Roma: Capitale di un Paese Marittimo? Roma, 25 marzo 2022

Il 25 marzo a Roma, presso la sede di Confitarma, si è tenuto l'evento "RoMare - Roma Capitale di un Paese Marittimo?" organizzato da Shipping 4.0 e Confitarma

Sono intervenuti: **Fabio Rampelli**, Vice Presidente Camera dei Deputati, **Fabiana Dadone**, Ministro per le politiche giovanili, **Monica Lucarelli**, Assessora allo Sviluppo Economico e Pari opportunità, **Matteo Piantedosi**, Prefetto di Roma, **Amm. Aurelio De Carolis**, Comandante in Capo della Squadra Navale della Marina Militare, **Amm. Nicola Carlone**, Comandante generale del corpo delle Capitanerie di porto-Guardia costiera, **Paolo Orneli**, Assessore Sviluppo Economico e Cabina di Regia Economia del Mare della Regione Lazio, **Roberto Luongo**, Direttore Generale ICE, **Fabrizio Spada**, Responsabile delle relazioni istituzionali del Parlamento europeo in Italia, **Massimo Pronio**, Responsabile Comunicazione della Rappresentanza della Commissione Europea in Italia e **Francesco Maresca**, Assessore allo Sviluppo Economico Portuale e Logistico, Comune di Genova.

Teresa Bellanova, Viceministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Manlio Di Stefano, Sottosegretario di Stato agli Affari Esteri e Raffaella Paita, hanno inviato un video con i loro saluti e auguri per l'evento. I tre video sono disponibili nel canale You tube di Confitarma.

Nel corso della Tavola Rotonda intitolata "La marittimità del Paese governata da Roma", moderata da Angelo Scorza, Direttore di Ship2Shore, sono stati affrontati numerosi temi che pongono il mondo del mare al centro dell'attenzione del Paese.

L'On. **Davide Gariglio**, Parlamentare PD, si è soffermato sul tema dei ristori al settore marittimo portuale, erogati per far fronte all'emergenza pandemica sottolineando che purtroppo nel nostro Paese oggi manca ancora una visione sul futuro della portualità, settore strategico per la ripartenza economica nazionale. Ognuno deve fare la sua parte nel rispetto della legge. La politica deve fare la sua parte e soprattutto deve ascoltare i portatori di interesse e poi saper fare sintesi.

Federica Barbaro, Presidente del Gruppo Tecnico Trasporti e logistica internazionali di Confitarma, ha brevemente illustrato la sua esperienza di armatore operante nel mercato dei trasporti russo, evidenziando come in questo particolare difficile momento per tutto il mondo a causa della guerra, fermo restando l'assoluta priorità della

sicurezza degli equipaggi, si rende necessario un allineamento dei livelli MARSEC nel contesto UE per evitare ulteriori impatti negativi sulla competitività delle imprese di navigazione italiane.

Fulvio Di Blasio, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale a nome di Assoporti, si è soffermato sul ruolo della politica nazionale in generale, e in particolare del MIMS, nei confronti del sistema portuale italiano. Il problema è riuscire a fare scelte strategiche multilayer (innovazione, investimenti, sostenibilità, ecc) gestito con un forte coordinamento centrale che lasci l'autonomia dei porti che anche in questi anni difficili hanno svolto un ruolo fondamentale per la logistica e l'intermodalità. Per il PNRR, Assoporti è in stretto contatto con il Ministro per la miglior gestione e programmazione delle risorse destinate ai porti secondo le regole della finanza pubblica, perché siano efficaci. La politica energetica poi deve prendere in considerazione i porti come partner fondamentali e programmare gli interventi fondamentali che devono essere realizzati anche individuando nuovi traffici con le inevitabili ricadute sui consumi.

Francesca Aielli, della Direzione Generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, intervenuta in sostituzione della DG Maria Teresa Di Matteo trattenuta da un impegno imprevisto, ha garantito l'attenzione del MIMS al comparto marittimo anche in questo momento di criticità determinato sia dalla pandemia, sia dalla guerra in Ucraina sia da nuovi recenti assetti relativi alla continuità territoriale del Paese.

“Il cluster marittimo portuale - ha detto **Marcello Di Caterina**, Vicepresidente e Direttore di Alis - deve avere regole chiare e le aziende che stanno investendo in sostenibilità devono poter contare su misure incentivanti adeguate al rapido raggiungimento dei target internazionali. In Europa si deve comprendere che alcune best practice come marebonus e ferrobonus sono essenziali per lo sviluppo economico di un intero comparto”.

Nereo Marcucci, Consigliere e Coordinatore Commissione Logistica del CNEL, ha sottolineato come il CNEL segua da vicino ed abbia sempre dedicato grande attenzione all'economia del mare. La pandemia ha certificato la fragilità della catena logistica ma anche il ruolo fondamentale di questo settore. Per questo il CNEL ritiene che siano necessari interventi specifici un Paese “marittimo” come il nostro.

Giuseppe Mele, Direttore area della coesione territoriale e infrastrutture, Confindustria, ha annunciato l'evento che Confindustria sta organizzando con tutte organizzazioni del sistema legate all'economia marittima intitolato “Progetto mare” che si terrà il 12 e 13 maggio, per sottolineare l'importanza strategica del settore. L'interrogativo è se veramente da Roma si governa il mare in tutti i suoi aspetti. L'impressione è che manchi una vera Cabina di Regia che sia in grado di comprendere e guidare tutti i complessi aspetti dell'economia del mare.

Stefano Messina, Presidente, Assarmatori, si è soffermato sugli effetti della guerra in Ucraina che, da un lato è umanamente sconvolgente e che stanno impattando sulla vita quotidiana di ogni persona e sul trasporto marittimo.

“Abbiamo visto quello che è successo con energia e carburante, e per questi aspetti condividiamo l’urgenza di implementare e rendere strutturali strumenti come il Marebonus e il Ferrobonus, ma iniziamo a fare i conti con la difficoltà a reperire materie prime fondamentali come grano, argilla, carbone, acciaio, i cui prezzi stanno schizzando verso l’alto.

Roma deve essere la capitale di un Paese marittimo, e per questo stiamo lavorando con il Ministero degli Affari Esteri per stringere nuovi accordi commerciali con altri attori che siano in grado di esportare queste commodity: occorre fare in fretta, per non farsi superare da altri Paesi, che hanno le nostre stesse difficoltà, e per calmierare l’inevitabile effetto inflattivo cui stiamo assistendo”.

Mario Mattioli, Presidente di Confitarma e della Federazione del Mare, ha affermato che “i modelli vincenti sono quelli in cui ci sono delle specializzazioni e si realizzano economie di scala. Per poter fare questo, vi deve essere un’unica pianificazione nazionale e non tante quante sono le nostre Regioni. Roma, che è la sede politica ed amministrativa del Paese, deve quindi giocare un ruolo determinante anche per l’economia del mare”. In proposito il Presidente Mattioli, collegandosi a quanto annunciato dal Giuseppe Mele, ha ribadito che la delega specifica per l’economia del mare che Confindustria ha istituito con la nuova governance, va proprio sulla linea che mira a far capire alle nostre istituzioni che il tema del mare deve essere non solo capito ma testimoniato ai massimi livelli. Ma, a tal fine è importante che i messaggi arrivino uniti ed omogenei per non dare alibi alle autorità competenti a concretizzare i numerosi e importanti progetti che il nostro comparto vuole realizzare anche a beneficio del Paese.

Maria Elena Perretti, Advisory Cassa Depositi e Prestiti, ha illustrato il ruolo di CDP a sostegno del mondo mare che si inserisce in un contesto di rapporti ormai consolidato. CdP condivide l’approccio che consente di guardare al sistema nel suo complesso per accompagnare l’evoluzione in una visione non speculativa. Oggi, CdP collabora con il Recovery Plan per cercare di intervenire, in un contesto reso difficile dalle difficoltà contingenti specie per la mancanza di tempo a disposizione, con un nuovo progetto di supporto alle istituzioni per la messa a terra dei progetti per il Paese. In particolare, per i progetti relativi al cold ironing, CdP affianca le autorità di sistema portuali per aiutarle a capire come usare in modo efficiente le risorse e raggiungere l’obiettivo partendo dall’esperienza del singolo da mettere a beneficio di tutti nell’attuazione del Recovery. In questo contesto è fondamentale il dialogo con gli armatori.

Amm. Gualtiero Mattesi, Membro del CeSMar,) ha illustrato il compito del Centro di Studi di Geopolitica e Strategia Marittima che è quello di sinterizzare le azioni di tutti coloro che identificano nel Mare un volano per lo sviluppo del nostro Paese.

Angelo Scorza ha chiuso la sessione affermando che “storicamente Roma è Caput mundi, ma oggi si è dimostrato che può e deve essere anche Caput shipping”

Andrea Piantini, Direttore Generale Assonave, ha ricordato che i tre fattori della sostenibilità sono protezione ambientale, sviluppo sociale e sviluppo economico. Quando si parla di sostenibilità si parla molto delle prime due, ma si tende a

trascurare la componente dello sviluppo economico, che è quella che ci assicura di poter avere ancora un business tra 15-20 anni, cosa purtroppo non certa per la navalmeccanica, se continueremo a confrontarci in un mercato in cui le regole non sono uguali per tutti. Associandosi a quanto è stato detto da altri relatori della giornata ha ribadito l'esigenza di un progetto di sistema per l'economia del mare nel suo complesso, ma fare sistema nei fatti e non solo a parole, significa che ogni parte del sistema deve essere pronta a perdere qualcosa nel breve termine se questo è funzionale al bene comune del sistema nel suo complesso nel lungo termine. Tale logica è stata applicata da Giappone, Corea e, da ultima, e con efficacia enorme, dalla Cina, ma non in Europa, dove l'applicazione acritica delle logiche di libero mercato, senza oltretutto che le regole fossero uguali per tutti, hanno portato a passare dai 50 punti di quota di mercato degli anni 80, ai 2 punti del 2021. Gli armatori Asiatici comprano in media il 90 % delle proprie navi nel proprio paese, mentre quelli Europei l'1%, perché le navi in Asia costano meno, a causa di una politica di dumping strutturale che va avanti da decenni a cui non è mai stata data una risposta di politica industriale in Europa! Piantini ha anche ricordato che anche la attuale dipendenza dal gas russo è dovuta all'applicazione esattamente della stessa logica. Questo ha portato l'Europa a perdere interi segmenti del mercato navalmeccanico, dai bulker, ai carrier ai porta container, e, da ultimo, il segmento traghetti. Perdere questi segmenti significa perdere poco dopo anche le relative competenze, con il risultato che se dovesse servirci costruire quelle navi di nuovo in Europa a causa di possibili, e non più così improbabili, evoluzioni geopolitiche sfavorevoli in Asia, non saremmo forse neanche più in grado di farlo, almeno nel breve periodo, e comunque non riusciremmo a farlo in maniera efficiente. **Piantini** ha concluso ribadendo quindi l'esigenza di una nuova e diversa politica industriale per la navalmeccanica, all'interno di una nuova politica industriale olistica, e che tenga conto del tema dell'autonomia strategica, per l'economia del mare nel suo complesso. Perché questo sia possibile, un passaggio fondamentale per l'industria sarebbe quello di poter interloquire con un interlocutore Istituzionale unico, quale, idealmente, un nuovo Ministero del Mare.