



IL RUOLO DEL MARE NELL'ECONOMIA NAZIONALE E LA TUTELA DEGLI INTERESSI MARITTIMI DEL PAESE

Conference Report
18 maggio 2018

A cura di Alessandra Giada Dibenedetto



CENTRO STUDI
INTERNAZIONALI



CENTRO STUDI
INTERNAZIONALI

IL RUOLO DEL MARE NELL'ECONOMIA NAZIONALE E LA TUTELA DEGLI INTERESSI MARITTIMI DEL PAESE

Conference Report
18 maggio 2018

A cura di Alessandra Giada Dibenedetto

Nota editoriale

Il presente Conference Report contiene gli atti del Simposio “Il ruolo del mare nell’economia nazionale e la tutela degli interessi marittimi del Paese” tenutosi il 18 maggio 2018 presso l’Accademia Navale di Livorno, certamente il luogo più consono per discutere delle opportunità nonché delle sfide provenienti dal dominio marittimo. Nelle pagine del report, quindi, sono riportati, in ordine di agenda, gli interventi degli illustri ospiti che si sono susseguiti nel corso dell’evento. Nel dettaglio, la prima parte del documento tratta il comparto commerciale e il tema della sicurezza marittima, la seconda sezione, invece, è dedicata alle commodities e agli interessi vitali nazionali, mentre le ultime pagine coprono gli aspetti legati alla cantieristica navale italiana. A fare da cornice alle parole dei relatori vi è un’introduzione redatta dal Prof. Andrea Margelletti, Presidente del Ce.S.I., che contestualizza l’ambito della conferenza e anticipa i vari temi toccati, e una conclusione che tira le fila della discussione e suggerisce i passi istituzionali da intraprendere al fine di gestire adeguatamente le dinamiche aventi luogo nel *Mare Nostrum*.

L’obiettivo di questa pubblicazione, dunque, è far comprendere appieno al più vasto pubblico la valenza del mare per il nostro Sistema Paese in termini economici, securitari e geopolitici.

L’evento e il presente report rientrano nell’ambito del progetto Think Blue, programma del Ce.S.I. dedicato ad una nuova idea di marittimità nazionale: lo scopo è quello di generare un “motore di riflessione strategica” destinato a creare un approccio più coordinato tra le esigenze di sicurezza e difesa e quelle commerciali votate all’internazionalizzazione e all’interscambio commerciale per il Mediterraneo Allargato.

Le idee e le posizioni espresse dai relatori sono strettamente personali e non coincidono necessariamente con le posizioni ufficiali del
Ce.S.I. – Centro Studi Internazionali.
Tutti i diritti sono riservati a norma di legge e a norma delle convenzioni internazionali.

Progetto grafico a cura di Francesca Ferrara

AGENDA



CENTRO STUDI
INTERNAZIONALI

Venerdì, 18 maggio 2018
Accademia Navale
Livorno

Ore 9.00 - 09:30

Saluto delle Autorità Ospitanti:

- Pier Federico Bisconti, Capo 3° Reparto Stato Maggiore Marina Militare
- Filippo Nogarini, Sindaco di Livorno

Intervento introduttivo:

- Andrea Margelletti, Presidente del Ce.S.I. - Centro Studi Internazionali

09:30 - 12:30

PANEL 1

Comparto commerciale e sicurezza marittima

Moderatore: Francesca Martini, Assessore del Comune di Livorno

Prima parte:

- Carlo Lombardi, Segretario Generale Federazione del Mare
- Luca Sisto, Direttore Generale Confitarma
- Stefania Valentini, European Union Policies and Funding, Federpesca
- Sergio Nardini, Responsabile dell'Ufficio "Progetti Speciali", Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale
- Irene Pivetti, Presidente Only Italia

Ore 10.45 - 11.00 Coffee break

Seconda parte:

- Riccardo Rigillo, Direttore Generale, Direzione Generale della pesca marittima e dell'acquacoltura (MIPAAF)
- Contrammiraglio Giuseppe Tarzia, Direttore Marittimo e Capo del Compartimento Marittimo di Livorno
- Gen. Angelo Senese, Comandante del Comando Operativo Aeronavale della Guardia di Finanza
- Contrammiraglio Gianfranco Annunziata, Capo dell'ufficio per la politica militare, Gabinetto del Ministro della Difesa

Ore 12.30 - 14.00 Working lunch

Ore 14.00 – 15.00

PANEL 2

Commodities e interessi vitali nazionali

Moderatore: Gabriele Iacovino, Direttore Ce.S.I. – Centro Studi Internazionali

- Alfio Rapisarda, Senior Vice Presidente e Responsabile della Security ENI
- Vincenzo Correggia, Ministero dello Sviluppo Economico/DGS UNMIG
- Marino Lupi, Professore ordinario Scuola di Ingegneria, Università di Pisa

Ore 15.00 – 15.15 *Coffee break*

Ore 15.15 – 16.30

PANEL 3

L'industria cantieristica nazionale: opportunità e sviluppi

Moderatore: Francesco Tosato, Senior Analyst desk Difesa e Sicurezza Ce.S.I. – Centro Studi Internazionali

- Contrammiraglio Pasquale de Candia, Capo 7° Reparto Stato Maggiore Marina Militare
- Stefano Pagani Isnardi, Responsabile Ufficio Studi e supporto Progetti Istituzionali, Ucina Confindustria Nautica
- Massimo Duò, Amministratore Delegato Cantiere Navale Vittoria
- Gianmaria Gambacorta, VP Business Strategy, Fincantieri

Saluti conclusivi:

- Andrea Margelletti, Presidente del Ce.S.I. – Centro Studi Internazionali

INDICE



CENTRO STUDI
INTERNAZIONALI

IL RUOLO DEL MARE NELL'ECONOMIA NAZIONALE E A TUTELA DEGLI INTERESSI MARITTIMI DEL PAESE

Introduzione1

Saluto delle autorità ospitanti5

**CAPITOLO I – Comparto commerciale e sicurezza
marittima7**

- I.1 Il sistema marittimo italiano e il suo impatto
sull'economia nazionale – Carlo Lombardi9
- I.2 La cooperazione tra il mondo civile e militare
nell'assicurare safety e security in mare – Luca Sisto13
- I.3 L'importanza strategica del settore della pesca per la
"crescita blu" – Stefania Valentini16
- I.4 La Belt and Road Initiative cinese e il suo impatto
sull'economia marittima italiana ed europea – Sergio
Nardini20
- I.5 Il comparto commerciale dell'attività marittima – Irene
Pivetti24
- I.6 Opportunità per una politica marittima italiana –
Riccardo Rigillo28
- I.7 Le Capitanerie di Porto - Guardia Costiera strumento
della funzione marittima del Paese – Contrammiraglio
Giuseppe Tarzia34
- I.8 L'attività della Guardia di Finanza nel contrasto dei
traffici illeciti via mare – Gen. Angelo Senese38
- I.9 La centralità strategica delle capacità marittime
nell'attuale scenario geostrategico – Contrammiraglio
Gianfranco Annunziata43

CAPITOLO II - Commodities e interessi vitali nazionali ...49

- II.1 L'applicazione del concetto di security secondo ENI –
Alfio Rapisarda51
- II.2 L'Italia e gli approvvigionamenti energetici – Vincenzo
Correggia58
- II.3 Bacini di traffico dei principali porti contenitori
gateway italiani – Marino Lupi62

**CAPITOLO III - L'industria cantieristica nazionale:
opportunità e sviluppi67**

- III.1 Il rinnovamento delle Capacità Operative della Marina Militare – Contrammiraglio Pasquale de Candia69
- III.2 L'industria cantieristica nazionale: opportunità e sviluppi – Stefano Pagani Isnardi74
- III.3 Cantieri privati nazionali: l'esperienza del Cantiere Navale Vittoria – Massimo Duò79
- III.4 La strategia di Fincantieri in ambito di Blue Economy – Gianmaria Gambacorta83

Conclusioni87

Biografie

INTRODUZIONE



CENTRO STUDI
INTERNAZIONALI

Introduzione

Andrea Margelletti

Presidente del Ce.S.I. - Centro Studi Internazionali

Il mare rappresenta un insieme di sfide e opportunità non solo per gli attori istituzionali e privati che vi ci operano, ma anche per la più vasta comunità internazionale. Da un lato, infatti, **lo scenario geostrategico marittimo è permeato di minacce convenzionali e ibride** (si pensi al terrorismo, alla pirateria, ai traffici illeciti di armi, droghe ed esseri umani) che mettono a rischio la libera circolazione di persone e di merci via mare. Dall'altro, come ha recentemente ricordato il Capo di Stato Maggiore della Marina Militare nel corso della sua audizione in Commissioni congiunte Difesa di Senato e Camera lo scorso settembre, il settore marittimo è fondamentale per l'economia globale dato che quasi la totalità degli scambi commerciali avviene via mare (circa il 90%). In particolare, il nostro Paese dipende fortemente dalla libera fruizione del mare in quanto l'economia italiana è essenzialmente di trasformazione. Di fatto, **l'Italia importa via mare quasi l'85% del suo fabbisogno di materie prime ed esporta il 55% dei prodotti finiti**. Altrettanto cruciale è l'import di risorse energetiche: l'80% del petrolio e il 42% di gas che raggiunge le città italiane viaggia via mare. Tali dati esemplificano una condizione che vede l'economia italiana basarsi sulle dinamiche securitarie che hanno luogo non solo lungo gli 8 mila km di costa che bagnano la penisola, ma anche in quello che viene definito **"Mediterraneo Allargato"**, concetto che allarga la tradizionale area del Mare Nostrum al Mar Rosso, Mar Arabico e Golfo di Guinea. L'avvento della globalizzazione e l'inasprirsi della competizione strategica tra Paesi sta andando ad aumentare l'esigenza di proteggere principi vitali per il nostro ordine economico e sociale, quali la libertà di navigazione e la protezione delle Sea Lines of Communication (SLOCs). L'incrociarsi delle necessità di ordine strategico e difensivo con quelle di carattere economico, dunque, ha evidenziato l'importanza di rafforzare la sinergia esistente tra l'operato degli attori privati e istituzionali e della Marina Militare.

Il Ce.S.I. - Centro Studi Internazionali, forte della sua più che decennale esperienza nell'analisi geopolitica e strategica nelle aree d'interesse per il nostro Paese, ha deciso di attivare uno specifico programma dedicato ad una nuova idea di marittimità nazionale. Lo scopo di tale iniziativa è quello di generare un "motore di riflessione strategica" destinato a creare un approccio più coordinato tra le esigenze di sicurezza e Difesa e quelle

"Il settore marittimo è fondamentale per l'economia globale dato che quasi la totalità degli scambi commerciali avviene via mare (circa il 90%)."

commerciali votate all'internazionalizzazione e all'interscambio commerciale per il Mediterraneo Allargato. L'evento che ha aperto la strada a tale programma si è tenuto il 18 maggio 2018 a Livorno, presso l'Accademia Navale, il luogo più idoneo a rilanciare la marittimità italiana e avviare un dialogo approfondito tra i principali stakeholder del settore.

Il Simposio "Il ruolo del mare nell'economia nazionale e la tutela degli interessi marittimi del Paese", organizzato con il supporto della Marina Militare e il patrocinio del Comune di Livorno, ha coinvolto numerosi attori del cluster marittimo, i quali hanno avuto la possibilità di condividere la propria esperienza e opinione sul tema. Il primo panel della giornata ha visto sedersi attorno al tavolo importanti personalità del comparto commerciale e della sicurezza marittima, che hanno trattato un'ampia gamma di temi. Nel dettaglio, è stato approfonditamente esplorato il concetto di **'blue economy'**, inteso come economia generata dal sistema marittimo, nonché la conseguente e necessaria cooperazione tra il mondo civile e militare nel garantire sicurezza (intesa nella doppia accezione di **safety** e **security**) in mare; infine rappresentanti della Marina Militare, della Guardia Costiera e della Guardia di Finanza hanno illustrato i rispettivi compiti nell'ambiente marittimo. La discussione si è successivamente concentrata su quelli che sono gli interessi vitali nazionali nel campo energetico e sulla centralità delle infrastrutture portuali. Il Simposio si è concluso con una panoramica sullo stato attuale e la proiezione futura dell'industria cantieristica nazionale che, con lo sviluppo di mezzi sia per uso civile che militare, contribuisce alla crescita economica del Paese.

Gli illustri ospiti che hanno preso parte al Simposio hanno contribuito con le proprie competenze di settore a **generare una sintesi strategica utile al decisore politico per avere un quadro più chiaro delle reali implicazioni della dimensione marittima del nostro Paese nella produzione di PIL e sul fronte securitario.**

Alla luce di tale contesto, il Ce.S.I., attraverso il progressivo sviluppo del progetto, ha l'obiettivo di contribuire a sviluppare una strategia marittima olistica che racchiuda in un unicum dinamiche strettamente securitarie e di carattere economico e sociale.

L'ambiente marittimo, infatti, per la sua natura eterogenea che vede il coinvolgimento di diversi attori e la contemperanza di varie esigenze, ben si presta a divenire il banco di prova per un **approccio comprensivo e resiliente**, in cui Ministeri, industria, stakeholder pubblici e privati collaborano al fine di promuovere uno sviluppo complessivo per il Sistema Paese.

“Il Ce.S.I. ha l'obiettivo di contribuire a sviluppare una strategia marittima olistica che racchiuda in un unicum dinamiche strettamente securitarie e di carattere economico e sociale.”

SALUTO DELLE AUTORITA' OSPITANTI



CENTRO STUDI
INTERNAZIONALI

Saluto delle autorità ospitanti

Ammiraglio Pier Federico Bisconti

Capo 3° Reparto Stato Maggiore Marina Militare

A nome dell'Ammiraglio Girardelli, Capo di Stato Maggiore della Marina, desidero ringraziare gli organizzatori di questo simposio che, trattando del ruolo del mare nell'economia nazionale e la tutela degli interessi marittimi, non poteva che essere svolto a Livorno, una città che sta ritrovando la propria marittimità, che, da "quasi livornese", mi sento di dire si era un po' persa.

Ringrazio per la sua presenza e soprattutto per la sua disponibilità nel voler organizzare insieme al Ce.S.I. questo simposio il sindaco di Livorno. E a Livorno quale luogo migliore se non l'Accademia Navale, considerata "**l'università del mare**", la cui reputazione è ormai conosciuta a livello mondiale (è infatti frequentata da un numero sempre crescente di frequentatori stranieri).

L'Accademia per noi è testimone e custode di valori e principi ed è un bacino di pensiero in grado di trasformare da più di 130 anni dei giovani liceali in soldati e marinai, in ufficiali, in professionisti e in futuri dirigenti. Mi si permetta di ringraziare l'Ammiraglio Comandante Pier Paolo Ribuffo per l'ospitalità e per l'eccellente lavoro che è stato fatto per preparare questo simposio.

Quando qualche mese fa mi sono incontrato con il Presidente del Ce.S.I., il Professor Andrea Margelletti, abbiamo immediatamente convenuto **sull'importanza di un simposio sul ruolo del mare** per una Nazione come l'Italia che, nonostante i suoi 8 mila km di coste, stenta a trovare un'identità marittima e capire quanto la nostra economia e la nostra stessa vita quotidiana dipenda dal mare. Non voglio dare in questo momento numeri o cifre che verranno poi rivelate dagli eccellenti ed illustri relatori nel corso del simposio, che ringrazio di cuore. Permettetemi soltanto di rivelarvi un piccolo aneddoto: circa un mese fa sono stato invitato all'università di Perugia a fare una conferenza sulla marittimità e mi chiedevo come spiegare in Umbria, l'unica regione del centro-sud non bagnata dal mare, il significato di "marittimità". Dopo una breve riflessione, è stato abbastanza facile dimostrare come anche l'economia umbra si basi sull'industria della trasformazione, dipendente *in toto* dalle materie prime che arrivano nel nostro Paese quasi esclusivamente via mare. Ecco quindi come anche la ricca Umbria dipenda e sia fortemente legata alla marittimità dell'Italia.

Ringrazio nuovamente gli organizzatori del simposio, rivolto oggi ad una platea di tecnici e al quale, d'accordo con il Professor Margelletti, vogliamo poi dare seguito una volta pubblicati gli atti.

***"L'Italia,
nonostante i suoi 8
mila km di coste,
stenta a trovare
un'identità
marittima e capire
quanto la nostra
economia e la
nostra stessa vita
quotidiana
dipenda dal mare."***

Perché siamo convinti che **la marittimità debba essere meglio diffusa nella nostra Nazione a tutti i livelli**, dalle scuole fino ai livelli politici, per dare la giusta importanza al ruolo del mare su questo pianeta che, nonostante sia ricoperto per il 70% da oceani, ci ostiniamo a chiamare terra.



COMPARTO COMMERCIALE E SICUREZZA MARITTIMA



CENTRO STUDI
INTERNAZIONALI

I.1

Il sistema marittimo italiano e il suo impatto sull'economia nazionale

Carlo Lombardi

Segretario Generale Federazione del Mare

La Federazione del sistema marittimo italiano (o Federazione del mare) nasce nel 1994, con lo scopo di riunire il mondo marittimo (inizialmente quello industriale manifatturiero e terziario, ma poi anche quello istituzionale), mettendone in evidenza il ruolo importante nello sviluppo del Paese. L'Italia infatti è un Paese peninsulare e insulare, dove lo sviluppo economico e sociale è sempre stato legato a quello delle sue tante città di mare, città che hanno giocato un ruolo fondamentale per l'intero Paese. Oggi, secondo l'ultimo *Rapporto sull'economia del mare* (il V) realizzato assieme alla Fondazione Censis, il valore dei beni o servizi prodotti dalle attività marittime, il cui insieme è definito dal termine di cluster marittimo, è di 33 miliardi di euro, pari al 2 per cento del Prodotto interno lordo complessivo e al 3,5 per cento della sua componente non statale, con una occupazione complessiva di 470mila addetti, tra diretti e indiretti. Due terzi di tale valore (22 miliardi di euro) è legato al trasporto marittimo (12 miliardi di euro sono prodotti dalla navigazione; 5 miliardi dalle attività portuali, con tutte le funzioni ad essa legate, di amministrazione, di agenzia e intermediazione marittima, di logistica e spedizione, di movimentazione e stoccaggio, di certificazione e assicurazione, di servizio tecnico-nautico, etc.; 5 miliardi dalla cantieristica). La parte restante è prodotta da pesca, nautica da diporto e enti istituzionali (di questi ultimi, la Marina Militare è di gran lunga il principale, con quasi 3 miliardi di euro). **Il trasporto marittimo serve il 90% del commercio mondiale**, commercio che nell'ultimo decennio è cresciuto da 6 a 10 miliardi di tonnellate e salirà nel 2030 a 17 miliardi. Ciò significa che l'integrazione tra le varie aree del pianeta e il loro sviluppo, che sta portando ad un incremento del reddito medio anche nel terzo e quarto mondo (e alla fuoriuscita di molti Paesi da situazioni di povertà insostenibili), non sarebbero possibili senza il trasporto marittimo di materie prime, di merci alimentari, di beni semilavorati e finiti. In questo contesto, **la protezione delle linee marittime e del libero commercio ha un'importanza strategica evidente** e costituisce oggi uno dei compiti di maggiore responsabilità delle forze navali, condizione imprescindibile per mantenere vitale lo sviluppo dell'economia e della società.

“Il valore dei beni o servizi prodotti dalle attività marittime è di 33 miliardi di euro.”

Particolarmente importante è la navigazione mercantile per l'Italia, che riceve via mare quasi la totalità delle materie prime per la nostra industria manifatturiera (nel 2016, 200 milioni di tonnellate). Quella italiana è anzitutto una economia di trasformazione, dove le materie prime arrivano da fuori (per lo più da altri continenti) per essere qui processate in semilavorati e prodotti finiti e quindi destinate ad altri mercati in Europa e nel mondo (nel 2016, 70 milioni di tonnellate). A ciò si aggiunge il trasporto interno di merci, che si situa oggi sui 95 milioni di tonnellate. Complessivamente, nei porti italiani le linee di navigazione internazionali e di cabotaggio hanno movimentato nel 2016 oltre 480 milioni di tonnellate: 180 milioni di merci liquide alla rinfusa, 70 di rinfuse solide, 230 milioni di merci varie (di cui, 95 milioni su rotabili e 115 milioni in *container*). Di questa enorme quantità di merci, grezze, semilavorate e finite, cui dà luogo la nostra economia e si sposta attraverso il sistema marittimo e la navigazione, 80 milioni di tonnellate sono fonti energetiche fossili, come greggio e gas; il resto, quasi 400 milioni di tonnellate, sono, ad esempio, 44 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi raffinati, 24 di manufatti in metallo, 24 di prodotti agricoli e alimentari, 17 di minerali, 14 di prodotti chimici e articoli in plastica e gomma, 7 di materiali edili, altrettante tonnellate di legno e carta, per finire con prodotti a elevato valore aggiunto, come 5 milioni di tonnellate di apparecchiature e macchinari, 3 di mezzi di trasporto, 1 milione di tonnellate di mobili.

Quella italiana è anche un'economia in cui il turismo interno e internazionale gioca e giocherà sempre di più un ruolo

chiave nello sviluppo: basti ricordare che oggi i movimenti dei passeggeri nei nostri porti superano i 45 milioni, di cui 11 milioni relativi ai crocieristi. Oggi la flotta mercantile di bandiera italiana è tra le principali al mondo (la 3^a dei grandi Paesi riuniti nel G20) e si situa intorno ai 16 milioni di tonnellate di stazza, con posizioni di assoluto rilievo nei settori più sofisticati (*ro-ro*, navi da crociera, navi per prodotti chimici). Il nostro Paese mantiene la *leadership* europea nel traffico crocieristico (con 4.600 scali di navi e 6,2 milioni di passeggeri), e nella costruzione di navi passeggeri e *motor-yacht* di lusso. I dati confermano invece l'arretramento del sistema portuale italiano dal 1° al 3° posto in Europa per importazioni ed esportazioni di merci via mare, con 231 milioni di tonnellate.

L'impatto sull'economia italiana delle attività marittime va oltre gli aspetti più strettamente legati alla loro dimensione trasportistica e coinvolge direttamente anche i settori produttivi, manifatturieri e terziari, dell'economia. **Il cluster marittimo industriale spende annualmente quasi 20 miliardi di euro in acquisti di beni e servizi** (raffinazione del petrolio;

“Quella italiana è anzitutto una economia di trasformazione.”

“L'impatto sull'economia italiana delle attività marittime coinvolge direttamente anche i settori produttivi, manifatturieri e terziari dell'economia.”

noleggio, *leasing*, attività finanziarie e assicurative; servizi logistici; prodotti metallici e metallurgici; distribuzione commerciale all'ingrosso; navi, componenti navali e altri mezzi di trasporto; servizi legali, di contabilità, di architettura e di ingegneria; prodotti alimentari e bevande; apparecchiature meccaniche ed elettriche; *computer* e servizi connessi; servizi di vigilanza e di supporto agli uffici; attività immobiliari; agenzie di viaggio; costruzioni; prodotti chimici; telecomunicazioni; mobili e altri manufatti; prodotti di plastica; ecc.). Nel complesso, **le attività industriali del cluster marittimo occupano uno spazio di rilievo nel panorama produttivo nazionale**, inferiori per valore della produzione a settori rilevanti e pervasivi come l'agricoltura o il tessile, ma superiori ad ambiti consolidati come la farmaceutica o le assicurazioni.

Un aspetto da sottolineare è l'ammodernamento del sistema marittimo intervenuto in questi anni: un ammodernamento che, in un sistema fortemente regolato com'è quello marittimo, è dipeso da un deciso processo di riforma amministrativa, che ha reso competitivi con i concorrenti la flotta mercantile italiana e i nostri porti. Quella della navigazione internazionale del 1998 è l'esempio di una riforma che ha funzionato, restituendo competitività a un settore ed è stata poi estesa alle crociere, al cabotaggio maggiore, alla nautica, alla pesca. Ovunque essa ha portato ad investimenti, con ricadute spesso di grande rilievo: sulla specializzazione dei nostri cantieri nelle grandi navi da crociera, un settore nel quale sono oggi *leader* mondiali, e in quelle da trasporto passeggeri; su quella dell'industria nautica nei *maxi-yacht*, ove l'Italia si contende con gli Stati Uniti la posizione di primo produttore del mondo; sulla pesca marittima, pur ormai orientata verso l'acquacoltura. Altrettanto importante la riforma dei porti, realizzata nel 1994 e poi aggiornata nel 2016, riforma che ha consentito all'Italia di qualificarsi a lungo in Europa come primo importatore ed esportatore via mare, ma che stava perdendo di efficacia, almeno prima dell'aggiornamento. I nostri scali marittimi nell'ultimo decennio perdono più di un quinto del loro *import-export*: in parte ciò è dovuto al ridursi dell'attività economica, ma in parte è anche legato ad una perdita di competitività, alla quale il nuovo piano strategico della portualità e della logistica dovrà porre rimedio per rilanciare il ruolo che i nostri scali rivestono nell'alimentare la nostra economia, dare slancio all'industria del turismo e assicurare la continuità territoriale del Paese.

Per mantenere una posizione di avanguardia **è certo sempre più necessario un adeguato sviluppo delle infrastrutture e della logistica, in modo da assicurare trasporti celeri, efficaci ed economici tra le aree nazionali od europee e quella grande porta sul mondo che è il mare.** Ma il rilievo del cluster marittimo deve richiamare anche ad un efficace coordinamento amministrativo in

materia marittima, dando così risposta ad una questione quanto mai sentita da quando le competenze marittime sono state progressivamente disperse tra più amministrazioni, compromettendo le possibilità di elaborazione di una politica nazionale del settore e di una sua promozione in ambito europeo. L'auspicio della Federazione del Mare è una adeguata attenzione al settore in sede politica e che una catena di comando ben funzionante si faccia carico dei problemi e porti la soluzione così individuata alla sua attuazione legislativa e amministrativa in tempi ristretti, conformi agli *standard* internazionali caratteristici del mondo marittimo.

“L'auspicio della Federazione del Mare è una adeguata attenzione al settore in sede politica.”

I.2

La cooperazione tra il mondo civile e militare nell'assicurare safety e security in mare

Luca Sisto

Direttore Generale Confitarma

La sinergia tra il settore privato e le istituzioni del mondo del mare non è semplice, poiché di mare si sa davvero poco: alle scuole elementari non si parla di mare, alle scuole medie non si parla di mare, all'università spesso non si parla di mare, non esiste più l'istituto nautico, nelle facoltà di scienze politiche, economia e giurisprudenza raramente si inseriscono dei moduli dedicati. Se continuiamo a dialogare tra di noi e non coinvolgiamo i decisori politici, gli *stakeholder*, i giornalisti e, perché no, gli studenti, non riusciremo a creare questa sinergia.

Vorrei concentrare il mio intervento su due punti: il primo è il tema della sicurezza. **Nel mondo dello shipping la sicurezza è stata da sempre e quasi esclusivamente soltanto safety**, quindi sicurezza dello scafo e delle persone che navigano. **Il mondo della security è improvvisamente apparso nelle nostre aziende e nelle nostre flotte dopo l'attacco alle Torri Gemelle.**

L'Italia ha avuto un'esperienza precedente rispetto agli altri Paesi, mi riferisco all'Achille Lauro, che si rivelò molto utile allorquando fu fondato il CISM, il Comitato Interministeriale per la Sicurezza dei Trasporti Marittimi e dei Porti. Ebbene, questo impianto è stato sperimentato soltanto in un settore, durante la crisi dovuta alla recrudescenza del fenomeno della pirateria marittima nell'Oceano Indiano e nel Bacino Somalo. Tale minaccia ci ha fatto "riconoscere" tra Marina Mercantile e Marina Militare ed in questa sinergia si è prodotta la legge 130 del 2011, a mio parere uno dei migliori interventi legislativi del mondo per contrastare tale pericolosissimo fenomeno. Questa collaborazione ci ha fatto poi "riconoscere" come persone e, da allora, abbiamo potuto condividere un percorso che oggi ci porta ad affrontare nuove sfide, in primis quella mediterranea che è pesantissima e ci riguarda da vicino. Il Mediterraneo è sì ancora il Mare Nostrum, ma non è più solo 'nostrum'. La Francia si è dichiarata una potenza mediterranea, ma non ha una cultura marittima pari alla nostra. **Il Mediterraneo è il mare dove noi abbiamo una condizione geopolitica di particolare interesse nazionale e dove le nostre flotte ed il nostro shipping generano la nostra economia.** La nave, infatti, è una industria che genera economia, creando lavoro sia in mare che a terra. Ebbene, gestire la crisi delle migrazioni via mare interessa il Paese, oltre a tutti coloro che operano in mare.

“Il Mediterraneo è sì ancora il Mare Nostrum, ma non è più solo ‘nostrum’.”

Nel 2014 l'attuale Presidente di Confitarma, Mario Mattioli, ha operato con la propria flotta ben 60 interventi di *search and rescue* al largo delle coste libiche, con navi che, in media, impiegano 11 persone di equipaggio. E Confitarma, o meglio le compagnie di navigazione associate, lo faranno sempre e comunque: quando ci sono vite da salvare in mare noi non ci tireremo mai indietro, ma non possiamo non sottolinearne la criticità.

Adesso c'è una nuova minaccia, che è molto più subdola: si tratta della minaccia *cyber* che va ugualmente affrontata insieme. Anche in questo caso dobbiamo mettere a sistema le esperienze che abbiamo vissuto con la pirateria e le migrazioni, costruendo insieme un percorso comune per dare sicurezza alle navi e prevenire gli attacchi informatici, potenzialmente esiziali. Quando l'amministrazione ascolta, è curiosa e vuole davvero capire che cosa si fa dall'altra parte, gli *stakeholder* e l'industria possono dare il loro contributo. Se invece non ascolta, ma subisce gli interventi legislativi, e se creiamo delle norme che impattano sulla sola industria nazionale, allora lì facciamo il più clamoroso degli autogoal. Questo perché, alla fine, le rotte del mondo civile e di quello militare coincidono; e noi ringraziamo la Marina Militare e la Guardia Costiera che garantiscono sicurezza in mare. Si badi bene: assicurare sicurezza garantisce che questo nostro mare sia meno costoso. Un mare insicuro, infatti, è un mare più costoso per chi ci opera e per la merce che si trasporta, ed anche per il costo della nostra vita quotidiana.

Un secondo punto che vorrei trattare è quello relativo alla cooperazione tra mondo civile e mondo militare nel conseguire obiettivi comuni. **Confitarma ha proposto di istituire nuovamente un "Ministero del mare"**, facendo tesoro delle esperienze del passato ministero della Marina Mercantile. Bisogna in ogni caso rafforzare l'operato della Direzione Generale oggi esistente, ma serve una centralità che sappia leggere le tematiche del mare. Inoltre, abbiamo dei costi burocratici molto superiori rispetto a quelli dei nostri *competitor* che operano nel Mediterraneo e che svolgono le stesse attività (trasporto merci e passeggeri), ma hanno delle regole più semplici. Basti prendere ad esempio il Portogallo, Cipro o Malta. "Governance del mare" significa avere un Dipartimento dedicato alle questioni marittime che sappia ascoltare le diverse istanze e che cancelli la distanza geografica e sappia mettere ragioni politiche ed economiche in sinergia. Se Milano è servita da Rotterdam e non da Genova è perché la prima è economicamente più vicina e quindi costa meno. Se noi imponiamo dei vincoli restrittivi alla singola unità iscritta al registro internazionale che fa dei traffici regolari di cabotaggio, come nel caso del cosiddetto "decreto Cociancich",

"Assicurare sicurezza garantisce che questo nostro mare sia meno costoso."

"«Governance del mare» significa avere un Dipartimento dedicato alle questioni marittime che sappia ascoltare le diverse istanze e sappia mettere ragioni politiche ed economiche in sinergia."

questa nave non creerà più occupazione e sarà costretta al “*flagging out*”, ovvero cambierà bandiera e farà le stesse identiche cose con un’altra bandiera, per esempio quella maltese. Quindi, gli interventi che si promuovono nel nostro settore necessitano di cultura marittima, e per costruire questa cultura marittima l’amministrazione deve avere l’umiltà di ascoltare chi fa questo mestiere, e chi fa questo mestiere deve avere l’umiltà e la trasparenza di raccontare come davvero stanno le cose. Se questo è il patto, ha senso parlare di un’amministrazione dedicata al mare: trasparenza, conoscenza, curiosità, Sistema Paese.

I.3

L'importanza strategica del settore della pesca per la "crescita blu"

Stefania Valentini,

European Union Policies and Funding, Federpesca

Desidero ringraziare quanti hanno aderito a questa giornata di lavoro e di approfondimento sull'importanza delle politiche e strategie della *blue economy*. Hanno voluto onorare questo simposio diversi relatori e partecipanti cui sono assegnate importanti deleghe concernenti il mare e tanti ospiti che rappresentano il sistema mare italiano nelle sue articolazioni: istituzionale, imprenditoriale, espressioni della cosiddetta società civile, università, centri di ricerca, cultori della materia. Permettetemi ancora un ringraziamento ed una sottolineatura: il ringraziamento va a Fincantieri, che ha sostenuto l'iniziativa per una giornata di confronto e di stimolo verso la *blue growth*. È qui presente una parte del cluster della Federazione del Mare estremamente attivo, che ha tra l'altro originato 4 rapporti sull'economia del mare: uno strumento che rappresenta il benchmark di quanti vogliono comprendere l'importanza del mare nel nostro Paese. L'Italia del mare, quindi. Mi piace pensare all'Italia con i suoi 8 mila km di costa un grande laboratorio europeo della *blue growth*, un molo del nostro mediterraneo. La crescita blu, come sappiamo tutti, è la strategia a lungo termine dell'Unione Europea per promuovere una crescita intelligente, sostenibile ed inclusiva nei settori marini, del trasporto marittimo e del turismo, che vuole evidenziare, valorizzare e far emergere le enormi potenzialità che i mari e gli oceani rappresentano per l'innovazione e l'economia dei nostri Paesi europei. Voglio qui ricordare che **la pesca e l'acquacoltura sono tra i settori chiave della crescita blu** e che rientrano nelle priorità dell'Unione Europea nella promozione di una pesca e acquacoltura sostenibili sotto il profilo ambientale, efficienti in termini di risorse, innovative, competitive, ed inoltre, nell'aumentare l'occupazione e coesione territoriale e favorire la politica marittima integrata. Voglio porre l'attenzione sull'importanza strategica del settore della pesca per la "crescita blu" in termini di approvvigionamento ittico e di equilibrio alimentare nell'Unione Europea, nonché il suo notevole contributo al benessere socioeconomico delle comunità costiere, considerando che **l'UE importa da paesi terzi più del 60% dei prodotti ittici che consuma**. Altresì la strategia "crescita blu", in quanto parte della politica marittima

“La crescita blu è la strategia a lungo termine dell’Unione Europea per promuovere una crescita intelligente, sostenibile ed inclusiva nei settori marini.”

integrata, favorirà lo sviluppo di sinergie e di politiche coordinate anche nel settore della pesca e dell'acquacoltura, creando così un valore aggiunto europeo e contribuendo alla creazione di posti di lavoro nel settore marittimo. Nelle parole di chi ha fortemente sostenuto in Europa la *blue economy* si coglie come sia fondamentale coinvolgere l'acquacoltura e la pesca per favorire politiche di valorizzazione della produzione alimentare su base sostenibile in tutta Europa e guardare alla sicurezza alimentare a lungo termine e alla tutela dei consumatori. A tal proposito si legge nella risoluzione Parlamentare della *blue growth* del Parlamento Europeo che debbano essere incoraggiati lo sviluppo e l'innovazione nei settori dell'acquacoltura e della trasformazione ittica sostenibili, riducendo la burocrazia e promuovendo le opportunità di lavoro in detti ambiti, il che migliorerà la qualità di vita sia nelle zone costiere che in quelle rurali. Quindi l'Europa ci esorta a prendere scelte responsabili di sviluppo del settore ittico che devono essere sostenibili e compatibili con le risorse degli ecosistemi marini e tenere in considerazione la salvaguardia della specie e la tutela ambientale per garantire protezione, conservazione e qualità della natura.

In questa lunga crisi che sta attanagliando la struttura imprenditoriale del nostro Paese, e che ha colpito il settore marittimo e marino con una virulenza che non mostra confini, il comparto della pesca non è escluso. La tentazione, quindi, di una sintesi, fatta di ombre è forte, ma voglio esprimere in questa sede, anche un panorama fatto di luci chiare, a patto di saper mettere in moto una strategia "di sistema", quella appunto che auspica la *blue growth*.

Il comparto produttivo della filiera ittica, seppur presenti indicatori economici e finanziari significativi, ma certo non di punta rispetto ad altri settori della produzione nazionale, rappresenta un pilastro dell'economia italiana in determinate aree del Paese particolarmente vocate per l'attività di pesca e per tutto l'indotto, caratterizzandosi anche con un peso notevole in termini sociali ed occupazionali. Certamente il trend degli ultimi anni in un quadro economico di sostanziale crisi evidenzia un calo costante della produzione ittica nazionale che è scesa sotto le 400mila tonnellate. Dal confronto con il 2015 emerge che in misura lieve ci si muove in uno scenario con un trend negativo. La flotta peschereccia italiana si è ridotta e continua a ridursi negli ultimi anni. **Il volume dei prodotti della pesca sbarcati dalla flotta italiana nel 2016 risulta pari a 190.492 tonnellate**, cui corrisponde un valore economico di 916,5 milioni di euro. Tale contrazione è frutto di cause concomitanti:

- fattori di debolezza del settore;
- depauperamento dello stock;

“Secondo la risoluzione del Parlamento Europeo sulla blue growth devono essere incoraggiati lo sviluppo e l'innovazione nei settori dell'acquacoltura e della trasformazione ittica sostenibile.”

“La flotta peschereccia italiana si è ridotta e continua a ridursi negli ultimi anni.”

- rialzo dei costi di produzione;
- politiche troppo restrittive di riduzione dello sforzo di pesca;
- un faticoso ricambio generazionale.

Come si è detto prima la produzione del pescato si esercita su un bene collettivo e gli operatori della pesca devono obbligatoriamente fare scelte di sviluppo sostenibili e compatibili con le risorse degli ecosistemi marini e tenere in considerazione la salvaguardia della specie e la tutela ambientale. Nonostante queste complessità e la sfida per trovare un equilibrio in termini ambientali, sociali ed economici, **il comparto della pesca e dell'acquacoltura offre comunque margini di profitto per le imprese e stabilità di reddito per gli imbarcati/lavoratori.**

Qualora fosse messa in campo una seria riforma dando risposte puntuali alle problematiche che compromettono la competitività delle aziende di pesca italiane (ammortizzatori sociali, flessibilità, snellimento delle procedure burocratiche ecc.), la prospettiva di sviluppo di una pesca sostenibile sarebbe un obiettivo raggiungibile. Il problema dei problemi per le imprese di pesca non è solo legato alla scarsità della risorsa e nemmeno ai costi di produzione. Il problema principale è l'assenza di competenze e di conoscenze di natura manageriale nella fase di commercializzazione e di processo della filiera ittica nella sua globalità, ovvero l'incapacità di saper o poter incidere nelle dinamiche commerciali sui mercati nazionali ed esteri. Non è più rinviabile l'esigenza per ogni singolo armatore di pesca come e quando confrontarsi con i mercati, oggi sempre più globalizzati. La sfida ed il valore aggiunto è offrire e favorire quelle competenze e conoscenze anche di natura manageriale per permettere all'armatore di pesca di spostare l'asse d'interesse della propria attività anche verso le fasi successive a quella della cattura in mare ed andare verso forme di valorizzazione del nostro pescato e di sviluppo di attività di commercializzazione. Quindi, ritornando al trend negativo dovuto ad una diminuzione della capacità di pesca e dello sforzo di pesca di cui parlavo prima, per non leggere necessariamente questo dato come debolezza e fragilità del comparto in termini di minor profitto per le imprese, dobbiamo puntare ad una politica di sviluppo dell'intera filiera e di valorizzazione del pescato del nostro Paese e del mediterraneo. Federpesca, dall'analisi della situazione del comparto, sta puntando oramai da anni sulla valorizzazione dei prodotti ittici italiani (considerando, come dicevo all'inizio del mio intervento, che il mercato nazionale dei prodotti ittici è approvvigionato per circa il 75% con prodotti importati dall'estero ed in massima parte da Paesi terzi, e che una parte considerevole di tali prodotti proviene dallo stesso ambiente Mediterraneo) e di qualità,

lavorando su tutti gli anelli della filiera, perché l'anello in mare della produzione oggi è quello più debole. **Per competere sui mercati la pesca italiana deve guardare alla valorizzazione del prodotto e l'imprenditore ittico deve essere messo nelle condizioni di scommettere ed investire sulla filiera ittica.** Qualità *made in Italy* non è solo garantire un pescato con qualità organolettiche della risorsa prelevata, ma la qualità è rappresentata dal processo che porta il pesce dal mare alla tavola, dal fresco al lavorato.

“Federpesca sta puntando oramai da anni sulla valorizzazione dei prodotti ittici italiani e di qualità, lavorando su tutti gli anelli della filiera.”

I.4

La Belt and Road Initiative cinese e il suo impatto sull'economia marittima italiana ed europea

Sergio Nardini,

Responsabile dell'Ufficio "Progetti Speciali", Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale – Porto di Trieste e Porto di Monfalcone

Il porto di Trieste ha movimentato lo scorso anno circa 62 milioni di tonnellate di merci di cui i due terzi sono rappresentati da rinfuse liquide, sostanzialmente petrolio che viene trasferito via oleodotto in Baviera (si stima che si soddisfi il 50% del fabbisogno energetico di una delle regioni più ricche d'Europa), in Austria e per una parte residuale anche in Repubblica Ceca. Si comprenderà come la sicurezza, in questo caso energetica, sia assolutamente essenziale per quella che è l'architettura manifatturiera europea, il riscaldamento e il trasporto. A Trieste poi, sempre per dare il senso dell'importanza delle vie marittime, c'è una delle principali autostrade del Mar Mediterraneo, fatta di navi traghetto tutto merci con la Turchia. Gli operatori turchi hanno maturato nel tempo un forte interesse nei confronti di Trieste e hanno investito in due terminali, in due moli, il molo quinto e il molo sesto del c.d. Porto Nuovo. Recentemente poi, uno di questi due moli è passato al controllo di una compagnia danese. Si comprenderà come la Turchia sia prossima ad aree assolutamente sensibili (pensiamo alla tragedia siriana su tutte) e come dunque il problema della sicurezza, l'infamia dei mercanti di esseri umani e la cura nel trasporto e nello stoccaggio di merci classificate come pericolose siano aspetti estremamente importanti. **Le Autorità di Sistema Portuale hanno il compito istituzionale di sviluppare i traffici e allo stesso tempo garantire una sicurezza declinata nelle due sfaccettature della prevenzione di infortuni o incidenti alle cose o all'ambiente, della safety e della security, in concomitanza con altri organi pubblici,** cioè della prevenzione di attività che hanno intenzionalmente volontà di arrecare danno.

Naturalmente i fatti dell'11 settembre 2001 hanno impattato anche sul porto di Trieste. Una serie di norme susseguenti ci hanno portato ad effettuare investimenti sia fisici (quindi recinzioni, telecamere, sistemi di illuminazione, procedure) sia immateriali (quindi investimenti in sistemi di controllo automatizzato, p.e. sistemi di lettura automatica delle targhe dei veicoli, congiuntamente ai badge per permettere l'accesso alle aree portuali). A mero titolo d'esempio, di recente abbiamo lanciato una progettualità comune con il vicino Porto di Capodistria, unico

“La sicurezza energetica è assolutamente essenziale per l'architettura manifatturiera europea, il riscaldamento e il trasporto.”

porto della Repubblica di Slovenia e con il Porto di Venezia sulla security, in questo caso transfrontaliera. Trattasi di un progetto co-finanziato dall'Unione Europea in cui intenderemo coprire anche l'aspetto della cyber security. Astraendo da queste contingenze brevemente illustrate, cercherei di traguardare altri aspetti che appaiono essere tendenze di scenario e di medio periodo che avranno degli impatti significativi sull'economia marittima italiana ed europea. Ci si riferisce, da un lato, alla **Blue Economy cinese**, quindi all'iniziativa annunciata nel 2013 dal Presidente della Repubblica Popolare Cinese e, da un altro lato, alle regolamentazioni comunitarie e nazionali in merito alle emissioni e quindi al cambio dei sistemi di alimentazione nella propulsione delle navi, navi che dovranno essere più verdi, quindi ridurre il tasso di emissione di zolfo ecc. Un cambio tecnologico che non sarà, si crede, come il cambio tra carbone e motori a scoppio, ma comunque un cambio significativo perché comporterà un ridisegno delle strutture di stoccaggio e distribuzione nei porti per alimentare le navi che quindi andranno a gas o ad altro combustibile. Riguardo alla Blue Economy cinese ci si riferisce a un insieme di industrie, di settori, di attività che peserebbero circa il 9,5% del PIL della Repubblica Cinese. Da sola considerata la Blue Economy cinese diverrebbe il quindicesimo Paese al mondo per PIL. Ci si riferisce poi alle zone costiere della Repubblica Popolare Cinese in cui è ospitato il 40 % della popolazione del Paese, che farebbe il 60% del PIL e il 90% dell'interscambio commerciale. **L'iniziativa cinese, denominata Belt and Road Initiative (BRI), cerca di coinvolgere un insieme di Paesi, di operatori che stanno sia sulla piattaforma eurasiatica, quindi sulla terra, sia lungo quella che è una delle vie marittime più trafficate al mondo, cioè tra lo stretto di Malacca e lo stretto di Suez (muoverebbe il 25% circa dell'interscambio marittimo mondiale), al fine di migliorare la cooperazione, aumentare la connettività, garantire naturalmente un flusso di importazioni e esportazioni, in questo caso cinesi, che sono uno dei principali traini della crescita del Paese.** Questa iniziativa descrive uno slancio sempre rivolto alla crescita che traguarda l'anno 2050, secondo i canoni dell'economia pianificata orientale. Dopo il periodo di Mao Zedong, della ripresa della sovranità sul Paese e dopo le decadi dell'arricchimento della popolazione cinese con Deng Xiaoping, arricchimento che è riuscito a risollevare dalla povertà un enorme numero di persone, si è così aperto un terzo periodo in questo avvio del ventunesimo secolo che, secondo l'amministrazione statale degli oceani cinese, sarà "degli oceani". Questa iniziativa fa perno sulla Blue Economy, quindi propone forti investimenti nel commercio, nelle costruzioni, nella cantieristica, nell'industria della pesca, nel turismo e nella ricreazione costiera, sui connessi trasporti pubblici che dalla costa

“La Blue Economy cinese include un insieme di industrie, di settori e di attività che peserebbero circa il 9,5% del PIL della Repubblica Cinese.”

devono raggiungere lo sconfinato interno di questo enorme Paese, e nelle industrie emergenti. **Sono tutti investimenti che inevitabilmente porteranno ad una crescita e ad un riequilibrio di poteri nell'area indo-pacifica**, quindi anche lungo quelle vie di navigazione marittima che sono fondamentali per gli interessi europei e italiani. Si calcola che il commercio marittimo cinese verso l'Europa faccia il 64% su questa via marittima che supera di molto, in termini quantitativi, anche le intraprese di connessione tra la Cina e l'Unione Europea mediante la modalità ferroviaria. Ferrovia che verrebbe inoltre ampiamente sovvenzionata per funzionare: la quotazione più recente che si è avuto modo di leggere circa il trasporto marittimo dalla Cina al Mediterraneo di un container s'attesta sugli 800 dollari; 1000 sarebbero i dollari per container da 40 piedi su ferrovia, ma con forti sovvenzioni e senza contare, per esempio, il rischio della potenziale congestione dovuta al cambio di scartamento tra ferrovie russe e ferrovie europee. Si crede cioè che sia utile e opportuno vedere ciò che fanno gli altri. In questo caso **la Cina ha forti connotati sia di competitor, certamente, sia di partner/cooperatore**. Questi due elementi devono andare insieme e credo che cercare di essere consapevoli di ciò che si sta via via prefigurando, cioè che la potenza asiatica diviene un *player* mondiale grazie alla Blue Economy attraverso la BRI e per giunta lungo un'arteria marittima estremamente importante per l'economia e quindi per la sicurezza del nostro Paese sia doveroso sia a livello nazionale sia a livello europeo. Leggiamo da più parti che l'Europa sarebbe stata colta un po' alla sprovvista da questa iniziativa, nel senso che la BRI ci avrebbe visto rispondere in ordine sparso; ci sarà probabilmente un coordinamento di politiche attraverso il lavoro che la Commissione sta effettuando e si stima che avremo dei primi risultati entro quest'anno. Ci si riferisce in particolare a linee guida comuni sulla valutazione degli investimenti che le aziende di Stato cinesi propongono, investimenti naturalmente anche di tipo infrastrutturale sul suolo europeo, come già fanno da tempo in Africa piuttosto che nel sub-continente indiano o nel Pakistan e così via. **S'auspica così in un rilancio delle politiche di sostegno della Blue Economy europea e italiana**, rilancio che non può che giocare sui fattori di eccellenza che esistono in Europa e in Italia. Quindi i nuovi investimenti potrebbero innanzitutto focalizzarsi sulla ricerca e sviluppo tecnologico per mantenere un certo vantaggio competitivo nella costruzione del naviglio, nelle attività di ricerca ed esplorazione *offshore* e nello sfruttamento di risorse che sono sommerse e quindi possono essere i semi di industrie emergenti (per esempio la farmaceutica che può originare dalla biologia marina, le energie rinnovabili, l'utilizzo dell'acqua

“Il commercio marittimo cinese verso l'Europa si assesta attorno al 64%, superando di molto anche le intraprese di connessione tra la Cina e l'Unione Europea mediante la modalità ferroviaria.”

“Essere consapevoli che la potenza asiatica diviene un *player* mondiale grazie alla Blue Economy attraverso la BRI è doveroso sia a livello nazionale sia a livello europeo.”

salata). Queste sono condizioni da realizzare che, cercando di rimanere ottimisti, offrono nuove prospettive di crescita e quindi di prosperità.

Oltre alle analisi del Ce.S.I. e di altre associazioni di analisti italiani, noi della struttura recentemente costituitasi “sviluppo strategico e progetti” del porto di Trieste leggiamo anche altri contributi. Ci si è da poco imbattuti in un apporto dell'*European Council of Foreign Relations*, quindi un'associazione di tipo europeo, estremamente interessante proprio sull'iniziativa cinese, che si consiglia di leggere.

Il secondo aspetto di scenario impattante nel medio periodo annunciato è quello del cambiamento che si intravede accadere in merito all'alimentazione dei propulsori delle navi. Un aspetto che ci costringe a nuove progettualità. Si stanno muovendo i ministeri competenti, noi siamo all'interno di progetti di ricerca in tal senso e credo che anche su questo l'attenzione che state giustamente offrendo all'economia marittima e alla Blue Economy sia da portare avanti nel tempo.

I.5

Il comparto commerciale dell'attività marittima

Irene Pivetti

Presidente Only Italia

Affronterò il tema dal punto di vista finale, l'ultima parte della filiera, cioè la parte commerciale e la sicurezza che riguarda questo tipo di attività. Da nove anni mi occupo di mercati remoti, del mercato cinese in primis; Only Italia è una infrastruttura che supporta le imprese, originariamente solo le piccole e medie, poi ci siamo resi conto che ne hanno bisogno anche quelle grandi per un loro sbarco in quel mercato. La nostra esperienza si gioca tutta su un territorio molto lontano, apparentemente molto diverso, nel quale il tema del mare entra in maniera tangenziale, però con degli effetti diretti. Il primo punto che per noi è stato determinante è stata **la presenza dominante dei cinesi nel trasporto commerciale, nella presenza portuale**, che vedeva tuttavia nel nostro Paese un hub importante; primato che ci siamo persi e oggi tutta quell'attenzione si è spostata in Grecia. Aldilà di scelte di politica industriale di queste grandi aziende, il tema vero è che, un po' come tradizionalmente l'edilizia è il settore trainante per lo sviluppo dell'economia di terra, probabilmente lo shipping è il settore trainante dell'economia del mare. Gli effetti sono pervasivi, misurabili dappertutto, quando il settore cresce l'economia tutta ne beneficia, ovviamente anche l'economia di terra, ma quando il settore per qualche motivo soffre si rischiano effetti distruttivi. Vuol dire portare fuori gli investimenti anche in altri comparti, portare via soprattutto la propensione all'investimento e ancor più la stima per la possibilità di fare investimenti seri. Uno dei temi dominanti in assoluto della relazione tra il nostro Paese e la Cina è quello della stima, ovvero della disistima nei confronti del Sistema Paese. Oggi l'Italia per molti motivi, uno dei quali la forte compressione del tema del trasporto marittimo e della presenza dei cinesi in questo settore, dei ripetuti insuccessi, non solo non è considerato uno sbarco di investimenti seri, produttivi, radicati, ma un Paese con il quale si può giocare, al quale cioè si possono offrire molte occasioni 'fake'. È esperienza assolutamente comune questa curiosa contraddizione: una sovrabbondanza di narrazione di investimenti dalla Cina verso l'Italia, un eccesso obeso di opportunità, e una paradossale inesistenza di investimenti reali al netto di acquisti a saldo; si comprano aziende, brand, pezzi di terra e immobili a prezzi stracciati, quando pure decidono di pagarli. Noi siamo ridicolmente un Paese terminale col quale si può scherzare. Questo deriva ovviamente non soltanto dal

“Probabilmente lo shipping è il settore trainante dell'economia del mare.”

fallimento delle operazioni sullo shipping, deriva moltissimo dalla qualità scadente della nostra politica degli ultimi 20 anni. Certamente negli ultimi dieci anni ho potuto misurare in termini di fatturato l'oscillazione all'in giù della qualità delle nostre politiche che ha portato un'oscillazione all'in giù del fatturato. Tuttavia, siamo diventati un Paese leggero, i cinesi non ci prendono sul serio soprattutto perché sanno che se ne andranno impuniti.

È stato citato il programma di Xi Jinping 'One Belt One Road', ovvero il nuovo programma della Via della Seta, molto citato ma poco conosciuto nella sua complessità. I presenti sono certa che siano consapevoli della differenza del programma della Via della Seta nel nord, nel centro e quella del mare che parte da Fuzhou. Ci occuperemo soprattutto dell'ultima, ma forse sarebbe un errore occuparsi solo di questo perché **la presidenza Xi Jinping è caratterizzata da almeno 4 programmi strategici importanti, ciascuno dei quali ha degli influssi diretti sul nostro Paese**, o due almeno dei quali ce l'hanno proprio in casa nostra. Il primo è la Via della Seta, il secondo è il programma Jing Jin Ji, così chiamato perché coinvolge la città di Pechino, la provincia di Hebei e la città di Tianjin, che dicono serve a sviluppare la rete del capitale, ma serve soprattutto a deprimere l'area di Shanghai, cioè a compensare lo sbilancio tradizionalmente a favore dell'area di Shanghai, che è quella tradizionalmente meno controllabile politicamente. Il programma del fiume Yangtze, è importantissimo, è il programma attraverso il quale gli stessi miliardi della OBOR, Xi Jinping spende in casa sua per spingere lo sviluppo verso l'interno. È importante perché è un'opportunità, questa gente fa del pescaggio da navi container nella parte alta dello Yangtze, per permettere al traffico marittimo di arrivare fin là, io ho visto decine di città portuali importanti o future importanti (future tra due o tre anni). Anshan è un sobborgo di Nanchino dall'altra parte del fiume Yangtze è nella provincia di Anhui, ed è fortemente finanziato in termini proprio di innovazione. Anshan è un posto che ha un porto industriale spettacolare, una catena del freddo meravigliosa, vuota per il momento, e cresce al 20% all'anno. Molto pericoloso è il programma 16+1, io sono in Cina da nove anni, ci sono andata più di 40 volte, ma per scoprire che esiste il programma 16+1, son dovuta andare in Serbia a parlare con delle autorità che davano per scontato che lo sapessi. 16+1 è il quarto programma di Xi Jinping col quale sta lanciando un programma coloniale sull'Europa dell'est: "ti presto i soldi per fare infrastrutture, un porto, interporto, la connessione con la ferrovia, l'autostrada, tutto quello che ti serve, però tu usi solo le aziende cinesi e solo operai cinesi", e gli operai cinesi mangiano solo cibo cinese, quindi trasporti di food cinese per far mangiare gli operai cinesi che

lavorano nei cantieri cinesi per fare i porti o le infrastrutture della Serbia o di tutti questi Paesi dell'area, "ti do i soldi ma tu naturalmente mi riconosci un interesse perché è un prestito, 12%", e questi Paesi pagano, perché tanto poi l'Unione Europea ripiana. Per notizia, una parte dei soldi che escono dalle nostre tasche e che vanno verso l'Europa servono a pagare questo trucchetto di Xi Jinping; con tutto il rispetto per un genio della politica quale quest'uomo è. Vorrei sapere perché l'Europa non ha una politica di risposta; non ce l'ha perché non lo sa che esiste questa operazione, allora altro che *fair competition*. Giustamente noi ce l'abbiamo perché la Cina rientra nel WTO e non ne rispetta in generale delle regole, ma non è soltanto sui prezzi che si va in Cina, questo fa parte della filiera del prezzo. Il trasporto marittimo fa parte della filiera industriale che finisce sul consumatore, perché rientra in maniera determinante nella formazione del prezzo. Questo è il mondo della competizione. Ho avuto un'esperienza, ormai molti anni fa, dove appresi e mi resi conto che **il sistema dei porti è parte del sistema produttivo**, e purtroppo non lo è abbastanza perché non c'è una sufficiente integrazione con la ferrovia, e questo oggi lo paghiamo carissimo. Aggiungo anche un'altra cosa: essere totalmente omissivi è ormai un'abitudine in Europa, in particolare noi italiani in Europa, ma questo problema delle infrastrutture, appunto, si paga caro. Adesso abbiamo Xi Jinping che ci marcia con grande disinvoltura, noi abbiamo perso tanti anni fa il Corridoio 8, è fallita a metà la politica dei corridoi. Il Corridoio 8 che arriva fino a Sofia doveva salvare il nostro meridione, tagliando l'Albania arrivava a Bari e risaliva la nostra penisola, voleva dire portare infrastrutture pesanti, serie, ferrovia in primis, cargo in primis, cambiava la faccia dell'Italia e naturalmente anche dell'Europa e forse anche la politica, perché se non hai l'economia non hai neanche la politica. Vorrei fare un ragionamento con qualcuno che mettesse insieme economia e politica e facesse due conti, quante vite umane è costato non avere il Corridoio 8, perché se avessimo avuto quello, avremmo avuto le infrastrutture, se avessimo avuto le infrastrutture avremmo avuto l'economia. Allora di cosa c'è bisogno di fronte a queste molte mancanze? Io mi sentirei molto serena di chiederlo un Ministero del mare; si mette in discussione tutto della Costituzione, si può mettere in discussione anche l'organizzazione dei ministeri. Io mi sento di chiedere alcune cose, e sono le seguenti: primo, un po' di serietà nella comunicazione, ci vogliono dei certificatori. Io non so se ci voglia un'agenzia governativa che faccia un'analisi su questo, però qualcuno che sul campo, agendo lungo la OBOR e nei mercati remoti, dica come stanno le cose. Raccontami come è fatto Sichuan, raccontami come sono fatte le province interne e così mi spiegherai davvero come stanno le cose. Due, ci vuole almeno una

“Mi sentirei molto serena a chiedere un Ministero del mare.”

banca se non pubblica, ma che serva a un interesse pubblico, nel Regno Unito c'è la *Common Interest Company* che è una società privata, abbiamo bisogno di un sistema creditizio che si metta la mano sulla coscienza e che intervenga su questo settore. Quello che si diceva prima per Federpesca purtroppo non vale solo per loro; pur essendo pesante il tangibile, perché le navi sono degli asset, l'intangibile è ancora più importante; è molto difficile un accesso al credito e una gestione razionale, oggettiva, reale del sistema degli investimenti. Manca un pensatario operativo su questo. Tre, l'approccio industriale: manca totalmente una visione strategica su come deve essere affrontata questa operazione, questo intero comparto industriale; in questo mi permetto di includere il turismo, non soltanto perché la nave da crociera è massiccia, ma perché i turisti sono massicci, perché un essere umano che va in giro ha bisogno di infrastrutture solide, ha bisogno di strade senza buche, ha bisogno di ferrovie che viaggino, sennò è inutile avere i musei, avere l'arte se non ci posso arrivare. **Una visione industriale che permetta due cose: un recupero degli asset esistenti e l'integrazione di tutte le infrastrutture esistenti.** Senza queste cose non si va da nessuna parte; altrimenti è impensabile essere in grado di reggere qualunque forma di competizione, noi dobbiamo entrare per sempre nell'ottica di negoziare. Noi siamo gli italiani, ossia il meglio del mondo, questo non ci autorizza a sentirci tale e a dare per scontato che ce lo riconoscano anche gli altri. Gli italiani devono partire da un'analisi (analisi vere come quelle che vengono fatte grazie al Ce.S.I. questa mattina e altri contesti) più sul campo, più mirata a una visione strategica operativa di sviluppo industriale. Ci vuole il pugno sul tavolo, tiriamo fuori un po' di carattere, allora forse la partita ce la possiamo giocare, governo o non governo, ministero o non ministero.

I.6

Opportunità per una politica marittima italiana

Riccardo Rigillo

Direttore Generale, Direzione Generale della pesca marittima e dell'acquacoltura (MIPAAF)

Credo che mettere insieme gran parte degli attori del mare, in questo momento in cui, negli ultimi anni, c'è stata un po' una disattenzione sul tema del mare e dell'economia marittima, è una cosa molto importante. Parto dal presupposto che un inquadramento filosofico è sempre necessario per avere poi una buona politica, una buona gestione amministrativa, una buona operatività a livello concreto e una buona declinazione degli strumenti strategici. Partiamo quindi dal paradosso italiano per vedere quello che è il ruolo dell'Unione Europea nell'economia marittima, la cosiddetta economia blu, per capire quali sono gli ambiti in cui si declina questa economia, toccando poi la pesca, come mio settore di competenza ministeriale, magari non soltanto nel suo carattere di approvvigionamento, nel suo carattere strettamente commerciale, ma anche nelle sue potenzialità che vanno oltre questi aspetti. Cerchiamo di vedere poi, e questo lo vorrei fare in qualità di Autorità di gestione del Fondo Europeo per gli Affari Marittimi e la Pesca, di capire come tutti questi elementi possano essere messi a sistema e quali possono essere i suggerimenti operativi per il ruolo dell'Italia in questo settore. Partiamo dal paradosso che tutti quanti abbiamo condiviso: **un Paese con 8 mila km di coste, con una scarsissima attenzione al mare, una penisola proiettata nel Mediterraneo, a volte come molo, a volte come portaerei, i cui cittadini ignorano quasi di essere un Paese marittimo.** Certo, questa disattenzione ha delle motivazioni storiche probabilmente, ma la geografia ci indica chiaramente che il nostro ruolo è marittimo, e anche nella storia possiamo dire che, fra l'Impero Romano e la Repubblica di Venezia, la penisola ha contato quando le entità politiche che vi risiedevano guardavano al mare. Quindi è chiaro che, in un contesto come quello di oggi, dove **questo Mare Nostrum non è più nostrum in riferimento alla nostra penisola, il Mare Nostrum è di tutte le genti che vi si affacciano**, e l'Italia se avesse la forza, il coraggio e la volontà potrebbe avere un ruolo di regia nel gestire delle risorse che, dal punto di vista economico, a partire dalla pesca ma non solo, sono risorse comuni e quindi un perno, un punto di riferimento. L'Unione Europea sta giocando un ruolo primario nei temi dell'economia blu, della crescita blu, 'blue economy - blue growth', a partire da circa una decina d'anni, quando è stata iniziata la politica marittima integrata europea, con

“La geografia ci indica chiaramente che il nostro ruolo è marittimo.”

la prima comunicazione proprio del 2008. Le parole chiave del dibattito internazionale sono state importate poi nel nostro Paese anche grazie al dibattito europeo, e dobbiamo ricordare che le principali parole chiave del dibattito internazionale si basano proprio su economia marittima e oceani. Oggi come oggi sono due aspetti importantissimi del dibattito internazionale, dal quale noi siamo stati un po' fuori. Anche il dibattito sugli oceani non riusciamo a seguirlo in maniera organica, perché appunto non abbiamo un centro di interesse, di gestione e di pianificazione che si riferisca al mare. Ovviamente questa attenzione dell'Unione Europea attraverso la politica marittima integrata ha portato un'attenzione da parte di alcuni Stati membri, altri vi erano già attenti, ma questo ha portato anche la necessità di contemperare gli interessi degli Stati membri e della Commissione europea, che gioca una sua partita in un ambito che è quello di una politica marittima integrata europea, dove **l'Italia ha ovviamente la necessità di far sentire la sua voce, di far valere il suo interesse marittimo**, come ci ricorda anche il titolo di questo simposio. E per fare questo deve individuarlo, deve dividerlo a livello di sistema Paese e deve quindi poterlo far valere nelle sedi opportune. Certo, fare questo è difficile in un momento in cui la percezione della marittimità del Paese è molto bassa presso l'opinione pubblica, è molto bassa anche presso la politica e vi sono anche carenze nei curriculum scolastici in materia. È chiaro che queste sono tutte questioni tra loro legate. Quindi è importante che si porti l'attenzione al mare. Quali sono gli ambiti dell'economia blu, della politica marittima integrata? **Sono quattro i pilastri fondamentali dell'economia marittima che necessitano di essere messi in sinergia. Partiamo innanzitutto dai trasporti e dalla portualità ovviamente ad essi collegata**, è un primo settore molto importante perché tutti noi sappiamo che quando si muovono le merci, quando si muovono le navi, quindi le merci si muovono sul mare, si muove l'economia. Indicatori economici sono spesso gli indicatori dei noli a mare. Poi **un altro settore molto importante è quello dell'energia**, intesa sia come energia ricavata dal mare, come energia termica o energia cinetica a differenza di potenziale, ma anche come pianificazione dello spazio marittimo, per installare pale eoliche o altri impianti di produzione energetica. **Un terzo aspetto è quello della biodiversità**, dove vi sono una serie di componenti importantissime per l'industria chimica, farmaceutica, cosmetica, e dove ci sono componenti come, ad esempio le Cephalosporine, che sono l'ultima classe di antibiotici che vengono proprio dal mare. E infine **il quarto pilastro**, quello più tradizionale, se vogliamo, **della pesca e dell'acquacoltura**. Acquacoltura che ha un'importanza non solo per l'approvvigionamento del cosiddetto

“L’attenzione dell’Unione Europea verso la politica marittima integrata ha portato la necessità di contemperare gli interessi degli Stati membri e della Commissione europea.”

'food', ma anche per tutta la parte 'non-food'; e anche in questo caso abbiamo delle componenti che da un punto di vista industriale possono essere molto importanti: antibiotici, cosmesi, chimica di base e via discorrendo. La pesca in quanto tale ha un ruolo di approvvigionamento, che è un ruolo commerciale ed economico importante, ma il suo ruolo non si esaurisce qui a livello globale. Innanzitutto, è doveroso fare due veloci considerazioni sul futuro della pesca italiana. La prima considerazione è che è una responsabilità di ambito più politico-governativo e che, ovviamente, uno degli elementi di facilitazione per la crescita del settore e per la redditività del settore è l'integrazione di tutta la filiera produttiva. Un secondo aspetto molto importante, che è responsabilità degli imprenditori, è soprattutto quello di fare impresa, di acquisire una mentalità imprenditoriale (cosa che purtroppo la pesca italiana in molti casi non ha). Noi abbiamo, oggi come oggi, tre realtà che possono dirsi già imprenditoriali, o comunque molto vicine a un approccio di vera impresa, che sono i piccoli pelagici dell'alto Adriatico, il tonno rosso di Salerno e il gambero rosso di Mazara. Queste tre realtà sono quelle che già hanno un'impostazione imprenditoriale vera. Ma noi abbiamo 12.000 imbarcazioni nella pesca italiana, è chiaro che non possono ritenersi tutte quante ancora barche di piccola pesca, quando poi, fra l'altro, piccola pesca non fanno, ma vivono spesso di sussidi, aiuti, o finanziari (sempre meno) o normativi, cercando di incunearsi magari nelle falle dei regolamenti europei. Ovviamente, **lo sforzo della pesca deve essere quello di passare ad un approccio imprenditoriale**, salvo poche realtà (non più di un migliaio di realtà di piccole barche, 2.000-3.000 barche) che possono, effettivamente legate al territorio, avere una caratterizzazione sociale veramente artigianale, e quindi a basso impatto, e essere inserite in una realtà locale e di territorio. Diciamo comunque, parlando fuori dai denti, che Hemingway e Il Vecchio e il Mare sono letteratura e non sono economia, quindi vanno bene sui libri, fanno presa sul pubblico e sui giornali, ma non è in quel modo che si guarda all'attività di pesca come attività economica. La pesca ha due declinazioni che sono importanti, se la guardiamo dal punto di vista dei vettori strategici. Una è l'aspetto di proiezione, perché come tutte le attività sul mare proietta presenza e proietta influenza, e un altro aspetto è quello di protezione. Per quel che concerne la proiezione, si citavano vari conflitti e contrasti nell'ambito della pesca, che a volte guidano alcune componenti e che a volte nascondono altre componenti, dalle isole Svalbard al Mar Cinese Meridionale, alle Falkland, in un passato anche abbastanza recente, a quella che è la zona di pesca antistante la Libia, che ha per adesso una sua importanza, per vari motivi, dove i nostri pescherecci hanno spesso molte difficoltà ad operare. Sono tutte realtà che vanno considerate non soltanto per

il loro valore strettamente economico-commerciale, ma anche per il valore un pochino più ampiamente politico in senso generale. Per quanto riguarda la protezione, anche la pesca porta la protezione di risorse magari dalla pesca illegale, o dallo sfruttamento eccessivo da parte di altre flotte, o anche da parte delle nostre stesse flotte. Io farei una considerazione su una tendenza che sul mare si sta affermando sempre più, che è quella della cosiddetta **territorializzazione del mare, cioè l'appropriazione di ambiti giuridici di competenza da parte degli stati costieri, in punta di diritto, basandoci sulla Convenzione di Montego Bay** (convenzione UNCLOS). Questa tendenza, che ha un valore sicuramente in mari molto ampi, come gli oceani, ha un valore molto diverso nel Mediterraneo, che è un mare semi-chiuso e, in realtà, a sentire la dottrina, anche ai sensi della Convenzione di Montego Bay, non necessariamente dovrebbe arrivare alla suddivisione in zone economiche esclusive. Io personalmente (ma molto personalmente) ritengo che per giocare un ruolo di regia nel Mediterraneo converrebbe al nostro Paese piuttosto avere un regime di acque internazionali aperte, e non una chiusura in zone economiche esclusive, visto che tagliarci le nostre 30-40 miglia marittime attorno alla penisola non ci darebbe un grande vantaggio. Considerando che le risorse marine sono un bene comune di tutte le genti che vi si affacciano, potremmo, se ne avessimo forza e volontà, cercare di essere punto di riferimento e dare una regia a quello che succede nella gestione della risorsa comune. E farci, magari, anche portatori, e quindi influenzare la strategia europea nel Mediterraneo attraverso questo nuovo ruolo di regia. **Potremmo essere ambasciatori e vettori di una strategia europea.** Forse è un ragionamento troppo ambizioso, forse non ne abbiamo i mezzi, però, secondo me, è un qualcosa di cui dobbiamo tenere conto. C'è anche la possibilità di decidere una divisione in zone economiche esclusive; il problema è che quello che sta accadendo, varie appunto appropriazioni (a volte in maniera legittima, a volte meno) di pezzi di mare noi lo stiamo subendo senza avere un quadro chiaro. Non c'è consapevolezza di quello che sta succedendo, non c'è consapevolezza di quello che noi vogliamo effettivamente come Sistema Paese. E allora, anche volendo dividere in zone economiche esclusive, perché non farci attori proattivi, proponendo, ad esempio, una conferenza internazionale in cui non avere un ruolo passivo. Questo per fare una considerazione che parte dalla pesca, ma non riguarda soltanto la pesca, perché la colonna d'acqua ha una serie di aspetti importanti come trasporti, biodiversità, energia e pesca. Questi quattro settori devono essere coordinati in sinergia, per avere una strategia marittima, per avere un'economia marittima che funzioni secondo una politica che dia degli obiettivi e che permetta di

avere una strategia, perché senza obiettivi non si ha una strategia comune. Però succede che in Italia non abbiamo una *governance* del mare, non c'è una *governance* integrata. Si parlava di un Ministero del Mare, certo sarebbe probabilmente auspicabile o almeno un passo intermedio per arrivarci. I francesi hanno un Segretariato Generale, ma hanno anche un Ministero che include lo sviluppo sostenibile, che include sostanzialmente un Ministero economico come le infrastrutture, c'è anche l'ambiente all'interno, quindi "la difesa del mare", e anche la pesca, in quello che è un Ministero delle Infrastrutture fondamentale. **I francesi hanno il Segretariato Generale del mare che è una struttura ad altissimo livello, risponde al Presidente della Repubblica e coordina le attività sul mare.** Sono tutti passi per arrivare a una *governance* unitaria del mare. Non dimentichiamo che gli Stati Uniti hanno addirittura incardinata all'interno del Ministero del Commercio, l'Agenzia Nazionale per gli Oceani e l'Atmosfera, cioè un'agenzia che gestisce i fluidi, non soltanto il mare, ma tutti i fluidi, perché l'interconnessione dei fluidi non può essere considerata in maniera settoriale. Ci aggiungiamo anche il cyberspazio oggi, ma senza andare troppo lontano, se oggi noi avessimo anche soltanto la *governance* del mare, sarebbe un grande passo in avanti, a mio avviso. In questo coordinamento della 'blue economy', della crescita blu, l'Europa ha giocato una sua importante partita, tanto è vero che **l'ultimo fondo europeo che stiamo gestendo in questo ultimo periodo di programmazione finanziaria, non è più un fondo soltanto per la pesca, ma è diventato un fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca, proprio per mettere tutti gli aspetti insieme.** È un processo complicato, anche a Bruxelles in sede europea, ma importante. Buona parte dell'economia marittima del fondo è gestita direttamente dalla Commissione, ma una parte la gestiamo noi, non ultima, quella di *security*, tanto è vero che noi abbiamo delle misure specifiche, il famoso CISE, ovvero la sorveglianza marittima, che permette (almeno dovrebbe permettere) di avere un quadro chiaro di tutto quello che accade sul mare in un dato momento, e questo è un aspetto sicuramente fondamentale per agire poi nel contesto marittimo. Quindi da questo punto di vista abbiamo anche uno strumento che a livello europeo ci viene fornito per darci una mano a costruire una nostra tabella di monitoraggio, un nostro strumento per avere poi decisioni operative prese nella maniera più appropriata. **L'economia marittima richiede un ripensamento complessivo, per dare ossigeno a questo settore che è ricco di potenzialità.** L'Italia ovviamente, anche per la sua posizione geografica, ha una sua responsabilità di assumere un ruolo di regia anche valorizzando quelle che sono le esperienze, le conoscenze e gli investimenti conseguiti negli anni passati. Ricoprendo, se

“In Italia non abbiamo una *governance* del mare integrata. Si parlava di un Ministero del Mare, certo sarebbe probabilmente auspicabile o almeno un passo intermedio per arrivarci.”

vogliamo, un naturale ruolo di guida e di punto di riferimento per tutto il Mediterraneo e per la stessa Unione Europea nell'area. Noi potremmo in questo modo definire per primi le linee strategiche della politica marittima europea almeno nel nostro mare, nel mare che è qui davanti a noi. È chiaro che è necessario per questo rendere consapevole innanzitutto l'opinione pubblica, attraverso un approccio culturale assolutamente nuovo, e anche attraverso soprattutto una presa di coscienza da parte della classe dirigente dell'importanza del mare, a partire da decisori politici e dagli amministratori pubblici. Dovremmo chiarire la posizione italiana circa la gestione dei mari e in particolare del Mar Mediterraneo, e quindi sullo status giuridico delle acque, che necessita una conferenza internazionale, perché una postura di sola reazione è ormai controproducente. La crescita blu, così come altri aspetti dell'economia blu si basa su molteplici componenti e la base per il successo è la sinergia tra tutte le componenti di essa. In termini più concreti vuol dire integrare tutti gli attori del mare in una visione unica di politica e di strategia. **L'obiettivo è quello di raccogliere tutti gli attori del mare in un unico centro, così come tutte le loro istanze nelle varie componenti dell'economia.** La soluzione può passare attraverso la ridefinizione di una *governance* integrata, anche guardando a recenti esperienze europee e internazionali, avviando una concreta riflessione su un centro di coordinamento amministrativo, o meglio ancora, di pianificazione strategica. Credo che sarebbe un primo passo fondamentale per una maggiore sicurezza, una *governance* migliore, utilizzando economie di scala, e che ci permetterebbe forse di guardare a questi 8 mila km di coste e di utilizzarle non soltanto per piantarci gli ombrelloni durante l'estate.

“L'Italia ha una sua responsabilità di assumere un ruolo di regia anche valorizzando quelle che sono le esperienze, le conoscenze e gli investimenti conseguiti negli anni passati.”

I.7

Le Capitanerie di Porto - Guardia Costiera strumento della funzione marittima del Paese

Contrammiraglio Giuseppe Tarzia

Direttore marittimo della Toscana, Capo del Compartimento marittimo e Comandante del porto di Livorno

Anzitutto porgo i miei saluti e quelli che il Comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto, Ammiraglio Ispettore Capo Giovanni Pettorino, purtroppo impossibilitato ad essere presente quest'oggi con noi, mi ha pregato di estendervi. Mi ha chiesto di rivolgere un particolare, sincero, ringraziamento al Professor Andrea Margelletti, autorevole e dotto artefice dell'odierno momento di incontro e confronto, su un tema tanto importante per il nostro Paese.

Nell'essenzialità del mio intervento, intendo illustrare, nell'ambito di questo simposio sul "ruolo del mare", quello che è oggi, in mare e per il mare, ma anche nei porti, il ruolo del Corpo delle Capitanerie di porto-Guardia costiera. In particolare, di come un'organizzazione antica (abbiamo ormai quasi 153 anni), ma allo stesso tempo evoluta e versatile, rappresenti per lo Stato lo strumento operativo indispensabile per l'esercizio della cosiddetta "funzione marittima", per l'attuazione delle politiche di indirizzo del governo che individuano nel mare un potente motore che contribuisce allo sviluppo dell'economia nazionale e alla tutela degli interessi marittimi del Paese. **Infrastrutture e trasporti, ambiente e politiche agricole, quindi, sintetizzano i nomi delle compagini ministeriali che, nella sostanza, tracciano le linee per il "governo del mare" ad usi civili**, in relazione al quale la Guardia Costiera italiana, che di tali compagini costituisce l'articolazione periferica, esercita la propria azione di tutela con 11.000 professionisti, mezzi aeronavali e tecnologie avanzate, sfruttando la propria immutata organizzazione territoriale che consente una capillare e costante presenza a mare e lungo le coste. L'Italia ha 8 mila km di coste al centro del Mediterraneo che, come si è visto, rappresentano, in buona sostanza, circa l'80% dei confini nazionali, e dove, quindi, il mare costituisce, per quasi il 50% degli scambi commerciali da e per l'Italia, la principale via di traffico. **Il 13% del traffico marittimo di merci dell'intera Unione Europea transita attraverso l'Italia.** Sono dati che descrivono quanto sia determinante il ruolo del mare nella nostra economia e di come, appunto, non possa prescindere da un modello di *governance* più forte ed integrato, capace di competere sul mercato del trasporto marittimo con scali moderni e sicuri, ma anche cooperando con

gli altri Stati membri valorizzando le rispettive “best practice”, soprattutto in quegli ambiti dove proprio il Corpo è interprete, garantendo i massimi livelli di tutela, per una crescita sostenibile dell’economia. Sostenibilità, appunto, che passa attraverso la salvaguardia dell’ambiente marino e costiero da ogni forma di minaccia, sia naturale che proveniente dalle attività dell’uomo, particolarmente sentite dall’utenza del mare in un Paese che fa del proprio patrimonio naturale uno dei principali elementi di attrazione e quindi di sviluppo anche per l’incidenza che tale specificità comporta sui flussi turistici. E come non considerare anche la salvaguardia delle risorse, altro concetto legato agli usi civili del mare. **Sono pressanti le esigenze di tutela delle risorse, per garantire eco-sostenibilità e mantenere occupazione in un settore notoriamente depresso come quello della pesca**, dov’è necessario rispondere alle esigenze dettate da una via via sempre più complessa disciplina, impegnandosi a livello internazionale per l’attuazione di politiche comuni. Ecco come, quindi, la Guardia Costiera s’innesti perfettamente in tale contesto, quale strumento principale della “funzione marittima” riempiendola, peraltro, di quei contenuti tecnico-operativi ed amministrativi declinati nei molteplici settori d’intervento, compatibili con le esigenze di cui ho appena parlato. Ed è ciò che corrisponde, tra ruolo e responsabilità, all’esatto modello, connotato dei requisiti di unitarietà e capacità di coordinamento, coerente con i compiti che il Corpo è chiamato ad assolvere per il perseguimento degli obiettivi che si pone lo Stato, quale elemento di sintesi e di integrazione delle politiche dei tre ministeri di riferimento, che, di fatto, richiamano al soppresso Ministero della Marina Mercantile. Sono compiti tutti riconducibili al mare e che costituiscono le fondamentali attribuzioni della Guardia Costiera nel nostro ordinamento. Faccio riferimento innanzitutto ai compiti tecnico-amministrativi concernenti la sicurezza della navigazione che declinata nella duplice accezione di *safety* e *security* diventa espressione e sintesi di un modello di management nel settore del trasporto marittimo, strategico per l’economia del nostro Paese. A questi, si aggiungono quelli di polizia marittima e polizia giudiziaria. A tal riguardo, com’è noto, il Decreto Legislativo 177 del 2016, nel rispetto di principi e criteri direttivi contenuti nella norma delegante, la c.d. Legge Madia, nel realizzare una più efficiente ed efficace azione delle forze di polizia, evitando duplicazioni e sovrapposizioni funzionali, ha confermato le attribuzioni assegnate dalla legislazione vigente alla Guardia Costiera¹. Sicurezza e salvaguardia della vita umana in mare e

“La Guardia Costiera è lo strumento principale della “funzione marittima” riempiendola, peraltro, di quei contenuti tecnico-operativi ed amministrativi declinati nei molteplici settori d’intervento.”

¹ Si richiama il parere espresso dalla Commissione speciale del Consiglio di Stato, intervenuta in merito al testo del D.Lgs. n. 177/2016 (“decreto legislativo recante disposizioni in materia di razionalizzazione delle funzioni di polizia e assorbimento del corpo forestale dello stato ai sensi

protezione dell'ambiente marino e delle sue risorse, sono attribuzioni privilegiate della Guardia Costiera. In proposito, appunto, **la legislazione vigente riconosce al Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera, importanti competenze e prerogative in ordine alla tutela dell'ambiente marino e costiero attribuendole l'esercizio dell'attività di sorveglianza in quei lembi di territorio nazionale che sono stati eretti ad "area protetta"**, attività che, sottolineo, è attribuita per legge al Corpo. Ho volutamente lasciato per ultimo il "Comando dei porti", tematica sulla quale, nella mia veste di Comandante del porto di Livorno, mi fa piacere spendere qualche parola in più, prendendo ad esempio talune recenti iniziative assunte a favore della produttività del nostro scalo. Recentemente abbiamo emanato un'ordinanza con la quale abbiamo modificato ed integrato la precedente regolamentazione del traffico delle navi e degli accosti nello scalo, consentendo a navi di maggiori dimensioni di potervi operare. Il provvedimento (che ha, di fatto, contribuito al rilancio del sistema portuale labronico in termini di competitività) ha messo a reddito importanti interventi di dragaggio permettendo di superare difficoltà oggettive legate alla configurazione di alcune zone portuali, grazie allo **sviluppo di un nuovo concetto di navigazione**. In particolare, l'ingresso di navi di maggiori dimensioni consegue alla possibilità di disporre di aree di manovra più ampie e di maggiori fondali e assimila la navigazione a quella effettuata in acque ristrette, quali canali di accesso e bacini di evoluzione. In proposito, a distanza di pochi mesi dall'entrata in vigore dell'ordinanza, sono possibili alcune prime riflessioni che confermano inequivocabilmente la centralità del ruolo del Comandante del porto, e quindi delle Capitanerie, nello svolgimento delle prerogative attribuitegli per legge, rappresentano, oggi più che mai, quello "strumento operativo" privilegiato della "funzione marittima" di cui ho fatto cenno. Interventi sulla regolamentazione, come quello citato, dimostrano, peraltro, l'efficacia dell'attuale impianto normativo del settore portuale così come definito dal codice della navigazione e dalla legge sulla portualità, in quanto garante di quell'equilibrio inter-istituzionale e di quella valorizzazione delle specialità che ha ispirato il legislatore nella c.d. riforma portuale. Equilibrio che vede, infatti, l'Autorità Marittima mantenere le competenze gestionali di disciplina e regolamentazione per la sicurezza del porto e l'Autorità di Sistema Portuale in un assetto di *co-governance* che permette di conseguire importanti risultati con

dell'articolo 8, comma 1, lettera a), della legge 7 agosto 2015, n. 124, in materia di riorganizzazione delle amministrazioni pubbliche"), dove ha voluto sottolineare nei rilievi generali come il Corpo della Guardia costiera, pur non essendo annoverato tra le Forze di polizia di cui alla citata L. n. 121/1981, svolga "... omissis ... oggettive funzioni di polizia in materia di sicurezza pubblica ... omissis ...".

effetti sulla sicurezza e, nel contempo, sull'economia del porto. Basti pensare, a tal proposito, che "drenare" solo alcune decine di centimetri di fondale per aumentare i pescaggi o guadagnare solo pochi metri in termini di larghezza e lunghezza nave diventa un moltiplicatore capace di generare in termini di volume di traffico per il nostro porto un incremento annuo valutato in un milione di tonnellate di merce e 110.00 Teus. Questi sono fattori che consentono il mantenimento, il consolidamento e lo sviluppo dei traffici ed, in parte, anche il rilancio, in termini di competitività, del porto sul quale comunque incidono, in maniera determinante, una pluralità di fattori: connessioni, reti, logistica, qualità dei servizi e adeguatezza dei costi, infrastrutturazione, complementarità di ruoli, sburocratizzazione, compartecipazione pubblico-privata ai processi decisionali. A ben vedere, sono proprio le moderne dinamiche marittimo-portuali ad indicare il Comandante del porto come "anello-capotesta" della catena logistica integrata, in quanto chiamato, ancor oggi, per legge, a regolamentare, coordinare e controllare quelle attività che costituiscono il "cuore pulsante" di qualsiasi porto (ormeggio, disormeggio, polizia marittima portuale, *security* e *safety*, bunkeraggio e servizi alla nave), valendosi dei servizi tecnico-nautici. In altre parole, il Comandante del porto, in quanto garante *ex lege* della relativa sicurezza, ha la possibilità di diventarne in concreto "ago della bilancia", chiamato quotidianamente a leggerne le dinamiche e ad assecondarne sostenibilmente le necessità, fungendo anche da stimolo alla trasformazione dello scalo, nell'ottica di uno sviluppo sostenibile, capace di garantire e incrementare la sicurezza produttiva e i conseguenti benefici. In altre parole, pur ponendo in essere specifiche attività proprie dell'amministrazione statale, il Comandante del porto, di fatto, è nella condizione di rendere il processo industriale-portuale più efficiente e competitivo, incidendo, seppur in modo indiretto, sui "rapporti fra privati".

Sono questi, quindi, i compiti e le attribuzioni che la Guardia costiera di oggi esercita "in mare e per il mare"; dove il mare rappresenta quell'elemento imprescindibile attraverso il quale non può non transitare la speranza, dico di più, la certezza degli obiettivi di crescita e di sviluppo del nostro Paese, per i quali il Corpo, può, deve e vuole fornire il proprio contributo, nella consapevolezza di essere riconosciuto dai tre Ministeri di riferimento come espressione di un modello organizzativo capace di costituire strumento operativo e qualificante della "funzione marittima".

“Il Comandante del porto è nella condizione di rendere il processo industriale-portuale più efficiente e competitivo, incidendo, seppur in modo indiretto, sui «rapporti fra privati».”

I.8

L'attività della Guardia di Finanza nel contrasto dei traffici illeciti via mare

Generale Angelo Senese

Comandante del Comando Operativo Aeronavale della Guardia di Finanza

Il tema trattato nell'odierno simposio si coniuga pienamente con il ruolo attribuito alla Guardia di Finanza a garanzia delle attività economiche che si svolgono sul mare. Mi riferisco, in particolar modo, alle funzioni assegnate al Corpo dal legislatore, sia con il decreto legislativo n. 68 del 2001 che con il recente decreto legislativo n. 177 del 2016, di presidio a 360° contro tutte le minacce che dallo scenario marittimo possono offendere la sicurezza nazionale e gli interessi economico-finanziari dell'Italia e dell'Unione Europea. La mia breve presentazione sarà per tanto incentrata sulle attività della Guardia di Finanza con specifico riferimento a quelle svolte dalla componente aeronavale nel contrasto ai traffici illeciti via mare, nella consapevolezza che garantire il corretto utilizzo delle risorse del mare, il rispetto delle norme e l'ordinato sviluppo dei traffici marittimi contro le insidie più variegata possa costituire un notevole contributo alla sicurezza marittima. Il legislatore ha attribuito al Corpo, con il decreto legislativo n. 68 del 2001, una serie di compiti di polizia economico-finanziaria, che riguardano la tutela della finanza pubblica, la tutela dell'economia, nonché la tutela della sicurezza e della difesa. La componente aeronavale annovera circa 5.500 uomini e donne specializzati, impiegati esclusivamente in questo settore ed è distinta su due dispositivi: un dispositivo di proiezione che fa capo al Comando Aeronavale Centrale, da cui dipende il Comando Operativo Aeronavale che ha sede a Pratica di Mare, e una componente regionale che fa capo ai Comandi Interregionali, ai Comandi Regionali e ai Reparti Operativi Aeronavali, con competenza regionale. **Il dispositivo di proiezione ha l'importante ruolo di gestire e coordinare tutte quelle operazioni aeronavali che hanno una valenza ed una proiezione internazionale.** Per tanto il compito è quello di svolgere delle attività di esplorazione a largo raggio, di vigilanza sulle direttrici di traffico che dai mari aperti vanno verso i bacini interni. Per le importanti prestazioni della nostra flotta aeronavale supportiamo, laddove richiesto, i Comandi Regionali. **La componente regionale ha mezzi aeronavali più duttili e flessibili nel loro impiego e ha funzioni di presidio costiero,** attraverso l'esecuzione di attività di polizia economico-finanziaria, principalmente lungo la fascia

“Il legislatore ha attribuito al Corpo una serie di compiti di polizia economico-finanziaria che riguardano la tutela della finanza pubblica, la tutela dell'economia, nonché la tutela della sicurezza e della difesa.”

costiera e all'interno del mare territoriale, in stretto coordinamento con i reparti territoriali del Corpo. Dal Comando Operativo Aeronavale dipendono i Gruppi Aeronavali di Cagliari, Messina e Taranto, posizionati, in modo baricentrico, lungo le rotte di attraversamento del Mediterraneo. Inoltre, abbiamo un Gruppo Esplorazione Aeromarittima, con sede a Pratica di Mare. La componente regionale, capillarmente diffusa lungo gli 8 mila km di costa nazionale, annovera 15 Reparti Operativi Aeronavali con oltre 40 Sezioni Operative Navali, rette di norma, da ufficiali, che garantiscono il controllo effettivo del territorio del mare lungo la fascia costiera. La flotta navale è relativamente giovane e si compone di pattugliatori (due pattugliatori multiruolo sono entrati in servizio nel 2014), pattugliatori veloci, guardacoste, vedette costiere, vedette veloci e vedette velocissime per fronteggiare le diversificate fenomenologie dei traffici illeciti. **La flotta aerea è in fase di rinnovamento**, per quanto riguarda in particolar modo l'ala rotante, cioè gli elicotteri, con l'obiettivo di ridurre il numero delle linee di volo, mantenendo comunque alta l'operatività e razionalizzando il supporto logistico. Il richiamato decreto legislativo n. 68 del 2001 attribuisce alla Guardia di Finanza compiti di polizia economico-finanziaria in via esclusiva in mare e quindi riguarda gli aspetti legati ai profili finanziari, doganali e di controllo delle attività economiche che generalmente si svolgono sul mare. Un ruolo esclusivo, che individua **la Guardia di Finanza quale Polizia unica del mare**, è quello recentemente assegnato dal legislatore con il decreto legislativo n. 177 del 2016, che è più conosciuto come decreto di razionalizzazione e riduzione delle Forze di polizia, con l'assorbimento nell'Arma dei Carabinieri del Corpo Forestale dello Stato. Il provvedimento in rassegna, nell'attribuire al Corpo la funzione esclusiva di tutelare l'ordine e sicurezza pubblica in mare, con riguardo alle acque territoriali, ha soppresso le squadre nautiche della Polizia di Stato ed i siti navali dell'Arma dei Carabinieri. Alla Guardia di finanza sono transitate circa 40 unità di personale del soppresso Corpo Forestale dello Stato e alcuni mezzi navali. Conseguentemente, svolgiamo, sulla base di appositi Protocolli di intesa, un'azione di supporto alle altre Forze di polizia (Polizia di Stato, Arma dei Carabinieri e Polizia Penitenziaria) per l'espletamento dei servizi istituzionali in mare. Successivamente, il D.M. del 15 agosto 2017 del Ministro dell'Interno (noto come "Direttiva Minniti"), sui comparti di specialità delle Forze di Polizia e sulla razionalizzazione dei presidi, ha disciplinato nel dettaglio il ruolo assegnato alla Guardia di finanza in tema di sicurezza del mare: si tratta dell'esecuzione dei servizi di ordine e di sicurezza pubblica sul mare, ove, naturalmente, la responsabilità resta in capo alle Autorità centrali di Pubblica Sicurezza (Ministro dell'Interno, Capo della Polizia) e

“Il decreto legislativo n. 177 del 2016 attribuisce al Corpo la funzione esclusiva di tutelare l'ordine e la sicurezza pubblica in mare, con riguardo alle acque territoriali.”

alle Autorità periferiche (Prefetto e Questore), ma la responsabilità operativa in mare è attribuita alla Guardia di Finanza. Il decreto ribadisce poi i compiti di contrasto ai traffici illeciti via mare e le nostre funzioni esclusive di polizia economico-finanziaria. **Sicurezza del mare è sinonimo di sicurezza e sorveglianza delle frontiere marittime.** Ciò è molto importante in quanto la Polizia di Stato mantiene la competenza sugli scali portuali e aeroportuali e sul confine terrestre, mentre l'attività di controllo delle frontiere marittime, la vigilanza del confine marittimo, che è anche confine dell'Unione Europea, spetta alla Guardia di Finanza. Questo tipo di sorveglianza va anche al di là delle acque territoriali e si estende anche a quel tratto di mare definito dal diritto internazionale come zona contigua. Il Dott. Rigillo parlava precedentemente, tra l'altro, di una ipotesi di revisione delle norme internazionali anche in materia di spazi marini e sulle relative tutele. La zona contigua, come prevista dalla Convenzione di Montego Bay, si estende per 12 miglia al di là delle acque territoriali, dove lo stato costiero ha poteri di prevenzione e di repressione in caso di violazione delle norme in materia fiscale, sanitaria, doganale e di immigrazione. Quindi l'istituzione di questa zona consentirebbe al nostro Paese di ampliare la sfera di controllo in tali aree marittime. Poi, **una funzione molto importante è il coordinamento delle operazioni condotte sotto l'egida di Frontex**, la rinnovata Guardia di frontiera e costiera europea. Per far sì che le nuove funzioni possano essere efficacemente esercitate, il legislatore ha attribuito anche, con il decreto legislativo n. 95 del 2017, la qualifica di ufficiale di pubblica sicurezza agli Ufficiali e Ispettori della Guardia di finanza, Comandanti dei reparti navali e delle unità navali, limitatamente all'esercizio delle funzioni esercitate in mare. Il ruolo centrale riconosciuto al Corpo quale Polizia del Mare si inserisce efficacemente nella unicità ed unitarietà del dispositivo di contrasto della Guardia di Finanza. La nostra componente aeronavale è completamente integrata in tutto il resto delle componenti della Guardia di Finanza, che sono ovviamente i Reparti territoriali, speciali e info-investigativi. Quindi il punto di forza, **il valore aggiunto di una forza di polizia che opera in mare è proprio questa trasversalità e pienezza di funzioni** che vanno dall'attività informativa a quella investigativa e naturalmente repressiva, per disarticolare le organizzazioni criminali transnazionali che si muovono e vivono sul territorio e utilizzano vettori marittimi per realizzare i traffici illeciti (contrabbando, traffico di sostanze stupefacenti, armi, immigrazione clandestina e così via) e conseguire ingenti profitti. In tale contesto, **la componente aeronavale rappresenta il braccio operativo della nostra organizzazione**, svolge funzioni

“La nostra componente aeronavale è completamente integrata in tutto il resto delle componenti della Guardia di Finanza, che sono ovviamente i Reparti territoriali, speciali e info-investigativi.”

preventive e attività coercitive in mare, ma le indagini, le attività investigative poi ritornano sul territorio. Le nostre operazioni sono normalmente supportate dalle informazioni che devono essere tempestive, condivise e fruibili. Questo ci consente, anche attraverso le analisi delle banche dati, di poter orientare a ragion veduta i nostri mezzi aeronavali. Per quanto concerne le rotte dei traffici marittimi illegali faccio un focus sull'attuale modus operandi. Per quanto riguarda il traffico internazionale di sostanze stupefacenti abbiamo navi portacontainers che provengono dal Sud America e navi cargo o pescherecci che caricano le sostanze stupefacenti a largo delle coste nordafricane; mentre abbiamo delle rotte con mezzi più veloci (per lo più gommoni) che partono dall'Albania, con cui abbiamo, come dirò più avanti, una stretta collaborazione, anche attraverso il Ministero dell' Interno, finalizzata al contrasto di tale traffico anche in vista dell'adesione del Paese delle Aquile all'Unione Europea. Ovviamente, abbiamo collaborazioni internazionali, sia di tipo informativo che operativo, nello specifico settore della repressione del traffico internazionale di sostanze stupefacenti. **Il Comando Operativo Aeronavale ha anche il compito di contrastare l'immigrazione clandestina.** Per quanto riguarda i flussi migratori, ad esempio quelli provenienti dalla Libia, registriamo una sensibile riduzione delle partenze, ma con degli spostamenti verso il confine con la Tunisia e dal nord dell'Algeria: dalla Tunisia con i cosiddetti sbarchi "fantasma" o "frazionati" lungo le coste agrigentine e quelli che dall'Algeria vanno verso il sud della Sardegna. Inoltre, abbiamo anche un fenomeno abbastanza costante di un traffico di immigrazione clandestina, con utilizzo di imbarcazioni a vela e con altri tipi di imbarcazioni, come i pescherecci, proveniente dalla Turchia. Come accennavo, presso il Comando Operativo Aeronavale è stato istituito, fin dal 2011, il **Centro Internazionale di Coordinamento delle attività operative (I.C.C.)** con funzioni di organizzazione e gestione delle operazioni congiunte promosse nel tratto di confine aeromarittimo comunitario prospiciente le coste italiane. Tale struttura opera sotto la direzione del Centro di Coordinamento Nazionale (N.C.C.) del Ministero dell'Interno – Direzione Centrale dell'Immigrazione e della Polizia delle Frontiere che assolve alle funzioni di raccordo degli interventi operativi in mare e ai compiti di acquisizione e analisi delle informazioni connesse alle attività di vigilanza, prevenzione e contrasto all'immigrazione clandestina. Una nota importante: la nuova operazione condotta sotto egida Frontex, dal primo febbraio 2018, la **J.O. Themis** che ha sostituito Triton, (avviata il primo novembre del 2014), **ha, tra l'altro, nuovi obiettivi che riguardano, oltre il contrasto dei crimini trans-frontalieri, dell'immigrazione clandestina e il supporto alle operazioni Search and Rescue, anche i traffici internazionali di droga e il**

terrorismo. Inoltre, è previsto un rafforzamento della collaborazione con l’Agenzia Europea per il Controllo della Pesca (EFCA) e con l’Agenzia Europea per la Sicurezza Marittima (EMSA). Oltre alla J.O. Themis, operazioni congiunte, promosse da Frontex, sono svolte anche in Grecia (J.O. Poseidon, per il pattugliamento aeronavale del Mediterraneo orientale, precisamente al confine esterno prospiciente le coste greche) e in Spagna (J.O. Indalo, per il pattugliamento aeronavale del Mediterraneo occidentale, precisamente al confine esterno prospiciente le coste meridionali spagnole). È importante sottolineare che le aree di intervento dell’operazione Themis sono state rimodulate proprio in ragione di questi nuovi obiettivi, con una estensione, per esempio, dell’area in Adriatico verso le coste più a nord del Gargano, verso le coste molisane, abruzzesi e marchigiane e delle aree a ponente della Sardegna. Per quanto concerne gli assetti internazionali e nazionali impiegati, oltre ai mezzi aeronavali della Guardia di finanza, partecipano mezzi delle Capitanerie di Porto, dell’Arma dei Carabinieri e degli assetti comunitari. Voglio concludere evidenziando anche l’attività di telerilevamento aereo, realizzata attraverso spettrografi e sensori aviotrasportati, che svolgiamo periodicamente in Albania per l’individuazione delle piantagioni di cannabis. È un servizio importante svolto sotto l’egida del Dipartimento della Pubblica Sicurezza del Ministero dell’Interno e con la Direzione Generale della Polizia di Stato della Repubblica di Albania. In Albania opera inoltre il Nucleo di Frontiera marittima, istituito sin dal 1997, negli anni in cui iniziavano i primi flussi migratori di notevole consistenza verso il nostro territorio e questo nella consapevolezza che, oltre alla collaborazione interna tra le nostre Amministrazioni, tra le organizzazioni che sono preposte alla sicurezza del mare, è necessaria una collaborazione e una cooperazione internazionale per contrastare efficacemente i crimini e le attività illecite internazionali che si svolgono in mare.

“È necessaria una cooperazione internazionale per contrastare efficacemente i crimini e le attività illecite internazionali che si svolgono in mare.”

1.9

La centralità strategica delle capacità marittime nell'attuale scenario geostrategico

Contrammiraglio Gianfranco Annunziata

Capo dell'ufficio per la politica militare, Gabinetto del Ministro della Difesa

Ringrazio per l'invito rivolto a partecipare a questo interessante simposio sulla «Sicurezza Marittima ed il Comparto Commerciale» sul ruolo del mare nell'economia nazionale e la tutela degli interessi marittimi del Paese, nel cui ambito tratterò della relazione fra Comparto Commerciale e Sicurezza Marittima. Per centrare gli obiettivi di questo simposio, ritengo funzionale partire dall'analisi della centralità strategica delle capacità marittime nello scenario geostrategico complessivo. Non si può quindi non iniziare facendo riferimento allo scenario globale, al contesto nel quale ci muoviamo, dove il mare è elemento di collegamento, ma anche di divisione in alcuni contesti e quindi inquadrare le questioni marittime richiede di guardare anche questa condizione di rischio globale sistemico. Si tratta di uno scenario turbolento su cui si affacciano sia **minacce convenzionali**, perché è tornato inevitabilmente agli occhi di tutti il rischio costituito da quelle militari tradizionali, sia le **minacce asimmetriche ed ibride**, che nel mare hanno assolutamente delle conseguenze dirette.

Uno scenario caratterizzato da grande complessità, da una forte interrelazione tra gli eventi che occorrono sulla terra e le relative riverberazioni sul mare, una instabilità generalizzata e diffusa in aree che sono fortemente interessate soprattutto da traffici marittimi e quindi con Paesi che hanno difficoltà, se non incapacità assoluta, di controllare gli spazi di mare prospicienti, con la possibilità che si materializzino contesti ad elevato rischio: **la pirateria nel Corno d'Africa**, fenomeno molto rilevante solo qualche anno fa e tutt'ora minaccia incombente, ce lo ricorda. Inoltre, si sta assistendo anche ad un marcato riaffacciarsi di potenze statuali al termine di quella fase di post-equilibrio bipolare in cui non si era ben definito chi avesse un ruolo; adesso in molti puntano ad avere un ruolo e lo fanno con una certa convinzione e aggressività. Il tutto travalicando il solo parametro geografico, come la minaccia ibrida e il dominio cibernetico testimoniano: elementi che per loro natura sono sfumati, sfuggibili, mutevoli.

Gli attori internazionali dimostrano grande attenzione verso il mare; **gli Stati Uniti, in particolare, nella cui politica la proiezione e la centralità marittima non sono certamente una**

“Nello scenario globale il mare è elemento di collegamento, ma anche di divisione in alcuni contesti e quindi inquadrare le questioni marittime richiede di guardare anche questa condizione di rischio globale sistemico.”

novità. L'amministrazione Trump ha in rapida successione emanato una triade di documenti di rilevante valore strategico: la *National Security Strategy*, la *National Defence Strategy* e il *budget* ad essa correlata, che assolutamente dimostrano la volontà di investire nella capacità di proiezione della sicurezza e di controllo dei mari. Si è parlato della Cina e delle sue strategie economiche, associando alla *Maritime Silk Road* una strategia di acquisizione di capacità marittime. Il Paese sta sviluppando una flotta gigantesca, ha recentemente lanciato la sua prima portaerei e dimostra di avere consapevolezza che, parallelamente agli investimenti nel traffico marittimo e quindi nella via della seta marittima, c'è bisogno di garantirne anche la correlata sicurezza. **La presenza navale cinese nei bacini di interesse nazionale è, infatti, regolare**, si pensi al Corno d'Africa, al corridoio internazionale raccomandato per i traffici dell'antipirateria, alla presenza frequente in Mediterraneo, all'ingresso di unità navali nei porti italiani. La flotta cinese va in nord Europa, gira un po' tutto il mondo, insomma Pechino si pone in una proiezione globale attraverso l'investimento nello strumento militare marittimo. **La Russia è ritornata prepotentemente a reinvestire nel contesto marittimo** con una presenza stabile nel Mediterraneo ed un significativo dispiegamento davanti alla Siria con numeri di navi decisamente importanti e superiori a quelli dei Paesi mediterranei, della NATO e degli stessi Stati Uniti. La Federazione Russa ha quindi colmato il vuoto che si era creato con la politica statunitense del "Pivot to Asia" e la conseguente presenza prevalente nell'oceano Pacifico, collocandosi in maniera efficace e utilizzando lo strumento marittimo per controllare il mare, ma anche per proiettare forza su terra.

Anche l'argomento della c.d. **"territorializzazione" del mare**, per il Mediterraneo, è una questione significativa: non tutti dichiarano zone economiche esclusive, alcuni parlano di zona di pesca, altri di zona di protezione ecologica, altri ancora di ulteriori modalità di esercizio di diritti esclusivi. Il Mediterraneo nel 2021-2022 avrà forse il 10% di acque internazionali propriamente dette di libero transito e di libero uso rispetto alla sua dimensione. In altri contesti questo uso del diritto internazionale marittimo come strumento spregiudicato di presenza viene definito con il termine di *"lawfare"*, assurgendo a quasi una nuova "forma di guerra". Ulteriore esempio in tal senso è il Mar Cinese Meridionale, la costruzione delle isole artificiali e la conseguente dichiarazione di diritti di sfruttamento della piattaforma continentale con la Cina che, quindi, può reclamare come mare territoriale quasi l'intera area comprensiva di acque territoriali di altri Paesi. Ancora, l'ambiente artico risulta essere una delle aree ove si

"Gli attori internazionali dimostrano grande attenzione verso il mare."

"Il Mediterraneo nel 2021-2022 avrà forse il 10% di acque internazionali propriamente dette di libero transito e di libero uso rispetto alla sua dimensione."

manifestano la competizione attuale e il contenzioso più generalizzato circa i diritti di sfruttamento sul mare. Di nuovo, la Cina ha elaborato un'alternativa artica alla propria via della seta. Un esempio concreto di come la capacità tecnologica, che oggi ci consente di andare a sfruttare materie prime presenti nel mare in quantità significative, porta i Paesi rivieraschi dell'Artico, ma anche i Paesi dell'Europa nel suo complesso (l'Italia stessa è parte del Consiglio Artico e ha interessi nell'area) a cercare di ottenere delle possibilità di sfruttare quelle aree. Chiaramente, ai benefici economici va associato anche ciò che consegue in termini di rischi e di minacce.

Proseguendo, quasi l'80% della popolazione mondiale vive entro 200 km dalla costa, quindi l'influsso "demografico" del mare è concreto. **C'è un esponenziale interesse ad acquisire esclusività nello sfruttamento delle risorse**, i contenziosi che una volta erano raccontati come lontani, ora sono dietro l'angolo (si pensi a Cipro, alla Nave Saipem, e alla Turchia) e le minacce, come accennato, sono varie, convenzionali e militari, ma certamente anche non convenzionali: il terrorismo, la pirateria, l'inquinamento, i traffici illegali e l'immigrazione clandestina, il traffico di materiali correlati allo sviluppo di armi di distruzione di massa che in mare trovano il loro spazio di manovra. Nel Mediterraneo la cosa diventa ancora più significativa viste le dimensioni del bacino che rappresenta solo l'1% della superficie marina globale, ma è attraversato da significative percentuali del traffico marittimo mondiale con una crescita progressiva di transiti (più del 120% in 15 anni) e che contiene ben tre punti di passaggio obbligato tra gli otto presenti nel mondo (Suez, Gibilterra, gli Stretti turchi), a cui si aggiungono passaggi obbligati di non trascurabile importanza e di diretto interesse per l'Italia come lo stretto di Sicilia, lo stretto di Messina, Bonifacio, lo stesso canale d'Otranto sono passaggi obbligati che, da una parte rappresentano delle grandi opportunità dal punto di vista economico, commerciale e industriale; dall'altra, sono luoghi facilmente minacciabili. Infatti, tutti noi purtroppo, nella generalizzata assenza di consapevolezza dell'importanza del mare, non consideriamo e diamo per scontato che tutto ciò che si fa per mare sia sicuro e fattibile e non ci meravigliamo invece che ci siano dei soldati nella metropolitana a Roma, perché invece la minaccia nelle città viene percepita in maniera più netta perché diretta alle persone. Il Mediterraneo, allora, oltre ad essere la cerniera, il collegamento tra tre continenti, è sede di crisi importanti che viviamo nella quotidianità: la Siria e la Libia, che ci tocca da molti punti di vista in maniera diretta, per citarne alcuni. Ma è anche il luogo dove i Paesi del "Middle East and North Africa" (MENA) hanno iniziato a riarmarsi, Paesi con cui abbiamo dei rapporti di grande collaborazione e amicizia ma che, per la prima

“Quasi l'80% della popolazione mondiale vive entro 200 km dalla costa, quindi l'influsso “demografico” del mare è concreto.”

volta dalla fine dei grandi conflitti, hanno capacità militari simili, se non in alcuni casi superiori, a quelle dei Paesi europei e delle potenze occidentali in genere. Ovviamente tutto questo oggi li vede come dei partner nella garanzia della sicurezza, ma ci riferiamo sempre a Paesi su cui incombe inevitabilmente un certo livello di incertezza. Pertanto, i loro armamenti sono strumenti che in un futuro potrebbero essere in mani non necessariamente amichevoli e questo ci porta a mantenere anche una capacità militare propriamente detta e non soltanto relativa alla sicurezza marittima in senso più generale. Il tutto da ricollegare al fatto che **il Mediterraneo è un mare geograficamente “chiuso”, anche se il Mare Nostrum è collegato in tutto e per tutto ai bacini adiacenti e quanto avviene nei bacini adiacenti si riverbera nel Mediterraneo.** Quindi, ad esempio, il concetto di difesa avanzata e di sicurezza nel Corno d’Africa ha un impatto diretto sul Mediterraneo, il quale è lontano, ma solo all’apparenza. Infatti, la chiusura dello stretto di Bāb el-Mandeb, il passaggio tra la penisola araba e l’Africa, equivale a chiudere il canale di Suez e a obbligare i traffici a fare un altro giro che, chiaramente, avrà un impatto economico notevole.

A livello nazionale, il *cluster* marittimo ha una grande importanza: il fatto di incontrarsi, di conoscersi, come pure di aver avuto dei problemi importanti in passato come la pirateria che ci hanno messo intorno a un tavolo, sono tutti elementi che ci hanno fatto comprendere l’importanza di quanto possiamo fare assieme. È un Paese il nostro con 8 mila km di coste, una vocazione marinara millenaria, **il 3% del PIL generato dal cluster marittimo** (l’agricoltura fa il 2.8%); questi mi sembrano dati in grado di dare un senso a tutto questo. Ma attenzione: in un contesto in cui il mondo può essere guardato da prospettive differenti, il Mediterraneo che noi siamo sempre abituati a vedere rappresentato al centro delle nostre carte potrebbe in realtà anche essere cartograficamente posto in un angolo, come talune mappe ci mostrano. Fuor di metafora, il Mediterraneo è a rischio marginalizzazione potendo venire facilmente aggirato con effetti devastanti sull’economia del Paese e indubbiamente sull’economia dei Paesi rivieraschi del bacino. Il caso citato della pirateria nel 2012 e della frequenza degli attacchi aveva innalzato il costo dei noli e delle assicurazioni al punto da rendere la circumnavigazione dell’Africa economicamente sostenibile e, ovviamente, se circumnavigo l’Africa vado a Rotterdam e non a Trieste o Genova o a Livorno, con tutte le inevitabili conseguenze.

Il ruolo che l’Italia deve giocare in questo contesto, chiaramente è importante: essere leader e non, semplicemente, subire.

Nell’ambito della Difesa, il Libro Bianco del 2015 evidenzia alcuni aspetti importanti; in particolare, è una delle prime volte in cui si parla esplicitamente degli interessi nazionali e del fatto che questi

“Il Mediterraneo, oltre ad essere il collegamento tra tre continenti, è sede di crisi importanti che viviamo nella quotidianità.”

non siano necessariamente collocati nei posti vicinissimi, ma anche lontani. Quindi interessi vitali e strategici vanno tutelati e per poterlo fare bisogna avere anche delle capacità di proiettarsi oltre i confini del nostro mare. Chiaramente in un'ottica che consideri quello dell'Italia come un destino marittimo, sarebbe utile promuovere il fatto che la sicurezza e la prosperità del nostro Paese dipendono dal libero e sicuro uso del mare e quindi c'è la necessità di fare quell'insieme di attività di prevenzione, di contrasto e di tutela per evitare il rischio della marginalizzazione del Mediterraneo e per garantirne la sicurezza lungo un *continuum* che va dalla linea di costa al mare territoriale, all'alto mare. Questo, in un meccanismo che vede le Forze Marittime nel loro complesso (la Marina, la Guardia Costiera, la Guardia di Finanza) lavorare insieme per questo obiettivo. La multidimensionalità e multidisciplinarietà che caratterizzano la Marina consentono di operare su due piani che possono essere contestuali: il contesto tipicamente militare e delle minacce militari, ma anche quello della sicurezza marittima in termini di *security* e di collaborazione nel contesto della *safety*.

Lo strumento militare marittimo è modulare, e quindi i compiti che svolge possono essere rivisti in funzione dello scenario e, soprattutto, la crisi libica ce lo ha dimostrato, coesistono nello stesso contesto operativo esigenze che sono quelle della salvaguardia della vita umana in mare, ma anche quelle di impedire i traffici illeciti e l'uso del mare per attività di natura terroristica. Ne consegue l'importanza quindi di avere uno strumento in grado di adempiere ai summenzionati compiti in maniera contestuale. **L'operazione Mare Sicuro è dedicata a tutto l'ambito della sicurezza marittima**, dalle piattaforme petrolifere, alla pesca, al controllo dei traffici; quindi un insieme che, utilizzando assetti di *hard* e *soft power*, può svolgere questa funzione in maniera elastica sapendosi interfacciare con le realtà terrestri sia del Paese di provenienza che quelle nazionali. Possiamo allora concettualmente riassumere i compiti della Marina in queste tre macro-sfere: la difesa e la sicurezza marittima, più legata al compito prevalentemente istituzionale della Forza Armata in un contesto che, però, parla di impegno internazionale (seconda sfera) e quindi di collegamento, di scambio, di amicizie, di confidenza con i Paesi, di costruzione delle loro capacità perché facciano da sé la sicurezza delle loro aree e garantiscano a noi di poter lavorare dove invece non c'è questa capacità. Infine, la sfera dello sviluppo capacitivo, inteso nel senso molto più ampio non solo di sviluppo di capacità militari, ma anche come supporto e collaborazione all'industria nazionale nell'ambito di campagne come quelle che sono in corso in questi giorni per promuovere

“Il Mediterraneo è a rischio marginalizzazione potendo venire facilmente aggirato con effetti devastanti sull'economia del Paese e indubbiamente sull'economia dei Paesi rivieraschi del bacino.”

“Possiamo concettualmente riassumere i compiti della Marina in queste tre macro-sfere: la difesa e la sicurezza marittima, l'impegno internazionale e lo sviluppo capacitivo.”

il sistema Paese nel mondo e la sua capacità di generare tecnologia di alto livello. Si pensi alle campagne navali: in questi giorni Nave Alpino (Fregata Classe FREMM) è in Nord America nell'ambito di una attività di supporto a Fincantieri. La cosa interessante è che una nave della Marina italiana è vista come un prodotto, forse il top di gamma del settore delle fregate oggi nel mondo. L'Australia, i Paesi del Sud-Est asiatico e del Golfo sono interessati ai prodotti nazionali, gli Stati Uniti d'America, la massima potenza globale, in carenza di capacità nel settore delle fregate nella ricerca di qualcosa di interessante sta guardando ad un prodotto italiano come quello che potrebbe, e noi ci auguriamo che sia, la sua ossatura della flotta; questo per dare un senso e anticipare anche quello che verrà detto in seguito parlando di cantieristica. Le operazioni nel Mediterraneo, *Sophia* nell'ambito dell'Europa, della NATO con *Sea Guardian*, l'operazione Atalanta e quindi l'antipirateria, che tutt'ora è un elemento importante nella quale la Marina italiana oggi genera il Comando Operativo in mare e la Nave sede di Comando (che è una fregata della classe FREMM, non a caso). A tutto questo si affianca una **cospicua attività di cooperazione internazionale** che ci consente di avere una vicinanza importante certamente e principalmente nel Mediterraneo: in Adriatico con l'iniziativa Adriatico-Ionica (ADRION) e nel Mediterraneo occidentale con l'Iniziativa 5+5, per sviluppare congiuntamente capacità operative e creare veramente quel livello di sinergia necessario per potersi fidare l'uno dell'altro; questo perché non possiamo essere presenti dappertutto, ma se abbiamo "amici" che fanno qualcosa per noi e insieme a noi certamente è un vantaggio. Un esempio di collaborazione, tra l'altro a basso costo, è quella nel settore della sorveglianza marittima, l'iniziativa che noi chiamiamo *Virtual Regional Maritime Traffic Center* con la sua emanazione transregionale (T-RMN) vede oggi 35 marine del mondo scambiare dati sui traffici mercantili su base continuativa (24 ore su 24) veramente ormai globale senza particolari costi, sfruttando internet e dei *software* prodotti dalla Marina italiana. In sostanza, **esiste una piattaforma che ci consente di dialogare continuamente con Paesi apparentemente lontani, ma da cui partono e arrivano molti dei traffici che ci interessano.** Quindi, la geopolitica del mare è al centro di quella globale e lo strumento marittimo nel suo complesso ha il vantaggio di essere versatile da molti punti di vista, di essere flessibile e sostenibile logisticamente, di non necessitare di costose attività di supporto a terra e di consentire di influire sul mare e dal mare operando in tutti gli ambienti e garantendo la difesa e la sicurezza. In conclusione, il concetto di consapevolezza della marittimità va portato fuori dal cerchio del *cluster* e va diffuso al pubblico: siamo un Paese marittimo ed è la geografia stessa a comunicarlo.

“La geopolitica del mare è al centro di quella globale.”



COMMODITIES E INTERESSI VITALI NAZIONALI



CENTRO STUDI
INTERNAZIONALI

II.1

L'applicazione del concetto di security secondo ENI

Alfio Rapisarda

Senior Vice President e Responsabile della Security ENI

Mi fa piacere tornare in questa casa che ho visitato nel lontano 1983 quando, da giovane allievo d'Accademia della Guardia di Finanza, insieme al qui presente amico Generale Angelo Senese varcammo la soglia di questa prestigiosa Accademia in un percorso di formazione che è stato poi viatico per percorrere una lunga e splendida strada professionale prima nel comparto istituzionale e poi nel settore privato, in Eni, in una azienda che rappresenta un pilastro fondamentale per l'economia e lo sviluppo di questo Paese e di tutti quelli che producono o hanno bisogno di accedere all'energia nel mondo e nei quali operiamo.

Questa identità fa sì che Eni rappresenti il vero senso del *trait-d'union* tra la logica istituzionale e quella privata su cui si basa "l'interesse nazionale e la forza di un solido Sistema Paese", termini spesso bistrattati o poco compresi nel nostro Paese, non cogliendo, ad esempio, l'importanza che questa sinergia tra Stato e imprese sia rilevante non solo per favorire lo sviluppo economico e la diffusione del brand Italia, ma anche per tutelarsi di fronte alla aggressività del mercato globale e della competizione tra players internazionali in tutti i settori, a partire da quello chiave dell'energia.

La Presidente Pivetti citava nel suo contributo l'esperienza cinese, ma potrei raccontarvi di tanti altri Paesi "amici" che adottano meccanismi consolidati di cooperazione interna a tutela degli interessi nazionali in patria, ma anche all'estero. **Nel settore energetico, come in altri, le aziende italiane di successo lo sono perché il bagaglio competitivo è fatto di know-how, di competenze, di qualità e di grande capacità di contribuire allo sviluppo sostenibile.**

Eni è un'azienda che ha una identità, un DNA tutto italiano, cui ha però saputo aggiungere negli anni una forte componente multinazionale, investendo nelle risorse locali, nella diversità, nel rispetto delle comunità locali, in altre parole integrandosi con il territorio che la ospita.

E questo è un merito che fa la differenza in tante realtà, e che fa paio con una strategia di crescita accorta e rispettosa, tanto da poter definire Eni oggi come la più piccola tra le super major, ma

“Eni rappresenta il vero senso del *trait-d'union* tra la logica istituzionale e quella privata su cui si basa «l'interesse nazionale e la forza di un solido Sistema Paese».”

la più grande tra le major petrolifere e questo anche grazie ad una sana politica dei piccoli passi fatti di passione e sviluppo dei valori e delle competenze interne. Le altre grandi aziende (Chevron, Exxon, Shell, BP, Total), sono cresciute in maniera rilevante negli ultimi decenni anche grazie ad una politica di acquisizioni e di fusioni tra compagnie. Eni, a differenza di queste, è rimasta l'azienda singola, perché nella logica della nostra azienda, che è anche un po' una logica italiana, si è scelto di fare solo i passi che l'azienda sa fare con le proprie capacità, con il proprio *know-how*, senza cercare di fare salti che magari avremmo anche potuto fare, acquisendo magari dal mercato le competenze degli altri. E questo per noi è un vanto che può anche diventare una difficoltà nel gioco delle competizioni internazionali. Siamo cresciuti seguendo l'insegnamento di Enrico Mattei, integrando e investendo nello sviluppo delle competenze in tutto il mondo, creando una identità unica, quella di Eni nel mondo. Oggi è un'azienda che opera in quasi 70 Paesi con più di 33.000 persone, di cui quasi un terzo all'estero. Il nostro è un business di lunga durata, non un mordi e fuggi, non è un'attività commerciale che ha un momento iniziale e un momento finale.

Quando si decide di entrare in un nuovo Paese si creano i presupposti per sviluppare le risorse di quel Paese, fornendo tecnologie e competenze per creare infrastrutture strategiche per Eni, ma soprattutto per il Paese che ci ospita, contribuendo a favorirne lo sviluppo economico e sociale per il futuro stesso di quel Paese in un progetto che ci coinvolge per molti decenni. E questo è possibile soltanto se si investe in progetti di integrazione; ciò significa trasferire competenze internazionali creando competenze locali, far conoscere le nostre realtà portando i giovani nelle nostre università a diventare i manager del futuro dell'azienda, supportando interventi nel sociale, dall'educazione scolastica alle coperture sanitarie, alle tantissime iniziative di sviluppo sociale che Eni fa e che magari sono poco note. Questa è Eni, perché dico questo? Perché anche la *security* è permeata di integrazione, è fatta grazie a lavoro condiviso, quindi lavoro fatto con le persone e con i Paesi in cui operiamo.

È un lavoro che si basa su due assunti fondamentali: **sinergia operativa con le altre funzioni aziendali di business e di supporto al business, e cooperazione con le autorità dei Paesi in cui operiamo.**

Fare *security* significa interagire in un modello di internazionalità caratterizzato da norme, regole e costumi diversi in ciascuno dei Paesi in cui operiamo. Ciò significa, quindi, rispetto della sovranità che contraddistingue realtà diverse che vanno capite e rispettate, facendo rispettare altrettanto le proprie regole e le *best practice* che l'industria

“Oggi ENI è un'azienda che opera in quasi 70 Paesi con più di 33.000 persone, di cui quasi un terzo all'estero.”

“Fare security significa interagire in un modello di internazionalità caratterizzato da norme, regole e costumi diversi in ciascuno dei Paesi in cui operiamo.”

mette in campo per tutelare le persone e l'azienda dai rischi di *security*, che in molti dei Paesi in cui operiamo, a prescindere dagli assetti istituzionali e militari, hanno attinenza con tensioni geopolitiche, problematiche sociali, economiche, spesso sono permeati di conflitti locali o regionali.

Si tratta di fare *security* secondo un modello strutturato e solido, non c'è più spazio alcuno per l'improvvisazione, bensì **occorre operare secondo schemi definiti di *risk management*, valutando attentamente gli scenari di minaccia, le vulnerabilità e le azioni necessarie per mitigare al massimo il livello di esposizione al rischio.**

E quando pensiamo al rischio terrorismo, che in qualche modo una volta vedevamo lontano da noi, perché vedevamo in televisione eventi accadere in posti distanti, magari in ambienti di conflitto, oggi lo abbiamo visto arrivare anche a casa nostra, nel cuore dell'Europa, delle nostre abitudini e del nostro modo di vivere liberamente. E ci siamo dovuti confrontare laddove nessuno era preparato mentalmente a gestire queste emozioni, queste preoccupazioni; in luoghi dove non puoi certo applicare il modello di gestione estremamente robusto che solitamente applichiamo in realtà complesse come può essere ad esempio l'Iraq o la Libia.

In altre parole, abbiamo a che fare con una sicurezza che deve saper incidere sulla consapevolezza diffusa dei rischi e dei comportamenti anche individuali che spesso sono fondamentali per la propria tranquillità. E per un'azienda come Eni, con migliaia di persone che si muovono per lavoro in ogni angolo del mondo, è altrettanto fondamentale lavorare sui livelli di comprensione, di informazione e di formazione delle risorse sui temi di *security*, essere preparati a gestire ogni situazione significa aver già fatto molto per minimizzare i rischi, con una macchina di *security* che è elemento basilare di supporto per la salvaguardia delle persone e per assicurare integrità al business.

Le attività di *security* nel settore energetico, e degli idrocarburi in particolare, hanno una stretta attinenza con il mare, con una sequenza indissolubile di luoghi e di asset esplorativi e produttivi e della relativa filiera di trasporto via mare dei greggi e dei suoi derivati dai luoghi di produzione e di trasformazione fino ai Paesi consumatori. In queste dinamiche industriali il settore della logistica diventa una nuova branca di scienza, un mestiere fondamentale, che unisce la componente del trasporto aereo a quello del trasporto terrestre e marittimo, quest'ultimo costituito non solamente dai classici tanker per il trasporto di prodotti (che Eni ha da tempo scelto di non gestire direttamente ma attraverso una rete di mezzi di operatori specializzati), ma soprattutto da un numero impressionante di unità navali che operano a supporto delle operazioni offshore. Si citava il tema dei *supply vessel* che

“Le attività di *security* nel settore energetico e degli idrocarburi hanno una stretta attinenza con il mare.”

hanno agito nel salvataggio dei migranti soprattutto all'inizio del 2015, e per tutto il 2015 molti *supply vessel* che lavorano per noi sono stati impegnati con grande senso di responsabilità in operazioni di *Search and Rescue* nelle acque del Mediterraneo. Ciò ha anche significato operare in sinergia ed in stretto raccordo con le nostre istituzioni che si occupano di sicurezza dei nostri mari.

Mari che hanno ed avranno sempre più un nesso strettissimo con il futuro della ricerca ed estrazione di idrocarburi; perché **le risorse energetiche in mare hanno ancora ampie potenzialità di scoperta**. Non si è, infatti, sfruttato molto il mare in passato perché chiaramente costa di più, è più oneroso, è più rischioso da un punto di vista operativo, ma anche perché non c'erano le tecnologie che oggi invece si stanno sempre più affinando. Pensate che la perforazione in mare ha origini lontanissime, nel 1889 quando un cittadino americano, che aveva un pozzo in un suo terreno vicino al mare, ad un certo punto costruì una passerella in legno che da terra si allungava verso l'acqua, sui cui montò un piccolo impianto di perforazione, una vera e propria piattaforma.

Come dicevo, **l'offshore ha potenzialità importanti grazie alle nuove e sempre più raffinate tecnologie di esplorazione e di perforazione**, in grado di far capire con maggiore certezza cosa c'è a tre, quattromila metri di profondità, è un gioco non da poco, perché sono in gioco investimenti per milioni di dollari e sbagliare significa investire in nulla tantissime risorse.

Le nuove tecnologie, grazie anche ai super calcolatori (l'HPC4 di Eni ne è un esempio), consentono di essere sempre più precisi nel capire cosa c'è nelle viscere della terra e la capacità di innovare è un altro importante segno dell'eccellenza e del *know-how* italiano. Ma operare in offshore è difficile non solo per il contesto ambientale che diventerà sempre più estremo (basti pensare alle operazioni nei mari del Nord), ma anche per i rischi di *security* che caratterizzano varie regioni del mondo, in primis il Golfo di Guinea che per Eni significa presenza storica e investimenti importanti che sono stati fatti negli ultimi decenni e grazie ai quali oggi Eni è il primo operatore in Africa.

Il Golfo di Guinea è considerato una delle aree a maggior esposizione ad atti di pirateria e di criminalità in mare, che si aggiungono ai fenomeni del c.d. *bunkering*, di furto e commercio clandestino di prodotti petroliferi. Accade in maniera rilevante in Nigeria, all'interno di una catena di valore che produce introiti importanti e che toglie dal mercato legale tantissime risorse ai Paesi e alle aziende che ne hanno diritto, ma soprattutto mette a rischio l'integrità delle persone, e potenzialmente anche la reputazione delle aziende che vi operano, chiamate spesso a rispondere dei danni procurati da altri. Basti pensare ai dati

“Operare in offshore è difficile non solo per il contesto ambientale che diventerà sempre più estremo, ma anche per i rischi di security che caratterizzano varie regioni del mondo.”

statistici del primo trimestre del 2018 sugli atti di pirateria: nel Golfo di Guinea sono quasi duplicati rispetto all'anno scorso, e questo è un indicatore di qualcosa che non funziona. Dal sequestro di persone a bordo di navi, fino a scendere alle azioni di criminalità comune, è chiaro che è un fenomeno che ci preoccupa. E preoccupa il fatto che le operazioni offshore e il traffico marittimo non sia sempre così al sicuro operando lontano dalle coste, poiché anche i criminali si sono organizzati. Una volta i criminali arrivavano col barchino sotto costa, adesso sono in grado di operare anche a diverse decine, se non centinaia di miglia di distanza. Questo ovviamente è un tema che deve necessariamente coinvolgere non solo le aziende che hanno interessi in quelle regioni ma soprattutto le istituzioni locali e internazionali. Per un'azienda che investe tantissimo in infrastrutture, in organizzazione, e gestione della *security*, l'efficienza non può essere solo quella endogena, ma deve poggiarsi su un pilastro che ritengo fondamentale che è quello della collaborazione istituzionale con le entità italiane e con le controparti dei Paesi in cui operiamo, in linea con lo spirito dell'integrazione che da sempre anima Eni nel mondo.

Risolvere i problemi di security significa, infatti, andare a capire quali siano le origini dei fenomeni che alimentano i comportamenti conflittuali o criminali. È lampante che alla base degli atti di criminalità di basso livello, gesti di pirateria tradizionali, vi siano innanzitutto disagio sociale e povertà, parliamo di realtà che non vivono di altro se non di piccole attività di sopravvivenza (chi vive nelle aree di mare vive essenzialmente di pesca e magari deve convivere e confrontarsi con le importanti attività petrolifere in offshore). Ma spesso le attività criminali in mare sono alimentate da motivazioni criminali di più ampio spettro, in grado appunto di attivare traffici illeciti di grandi portate, dai sequestri di persone o di mezzi navali, ai traffici di droga, di essere umani o di merci di contrabbando, inclusi gli idrocarburi.

È quindi importante riuscire a dialogare e collaborare con le autorità che governano il controllo del mare, cito ovviamente in primis la Marina Militare e la Guardia Costiera italiana per quanto riguarda il Mediterraneo, ma per noi è altrettanto importante riuscire anche ad esportare questo modello di cooperazione verso le entità statuali dei Paesi in cui operiamo, dove spesso queste ultime non hanno le necessarie competenze o mezzi per contrastare i fenomeni illeciti e garantire la sicurezza del mare. Avendo noi già una forte interazione con le singole istituzioni locali, certo non ci basta domandare sicurezza senza ottenerla, come non possiamo accontentarci di un contributo approssimativo o inadeguato. Né la nostra etica di business ci

“L’efficienza deve poggiarsi sul pilastro fondamentale della collaborazione istituzionale con le entità italiane e con le controparti dei Paesi in cui operiamo.”

consente di trasferire per contratto la responsabilità di tutela delle nostre persone ad un provider qualunque.

Il nostro obiettivo è quello di sviluppare la cultura della *security* all'interno dell'azienda, alle nostre persone e ai nostri partners, ma è altrettanto importante contribuire a sviluppare competenze e sensibilità ai temi di *security* ed all'etica della *security* in tutti gli stakeholders di riferimento dei Paesi in cui operiamo. Parlo dell'Africa, di Paesi in via di sviluppo, dove c'è bisogno di costruire una impalcatura di vita sostenibile, di rispetto dei diritti dell'uomo e di crescita culturale e professionale delle risorse locali. Noi lo facciamo in maniera intensa e convinta, ma sappiamo che anche la collaborazione internazionale può fare molto per mettere insieme prospettive di sviluppo per le controparti istituzionali locali, anche quelle militari e di sicurezza. Creare questa sinergia internazionale, cui tutti i Paesi "forti" è giusto che contribuiscano nell'ottica di creare un fronte comune di sicurezza, significa anche coinvolgere i Paesi "deboli" non per sostituirsi a loro, ma per aiutare a farli crescere.

L'Italia ha dimostrato di saper eccellere nella collaborazione internazionale sia nel settore privato, ma anche in quello della difesa. Ma certo occorre innanzitutto creare una regia italiana in grado di unire gli sforzi nel nostro Paese, avvicinando in modo concreto il settore pubblico e quello privato e facendo sì che possa operare per rendere più efficiente la macchina del Sistema Paese.

Vi faccio un esempio, ho partecipato due settimane fa, ospite del Ministero degli Esteri danese, ai *Danish Maritime Days*, un consesso che riuniva gli operatori mondiali della logistica, del trasporto marittimo e assicurativo in un confronto aperto con le autorità civili e militari del Paese e di alcuni Paesi africani. Il tema principale era la sicurezza dei trasporti marittimi nei mari del mondo, in particolare nelle aree ad elevata criticità di *security*, tra cui il Golfo di Guinea, il Corno d'Africa e il Golfo Persico. Sottolineo che ero l'unico rappresentante italiano e l'unico di una società petrolifera europea. Questo mi ha fatto riflettere su due aspetti: che **Eni è riconosciuta per l'impegno che attribuisce alla sicurezza in quelle regioni del mondo, non solo all'interno dei Paesi, ma anche nelle operazioni in mare.** In secondo luogo, occasioni come quelle dei *Maritime Days* o eventi come quello di oggi qui a Livorno rappresentano momenti di interazione unici nel loro genere, su un argomento come quello della sicurezza in mare che è estremamente complesso e ancora lacunoso, e che quindi necessita di ancor più attenzione anche qui in Italia per farlo emergere e gestire con lo spirito di cui questo imponente business del mare ha bisogno.

Sappiamo tutti che in Italia siamo sempre un po' lenti, arriviamo sempre un po' dopo rispetto agli altri, ma sappiamo anche che

“L'obiettivo è contribuire a sviluppare competenze e sensibilità sui temi di *security* e sull'etica della *security* in tutti gli stakeholder di riferimento dei Paesi in cui operiamo.”

quando lo facciamo non siamo secondi a nessuno, sia quando si tratta di gestire situazioni normali sia quando si tratta di gestire situazioni di emergenze anche complesse. E quindi il vanto di saper fare bene, con competenza e passione, sia nel mondo delle imprese sia in quello delle istituzioni, dobbiamo forse continuare ad alimentarlo con fatti e azioni concreti, ritagliandoci quel ruolo che ci spetta nel Mediterraneo, ma anche in altre aree del mondo, attraverso la collaborazione, la comprensione, il dialogo con le istituzioni locali e, ovviamente, con le nostre istituzioni.

II.2

L'Italia e gli approvvigionamenti energetici

Vincenzo Correggia

Ministero dello Sviluppo Economico/DGS UNMIG

Il Ministero dello Sviluppo Economico è un Ministero che ha come una delle sue competenze fondamentali quella dell'energia. Energia declinata in varie tipologie: sviluppo delle risorse minerarie, energetiche e georisorse, per esempio; sviluppo di stoccaggi e infrastrutture; sviluppo dei mercati dei prodotti energetici. Un ulteriore esempio è la sicurezza e approvvigionamento del petrolio, gas naturale e prodotti petroliferi in genere, che poi è una delle competenze in tema di *safety* di cui io sono il responsabile, quindi la salvaguardia degli operatori in mare o in terraferma dipende dalla nostra direzione generale, in particolare le analisi chimiche, fisiche e ambientali dipendono dall'ufficio che dirigo. Ovviamente tra le tre direzioni generali che si interessano di energia c'è anche quella delle relazioni internazionali e comunitarie, e strategie di analisi energetiche.

Siamo un Paese il cui fabbisogno energetico nazionale è molto orientato all'importazione. Produciamo, ma importiamo tantissimo (materiali solidi, gas naturali, rinnovabili e produzione di energia elettrica). Se non ci fossero le strutture che difendono le importazioni, piuttosto che le strutture che ci permettono di importare questi prodotti, probabilmente non avremmo l'industria che in questo momento abbiamo. Per quel che riguarda le rotte di ingresso del nostro sistema nazionale di approvvigionamento, in particolare in questo caso del gas naturale, ci sono alcuni attraversamenti marini, ci sono alti ponti di approvvigionamento in terraferma, ma quello che ultimamente si sta facendo sempre più strada, e quindi con una gestione piuttosto nazionale, è **l'avvento del Gas Naturale Liquefatto (GNL) che si sta rilevando strategico sia in Italia che nel resto d'Europa.**

Una delle motivazioni che ha sempre spinto le nazioni un po' più progredite a trovare diverse possibilità di approvvigionamento, a diversificare le fonti di approvvigionamento delle materie prime, nonché delle materie energetiche, è stato quello che comunque bisogna approvvigionarsi. Ciò ci permette di fare una serie di congetture dove se non ci fosse la sinergia tra un'azienda privata che comunque ha un servizio pubblico molto importante (Eni piuttosto che altre), la pubblica amministrazione e tutte le altre amministrazioni che possono dare una mano affinché questo sistema non subisca delle *défaillance*, è molto importante. Il GNL

“Siamo un Paese il cui fabbisogno energetico nazionale è molto orientato all'importazione.”

in questo momento ancora non ha preso piede, ma sicuramente sarà il futuro delle nostre generazioni pulite. **L'Italia ha due riclassificatori in esercizio**, uno è a Rovigo e l'altro a Panigaglia. Ovviamente, Rovigo e Panigaglia sono su isole e da lì bisogna arrivare alla terraferma; e dove c'è il mare non può che esserci qualcuno che lo deve in qualche maniera salvaguardare. Nel 1997 avevamo una produzione dell'11.6% rispetto ai nostri consumi, nel 2017 siamo crollati circa del 300%. Le zone di produzione sono più o meno ormai nella fossa adriatica, nel Golfo dello Ionio, e antistante il continente africano. È importante notare la nostra decrescita produttiva; ma, in ogni caso, abbiamo una serie di strutture, 126 per l'esattezza, che ci permettono di garantire quel 5% circa di affrancamento dall'importazione di prodotti energetici. Sono quasi tutte strutture marine, 120 circa come strutture di produzione, 10 piattaforme di supporto alla produzione, 8 strutture non operative, ma comunque necessarie per la gestione del tutto. Si rende necessario, quindi, garantire la sicurezza delle installazioni e concetti molto importanti sono quelli della *safety* e *security*. Ovviamente **non ci può essere safety, se non c'è anche una decente security**. Quando succede un incidente, come ne sono successi in Nigeria in particolare, (mi riferisco al fatto che si vada lì a perforare la tubazione per poter tirare fuori quel petrolio, quegli olii che poi servono a mercati non corretti) ovviamente quello è un qualche cosa che riguarda la *security*; ad esempio scoppia un incendio, muoiono operai, operatori o civili. E quindi questo concetto di sicurezza esplicitata come pubblica sicurezza, sicurezza dell'ambiente e sicurezza del lavoro non possono non andare a braccetto. Come già detto precedentemente, l'Italia ha una forte dipendenza dalle importazioni di materie prime energetiche. Stiamo tentando di vedere come cercare un combustibile di transizione, stiamo cercando anche di capire quali sono le potenzialità del GNL. E tutto questo, però, non si può fare se non c'è sicurezza delle infrastrutture logistiche quali porti, bunkeraggi costieri e quant'altro, piattaforme di produzione o condotte sottomarine. Ovviamente **anche le rotte di approvvigionamento sono un tema caro alla sicurezza**, che si riflette sul tema dell'approvvigionamento. Se non si fa squadra, e quindi se non si riuniscono queste potenzialità delle strutture private piuttosto che delle varie amministrazioni delle strade, non si va da nessuna parte. Qualcuno diceva che all'Italia non servono le portaerei perché noi siamo di per sé geograficamente una portaerei, quando non ci davano la possibilità di farle. Il Mediterraneo fortunatamente ci vede in posizione centrale, e quasi di maggiore rappresentanza, infatti, anche se è un piccolo mare interno, rappresenta comunque il 20% del traffico marittimo. Abbiamo il 65% delle risorse energetiche dirette in

“Il 65% delle risorse energetiche dirette in Europa arrivano nel Mediterraneo.”

Europa che arrivano nel Mediterraneo. Vi posso aggiungere, per i miei passati trascorsi di autorità di vigilanza del mercato italiano, che abbiamo anche un discreto traffico su tutti gli altri prodotti. Le navi dei Paesi dell'Estremo Oriente, scaricano a Napoli, a Gela, vanno in Grecia, in Spagna, difficilmente arrivano ad Amsterdam, ancora più difficilmente arrivano nei porti più sopra. Quindi il Mediterraneo è un punto cruciale dei traffici di tutti gli altri Paesi, a partire dall'Estremo Oriente, Africa, verso l'Europa, si arriva in Italia, in Grecia, in Spagna, e da lì si arriva in Europa, nell'Unione Europea. Quindi **è necessaria una forte correlazione tra aspetti politici ed istituzionali, e il mare è un elemento strategicamente aperto a queste correlazioni.** Il Mar Rosso, che ci mette in collegamento con il vicino Medio ed Estremo Oriente, l'Atlantico con il Golfo di Guinea. Che cosa facciamo noi come Ministero, come parte amministrativa nazionale? Intanto cerchiamo di mantenere quanto più possibile dal punto di vista politico le condizioni di stabilità nei Paesi rivieraschi con progetti di *capacity building*, e con progetti connex per le attività estrattive e minerarie. Ovvero **cerchiamo di capire le esigenze dei Paesi nostri approvvigionatori, e con loro cerchiamo di sviluppare progettazione** che da qualche parte è vista in una maniera da sfruttatori, in molte altre parti invece è vista come maniera di agire sul territorio di altri Paesi portando comunque del benessere. Ovviamente, 8 mila chilometri di costa, piattaforma nel Mediterraneo, e questo non si può ottenere se non c'è qualcuno che comunque salvaguarda queste rotte. E quindi queste rotte vengono salvaguardate con un sistema navale credibile, capace di intervenire in tempi brevi, che garantisca la sicurezza degli approvvigionamenti, cercando di prevenire con azioni di intelligence quelle che sono le eventuali situazioni di pericolo. Le abbiamo alle porte, la Libia non è che sia molto lontana insomma, ma non è solo la Libia, potremmo parlare di altre nazioni rivierasche. Noi abbiamo creduto in queste cose, e la nostra Direzione Generale delle Ex Miniere, oggi Direzione Generale Sicurezza - Ufficio nazionale minerario per gli idrocarburi, ha stabilito con la Marina Militare una collaborazione, una gestione tecnica-operativa. Il nostro ruolo ispettivo e anche di analisi di laboratorio già oggi viene assistito in maniera paritaria dalla Marina Militare. Nei nostri uffici già esiste, per far fronte alle nostre attività di sorveglianza delle attività ispettive, un settore che garantisce la sicurezza del sistema produttivo. **Abbiamo costantemente un monitoraggio di tutto quello che succede nell'intorno dei nostri punti strategici,** monitoraggio puntuale ed istantaneo. Quindi noi già ci siamo mossi su questo aspetto. Non è tutto, molto ancora si dovrebbe fare. Come ho accennato precedentemente, dal 2014 la Marina Militare ha un ufficio di collegamento presso la nostra Direzione Generale. Le attività

“La Direzione Generale Sicurezza - Ufficio nazionale minerario per gli idrocarburi, ha stabilito con la Marina Militare una collaborazione, una gestione tecnica-operativa.”

sono: pattugliamento nelle aree minerarie con asset aeronavali delle Forze Armate, attività ispettive con personale del Comsubin, ispezione delle piattaforme con nave Pedretti e nave GOS. Quali sono gli sviluppi possibili? Già abbiamo una certa integrazione e questa integrazione deve sicuramente migliorare, perché tanto è stato fatto, ma ancora bisogna fare. Si deve, quindi, continuare a migliorare il sistema di allerta attraverso il miglioramento del sistema di scambio dati. La nostra attività ovviamente non è quella della Marina Militare, l'attività della Marina Militare non è quella propriamente della Direzione Generale delle miniere. Il connubio invece garantisce approvvigionamenti sicuri, sia di carattere nazionale sia di carattere internazionale. Noi siamo molto interessati a questo progetto che va via via sviluppandosi come Direzione Generale ovviamente, come possibilità di poter dare anche il nostro contributo di carattere *safety*, a quello che intanto già è un contributo di carattere di *security*. E quindi, sperando che ci diano ascolto, perché poi questo dipende un po' anche dalle questioni un po' più alte di noi, noi siamo interessatissimi a questo sviluppo di progetto NIOM.

II.3

Bacini di traffico dei principali porti contenitori gateway italiani

Marino Lupi

Professore ordinario, Scuola di Ingegneria, Università di Pisa

Il mio intervento riguarda la determinazione dei bacini di traffico dei principali porti contenitori italiani. In realtà questa ricerca è nata dal voler determinare il bacino di traffico del porto di Livorno, in conseguenza della costruzione della nuova Piattaforma Europa.

Come punto di partenza mi sembra interessante ricordare che, malgrado quello che si dice molto spesso a proposito del “declino” italiano, il nostro Paese è al decimo posto fra i Paesi esportatori ed è invece all’undicesimo posto fra quelli importatori. È da mettere anche in evidenza (i dati sono del WTO) che l'Italia ha fatto uno scatto, nel 2016 rispetto al 2015, ed è passata al nono posto fra i Paesi esportatori, mentre ha mantenuto l’undicesimo posto fra quelli importatori. Questi valori si riferiscono allo scambio in termini di valore della merce e non in termini di volume.

Altro punto di partenza è quello di ricordare che **il trasporto marittimo in contenitori, negli ultimi decenni, a livello mondiale, ha avuto un boom**. Questo tipo di trasporto è il sistema di trasporto merci della economia globale, e, negli ultimi decenni, ha avuto un incremento impressionante. Deve essere sottolineato che nel 2009 c’è stato, per la prima volta nella storia del trasporto marittimo in contenitori, un segno meno: questo fatto mette in evidenza quanto sia stata dura la crisi economica mondiale che è iniziata alla fine del 2008 e ha avuto il punto culminante nel 2009.

Di seguito la definizione di **hinterland di un porto: è l’area per la quale la gran parte, o almeno una parte consistente, del commercio che da essa ha origine o destinazione, passa per il dato porto**. Questa è la definizione “classica” di bacino di traffico di un porto. In passato un’area geografica, apparteneva, quasi sempre, all’ hinterland di un unico porto: quindi si serviva di un solo porto, un certo porto aveva un hinterland ben definito. Ormai da diverso tempo (negli ultimi decenni) non è più così: gli hinterland dei porti si sovrappongono, anche fortemente, in particolare in Europa, e i porti sono in forte competizione fra loro. Questi “*contestable hinterlands*”, costituiscono una larga parte dell’Europa: numerosi porti europei sono in competizione per servire queste regioni (sia in export, sia in import).

“Il nostro Paese è al decimo posto fra i Paesi esportatori ed è invece all’undicesimo posto fra quelli importatori.”

Per quanto riguarda i sistemi multiporto gateway italiani, quelli più importanti sono: il cluster ligure (Savona, Genova, La Spezia e Livorno); il cluster adriatico (Ravenna, Venezia, Trieste, Koper e Rijeka, questi due ultimi porti non sono italiani). **Per il cluster ligure, nel 2017, si ha avuto un traffico di 4,9 milioni di contenitori**: esso è a tutt'oggi, com'è stato anche in passato, il sistema multiporto più importante a livello italiano. Per il cluster adriatico, nel 2017, si ha avuto un traffico di 2,6 milioni di contenitori. Bisogna però ricordare che negli ultimi anni quello adriatico è cresciuto con un tasso superiore rispetto a quello ligure.

L'occasione di questo studio sugli hinterland dei porti europei è stato lo svolgimento di una ricerca che è in corso al Polo Sistemi Logistici dell'Università di Pisa, che ha sede a Villa Letizia a Livorno, dove insegno nel corso di Laurea in "Economia e Legislazione dei Sistemi Logistici". Insegno anche alla Scuola di Ingegneria dell'Università di Pisa (Dipartimento di Ingegneria Civile e Industriale). Il titolo della ricerca è "Studio dell'impatto sul bacino del traffico del porto di Livorno della costruzione della nuova Piattaforma Europa". L'obiettivo fondamentale che ci siamo posti, nel gruppo di ricerca che coordino, è rispondere a questa domanda: "quando il porto di Livorno avrà risolto i problemi lato mare, dove può arrivare il suo hinterland?"

Fra i "contestable hinterlands", fra le regioni più "contendibili" in Europa, c'è anche la Pianura Padana, che è notoriamente la nostra area geografica più produttiva e anche più popolosa.

Tutti sanno a Livorno che cos'è **la nuova Piattaforma Europa: è l'espansione verso il mare del porto di Livorno** che è prevista nell'ultimo piano regolatore del porto. Abbiamo considerato un'area come possibile bacino di traffico del porto di Livorno. Ma in realtà lo studio è stato svolto considerando tutti i porti europei che possono "raggiungere" questa area in modo competitivo. Poiché, ormai dagli anni '90, ma forse anche da prima, si sa che i grandi porti del Nord Europa (del *Northern Range*: che sarebbe il cluster che va da Le Havre fino ad Amburgo) riescono "a portare" i contenitori nella Pianura Padana, abbiamo considerato anche questi porti, oltre a quelli di cui avevo parlato prima, ossia i porti del cluster ligure e adriatico (inoltre abbiamo considerato anche il porto di Marsiglia). In particolare, abbiamo considerato i porti di: Le Havre, Anversa, Rotterdam, Bremerhaven e Amburgo. Di conseguenza l'area di cui abbiamo dovuto ricostruire tutta la rete ferroviaria che possiamo definire come: "area di studio". La ricostruzione della rete ferroviaria dell'area in studio è stato un lavoro molto difficile che ha richiesto un impegno veramente notevole (la ricerca è comunque sempre in corso). Infatti, abbiamo dovuto reperire le caratteristiche di tutte le linee ferroviarie interessate dal trasporto merci in questa area, in particolare le

velocità per potere determinare i tempi di percorrenza. Mentre in Italia vi sono i Fascicoli Linea, che sono pubblicamente reperibili (sito di Rete Ferroviaria Italiana, RFI), negli altri Paesi europei la ricerca delle caratteristiche di velocità, tortuosità e pendenza delle linee ferroviarie è stata veramente difficile. Comunque, l'obiettivo è stato quello di determinare quali sono i tempi di percorrenza e i costi monetari lungo gli itinerari che congiungono l'insieme di porti con le principali destinazioni europee dell'area delimitata che possiamo definire: "area contendibile". **Lo scopo è stato quello di potere confrontare la competitività dei porti italiani, rispetto ai principali porti concorrenti europei, nel servire l' "area contendibile"**. Quindi il nostro è stato un lavoro "lato terra". Io sono un ingegnere trasportista, un ingegnere civile, mi interesso in particolare di ferrovie, di strade, ma anche di trasporto marittimo e di trasporto aereo. Naturalmente però considerare il lato terra ha senso una volta che sia abbia chiaramente presente anche il "lato mare". Nel marzo del 2018 sono state fatte delle indagini, peraltro erano state fatte analoghe indagini nel 2011 e nel 2014, a proposito dei servizi marittimi di navi portacontenitori di tipo "deep-sea", ossia transoceanici, che toccano i porti italiani. Il porto che, di gran lunga, ha il maggior numero di collegamenti "deep-sea" diretti è per l'appunto il primo porto italiano storicamente: il porto di Genova. La raccolta di dati è proprio recente, è del marzo 2018: 94 collegamenti mensili di tipo "deep-sea" per Genova. Mi ha un po' meravigliato che il porto di Livorno sia al secondo posto. Riesce a mantenere, per fortuna, i collegamenti molto numerosi con il *foreland* che è storicamente sempre stato quello più importante per il porto: il Nord America e il Centro America, ma anche il Sud America e l'America/Pacifico. È da tenere presente che le aree geografiche riportate nello studio sono quelle secondo l'Avvisatore Marittimo. Per esempio, nel Centro America ci sono anche i porti statunitensi, come Houston. Comunque, ad avere il numero maggiore di collegamenti anche per le Americhe è, attualmente, sempre Genova. Importanti servizi "deep-sea" sono anche quelli che toccano La Spezia: secondo porto contenitori gateway italiano. Da sottolineare che a La Spezia, colonna relativa alle "Average DWT (Dead Weight Tons)", entrano le navi più grandi, addirittura siamo al doppio di quelle di Livorno in termini di valore medio. Di conseguenza, quando si va a vedere il valore in "Total DWT", esso è nettamente superiore a quello del porto di Livorno. Mi ha un po' meravigliato il fatto che il cluster adriatico sia rimasto, per il momento, senza collegamenti, o con pochi collegamenti diretti di tipo "deep-sea". È evidente che il sistema multiporto Nord Adriatico, per quanto riguarda i collegamenti transoceanici, continua a essere servito con servizi di *transshipment* in particolare sui porti Hub di Gioia Tauro, del Pireo

“Il porto che, di gran lunga, ha il maggior numero di collegamenti «deep-sea» diretti è il porto di Genova.”

e di Marsaxlokk. Un aspetto molto interessante, che è però preoccupante per i porti come Livorno, se non evolvono in fretta, è che **continua a svilupparsi il fenomeno del gigantismo navale nel trasporto marittimo di contenitori**. Confrontando i dati del 2011 con quelli del 2018 relativi alle navi “*deep-sea*” che hanno toccato i porti italiani, possiamo notare che c’è stato un aumento della capacità media del 64.5% sulle navi che fanno servizio sulla rotta per il Sud-Est Asiatico-Estremo Oriente. Però il gigantismo navale è in atto anche sulle rotte per le Americhe, e questo è preoccupante in particolare per il porto di Livorno se rimane nella situazione infrastrutturale attuale. Per le rotte per il Nord America, Centro America e Sud America, è stato riscontrato che, dal 2011 al 2018, c’è stato un aumento della capacità media delle navi del 40%, del 50% e del 67% rispettivamente. Quindi il fenomeno del gigantismo navale, di cui tutti parlano a proposito delle rotte asiatiche, in realtà è anche in atto sulle rotte americane.

Ritornando all'analisi "lato terra", e lasciando per il momento da parte le destinazioni italiane, vediamo invece i risultati dei confronti, in termini di tempo e di costo, per le destinazioni considerate nello studio nell'Europa centro-meridionale. Queste destinazioni sono: Basilea, Zurigo per quanto riguarda la Svizzera; Monaco, Stoccarda e Norimberga per quanto riguarda la Germania meridionale; e infine Praga. Quindi sono stati determinati, attraverso il modello di rete messo a punto, i tempi di viaggio e i costi monetari, per arrivare a queste destinazioni da tutti i porti europei presi in considerazione.

Per quanto riguarda le destinazioni svizzere, il porto di Genova è sicuramente in una posizione molto favorevole. Per quanto riguarda la destinazione di Monaco di Baviera, è sicuramente fra quelle più contendibili in Europa. È interessante mettere in evidenza che, sulla destinazione Monaco di Baviera, il porto di Trieste è quello che è, "lato terra", nella posizione migliore: sia per quanto riguarda i tempi, sia per quanto riguarda i costi monetari. Però c’è da tenere presente che il cluster adriatico, attualmente, non ha collegamenti diretti, di tipo “*deep-sea*”, di cui parlavamo in precedenza (o meglio ne ha molto pochi). Il sistema nord Adriatico è collegato con gli altri continenti soprattutto con servizi di *transshipment*: questo vuol dire tempi di viaggio maggiori "lato mare" e anche costi maggiori: si tratta di sbarcare e imbarcare il contenitore una volta in più rispetto al servizio diretto. Se si considerano i porti del cluster ligure, che hanno un numero di servizi diretti di tipo “*deep-sea*” decisamente superiore rispetto all'Adriatico, il porto di Livorno è quello che è nella posizione migliore (sia per i tempi, sia per i costi monetari); anche se le differenze con gli altri porti liguri non sono molto rilevanti. Quindi la regione di Monaco di Baviera potrebbe essere un’area su cui il

porto di Livorno è competitivo, una volta risolti i problemi “lato mare”, per quanto riguarda la rotta da/per l’Estremo Oriente. Per quanto riguarda le rotte americane, i porti adriatici ovviamente sono sfavoriti e i porti liguri sono favoriti e fra questi, come abbiamo rilevato, quello nella posizione migliore è Livorno. Per quanto riguarda le destinazioni di Norimberga, Stoccarda, Praga direi che il porto tedesco di Amburgo è quello che appare nella situazione migliore “lato terra”. Però bisogna ricordare che una nave che viene dall’Estremo Oriente passa da Suez: rispetto a un porto italiano, essa deve fare 5 giorni di navigazione in più per arrivare a Rotterdam e Anversa, e 6 giorni di navigazione in più per arrivare ad Amburgo. Quindi, in ogni caso, confrontando tempi e costi monetari “lato terra” si deve sempre tenere presente il “lato mare”: infatti **è la competizione fra le catene logistiche, considerate nella loro interezza, che determina se la merce passa per un porto piuttosto che per un altro.** Per quanto riguarda le destinazioni italiane, quelle del nord-ovest sono sicuramente molto ben servite da Genova. Per quanto riguarda invece il nord-est, il porto che è nelle migliori condizioni “lato terra” è Trieste. Però deve essere tenuto presente che, nell’ambito del cluster ligure, **il porto di Livorno è toccato da numerosi servizi diretti di tipo “deep-sea”,** ed è, quindi, quello che è in una situazione, almeno leggermente, migliore, in ogni caso competitiva, in particolare per le rotte per le Americhe. Inoltre, considerando la mancanza di servizi diretti per il cluster Adriatico, il porto di Livorno può essere competitivo per le destinazioni italiane del Nord Est anche sulla rotta Estremo - Oriente Europa. Verona è una destinazione italiana (del Nord Est) particolarmente importante: a Verona il 70% dei treni vanno verso la Germania, quindi arrivare a Verona, in modo competitivo, può voler dire arrivare in Germania in modo competitivo. Per quanto riguarda l’Europa centro-orientale, i porti adriatici sono sicuramente in una posizione decisamente migliore per le destinazioni di Zagabria e in particolare di Lubiana, ma anche di Vienna. Capiamo con chiarezza perché nel 1915 l’Impero Asburgico non voleva cedere il porto di Trieste: esso, in effetti, appare il porto naturale di Vienna (tuttavia l’Impero avrebbe potuto sviluppare il porto di Koper, cosa che si è verificata negli ultimi decenni, e risparmiarsi la guerra con l’Italia!). Le stesse osservazioni possono essere ripetute per quanto riguarda le destinazioni di Bratislava e Belgrado, per le quali i porti del Nord Adriatico sono decisamente in una posizione più favorevole rispetto agli altri, tale da compensare eventuali svantaggi “lato mare”. Volevo ricordare comunque che nel cluster adriatico, attualmente, è il porto di Koper (Capodistria) ad essere quello più importante per quanto riguarda il traffico contenitori (con 900.000 contenitori nel 2017).

“Le destinazioni italiane del nord-ovest sono molto ben servite da Genova; mentre per quanto riguarda il nord-est, il porto che è nelle migliori condizioni «lato terra» è Trieste.”



**L'INDUSTRIA CANTIERISTICA
NAZIONALE:
OPPORTUNITA' E SVILUPPI**



**CENTRO STUDI
INTERNAZIONALI**

III.1

Il rinnovamento delle Capacità Operative della Marina Militare

Contrammiraglio Pasquale de Candia

Capo Reparto Navi - Stato Maggiore Marina Militare

Il rinnovamento e l'adeguamento delle capacità operative espresse dalle unità navali è qualcosa di necessario. Tale rinnovamento si inquadra perfettamente nell'ambito delle discussioni di questo simposio, poiché si traduce in un'importante opportunità per l'industria cantieristica nazionale e per la sua innovazione tecnologica, quindi non solo per le esigenze di Difesa della Nazione. Nel corso del mio intervento accennerò brevemente allo stato di avanzamento dei programmi navali che sono già in costruzione, ai prossimi e più urgenti programmi che dovremmo sviluppare nei prossimi anni, ma anche alle opportunità che derivano, per il sistema cantieristico, dall'uscita dal servizio delle unità obsolete della Marina Militare.

Questa **convergenza di interessi nazionali tra Marina e industria è perfettamente espressa dalla Legge di Bilancio 2014**, esattamente in quel comma dal quale è scaturita la cosiddetta **“Legge Navale”**. Cito testualmente: “Assicurare il mantenimento di adeguate capacità, nel settore marittimo, a tutela degli interessi di Difesa nazionale e, al contempo, consolidare strategicamente l'industria navalmeccanica ad alta tecnologia”. Direi che non c'è altro da aggiungere, se non passare a vedere in cosa si è concretizzato e si continua a sviluppare questo connubio, proprio analizzando lo stato di avanzamento dei quattro programmi che sono scaturiti dalla legge che abbiamo appena richiamato, e mi riferisco all'unità di supporto logistico (LSS) Nave Vulcano, all'unità anfibia multiruolo (LHD) Nave Trieste, ai primi 7 pattugliatori polivalenti d'altura (PPA) della classe Thaon di Revel e anche alle due unità speciali che portano i nomi di due incursori Angelo Cabrini e Tullio Tedeschi. Svilupperò il mio intervento in un'ottica più rivolta alla cantieristica che agli aspetti operativi e, partendo proprio da **Nave Vulcano**, evidenzio che ha rappresentato un'opportunità cantieristica anche per il Mezzogiorno. Infatti, questa è stata la prima nave militare, dopo diversi decenni, costruita nel cantiere di Castellammare di Stabia col suo tronco prodiero. Poi, lo scorso mese di aprile è stato varato il tronco poppiero presso il cantiere di Riva Trigoso. Immediatamente è partita la giunzione dei due blocchi, e il varo dell'unità è previsto per il 22 giugno prossimo al Muggiano. La consegna della nave avverrà a settembre 2019,

“Il rinnovamento e l'adeguamento delle capacità operative espresse dalle unità navali è qualcosa di necessario.”

quindi, questa sarà la prima unità maggiore del programma di rinnovamento navale ad essere consegnata alla Marina. Un altro aspetto importante che deve essere sottolineato di questo programma, poiché crea ulteriori opportunità per il sistema Paese, è il fatto che, proprio in un'ottica di potenziale cooperazione internazionale, la gestione di questo programma è stata affidata all'OCCAR (Organizzazione Congiunta per la Cooperazione in Materia di Armamenti). In effetti, questa è stata una decisione lungimirante, in quanto, non a caso, adesso la Francia sta entrando in questo programma con almeno tre ulteriori LSS che saranno gemelle di Nave Vulcano. Nave Vulcano vanta una serie di caratteristiche di rilievo come la nuova plancia panoramica e il grande hangar che avrà la capacità di gestire anche manutenzioni maggiori. In particolare, sarà possibile effettuare contemporaneamente lavori su due elicotteri della taglia degli EH-101.

Passando alla unità anfibia, **Nave Trieste**, è importante sottolineare come anche questa unità sia interamente in costruzione a Castellammare di Stabia e abbia iniziato i lavori subito dopo l'uscita del troncone prodiero di Nave Vulcano a luglio 2017. Il varo è previsto a luglio 2019 e, a quel punto, la nave sarà trasferita a La Spezia ai cantieri navali del Muggiano dove completerà l'allestimento ed effettuerà i collaudi, fino ad arrivare alla consegna che è prevista per giugno 2022. In questo caso, la gestione del contratto è stata affidata direttamente alla Direzione degli Armamenti Navali. Passando al progetto più ambizioso tra quelli che fanno parte del programma di rinnovamento navale, la prima unità del **programma PPA**, Nave Thaon di Revel, ha iniziato la costruzione nei primi giorni del 2017, è interamente realizzata al Muggiano e abbiamo avuto l'opportunità di costruirla interamente al coperto, in qualche modo affrancandoci dai problemi meteorologici. Il varo è ormai abbastanza prossimo, previsto a marzo 2019, e la consegna alla Marina Militare a maggio 2021. Se, invece, consideriamo il programma PPA nella sua completezza, vediamo che dopo la consegna della prima unità, nel maggio 2021, con una cadenza di circa una all'anno verranno consegnate tutte e 7 le navi completando il programma nel 2026.

Il programma di rinnovamento navale si completa con due unità minori veloci per il COMSUBIN che, per riferirmi a scenari operativi trattati nei precedenti interventi, potranno essere destinate a operare anche presso le piattaforme del Mediterraneo, per la loro capacità di portare i team operativi molto rapidamente dove devono prestare i loro servizi. Tornando, però, agli aspetti cantieristici devo enfatizzare che il progetto ha coinvolto due siti produttivi di INTERMARINE, sia Sarzana che Messina. A Sarzana sono stati costruiti sia lo scafo che gli stampi, più tutte le lavorazioni in materiale composito, mentre a Messina si è svolto

l'allestimento per quanto riguarda i locali tecnici, l'apparato motore e i locali alloggiativi. Dopodiché nuovamente a Sarzana, dove saranno effettuati i collaudi in porto e in mare. Le due unità saranno consegnate alla Marina ad aprile 2018 e gennaio 2020. Un momento importante avverrà a breve, sabato 26 maggio, con il varo della prima di queste due unità, a Messina. Tutto il programma che ho esposto è senz'altro indispensabile, però non esaurisce le **criticità operative dello Strumento Marittimo della Difesa, che nascono dalla vetustà di esercizio di molte delle unità che sono ancora in servizio**. Passando in rassegna alcuni esempi, è molto importante notare che Nave Anteo, che assolve il compito di soccorso ai sommergibili sinistrati e di supporto alle immersioni profonde, è del 1980. Se poi passiamo a Nave idrografica Magnaghi, è addirittura del 1975, mentre anche i due caccia della classe Ammiragli (De La Penne e Mimbelli) sono del 1994. Non sembrano anziani ma, per il ciclo di evoluzione tecnologica che investe questo tipo di navi, sono veramente troppi anni. Se poi consideriamo le unità di pattugliamento di seconda linea, le ultime due unità classe Minerva escono dal servizio quest'anno. Se pensiamo alle navi anfibia (LPD) classe Santi sono entrate in servizio nel 1987, mentre i cacciamine classe Lerici e Gaeta risalgono addirittura al 1985. Questo quadro si completa con le rifornitrici. **Sicuramente servirà una seconda LSS**, in quanto entrambe quelle attualmente in servizio risalgono alla fine degli anni Settanta. Infine, esiste anche il segmento critico dei rimorchiatori e il naviglio da trasporto fari che mediamente hanno tra i trenta e i quarant'anni di età. Pur non entrando in aspetti di dettaglio, ma rimanendo in un'ottica di opportunità per l'industria nazionale, di seguito presenterò le caratteristiche principali delle unità di più imminente realizzazione, su cui siamo già estremamente avanzati anche in termini progettuali. La sostituta di Nave Anteo fornirà soccorso e recupero equipaggi di sommergibili sinistrati, supporto per le immersioni profonde e per l'attività subacquea e sarà anche sede di comando complesso per operazioni di forze speciali, quindi, non solo per la Marina ma anche a livello interforze e per operazioni internazionali. Stiamo parlando di una piattaforma con una lunghezza di circa 117 metri per un dislocamento di 8.700 tonnellate. Il progetto è già in fase molto avanzata e, proprio per questo, è già stato conferito alla Direzione degli Armamenti Navali il mandato per avviare le procedure tecnico-amministrative per l'acquisizione di questa nave. La seconda priorità maggiore per la Marina Militare è la nuova nave oceanografica. Ci fa molto piacere rilevare l'interesse interministeriale che è presente su questo progetto, in particolare da parte del MiSE e del CNR, e che la Marina Militare sta coltivando con grande attenzione. Questa nave avrà capacità scientifiche e tecnologiche allo stato dell'arte, per

“Il programma non esaurisce le criticità operative dello Strumento Marittimo della Difesa che nascono dalla vetustà di esercizio di molte delle unità che sono ancora in servizio.”

rilevazioni nell'acqua e sul fondo fino a 10mila metri. Sarà inoltre predisposta per operare a bassissime temperature nei climi artici. La nave sarà lunga circa 105 metri e ci aspettiamo un dislocamento di 5.400 tonnellate. Inoltre, la nave sarà in grado di sfruttare un posizionamento dinamico automatico di classe 2 e ci fa piacere sottolineare che con questa unità noi puntiamo al minimo impatto ambientale assoluto. **Un'altra elevata priorità della Forza Armata è la futura classe di 8 pattugliatori di seconda linea. È importante sottolineare, in un'ottica di collaborazione internazionale, che su questa classe si sta delineando un requisito comune tra la Marina italiana e quella francese che è aperto anche ad altre nazioni.** Questa classe è destinata per l'Italia a sostituire, nella base di Augusta, le corvette e i pattugliatori già dismessi o in fase di dismissione. Il dislocamento atteso è di circa 3mila tonnellate per una lunghezza di 107 metri e avrà adeguate caratteristiche sia per l'attività di pattugliamento sia per la difesa di punto. Non potevamo non terminare con le due nuove navi maggiori che vediamo per il futuro della Marina. Questi due nuovi caccia deriveranno da due navi veramente riuscitissime, i due DDG della classe Doria, che abbiamo costruito in cooperazione con la Francia. I due nuovi caccia saranno le prime navi che usciranno pienamente dotate di capacità di difesa estesa contro la minaccia di missili balistici. Sono decisamente "navi maggiori" per le quali, al momento, prevediamo un dislocamento di circa 9mila tonnellate, una lunghezza di 165 metri e una velocità di 29 nodi (ma la definizione dell'Esigenza Operativa attualmente è ancora in itinere). **Il fatto che abbiamo queste esigenze di navi future nasce dalla circostanza che abbiamo dovuto dismettere, o lo dovremo fare a breve, le più datate unità in servizio** come evidente dalla rassegna fatta precedentemente. Di conseguenza, oltre alle opportunità industriali derivanti dalle nuove costruzioni ci sono anche quelle relative alle unità che escono dal servizio. Sotto questo punto di vista, **per quanto riguarda le unità che sono al termine della vita operativa, la scelta prioritaria per la Marina è la cessione ad altre nazioni** e, anche questa, è un'opportunità per l'industria, come abbiamo visto nei casi di successo della classe Lupo al Perù oppure delle Minerva alla Guardia Costiera del Bangladesh. **L'ulteriore priorità è la musealizzazione e, anche questa, è un'opportunità per l'industria** perché le navi devono essere adeguate alla nuova destinazione d'uso. Anche in questo caso abbiamo degli ottimi *case-study* pienamente riusciti come quello del sommergibile Toti al museo Leonardo da Vinci a Milano o quello del Sauro al Museo del Mare a Genova. Naturalmente, però, la demolizione rimane l'esito di gran lunga più ricorrente per tutte le nostre ex unità e su questo c'è una grande attenzione da parte della Marina. Infatti,

“Un'altra elevata priorità della Forza Armata è la futura classe di 8 pattugliatori di seconda linea.”

siamo arrivati ad un accumulo di circa 40mila tonnellate di dislocamento scarico asciutto (quindi è “tutto ferro”) e, a causa della situazione di vetustà che vi ho segnalato prima, prevediamo di aggiungere, entro i prossimi 10 anni, ulteriori 100mila tonnellate di dislocamento scarico asciutto. Su questa tematica, quindi, negli ultimi due anni la Marina ha già ottenuto dei risultati importanti. A La Spezia, in arsenale, con contratto a cura di NAVARM e anche dell’Agenzia Industrie Difesa, è stata demolita Nave Carabiniere e adesso è in corso la demolizione di Nave Alpino (sarà completata per settembre). Inoltre, è stata svolta un’asta internazionale in ambito OCSE, in ossequio alla convenzione di Hong Kong, che ha portato all’alienazione per demolizione di due navi gloriose ma che, ahimè, dovevamo dismettere, Nave Audace e Nave Ardito, due caccia decisamente importanti. C’è da dire che la gara se l’è aggiudicata un cantiere straniero, ma i fondi che alla Marina sono rientrati da questa aggiudicazione sono stati spesi in Italia nei nostri stabilimenti per fare la manutenzione alle navi che sono in linea. Quindi, alla fine, c’è stato comunque un ritorno di risorse per la Marina e per le industrie che lavorano per la Marina. Un ultimo aspetto da segnalare è questo: l’iniziativa fatta dalla Marina con la collaborazione dell’ufficio legislativo del Gabinetto, ovvero **un apposito emendamento al Codice dell’Ordinamento Militare. Questo emendamento consente la cessione non onerosa di ex unità per favorire lo start-up di impianti di demolizione e riciclaggio in aree industriali depresse.** È un provvedimento che è stato pensato per Piombino, ma potrà servire per Taranto, nel caso in cui il progetto sulla ex Belleli vada in porto e potrà servire per altre realtà dello stesso tipo qualora si concretizzassero. Chiaramente, su questo punto, la Marina continuerà con determinazione, sicuramente finché sarò io Capo Reparto Navi, perché dobbiamo eliminare sia i rischi ambientali, sia i costi di gestione, sia l’intasamento delle banchine che deriva dall’accumulo di queste navi non più operative e questa situazione presenterà ottime opportunità per l’industria cantieristica.

“Dobbiamo eliminare i rischi ambientali, i costi di gestione e l’intasamento delle banchine che deriva dall’accumulo di navi non più operative e questa situazione presenterà ottime opportunità per l’industria cantieristica.”

III.2

L'industria cantieristica nazionale: opportunità e sviluppi

Stefano Pagani Isnardi

Responsabile Ufficio Studi e supporto Progetti Istituzionali, UCINA
Confindustria Nautica

La nautica da diporto opera su una filiera molto lunga e particolarmente complessa, con la componente industriale che include non soltanto la costruzione delle unità da diporto – come è ben noto a tutti – ma anche i comparti degli accessori ed equipaggiamenti marini; proseguendo nel ciclo di vita delle imbarcazioni, si attivano poi le operazioni di manutenzione, riparazione e *refitting*. In considerazione della conformazione unica della nostra nazione, al centro del Mar Mediterraneo, è corretto che a livello economico si tenga conto di una componente strategica dell'indotto a valle della nostra manifattura: **il turismo nautico e i relativi servizi ai diportisti**. Tale complessità si rende particolarmente evidente nei moltiplicatori economici propri del settore nautico. Un addetto alla produzione genera infatti più di sette addetti nella filiera, che si tratti della sub-fornitura o dell'indotto a valle del turismo; inoltre un euro investito nella manifattura genera circa 6 euro nella nostra filiera.

La nautica da diporto è uno dei settori che ha più sofferto negli anni della crisi economica, sia per ragioni intrinseche della tipologia dei beni trattati, evidentemente classificabili come superflui, sia per miopi scelte politiche, prima fra tutte la famigerata “tassa Monti”, che aveva fatto fuggire dall'Italia gran parte dei diportisti italiani e stranieri – che per molti anni non hanno più tenuto le barche nei nostri porti – annullando altresì il mercato interno. Dal 2008 al 2013 – che è stato il punto più basso degli ultimi anni a livello di fatturato industriale, il settore ha perso oltre il 60% di fatturato, passando da oltre 6 miliardi di euro a circa 2,5. Ultimamente, anche grazie a una parziale ripresa del mercato interno, il trend si è fortunatamente invertito.

In occasione della recente conferenza stampa sul prossimo Salone Nautico Internazionale di Genova, abbiamo comunicato alcune anticipazioni sui dati statistici relativi al 2017, che vedono per il quarto anno di fila una crescita di fatturato, stimabile intorno al 10/12%; dovremmo pertanto raggiungere nuovamente i 4 miliardi di euro, valore comunque ancora ben distante dai picchi del 2007-2008. Nonostante i nostri cantieri siano oggi in fase di produzione a pieno regime, purtroppo non hanno ancora potuto investire su

“I dati statistici relativi al 2017 vedono, per il quarto anno di fila, una crescita di fatturato stimabile intorno al 10/12%.”

nuove assunzioni in modo deciso e continuativo. Tuttavia, poiché questa fase di ripresa del mercato appare ormai consolidata e non più episodica, contiamo di assistere nelle prossime stagioni all'entrata di nuova occupazione specializzata nel nostro settore.

L'industria nautica è riuscita a resistere a questa grave crisi degli anni passati sostanzialmente grazie al fatto che, a livello di cantieristica, esportiamo quasi il 90% della produzione. Se nel 2008, quando eravamo ai massimi, la produzione nazionale di imbarcazioni per l'Italia era intorno al 45%, con la crisi è poi crollata fino al 7%; significa quindi che la componente del mercato interno era proprio venuta a mancare. Adesso, analizzando i dati degli ultimi saloni nautici, siamo riusciti a scorgere di nuovo un interesse nel settore da parte dei diportisti italiani, che sono fiduciosi e hanno di nuovo intenzione di cambiare la propria imbarcazione, o di entrare per la prima volta nel mondo del diporto.

Un'altra componente che ha salvato l'intera filiera industriale (e che non ha mai avuto crisi) è quella delle navi da diporto, i cosiddetti "superyacht". L'Italia, grazie ai propri cantieri, rappresenta infatti quasi il 50% degli ordini globali per quanto riguarda le grandi navi da diporto (quelle sopra i 24 metri di lunghezza) e i nostri competitors sono molte lunghezze indietro.

Questo successo continuativo è anche dovuto alla lungimiranza della nostra industria, che è riuscita ad aggiornarsi in tempo nell'ambito di un mercato sempre più globale, competitivo e tendente al gigantismo. Se fino a qualche anno fa la produzione dei cantieri italiani era focalizzata sulla fascia *entry-level* dei superyacht (quella compresa fra i 24 e i 30 metri) negli ultimi anni molte aziende hanno dovuto lanciarsi sulla fascia dei megayacht. Trattandosi di navi da 50 fino a oltre 100 metri di lunghezza, le loro caratteristiche dimensionali e costruttive hanno anche determinato per i cantieri la necessità di riconvertire parzialmente i processi produttivi e di cercare nuovi spazi idonei alla costruzione di simili colossi. La scommessa è vinta, e riusciamo oggi a tener testa in questa fascia anche alle nazioni da sempre focalizzate su questo settore, come Germania e Olanda. Paradossalmente, **nonostante l'Italia sia "numero uno" nella produzione, non lo è invece nella parte ricettivo-turistica, non riuscendo ad accogliere in modo adeguato superyacht e megayacht nel nostro territorio.** Nonostante abbiamo moltissimi porti turistici in Italia (concentrati però soltanto in alcune aree) mancano però infrastrutture adeguate per ricevere queste navi da diporto. Poiché sono unità che navigano in tutto il mondo, lasciando sul territorio un elevato reddito, dobbiamo fare in modo che scelgano di venire sulle nostre coste. Come farlo? Innanzitutto, fornendo infrastrutture adeguate, e non

"L'Italia rappresenta quasi il 50% degli ordini globali per quanto riguarda le grandi navi da diporto."

semplicemente una banchina. Sembra assurdo, ma in molti porti turistici italiani i megayacht non riescono ad attraccare e sono pertanto costretti a ormeggiarsi nei porti mercantili, certamente non idonei alle aspettative degli armatori. **Bisogna quindi offrire servizi adeguati per il target di chi utilizza questi megayacht (di livello elevatissimo) oltre a servizi che permettano di integrare l'offerta turistica portuale a quella delle bellezze del territorio italiano.** Si tratta di riuscire a creare una connessione con ciò che sta al di là della banchina, che è quello che interessa sempre più a questi nuovi consumatori che arrivano da tutto il mondo; far scoprire non soltanto i nostri litorali e le nostre splendide coste, ma anche tutta la tradizione e la storia italiana, che interessa molto soprattutto a chi arriva da fuori Europa.

Tornando ai dati industriali, è evidente che nell'export siamo i numeri uno: **esportiamo oltre 2 miliardi di euro di barche nel mondo**, specialmente in Nord America, ma chiaramente anche nelle nuove economie, come i Paesi del Golfo, l'estremo oriente e, a fasi alterne, anche in Russia. Per quanto concerne la maggiore concentrazione di cantieri di unità da diporto nelle aree tradizionalmente votate alla produzione di imbarcazioni, l'Italia vede una forte densità di cantieri sul litorale tirrenico fra La Spezia e Livorno e su quello adriatico fra Rimini e Ancona; gli Stati Uniti nella regione dei Grandi Laghi, nella costa Nord-Est e in Florida; la Francia sulla costa atlantica. Quindi siamo i numeri uno, non soltanto nei superyacht, ma anche in altri settori, come i gommoni o nicchie della vela e delle unità a motore.

Per capire il *sentiment* dell'industria, circa il 70% dei nostri operatori ritiene che nel 2018 ci sarà un'ulteriore crescita di fatturato. A livello mondiale negli ultimi 5 anni non abbiamo mai avuto un trend di fiducia nel mercato elevato come adesso. Tutte le nazioni più interessate dal diporto, sia in Europa che nel mondo (Brasile a parte) è oggi in una fase assolutamente positiva. Quindi, quali sono le minacce per il futuro e quali devono essere le peculiarità della nostra industria per continuare a primeggiare? Innanzitutto, le caratteristiche che la nostra industria mette nelle proprie imbarcazioni sono un eccezionale mix di stile, innovazione, tecnologia e qualità: siamo gli unici al mondo che riescono a concentrare tutti questi elementi in un'unica barca. E questo avviene anche grazie al *know-how* di eccellenza della nostra manodopera specializzata che, per fortuna le aziende, nonostante la crisi, sono riuscite a mantenere, altrimenti chiaramente non avrebbero più un tale vantaggio competitivo. UCINA è un'associazione di Confindustria e abbiamo partecipato per alcuni anni alla redazione di un rapporto di Confindustria sul Made in Italy, **"Esportare la Dolce Vita"**: il concetto chiave è che, per esportare e continuare a essere

"Bisogna offrire servizi adeguati per il target di chi utilizza i megayacht."

"Le caratteristiche che la nostra industria mette nelle proprie imbarcazioni sono un eccezionale mix di stile, innovazione, tecnologia e qualità."

numeri uno bisogna essere capaci di offrire al mondo l'eccellenza per i prodotti appartenenti alla categoria del BBF ("Bello e Ben Fatto") italiano. Le nostre barche (già di per sé eccellenze del Made in Italy) nel momento in cui iniziano a navigare nei mari del mondo, si trasformano inoltre in vetrine galleggianti di tanti altri prodotti del BBF, riuscendo così a far conoscere il meglio della produzione italiana di qualità del tessile, della moda dell'arredo e dell'alimentare. Quindi di questo siamo orgogliosi: siamo un po' degli ambasciatori del Made in Italy nel mondo.

Quali i rischi per il futuro? Chiaramente, perché l'industria rimanga in salute, le barche devono essere vendute. Negli ultimi anni abbiamo assistito, soprattutto in Europa, ma anche purtroppo negli Stati Uniti (che è la prima economia nautica mondiale) a un progressivo invecchiamento dei diportisti, ma soprattutto degli armatori. In Germania l'anno scorso è stata fatta un'indagine secondo cui l'età media dell'armatore dieci anni fa era di circa 45-47 anni e, dieci anni dopo, l'età media è risultata di 55-57 anni. Questi dati significano pertanto che nel corso di un decennio gli armatori sono rimasti sostanzialmente gli stessi, senza che siano entrati nel mondo del diportismo nuovi armatori. Questo avviene un po' perché sono cambiate le abitudini dei più giovani in relazione al concetto del possesso: che siano barche o automobili, la *sharing economy* è giunta anche nella nautica.

Quindi **bisogna trovare nuovi metodi per creare un interesse nella nautica nelle nuove leve**, creando interesse per il mondo del diporto, anche attraverso un'adeguata formazione. Ovvero bisogna creare cultura nautica, che in altre nazioni (come soprattutto in Francia, tra i nostri vicini) è molto più comune che da noi in Italia. Uno dei nostri futuri impegni come Associazione sarà anche quello di portare nelle scuole una determinata attività di formazione e di cultura nautica. Tra l'altro con il nuovo Codice della nautica da diporto è stata introdotta la "giornata della cultura del mare nelle scuole", quest'anno per la prima volta. L'anno prossimo cercheremo di trasmettere un po' di questa cultura marinaresca e nautica in tutti i nostri giovani.

In relazione alla *sharing economy*, bisogna trovare nuovi sistemi di condivisione, che siano *boat club* o che siano nuovi sistemi di fruizione di barche magari non di proprietà. Ad esempio, essendo armatore associato a un determinato yacht club, potrei mettere a disposizione la mia barca quando non la utilizzo, ma in compenso utilizzare la barca di un altro armatore ormeggiata in un altro porto del mondo, come se fosse una sorta di condivisione della proprietà. Ma questa è soltanto una delle varie idee in corso di valutazione e sviluppo.

Comunque sia, è importante che la nostra industria rimanga attenta alle caratteristiche di qualità e di tecnologia, oltre che al valore della ricerca. I colleghi di Federpesca hanno illustrato le

potenzialità del *cluster* tecnologico *Blue Italian Growth*, a cui anche noi partecipiamo, quindi chiaramente anche lì bisogna porre una forte attenzione. La ricerca per il diporto può apparire soltanto una nicchia, ma in realtà segue, e talvolta anticipa, la ricerca nel campo della cantieristica militare, civile e mercantile, perché chiaramente i problemi che sviluppiamo nel nostro piccolo (dalle anti-vegetative di nuova generazione, a motorizzazioni alternative, nuove propulsioni e nuovi materiali) chiaramente possono essere validate e declinate in vari sistemi. Per concludere, questo è il nostro piccolo contributo all'economia marittima e speriamo che in futuro ci sia una conoscenza sempre più profonda di tutti i vari sistemi del mare in Italia per raggiungere una sufficiente massa critica e riuscire a cogliere le migliori sinergie tra i vari settori rappresentati.

III.3

Cantieri privati nazionali: l'esperienza del Cantiere Navale Vittoria

Massimo Duo'

Amministratore Delegato Cantiere Navale Vittoria

Esiste in Italia una serie di cantieri navali privati, posizionati su tutto il territorio che va dal Veneto fino alla Toscana, dalla Liguria alla Sicilia, che può, al pari delle realtà nautiche evidenziate del collega che mi ha preceduto, esprimere competenza ad altissimo livello e soprattutto muove un'occupazione -in termini di indotto- importante. Segnalo anch'io che, nonostante l'importanza del settore, non esiste in Italia il Ministero della Marina Mercantile, che è stato abolito ormai da venticinque anni, nel '93. Il suo frazionamento nei vari ministeri: nel Ministero delle Infrastrutture, dello Sviluppo Economico, dell'Ambiente, della Difesa, ha portato a una polverizzazione che impedisce l'elaborazione di politiche organiche. Soprattutto lo impedisce in particolare ai cantieri navali privati, che per la loro dimensione non riescono a far sentire le proprie esigenze con una voce più forte verso un unico interlocutore.

Cantiere Navale Vittoria è consociato nell'ANCANP (Associazione Nazionale Cantieri Navali Privati) che si prefigge di portar avanti gli interessi comuni. Purtroppo, ANCANAP è un po' una Cenerentola nel contesto, perché non riesce a raggruppare per intero tutte quelle che sono le realtà del settore navale escluse da quelle del contesto nautico e darne adeguata rappresentanza. Ma nel 2016, un anno di crisi, la cantieristica privata ha superato i 150 milioni di euro come valore della produzione. Si tratta quindi di realtà importanti, che meritano di essere tutelate e ascoltate. In particolare, nel cantiere Vittoria, negli stessi anni di crisi, erano in costruzione le Ammiraglie "Monte Cimone" e "Monte Sperone" della Guardia di Finanza e 12 pattugliatori per la Tunisia: abbiamo raggiunto così valori di fatturato notevoli, che ci hanno portato anche a premiare la nostra forza lavoro con una mensilità aggiuntiva, in controtendenza all'economia del settore proprio in piena crisi. Noi come cantieri privati nazionali non chiediamo privilegi o aiuti pubblici, anche se spesso in certi contesti internazionali ci troviamo a scontrarci con cantieri dove, viceversa, gli aiuti di Stato ci scompensano la normale concorrenza. **Chiediamo soprattutto un aiuto in quelle che sono le attività di ricerca, perché è con la ricerca e l'innovazione che è possibile garantire un futuro alla cantieristica navale privata.** A questo proposito

“Nonostante l'importanza del settore, non esiste in Italia il Ministero della Marina Mercantile.”

chiediamo il rifinanziamento del Decreto Ministeriale 196/2015, per il quale c'è già il consenso degli organismi comunitari, per permettere ai cantieri navali privati di mantenere un ruolo di eccellenza al mondo. Riteniamo che esiste sicuramente una parte del naviglio militare, specie quello di minor tonnellaggio, che dovrebbe essere riservata ai cantieri privati, che sono in possesso di grandi competenze in grado di rispondere alle alte esigenze della Marina Militare, come abbiamo già dimostrato in passato. **Cantiere Navale Vittoria è - per il tramite di Fincantieri- produttore di mezzi per la Marina Militare.** Lo è stato anche in passato, dato che il mio cantiere esiste dal 1927. È stato fondato da mio nonno, maestro d'ascia, trasmesso alla seconda generazione dei miei genitori, e noi stessi stiamo trasmettendo ai nostri figli l'esperienza maturata. **L'assunzione diretta delle commesse da parte della Marina sarebbe un ottimo biglietto da visita nei confronti di altre Marine dei Paesi extra-comunitari;** permetterebbe, infatti, di potere dimostrare l'eccellenza e la qualità della nostra produzione certificata dalla fiducia della nostra Marina. Ieri ho partecipato alla presentazione dell'Accademia fatta dall'Ammiraglio Ribuffo, e ho personalmente riscontrato la cooperazione che l'Accademia fa con alcuni Stati nei quali stiamo cercando di introdurci. Sono Nazioni chiaramente in via di sviluppo navale, che hanno necessità di essere supportate. Ben vengano queste attività, dato che ho riscontrato che, laddove sussiste questa cooperazione, si trasmette anche all'ambito della scelta dei mezzi navali supportando i prodotti nazionali: lo abbiamo trovato a nostro favore su certe trattative, a nostro discapito su altre. Molto spesso queste Marine non hanno l'esperienza per scegliere, progettare o trovarsi i mezzi da soli: ad esempio nei *tender* internazionali questo si esplicita nella richiesta del "*proven vessel*", per dimostrare con l'attività svolta nel passato quella che è l'esperienza del cantiere su determinate caratteristiche. È chiaro quindi che sarebbe per i cantieri navali privati un supporto importantissimo dimostrare la qualità e l'eccellenza della propria produzione con la fiducia della nostra Marina. Devono essere incoraggiate le condizioni per cogliere le opportunità che, timidamente, per il settore si stanno aprendo in questo periodo. La scomparsa della cantieristica privata comporterebbe, infatti, un grave danno per l'occupazione, e per il settore industriale in generale, non solo per le singole aziende. Si è parlato di porti e si è parlato di fondali; è un problema che vorremmo segnalare anche noi, non solo per quanto riguarda i porti, ma anche per quanto riguardano le strutture interne. Il mio cantiere ad esempio si trova ad Adria, nel Polesine, su un ramo del Po, che potrebbe essere una traversa importante di comunicazione per quanto riguarda la navigazione interna, cosa che in questo contesto oggi non è stata mai affrontata, che però

proprio quando parliamo di naviglio minore potrebbe essere importante per i numeri che potrebbe esprimere. Non so quanti di voi hanno avuto l'opportunità di stare mezz'ora a guardare il Danubio e vedere il naviglio che passa, in termini di traffico commerciale, e confrontarlo con quello che si può vedere sul Po. Vi assicuro che dal mio cantiere, che si affaccia su quello che è il ramo che alimenta l'interporto di Rovigo, si è fortunati se si vede passare un carico una volta al giorno. Sul Danubio vedevo passare convogli, non singole imbarcazioni, ogni 5 minuti. Quindi c'è questa discrasia che dovrebbe portare a ripensare in generale quello che è il contesto, ovvero l'alimentazione del traffico merci in Italia.

La collega del settore di Federpesca parlava delle difficoltà per gli armatori per l'accesso al credito. Questo esiste anche a livello di cantiere, come piccola-media industria, ma soprattutto per gli armatori. Negli anni successivi a quello che è stato il nostro boom commerciale, abbiamo fortunatamente avuto la potenza per poter alimentare due nostri armatori storici, proprio per supportarli ed evitare che si rivolgessero al mercato estero, dove potevano trovare condizioni finanziarie che qui in Italia non sono riusciti ad avere. Ci siamo trovati con la holding di famiglia a dover alimentare questo sistema, diventare noi stessi armatori per poi noleggiare le nostre imbarcazioni, pur di avere una continuità produttiva. Abbiamo dovuto quindi sopperire a quelle che sono le carenze di un sistema bancario, che spesso non sa andare oltre quelli che sono i freddi parametri per selezionare la solidità dell'armatore stesso. Ci si può scontrare con il sistema bancario anche per quanto riguarda il codice etico di certe banche, perché quando parliamo di mezzi navali, di mezzi militari, o di armi si alzano le orecchie e alcuni di questi istituti hanno un codice etico che impedisce di alimentare e di finanziare costruzioni di questo tipo. Quindi anche questa è una criticità che ci siamo trovati ad affrontare. Si è parlato poco di innovazione, che sarebbe importante sviluppare e supportare per le nostre realtà. Si è parlato di GNL, però per le dimensioni del mio cantiere e della cantieristica navale privata in generale, è difficilmente applicabile. Viceversa, stanno entrando alla grande quelle che sono propulsioni ibride che potrebbero essere interessanti anche in termini di rispetto ambientale, e che meriterebbero di essere supportate con politiche di ricerca e sviluppo ad esse destinate. Vorrei ricordare che **siamo stati fornitori per la Guardia di Finanza con la "Monte Cimone" e la "Monte Sperone", le due navi ammiraglie; per la Marina con gli "MTM", landing craft da 19 mt forniti in passato, mentre attualmente siamo in costruzione di quattro nuovi mezzi da 23 mt che destinati alle nuove LHD. Siamo stati fornitori della Guardia Costiera di numerosi mezzi, circa una settantina, Search and Rescue (SAR).** E

con Guardia Costiera siamo pure aggiudicatari di una nuova gara di mezzi SAR, ma purtroppo ferma per un ricorso di un competitor, motivo per il quale non siamo partiti con questa produzione. Questo per presentare un'altra criticità del sistema Italia: quella purtroppo di esser troppo spesso in mano ai giudici. Nel bene e nel male, insomma, ci troviamo a dover essere legati con un sistema giudiziario che interviene anche sulle nostre realtà purtroppo con tempi esageratamente lunghi, dato che dopo un anno e mezzo ancora non se ne è venuti a capo. Come ha detto il rappresentante ENI, loro esternalizzano la produzione e l'approvvigionamento di mezzi navali e noi, in effetti, siamo stati costruttori di mezzi *supply vessel* per loro *sub-contractor*. In generale abbiamo un portafoglio così vasto, dato da novant'anni di attività del cantiere e che copre una vasta gamma di mezzi, che spaziano da imbarcazioni militari e paramilitari, fino a imbarcazioni commerciali e da trasporto. Banalmente, quando mi chiedono qual è la nostra produzione, tendo a riassumerla con "tutto quello che passa sotto il ponte", per esprimere un'ulteriore criticità: l'inesistenza, per il mio cantiere, di infrastrutture che non sono state pensate per lo sviluppo della cantieristica, o per lo sviluppo della navigazione. Questo è un altro dei punti che io metterei sul tavolo come punto di riflessione, di discussione, per poter alimentare e supportare quella che è la cantieristica navale: ripensare a infrastrutture che possano essere anche di ausilio a questa navigazione. Solo risolvendo tutti i punti di criticità fin qui segnalati potremo realmente dare un forte supporto allo sviluppo della cantieristica nazionale.

“Abbiamo un portafoglio vasto che copre una vasta gamma di mezzi che spaziano da imbarcazioni militari e paramilitari, fino a imbarcazioni commerciali e da trasporto.”

III.4

La strategia di Fincantieri in ambito di Blue Economy

Comandante Gianmaria Gambacorta

VP Business Strategy, Fincantieri

Poiché la maggior parte del pubblico già conosce Fincantieri, il mio intervento si rivolgerà principalmente ai frequentatori qui presenti della 3a Classe dell'Accademia Navale. Le presentazioni odierne si sono concentrate sulle navi; io, invece, privilegerò la dimensione produttiva dell'azienda, che interviene in modo significativo nella realtà della *Blue Economy*, ovvero nell'economia del mare e quindi del Paese.

Fincantieri è una realtà molto importante, che incide in maniera significativa sul PIL nazionale. Per questo, vi darò un po' di dati che spiegano da dove siamo partiti e quali sono state le strategie poste in essere dall'azienda per trasformare in pochi anni un discreto costruttore navale in un leader mondiale del settore.

Oggi Fincantieri è uno dei primi gruppi al mondo con 20mila dipendenti, occupati in 20 stabilimenti in quattro continenti.

I ricavi del 2017 superano i 5 miliardi di euro, dei quali l'85% è riconducibile all'export. È importante sottolineare anche come l'EBITDA sia aumentato del 28%, mentre l'utile d'esercizio del 2017 è superiore del 279% rispetto al 2016.

Come incide Fincantieri in Italia? Occupiamo 8.300 dipendenti diretti, ma muoviamo un indotto di circa 40mila unità. Nel 2017 abbiamo assunto 400 persone, che a loro volta hanno generato ulteriori 1.600 posti nell'indotto. Ad oggi il carico di lavoro dell'azienda è superiore ai 26 miliardi di euro con 106 navi in portafoglio. Ciò vuol dire che abbiamo i cantieri totalmente occupati fino al 2026.

Fincantieri è una realtà fortemente integrata nel territorio e, infatti, negli ultimi 2 anni ha acquistato beni e servizi nazionali per un valore pari a 8,4 miliardi di euro, coinvolgendo nella propria catena produttiva circa 3mila aziende specializzate. Ovviamente, c'è una maggiore presenza di fornitori nelle regioni in cui sono situati i nostri cantieri navali. In particolare, in Liguria prevalentemente per il settore militare e in Friuli Venezia Giulia, Veneto e Campania per quello mercantile. Anche se, come ha precedentemente ricordato l'Ammiraglio De Candia, la nuova unità anfibia multiruolo (LHD) della Marina Militare Italiana è in costruzione a Castellamare di Stabia. In precedenza si è anche parlato di moltiplicatori di valore, che sono degli indicatori veramente importanti per capire quanto sia fondamentale per il

“Fincantieri è una realtà molto importante, che incide in maniera significativa sul PIL nazionale.”

Paese il settore della *Blue Economy*. I cantieri navali hanno un fattore moltiplicatore pari a 4,53.

Se poi andiamo a valutare l'impatto in termini di occupati, uno studio del CENSIS sottolinea come i nostri 8.300 dipendenti italiani contribuiscano a muovere un capitale umano indotto, diretto e indiretto, su vari livelli, che arriva a 76.600 unità, quindi, con un valore moltiplicativo molto vicino al 9. Dal 2002 al 2017, Fincantieri ha fatto un salto di qualità notevole: sono state consegnate 57 navi da crociera, mentre nel militare sono state 65 le unità entrate in servizio, con in più la particolarità di essere diventati fornitori della prestigiosa Marina statunitense. **Alla U.S. Navy forniamo, attualmente, la nave più avanzata al mondo, la Littoral Combat Ship (LCS), un'unità da più di 3mila tonnellate, che viaggia ad oltre 50 nodi.** Non va dimenticato anche il settore dell'*offshore* in cui abbiamo raggiunto una posizione di leadership costruendo moltissime navi. Tuttavia, i risultati odierni non sono arrivati per caso. Basti pensare che nel 2008 – l'anno d'inizio della crisi economico-finanziaria mondiale – il settore crocieristico, che normalmente richiede la fornitura di circa una trentina di grandi navi per anno, ordinò un'unica unità a livello globale. Si è trattato di un momento particolarmente difficile, ma che per Fincantieri si è trasformato in un punto di svolta, portando i suoi dirigenti a rivedere la “visione” dell'azienda e a focalizzare le strategie a salvaguardia del mercato, dell'azienda stessa e dei posti di lavoro. **La scelta chiave è stata quella della diversificazione, ampliando notevolmente i business di Fincantieri.** Prima producevamo essenzialmente navi da crociera e navi militari, poi ci siamo aperti al mercato dell'Oil & Gas, acquisendo la più grande azienda operativa in quel settore, la VARD (di cui deteniamo il 100%) e abbiamo deciso di crescere nei mercati mondiali comprando cantieri navali ai quattro angoli del mondo. In particolare, siamo sbarcati negli Stati Uniti, dove oggi costruiamo le LCS; abbiamo iniziato a creare delle *joint venture* negli Emirati Arabi Uniti; abbiamo cantieri in Romania, Vietnam, Brasile. Questa strategia espansiva degli ultimi anni sta venendo premiata dai contratti. Abbiamo recentemente acquisito un contratto in Qatar – sottratto a colui che fra poco dovrebbe diventare nostro partner – per un valore di circa 4 miliardi di euro. Inoltre, abbiamo programmi in corso con la Francia e la Germania rispettivamente per le fregate e i sommergibili. Abbiamo anche in corso diverse competizioni importanti sul fronte militare in Paesi come Australia, Canada e, in prospettiva, Brasile. Per sostenere questa crescita abbiamo, per forza di cose, dovuto rivedere tutta l'infrastruttura. Pensate, infatti, cosa significa avere contemporaneamente su una nave in costruzione 4mila persone, che effettuano contemporaneamente lavorazioni come saldatura,

“I nostri 8.300 dipendenti italiani contribuiscano a muovere un capitale umano indotto, diretto e indiretto, su vari livelli, che arriva a 76.600 unità, quindi, con un valore moltiplicativo molto vicino al 9.”

verniciatura e utilizzo di materiali pericolosi. La sicurezza diventa, quindi, fondamentale e deve essere costantemente presidiata e messa al primo posto. La totale implementazione di questa strategia espansiva ci fa prevedere un incremento dei ricavi pari al 50% entro il 2022 con un EBITDA in aumento del 100%. **Ulteriori benefici nel settore militare dovrebbero arrivare grazie alla collaborazione con la società francese Naval Group**, che dovrebbe concretizzarsi a breve. Infine, stiamo cercando di diventare anche leader nel settore della manutenzione (durante la vita operativa) delle unità militari, non solo nei confronti della Marina Militare Italiana, ma anche in ambito internazionale. La decisione di acquisire i cantieri di STX France ha fatto conoscere Fincantieri al grande pubblico nazionale e internazionale. Al termine della negoziazione tra Italia e Francia siamo arrivati a detenere il 51% e, quindi, l'abbiamo spuntata: una volta terminato l'iter, uno dei nostri principali concorrenti sarà invece nostro alleato. L'acquisizione di questo cantiere, comunque, comporterà una collaborazione anche con Naval Group, che è il produttore di navi militari francesi. Se riusciremo a realizzare questo ulteriore progetto, genereremo una realtà con ricavi annui di oltre 10 miliardi di euro con un carico di lavoro da 50 miliardi e 35mila dipendenti con un indotto, solo in Europa, di 120mila persone per una realtà economica veramente importante.

Per sviluppare la nostra strategia di espansione, un ruolo centrale è svolto dalla formazione del personale. Infatti, già oggi la situazione ci impone delle politiche attive di formazione della forza lavoro per supplire ad una potenziale carenza che, se non corretta, si manifesterà a partire dal 2023 con difficoltà a gestire tutte le navi che saranno in fase di allestimento. Il problema è quello di formare le persone a gestire progetti e numeri così importanti. Un altro settore di estremo interesse è quello della ricerca e sviluppo, in cui abbiamo in essere diverse collaborazioni con il mondo accademico, i centri di ricerca e i gruppi produttivi nazionali ed europei per cercare di travasare la nostra esperienza sulla *Blue Economy*. Parlando di formazione e della sua importanza voglio riconoscere all'Accademia Navale la mia formazione che, ancora oggi, è motivo di soddisfazione e mi aiuta a svolgere il mio lavoro, perché è stata una formazione prima di tutto di vita.

Concludo con alcune considerazioni su ciò che è stato detto fino a ora. Il mare è un ecosistema complesso: ci viaggiano le persone, le merci, ma anche i traffici illeciti, tra cui quello di esseri umani. È una fonte di risorse, giacimenti, turismo e molto altro ancora. Quello che vorrei rimarcare è che è importante parlare di questo *cluster* e dell'economia del mare e che è bene che in futuro emerga una realtà politica che lo possa governare. Bisogna, però, che smettiamo di parlarne solo tra di

“Il mare è un ecosistema complesso: ci viaggiano le persone, le merci, ma anche i traffici illeciti, tra cui quello di esseri umani.”

noi. Per questo apprezzo l'iniziativa del Ce.S.I., perché questo è un primo passo verso un processo che, spero, presto, creerà consapevolezza nella classe dirigente riguardo alle potenzialità del settore, spingendola a tagliare i rami secchi.

CONCLUSIONI



CENTRO STUDI
INTERNAZIONALI

Conclusioni

Alessandra Giada Dibenedetto

Analista desk Difesa e Sicurezza, Ce.S.I. – Centro Studi Internazionali

Il Simposio ha di certo favorito e rafforzato il dialogo esistente tra gli attori del cluster marittimo, e soprattutto, ha funto da bacino di raccolta di opinioni e proposte da presentare ai decisori politici in merito al **rilancio della marittimità italiana e di una sua più ben definita istituzionalizzazione.**

Evidentemente, il mare e le sue risorse sono fondamentali per l'economia italiana. Vi è, tuttavia, la necessità di creare un sistema di *governance* più efficace e strutturato per la gestione delle dinamiche commerciali e di sicurezza e Difesa che si sviluppano nell'ambiente marittimo, in particolare nel Mediterraneo Allargato, quale area di interesse e di azione del nostro Paese. Nel complesso, dunque, è stato sottolineato il conseguente **bisogno di adottare una strategia marittima omnicomprensiva che presti attenzione alle esigenze del settore marittimo pubblico e di quello privato.**

Data la propria posizione geografica nel cuore del Mar Mediterraneo, l'Italia non può che assumere un ruolo di regia nel gestire le risorse provenienti da quelle acque che bagnano gli 8 mila km di costa della nostra penisola. A favorire e facilitare questo processo di presa di responsabilità è sicuramente l'esperienza millenaria che l'Italia ha quale Paese dai forti connotati marittimi e le relative conoscenze accumulate negli anni. Pertanto, un primo passo fondamentale che va intrapreso in merito è aumentare la consapevolezza marittima in primis a livello dei decisori politici e dei funzionari amministrativi, e, in secondo luogo, nei confronti del più ampio pubblico al fine di illustrare le potenzialità economiche e strategiche del settore e creare, quindi, un'accurata cultura marittima. Partendo da tale presupposto e tenendo in mente le necessità espresse dal cluster marittimo italiano, il Ce.S.I. – Centro Studi Internazionali, quale motore di pensiero analitico, suggerisce di costruire un sistema di *governance* integrato che gestisca l'ambiente marittimo e sostenga il proficuo utilizzo delle sue risorse e il benefico sviluppo della *blue economy*. Tale struttura dovrebbe essere realizzata anzitutto **a livello nazionale** attraverso la creazione di una struttura governativa che metta in sinergia tutte le componenti pubbliche e private che operano direttamente o per vie secondarie nel mare. La figura francese del Segretario Generale per il Mare potrebbe essere presa come esempio di un modello governativo efficace per la corretta e integrata gestione del settore. **L'obiettivo è, dunque,**

“Vi è la necessità di creare un sistema di governance più efficace e strutturato per la gestione delle dinamiche commerciali e di sicurezza e Difesa che si sviluppano nell'ambiente marittimo.”

“Il Ce.S.I. – Centro Studi Internazionali, suggerisce di costruire un sistema di governance integrato che gestisca l'ambiente marittimo e sostenga il proficuo utilizzo delle sue risorse e il benefico sviluppo della blue economy.”

di far convergere l'amministrazione delle acque mediterranee in un vertice in grado di rispondere alla necessità del cluster marittimo di dialogare con un unico ente e che possa mettere a sistema in una singola visione strategica e politica le posizioni di tutti gli *stakeholder* coinvolti. Una volta creata tale struttura di *governance*, quest'ultima dovrebbe avviare un processo di indagine sui costi e benefici derivanti dalla *blue economy* tenendo presente che la crescita della stessa si basa su numerose componenti di natura strutturale, strategica ed economica che, solo se integrate tra loro, possono tradursi in un risultato positivo per il Sistema Paese. Il passo immediatamente successivo, nonché correlato a quanto appena esposto, riguarda il rafforzamento delle infrastrutture di supporto all'economia del mare. Si pensi, ad esempio, ai porti quali crocevia fondamentale per favorire il commercio e il turismo via mare; e il supporto alla cantieristica navale, evidentemente un settore di eccellenza e di grande importanza per il nostro Paese.

Grazie alla presenza di una *governance* del mare pienamente integrata, l'Italia potrà poi presentarsi al tavolo di Bruxelles in una posizione evidentemente rafforzata e di leadership. Inoltre, dato anche che il 13% del traffico marittimo di merci destinato ai Paesi membri dell'Unione Europea transita attraverso porti italiani, il nostro Paese potrebbe farsi ambasciatore e guida di una strategia europea nel mar Mediterraneo riservandosi un posto in prima fila nella regia dell'UE in merito. Assumere tale ruolo garantirebbe all'Italia non solo di poter influenzare il processo decisionale in seno all'Unione su temi che impattano l'utilizzo delle risorse del Mare Nostrum, ma anche di **contribuire a definire le linee strategiche di politica marittima europea.**

In conclusione, secondo il Ce.S.I., le potenzialità del rilancio della marittimità italiana in termini di amministrazione e gestione nonché di diffusione della cultura del mare sono promettenti per l'economia, la sicurezza e la politica estera del nostro Sistema Paese. Dunque, l'Italia dovrebbe avviare un processo che si sviluppa in due fasi e che vede, prima, la creazione di una centralità governativa a livello nazionale che sappia accogliere, interpretare e tradurre le richieste del cluster marittimo, e, dopo, il posizionamento di tale *governance* in sede europea al fine di contribuire considerevolmente alla creazione di politiche rivolte alla gestione del Mediterraneo.

Tirando le somme, solo seguendo una direttrice di questo tipo il nostro Paese potrà guadagnarsi un ruolo centrale in quel mare che, seppur permeato di sfide alla sicurezza, è altrettanto colmo di opportunità non ancora pienamente messe a frutto.

“Il nostro Paese potrebbe farsi ambasciatore e guida di una strategia europea nel mar Mediterraneo riservandosi un posto in prima fila nella regia dell'UE in merito.”

BIOGRAFIE



CENTRO STUDI
INTERNAZIONALI

Contrammiraglio Gianfranco Annunziata

Capo dell'ufficio per la politica militare, Gabinetto del Ministro della Difesa

Il Contrammiraglio Gianfranco Annunziata è nato a La Maddalena il 6 agosto 1967. Dal 1986 al 1990, ha frequentato il Corso Normale per Ufficiali di Stato Maggiore presso l'Accademia Navale di Livorno, conseguendo la Laurea in "Scienze Marittime e Navali" presso l'Università degli Studi di Pisa. Nel 1991 ha conseguito la qualifica di Ufficiale RC/IOC e l'abilitazione alla Guerra Elettronica presso il Centro di Addestramento Aeronavale di Taranto. Nel 1994-95 ha frequentato, presso l'Accademia Navale, il Corso di Perfezionamento Operativo, specializzandosi in Telecomunicazioni ed Informazioni Operative di Combattimento (TLC/IOC). Nel 1997-98 ha frequentato il Corso Normale di Stato Maggiore presso l'allora Istituto di Guerra Marittima di Livorno. Dal febbraio 2007 al luglio 2007 ha frequentato il 110° Senior Course presso il NATO Defence College a Roma. Da ottobre 2016 a giugno 2021 ha frequentato il 68° Corso IASD presso il Centro Studi della Difesa, conseguendo anche il Master di 2° livello in Strategia Globale e Sicurezza presso l'Università La Sapienza di Roma. Ha svolto gli incarichi di Ufficiale Addetto GE/sottordine IOC e successivamente di Capo Componente RADAR/GE a bordo del Cacciatorpediniere ARDITO e di Capo Reparto Operazioni sulla Fregata GRECALE.

Ha comandato:

- nel grado di Tenente di Vascello, il Pattugliatore LIBRA, impegnato in Vigilanza Pesca e Controllo Flussi Migratori nello Stretto di Sicilia;
- nel grado di Capitano di Fregata, la Fregata SCIROCCO, con la quale ha partecipato all'Operazione UNIFIL II, assicurando il compito di Unità di Bandiera al Comandante della Maritime Task Force nonché di Comandante delle Operazioni di Interdizione Marittima;
- nel grado di Capitano di Vascello, il Cacciatorpediniere ANDREA DORIA, che sotto il suo comando è stato impegnato due volte in Operazioni, come parte di UNIFIL Maritime Task Force al largo delle coste del Libano e come EUNAVFOR Flagship nell'Antipirateria Operazione ATALANTA, in Oceano Indiano.

I suoi incarichi di Stato Maggiore, prevalentemente nell'ambito del 3° Reparto dello Stato Maggiore della Marina comprendono:

- Capo della Sala Situazione Operativa e Intelligence e del Pianificazione Generale e Capo Sezione Addestramento e Pianificazione Operativa, entrambi nel contesto del Dipartimento Operazioni;

- Capo Sezione NATO/UE e successivamente Capo Ufficio Politica Navale nell'ambito del Dipartimento Politica Marittima;
- Capo Ufficio di Stato Maggiore del Capo di Stato Maggiore della Marina;
- Capo Ufficio Strategia Marittima e Relazioni Internazionali.
- Ha ricoperto l'incarico di Vice Capo del 3° Reparto Piani, Operazioni e Strategia Marittima dello Stato Maggiore della Marina.

Attualmente è Capo dell'ufficio per la politica militare, Gabinetto del Ministro della Difesa.

È stato promosso Contrammiraglio il 1° luglio 2016.

Pier Federico Bisconti

Capo 3° Reparto Stato Maggiore Marina Militare

L'Ammiraglio di Divisione Pier Federico BISCONTI è nato ad Abbadia San Salvatore (Siena) il 29 gennaio 1961. È Capo del 3° Reparto dello Stato Maggiore Marina dal 14 novembre 2017.

Dopo aver conseguito la maturità classica presso il Collegio Navale "F. Morosini" di Venezia, ha frequentato l'Accademia Navale di Livorno, da cui è uscito nel 1985 con la laurea in Scienze Marittime e Navali e il grado di Guardiamarina.

Imbarcato sull'Incrociatore CAIO DUILIO con l'incarico di Ufficiale di Rotte, si è in seguito specializzato in Telecomunicazioni e Guerra Elettronica ed è stato destinato su Nave MAESTRALE con gli incarichi di Addetto e Capo Reparto Operazioni, partecipando, tra l'altro, alla campagna Desert Storm nel 1991. Nel 1993/1994 ha assunto il Comando del Cacciatorpediniere NUMANA, dopo averne curato la fase finale dell'allestimento. Al termine del periodo di Comando è stato destinato allo Stato Maggiore con l'incarico di Capo Sezione presso il Centro Intelligence della Marina Militare fino al 1997; in tale contesto ha avuto l'opportunità di lavorare in ambienti multinazionali, partecipando a numerose riunioni internazionali e ad attività operative, ricoprendo l'incarico di Capo del desk navale presso la struttura intelligence NATO del Sud Europa per le operazioni alleate in Bosnia nel 1995 e addetto presso la NIC (National Intelligence Cell) a Tirana, durante l'operazione FMP-ALBA nel 1997. Successivamente è stato designato, dal 1997 al 1999, quale Comandante degli Allievi Ufficiali della 3^a e 4^a Classe presso l'Accademia Navale di Livorno. Ha frequentato nel 1999/2000 l'Istituto Superiore di Studi Militari presso il *Collège Interarmées de Défense* a Parigi. Al termine è imbarcato, nell'ottobre 2000, sul Cacciatorpediniere AUDACE in qualità di Comandante in II.

Nel 2002/2003 ha Comandato la Fregata Lanciamissili SCIROCCO, partecipando a numerose attività operative ed all'operazione NATO di sostegno ad Enduring Freedom, denominata Active Endeavour. Dal 2003 al 2007 è stato destinato all'Ufficio Generale del Personale con l'incarico di Capo Ufficio Impiego degli Ufficiali Superiori di Stato Maggiore, divenendo successivamente Vice Capo del 2° Reparto Impiego Ufficiali. Dal 2007 al 2009 l'Ammiraglio Bisconti ha ripreso il mare, divenendo Comandante del Cacciatorpediniere "Luigi Durand de la Penne", Unità di bandiera della Forza Navale NATO SNMG2, con la quale ha preso parte a numerose operazioni, tra cui l'attività NATO di antipirateria davanti le coste somale denominate "Allied Provider". Dal 2009 al 2012 è stato destinato presso l'Ambasciata d'Italia a Parigi in qualità di Addetto per la Marina. Dal 22 ottobre 2012 al 19 giugno 2013 l'Ammiraglio Bisconti ha assunto l'incarico di Vice

Capo del 3° Reparto Politica Militare e Pianificazione dello Stato Maggiore della Difesa, in qualità di responsabile delle Relazioni internazionali. Dal 20 giugno 2013 al 13 novembre 2017 l'Ammiraglio Bisconti ha assunto l'incarico di Vice Capo di Gabinetto del Ministro della Difesa.

Nel corso della carriera, ha inoltre conseguito il master di secondo livello in "Scienze della Difesa e della Sicurezza", la laurea specialistica presso l'Università degli Studi di Pisa e la laurea, con Lode, in Scienze Politiche presso l'Università degli Studi di Trieste. L'Ammiraglio di Divisione BISCONTI, che parla correntemente l'inglese ed il francese, è sposato ed ha una figlia di 23 anni.

IV

Conference Report

"Il ruolo del mare nell'economia nazionale e la tutela degli interessi marittimi del Paese"



CENTRO STUDI
INTERNAZIONALI

Contrammiraglio Pasquale de Candia

Capo 7° Reparto Stato Maggiore Marina Militare

Il CA Pasquale de Candia è nato a Bari il 21 luglio 1962. Nel 1981 ha conseguito la maturità classica. Ha frequentato il Corso normale in Accademia Navale nel quadriennio 1981/85; quindi ha completato gli studi ingegneristici presso l'Università Federico II di Napoli, laureandosi con lode in ingegneria navale e meccanica nel marzo 1988. Dal completamento degli studi fino ad ottobre 1997, ha ricoperto incarichi prevalentemente nell'area operativa della Marina Militare, presso i seguenti Comandi/Enti:

- Fregata Libeccio (aprile 1988/luglio 1992) - responsabile Scafo/Sicurezza, quindi Propulsione e Personale GN/E;
- Corvetta Driade (agosto 1992/settembre 1993) - Direttore di Macchina;
- Comando Flottiglia Corvette (ottobre 1993/dicembre 1994) - Capo Servizio Efficienza Naviglio - piattaforma;
- Arsenale MM di Augusta (gennaio/aprile 1995) - Vice Capo Ufficio Programmazione;
- Corvetta Driade (aprile/ottobre 1995) - richiamato quale Direttore di Macchina;
- Fregata Euro (novembre 1995/ottobre 1997) - Direttore di Macchina.

Nel periodo degli imbarchi ha percorso quasi 190.000 miglia in circa 15.500 ore di moto, partecipando, tra l'altro: con N. Libeccio alla guerra del Golfo (agosto 1990/febbraio 1991), con N. Driade e N. Euro all'embargo all'ex-Yugoslavia (in diversi turni); con N. Driade al periplo dell'Africa (aprile 1995-giugno 1995); con N. Euro al Basic Operational Sea Training -BOST- (aprile/maggio 1996) presso il Centro addestramento della Marina Inglese.

Successivamente all'imbarco, l'Amm. de Candia ha svolto l'incarico di Capo Sezione Coordinamento Programmi presso la DG NAVARM (ottobre 1997/luglio 1999 e giugno 2001/dicembre 2003). Nel secondo dei due periodi, ha progettato e messo in funzione il sistema per il controllo di gestione della Direzione Generale. Da Agosto 1999 a Maggio 2001 ha frequentato la Graduate School of Management, presso la Boston University, conseguendo il Master of Business Administration (MBA) "with high honors". Da gennaio 2004 a giugno 2005 è stato cooptato dal Servizio di Controllo Interno (SECIN) del Ministero della Difesa, quale Ufficiale addetto al coordinamento dell'Area T/O e T/A in materia di controllo di gestione, nonché addetto alla valutazione dei Dirigenti generali.

Da luglio 2005 a giugno 2008, è tornato nell'area T/O prestando servizio presso il Comando in Capo della Squadra Navale (CINCNV) quale Capo Sezione Piattaforma e Difesa Passiva, coordinatore dei Direttori di macchina di tutta la Squadra e

responsabile dell'analisi e valorizzazione delle *lessons learned* in materia di avarie agli impianti di piattaforma ed eventi di pericolo (incendi/allagamenti).

Da luglio 2008 a febbraio 2010 ha ricoperto l'incarico di Assistente del Vice Segretario Generale della Difesa/Vice Direttore Nazionale degli Armamenti, seguendo in particolare la revisione della metodologia di accertamento dei costi aziendali e della verifica di congruità, nonché la revisione organizzativa dell'area DNA (Reperti, Direzioni Generali, Uffici Tecnici) del Segretariato Generale.

Da marzo 2010 a ottobre 2013, ha svolto l'incarico di Capo Ufficio Controllo di Gestione dello SMD. In tale incarico, ha coordinato l'elaborazione e l'implementazione di un nuovo set di indicatori, significativi e rilevanti, per il controllo direzionale del Ministero della Difesa e delle Forze Armate.

Da novembre 2013 a settembre 2014, presso l'Organismo Indipendente di Valutazione della performance, ha svolto l'incarico di Capo Reparto responsabile per l'attività di monitoraggio strategico. In tale periodo ha contribuito alla revisione della struttura del bilancio finanziario della Difesa, in senso integrato con la sistematica strategica per obiettivi e economico-analitica, entrata in vigore con l'E.F. 2015.

Da ottobre 2014, passato nuovamente ad incarichi in ambito Marina Militare, è stato dapprima Assistente del Comandante Logistico M.M., quindi da marzo 2015 a settembre 2016, Capo Reparto Ingegneria Logistica dello stesso MARICOMLOG.

Dal 1° luglio 2015 è stato promosso Contrammiraglio (GN).

Dal 15 settembre 2016 ha assunto l'incarico di Capo Reparto Navi dello Stato Maggiore della Marina.

Massimo Duò

Amministratore Delegato Cantiere Navale Vittoria

Nato il 29 novembre 1967 ad Adria, si è laureato all'università di Bologna in Ingegneria Elettronica ed è iscritto all'Ordine degli Ingegneri della provincia di Rovigo.

Rappresenta la terza generazione di una dinastia da sempre dedita alle costruzioni navali. Il nonno Luigi Duò nel lontano 1927 fondò l'attuale Cantiere Navale Vittoria S.p.A., di cui oggi l'ing Duò è Contitolare. Quelle che ora vengono definite esperienze di alternanza scuola-lavoro sono state nell'azienda di famiglia una scuola di vita per Massimo e i suoi cugini permettendo di maturare la conoscenza delle navi fin dalle ordinate. Nel cantiere ha "scalato" le varie funzioni operative fino a ricoprire attualmente il ruolo Amministratore Delegato, Vice Presidente e direttore del comparto commerciale.

Sposato, ciclista della domenica, con una innata passione per il mare che l'ha portato a brevettarsi sommozzatore esperto e da oltre 10 anni presidente del Delta Sub Adria

Gianmaria Gambacorta

VP Business Strategy, Fincantieri

Gianmaria Gambacorta è Executive Vice President Business Strategy di Fincantieri S.p.A. e Consigliere di Amministrazione della Federazione delle Industrie dell'Aerospazio e Difesa (AIAD). Sposato, un figlio, ha conseguito la Laurea in Scienze Marittime e Navali presso l'Accademia Navale di Livorno con la votazione di 110/110. Possiede, inoltre, i seguenti Master: Marketing e Vendite (WBF); Processi di Business (WBF); Relazioni Esterne, Immagine e Comunicazione (LUISS – Roma); Competenze Comunicazionali del Management Pubblico (CEIDA).

Molti sono gli incarichi che ha ottenuto in ambito internazionale:

- rappresentante dell'Industria Nazionale della Difesa nell'ambito del Naval Working Group (Russia-Italia);
- rappresentante Fincantieri presso la European Organisation for Security;
- rappresentante nazionale presso lo European Maritime Security Group;
- membro del "United States Naval Institute";
- membro della Defence Commission di ASD (Associazione delle Industrie della Difesa e dell'Aerospazio europee);
- membro del Naval Defence Industrial Group in ambito ASD.

Vincitore di concorso per l'Accademia Navale nel 1976, sino al 2000 è stato Ufficiale di Stato Maggiore nella Marina Militare Italiana, ricoprendo diversi incarichi a bordo delle unità della Squadra Navale, presso lo Stato Maggiore della Marina nell'ambito del Reparto Informazioni (SIOS) e come Aiutante di Bandiera del Capo di Stato Maggiore della Marina. Ha, inoltre, ricoperto diversi incarichi nell'ambito del Reparto RIS dello Stato Maggiore della Difesa. Ha comandato il Pattugliatore "Mango" (MFO Sinai) e la Fregata "Euro". Ha lasciato la Marina Militare Italiana con il grado di Capitano di Vascello.

Prima di giungere in Fincantieri, è stato Direttore Generale di un'industria di robotica. In Fincantieri dall'aprile 2001 ha svolto in successione gli incarichi di: Sales and Marketing Manager per l'Europa, il Medio Oriente e l'Africa; Business Development Manager; Direttore delle Defence Relations. Dal gennaio 2013 è stato nominato Senior Vice President Strategie di Mercato e Affari Difesa.

Dal gennaio 2014 ha guidato la Task Force implementata nell'ambito della Direzione Navi Militari allo scopo di gestire lo sviluppo dei programmi derivanti dalla c.d. Legge Navale.

VIII

Conference Report

"Il ruolo del mare nell'economia nazionale e la tutela degli interessi marittimi del Paese"



CENTRO STUDI
INTERNAZIONALI

Dal marzo al dicembre 2014 è stato contemporaneamente richiamato in servizio e assegnato allo Stato Maggiore della Marina.

Dal settembre 2016 è Direttore Centrale per le Strategie di Business del Gruppo Fincantieri.

Carlo Lombardi

Segretario Generale Federazione del Mare

Nato nel 1952, dopo la maturità classica all'Istituto "Marcantonio Colonna" di Roma, seguito dalla laurea alla Facoltà "Cesare Alfieri" di Firenze in Scienze politiche internazionali e da alcuni corsi di specializzazione in funzioni internazionali e diplomatiche e in commercio estero, nel 1978 è assunto a Roma alla Friedrich Naumann Stiftung, la fondazione del partito liberale tedesco, lavoro che svolge fino ai primi del 1980. Alla fine dello stesso anno entra nel gruppo SMI - Società metallurgica italiana (ora KME) di Firenze, ove opera alla sede centrale come funzionario delle direzioni marketing e commerciale estera, e dal 1986 alla sede di Roma quale direttore.

Dal 1991 è alla Confederazione italiana armatori (CONFITARMA) come capo del servizio affari generali - con competenze su comunicazione e stampa, pubblicazioni e statistiche, legislazione in materia di costruzione e gestione del naviglio, rapporti associativi interni, esterni e con Confindustria - incarico cui si aggiunge quello di Vicesegretario Generale prima e di Segretario Generale dal 2010 della Federazione del sistema marittimo italiano (FEDERAZIONE DEL MARE), organismo che contribuisce a creare nel 1994 per riunire le principali organizzazioni nazionali legate all'uso civile del mare. Per esso cura inoltre la pubblicazione dei rapporti sull'economia del mare (1996, 2002, 2006, 2011, 2015), nonché di quelli sulle attività marittime in materia di ambiente (2004), risorse umane (2007), flussi agro-alimentari (2015, in occasione dell'Esposizione universale di Milano).

Marino Lupi

Professore ordinario Scuola di Ingegneria, Università di Pisa

Laureato in Ingegneria Civile Trasporti presso l'Università di Pisa. Ricercatore dal 1983 presso l'Istituto di Costruzioni Stradali e Trasporti della Facoltà di Ingegneria dell'Università di Pisa per il raggruppamento disciplinare "Costruzione di Strade, Ferrovie ed Aeroporti". Professore associato dal 1992 al 1994 di "Trasporti Aerei" presso la Facoltà di Ingegneria dell'Università di Pisa. Professore associato di "Teoria e Tecnica della Circolazione" presso la stessa Università dal 1994 al 2000.

Professore ordinario di "Tecnica ed Economia dei Trasporti" presso la Facoltà di Ingegneria dell'Università di Bologna dal novembre 2000 all'ottobre 2008. Professore incaricato di "Trasporti Aerei" presso la II Facoltà di Ingegneria sede di Forlì dell'Università di Bologna negli anni accademici: 2001/02, 2002/03, 2003/04. Professore incaricato di "Tecnica ed Economia dei Trasporti" presso l'Università di Pisa dal novembre 2002 all'ottobre 2008. Dal 1° novembre 2008 professore ordinario presso l'Università di Pisa di: "Tecnica ed Economia dei Trasporti" presso la Facoltà di Ingegneria; "Tecnica dei Trasporti Ferroviari, Marittimi ed Aerei" e "Sistemi di Movimentazione e Stoccaggio" presso il Polo Sistemi Logistici dell'Università di Pisa avente sede a Livorno. Coordinatore del modulo dal titolo "Pianificazione, gestione e valutazione dei sistemi di trasporto delle merci" del corso di Master "Gestione dei Sistemi Logistici" organizzato presso il suddetto Centro Sistemi Logistici.

Membro della Società Italiana dei Docenti di Trasporti (SIDT); ha fatto parte del Direttivo di tale società. Ha fatto parte dal 1993 al 2007 del Collegio dei Docenti del Dottorato di Ricerca in "Ingegneria dei Trasporti" dell'Università di Bologna; dal novembre 2002 al 2007 è stato Coordinatore di tale Dottorato. Dal giugno 2007 all'aprile 2009 è stato coordinatore del dottorato in "Ingegneria Geomatica e Trasporti" sempre dell'Università di Bologna. Ha partecipato ed è stato responsabile di gruppi di ricerca che hanno svolto ricerca su numerosi argomenti nell'ambito dell'Ingegneria dei Trasporti, fra i quali si ricordano: assegnazione alle reti di trasporto; stima della domanda di trasporto in base ai conteggi di traffico; trasporto collettivo; domanda di trasporto aereo; livelli di servizio e temporizzazione delle intersezioni semaforizzate; domanda di trasporto autostradale; domanda di trasporto ferroviaria; trasporto regionale; reti di trasporto aereo; aeroporti regionali; autostrade del mare; misure di performances nel trasporto aereo; sistemi di trasporto di tipo Personal Rapid Transit (PRT). In particolare, è stato coordinatore scientifico nazionale di un programma di ricerca MURST, di rilevante interesse nazionale, dal titolo: "Linee

guida per la programmazione dello sviluppo degli aeroporti regionali italiani”.

L'attività di ricerca si è sviluppata negli anni 2004-07. Gli interessi di ricerca del prof. Lupi nell'ultimo periodo hanno riguardato, principalmente, il trasporto marittimo, in particolare: i servizi di trasporto marittimo di contenitori di tipo “*short sea shipping*” e di tipo “*deep sea shipping*” dai porti italiani; la rete italiana delle autostrade del mare, la competitività dei servizi di autostrada del mare rispetto al trasporto “tutto strada”; lo studio del bacino di traffico dei porti italiani. Altri campi di ricerca sono stati: il trasporto pedonale, l'applicazione di piattaforme web alla logistica del trasporto delle merci, l'analisi dei servizi ferroviari di trasporto merci dai porti e dagli interporti.

Andrea Margelletti

Presidente del Ce.S.I. - Centro Studi Internazionali

Nato a Genova nel 1966.

Andrea Margelletti è stato Consigliere Strategico del Ministro della Difesa dal 2012 al 2018.

Dal 2012 al 2014 Andrea Margelletti è stato invitato presso la Quarta Commissione “Politiche Speciali e Decolonizzazione” dell’Assemblea Generale delle Nazioni Unite a parlare della situazione di sicurezza nella regione del Sahel.

Andrea Margelletti è docente presso la Facoltà di Scienze delle Investigazioni e della Sicurezza dell’Università di Perugia e Narni, la Scuola di Formazione della Presidenza del Consiglio, la Scuola Ufficiali e Sottufficiali dell’Arma dei Carabinieri, la Scuola Superiore della Polizia di Stato, l’Istituto Alti Studi per la Difesa dello Stato Maggiore della Difesa, il Centro Studi Post-Conflict Operations dell’Esercito Italiano, la Scuola di Polizia Tributaria ed il Centro Addestramento di Specializzazione della Guardia di Finanza, il Centro Interforze Intelligence dello Stato Maggiore Difesa.

Membro del Gruppo di Riflessione Strategica del Ministero degli Affari Esteri e dell’Osservatorio per la Sicurezza Nazionale - OSN del Centro Alti Studi Difesa - CASD.

Commentatore della RAI, Mediaset, CNN, Al Jazeera, SKY, MSNBC, TV2000 e Radio Rai per quanto attiene a problemi internazionali. Editorialista del Messaggero, Il Mattino e del gruppo QN Quotidiano Nazionale. Il Presidente è, inoltre, nell’Editorial Advisory Board del Journal of Current Affairs, rivista dell’Islamabad Policy Research Institute (IPRI).

È autore del libro “Un mondo in bilico” edito da Eurilink.

È Accademico ad Honorem dell’Accademia Angelica Costantiniana, Commendatore pro merito Melitensi dello SMOM – Sovrano Militare Ordine di Malta e Cavaliere dell’OMRI – Ordine al Merito della Repubblica Italiana.

Andrea Margelletti è il primo ed unico membro onorario delle Forze Speciali Italiane.

Sergio Nardini

Responsabile dell'Ufficio "Progetti Speciali", Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale

Esperienza professionale

Novembre 2017 – attuale: Responsabile Area Sviluppo Strategico e Coordinamento Progetti Speciali, Autorità di Sistema Portuale

MAO:

- marketing territoriale e statistiche;
- sviluppo porto franco e nuovi insediamenti industriali;
- relazioni industriali, fundraising e blending finanziario, progetti comunitari.

Responsabile di 8 collaboratori.

Riporta direttamente al Presidente e al Segretario Generale.

Maggio 2011 – Novembre 2017: Responsabile Servizio Sicurezza e Nucleo Ispettivo Autorità Portuale di Trieste: vigilanza in materia di igiene, salute e sicurezza in ambito portuale ai sensi del combinato disposto della legge n.84/1994 s.m.i. dei D. Lgs. n. 271 e 272/1999 e del D. Lgs. n.81/2008 s.m.i. e delle fonti di diritto emanate a livello locale (Ordinanze, Regolamenti, Protocolli d-Intesa ecc.). Oggi responsabile di 2 collaboratori (nel 2008 erano 11). Riporta direttamente al Dirigente Attività Portuali e al Segretario Generale.

Febbraio 2008 – Gennaio 2011: Responsabile Area Pianificazione alle dipendenze dirette del Segretario Generale Autorità Portuale di Trieste:

- coordinare vari Uffici/Servizi al fine della predisposizione di piani operativi, programmi e progetti riguardanti lo sviluppo del porto (infrastrutture, strutture, impianti e servizi);
- effettuare studi e ricerche di mercato “on demand”, riguardanti i settori dei trasporti e della logistica (focus sullo shipping);
- monitorare la stampa nazionale e internazionale di settore per cogliere qualsivoglia opportunità di sviluppo (tecniche e tecnologie, tra gli altri);
- assistere la promozione e lo sviluppo per il marketing territoriale del porto di Trieste: partecipazione a fiere nazionali e internazionali, predisposizione di eventi e di prodotti promozionali ed editoriali;
- tessere relazioni con enti nazionali e internazionali attraverso frequenti missioni di lavoro, molte delle quali correlate a progettazioni co-finanziate dalla UE e di cui si è curata sia la predisposizione sia il lancio sia la conseguente gestione in termini d'attività e di rendicontazione;
- project management di progetti co-finanziati dalla UE;

XIV

Conference Report

“Il ruolo del mare nell'economia nazionale e la tutela degli interessi marittimi del Paese”



CENTRO STUDI
INTERNAZIONALI

- assistere le attività di creazione delle società di interesse generale a titolo oneroso, ai sensi della legge n.84/1994 s.m.i. e i conseguenti processi di cessione di quote al mercato.

Luglio 1998 – Febbraio 2008: Responsabile Area Studi e Progetti – Direzione Strategie e Sviluppo Autorità Portuale di Venezia.

Istruzione e Formazione

Ottobre 2000 – Dicembre 2000: Attestato di frequenza -CFLI Venezia – Consorzio di Formazione Logistica e Intermodale

- 100 ore sull'Empowerment organizzativo

Settembre 1999 – Maggio 2000: Education Abroad Program presso l'Università di California Santa Barbara (USA)-UCSB

- Lingua inglese
- Management di sistemi informativi nell'ambito business
- G.I.S. (Geographic Information System)

Settembre 1994 – Marzo 1995: Programma Erasmus presso la Hohenheim Universität - Stuttgart (Germania)

- Lingua tedesca
- Banca e Finanza

Settembre 1990 – Luglio 1997: Diploma di Laurea in Economia Aziendale- Università degli Studi Ca' Foscari di Venezia

- Tesi con relatore il docente del corso di Strategie d'Impresa, prof. Enzo Rullani, su “Il CAD e le strategie di co-progettazione nelle PMI”

Stefano Pagani Isnardi

*Responsabile Ufficio Studi e supporto Progetti Istituzionali, Ucina
Confindustria Nautica*

Dottore di ricerca in ingegneria al Politecnico di Torino, ha iniziato la propria carriera nel settore della pianificazione urbana e dei trasporti. Nel 2009 è chiamato in UCINA Confindustria Nautica con il compito di creare un nuovo Ufficio Studi per la gestione del settore tecnico, di quello statistico e delle attività legate alla ricerca dell'associazione. Delegato di UCINA nelle federazioni internazionali dell'industria nautica, attualmente presiede la Superyacht Division di ICOMIA e l'Executive Committee dell'associazione europea EBI e siede in diversi gruppi di lavoro, fra cui i comitati Tecnico, Statistico e Ambientale di ICOMIA e l'ISO TC8/SC12 "Large Yachts".

Irene Pivetti

Presidente Only Italia

Nata a Milano il 4 aprile 1963, ha due figli. Vive a Roma dal 1994. Laureata con lode all'Università cattolica di Milano in letteratura italiana ad indirizzo filologico, ha iniziato la sua attività professionale pubblicando il Grande Dizionario della Lingua Italiana di Aldo Gabrielli, per Mondadori. A Gabrielli dedicherà nel 1996 il volume "Comprate il mio libro", sulla propaganda editoriale dagli anni '20 alla guerra.

Giornalista pubblicista dal 1986, diventa professionista nel 2002, al termine dell'attività parlamentare.

Membro della Camera dei Deputati dal 1992 al 2001, ne è presidente dal 1994 al 1996, seconda donna a ricoprire questo incarico e la più giovane presidente di parlamento d'Europa. È inoltre socio onorario della Croce Rossa Italiana (dal 1996).

Membro di diversi comitati e fondazioni, concentra la sua attività sul sostegno alle piccole e medie imprese italiane, anche favorendo i processi di internazionalizzazione. È infatti, tra l'altro, vicepresidente della Fondazione Italia in Giappone 2001 (2000-2005), membro del Comitato Ministeriale per la promozione dei prodotti agroalimentari italiani (2000-2004), vicepresidente della Fondazione Magna Grecia (2008-2013), Vicepresidente della Associazione Il Milione (2010-2011) dedicata alla promozione del made in Italy in Cina.

Cessata l'attività politica ed istituzionale, svolge attività di consulenza per aziende italiane e multinazionali, in Italia e presso le istituzioni dell'Unione Europea, concernente sia le relazioni istituzionali sia lo sviluppo del business. In questa veste promuove una intensa attività finalizzata alla regolamentazione dell'azione di lobbying presso le istituzioni italiane (2003-2005), su modello di quella europea.

Dal 2001 al 2005 insegna Istituzioni dell'Unione Europea alla Link Campus University of Rome, e negli stessi anni tiene corsi di strategia parlamentare, marketing politico (Reti spa), Public & Parliamentary Affairs (LUMSA, LUISS Management, EIDOS Communications, ecc.)

In qualità di giornalista scrive su Il Nuovo.it, l'Italia settimanale, L'Indipendente, il Messaggero, Libero, Donna Moderna.

Dal 2002 conduce programmi televisivi di informazione, come Giallo 1 (Italia 1), Liberitutti, Tempi moderni (Rete 4), Iride il colore dei fatti (Odeon tv), ma anche di intrattenimento, come Fa' la cosa giusta (La 7), Bisturi! (Italia1). È inoltre opinionista dal 2008 in programmi diurni come La Vita in Diretta, Domenica In, Unomattina (Rai Uno), L'Italia sul 2 (Rai 2). Nel 2004 riceve l'Oscar della televisione come personaggio rivelazione dell'anno, e nel 2008 è membro della giuria del Premio Campiello.

Redige inoltre numerose prefazioni a volumi di autori diversi dedicati prevalentemente alla condizione della donna.

Attraverso la onlus Learn To Be Free aps promuove dal 2008 progetti di impresa sociale in diverse parti di Italia, e dal 2009 la manifestazione Festival delle identità, per valorizzare le culture e le identità locali. Il 5 settembre 2011 inoltre LTBF promuove la prima traversata a nuoto del Canale d'Otranto tra l'Italia e l'Albania, impresa sportiva eccezionale ed ancora oggi imbattuta ma anche iniziativa di sensibilizzazione finalizzata a progetti di solidarietà.

Per promuovere la condizione della donna, contro ogni forma di violenza, fonda nel 2012 l'associazione No vuol dire No, di cui è ora presidente onorario.

Dal 2010 al 2013 è presidente dell'Associazione IPTV (telecomunicazioni).

Dal 2010 è iscritta nel registro dei business angel.

Nel 2011 fonda la rete di imprese Only Italia, oggi divenuta una piattaforma internazionale per promuovere sui mercati remoti i prodotti e le aziende italiane, specialmente quelle piccole e medie, che ha ricevuto nel 2014 la targa di riconoscimento dal Presidente della Repubblica.

Nel 2012 produce per la televisione cinese il programma Only Italia, 26 puntate in lingua inglese con sottotitoli in cinese, trasmesse dall'International Channel of Shanghai.

Oggi è Direttore per l'Europa del parco Industriale Agroalimentare di Yangzhou (Jiangsu, Cina), Presidente Onorario della World Green Design Organization (Pechino, Cina), Consigliere economico della città di Huai'an (Jiangsu, Cina), presidente della Fondazione per lo Sviluppo Italia Cina, Presidente dell'Associazione per l'Amicizia con il Popolo Cinese.

Si presenta come capolista per la Lega - Noi con Salvini alle elezioni amministrative nella città di Roma a sostegno del candidato sindaco Giorgia Meloni.

Alfio Rapisarda

Senior Vice Presidente e Responsabile della Security ENI

È in Eni da 16 anni, nel corso dei quali ha ricoperto diversi incarichi in Italia e all'estero sia nell'ambito della Security che nella Direzione delle Risorse Umane. Da 2002 al 2009 è stato Compliance & Crisis Manager e successivamente Regional Security Manager per Americhe e Asia con sede a Houston (USA). Nel 2009 gli è stato affidato l'incarico di Responsabile delle Risorse Umane e Organizzazione di Eni in Tunisia e nel 2011 è stato nominato Vice President Gestione Risorse Umane all'estero del settore Upstream, con sede a Milano. Nell'attuale incarico ha la responsabilità di coordinare e gestire tutte le attività a tutela delle 33.000 persone di Eni e degli oltre 500 siti sparsi in più di 70 Paesi nel Mondo, a diretto riporto del Chief Stakeholders and Relations Officer di Eni. Del team di security fanno parte circa 250 persone dislocate in ciascuna delle sedi operative di Eni, che garantiscono la gestione delle attività di Security Risk Management, di Asset Protection, Business Intelligence, Travel & Emergency Management e di cyber-intelligence. Ha iniziato il suo percorso professionale nel 1982 quale Ufficiale della Guardia di Finanza, Istituzione che ha servito per venti anni fino a raggiungere il grado di Tenente Colonnello, con incarichi di crescente responsabilità in diversi contesti territoriali in Italia, a vario titolo impegnati nel contrasto agli illeciti societari e finanziari, nella lotta alla criminalità organizzata, al traffico di stupefacenti, al contrabbando di tle e in generale nella gestione delle attività tipiche demandate ai Reparti territoriali del Corpo. Dal 1996 al 2002 è stato distaccato presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri dove si è occupato di intelligence nel settore del controterrorismo nazionale e internazionale, con particolare riguardo alla collaborazione operativa con i Paesi alleati e la partecipazione a diversi consessi internazionali in ambito G8, Nato, Parlamento Europeo e Agenzie ONU. Laureato in Giurisprudenza presso l'Università di Macerata e in Scienze della Sicurezza economica e finanziaria presso l'Università Tor Vergata, è relatore, docente e guest speaker in importanti contesti istituzionali e universitari in Italia e all'estero, nonché componente di Organismi di Advisory di settore a livello europeo e tra le Oil Majors mondiali. È Revisore Contabile dello Stato e membro dell'American Society for Industrial Security. Sposato con due figli di 13 ed 11 anni, vive con la famiglia a Roma.

Riccardo Rigillo

Direttore Generale, Direzione Generale della pesca marittima e dell'acquacoltura (MIPAAF)

Esperto in campi diversi come l'economia pubblica e ambientale, e gli studi strategici e militari, ha insegnato Economia applicata all'ambiente presso l'Università di Roma - Tor Vergata ed è stato per lungo tempo analista di strategia e difesa. È entrato nei ruoli dirigenziali dello Stato dopo la specializzazione alla Scuola superiore di pubblica amministrazione.

Nel corso della sua carriera, in Italia e all'estero, ha condotto negoziati in numerose sedi europee, e internazionali specialmente in ambito marittimo, coordinando in molte occasioni la posizione italiana. Attualmente è Direttore generale della Pesca marittima e dell'acquacoltura presso il Ministero delle Politiche agricole alimentari forestali, ed è Autorità di gestione per l'Italia del Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca (FEAMP).

Generale Angelo Senese

Comandante del Comando Operativo Aeronavale della Guardia di Finanza

Nato a Sparanise (CE) il 16 settembre 1962, è coniugato ed ha due figli. Ha frequentato l'Accademia della Guardia di Finanza dal 1982 al 1986. Con il grado di Tenente è stato assegnato alla Sezione Operativa presso la Compagnia di Fiumicino Aeroporto.

Ha prestato servizio presso i seguenti Reparti:

- 1988-1990 Comandante della Sezione Operativa Navale di Brindisi;
- 1990-1992 Comandante della Stazione Navale di Messina;
- 1992-1996 Comandante della Stazione Navale di Manovra di Napoli in S.V.;
- 1996-1999 Comando Generale - III Reparto Operazioni - Centrale Operativa - Capo Sezione Analisi Operative;
- 1999-2000 e 2001-2003 Comandante del Gruppo Aeronavale di Napoli;
- 2003-2010 Comandante del Reparto Operativo Aeronavale di Napoli;
- 2010-2011 Comandante del Centro Navale di Formia;
- 2011-2013 Comandante del Reparto Tecnico Logistico Amministrativo Navale di Formia;
- 2013-2017 Comando Generale - IV Reparto Logistica - Capo Ufficio Navale.

È in possesso di molteplici titoli di laurea specialistica e magistrale in discipline economiche, aziendali e giuridiche. Ha conseguito numerosi master nei settori della sicurezza, relazioni internazionali, studi strategici, diritto della navigazione, trasporti marittimi e immigrazione clandestina via mare. Ha ricoperto incarichi di insegnamento presso la Scuola PT, l'Accademia, la Scuola Ispettori e Sovrintendenti e la Scuola Nautica. Coautore di due pubblicazioni nella materia del diritto internazionale marittimo. Nell'anno accademico 2000-2001, ha frequentato il Corso Superiore di Stato Maggiore Interforze presso il Centro Alti Studi della Difesa, conseguendo il relativo titolo (ISSMI). Conseguita la specializzazione di "Comandante di unità e Stazione Navale", ha frequentato numerosi corsi, sia presso l'Amministrazione che presso Istituti interforze ed internazionali.

È in possesso del 1° livello SLEE di conoscenza della lingua francese. È insignito della Croce d'Oro per anzianità di servizio e della Medaglia Militare d'oro al merito di lungo comando. Concessagli la Medaglia d'onore di bronzo per lunga navigazione. Conferitagli la Medaglia mauriziana al merito di dieci lustri di carriera militare. È insignito dell'onorificenza di Commendatore

dell'Ordine "Al merito della Repubblica Italiana". Gli è stata concessa la benemerenza "Al merito della Sanità pubblica".

Luca Sisto

Direttore Generale Confitarma

Nato a Roma il 15 febbraio 1964, ha iniziato a lavorare in Confitarma nel 1989.

Dal 2001 è Capo del servizio Politica dei Trasporti e segretario delle Commissioni tecniche di Confitarma per la navigazione oceanica e la navigazione a corto raggio. Dal 2016 è Vice Direttore generale. Promotore del Seamaster, ha rilanciato l'Istituto Italiano di Navigazione di cui è vicepresidente; è membro del CISM – Comitato Interministeriale per la Sicurezza dei Trasporti Marittimi e dei Porti; ha svolto docenze presso istituti universitari e di alta formazione ed è stato relatore in numerosi convegni.

È Direttore Generale di Confitarma dal 1° gennaio 2018.

Contrammiraglio Giuseppe Tarzia

Direttore Marittimo e Capo del Compartimento Marittimo di Livorno

L'Ammiraglio Giuseppe Tarzia è nato a Catanzaro il 9 Febbraio 1958.

Sposato, si è laureato in Giurisprudenza presso l'Università degli Studi Pisa.

Ha frequentato il Corso Ufficiali Nomina Diretta CP presso l'Accademia Navale di Livorno nel 1982. Successivamente ha prestato servizio presso le Capitanerie di Porto di Rimini e Viareggio e ha effettuato imbarchi di addestramento a bordo dell'incrociatore Andrea Doria e della fregata Alpino.

Ha frequentato il Corso Servizio di Sicurezza presso Maricentadd Taranto 1983, ha conseguito il Brevetto IGM frequentando il 25° Corso presso l'Istituto di Guerra Marittima di Livorno nel 1996/1997, il Brevetto ISSMI frequentando il 3° Corso Superiore di Stato Maggiore presso l'Istituto Superiore di Stato Maggiore Interforze nel 1997 e il Corso di Specializzazione Superiore in Tecnica dei trasporti marittimi (Ttm) nel 1998.

Nel 1990/1991 è stato Capo dell'ufficio circondariale marittimo e Comandante del porto di Santa Margherita Ligure, successivamente è stato trasferito presso l'Accademia Navale di Livorno, la Direzione Marittima di Venezia e a Roma presso il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto.

Dal 1998 al 2000 ha svolto presso il Gabinetto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti l'incarico di Ufficiale Superiore addetto agli Onorevoli Ministri Claudio Burlando, Tiziano Treu e Pier Luigi Bersani.

Dal 10 settembre 2000 al 28 ottobre 2004 è stato Capo del Compartimento marittimo e Comandante del porto di Viareggio. Dal 2004 al 2008 è stato destinato presso la Direzione Marittima di Livorno dove dal 2005 ha svolto l'incarico di Vice Comandante. Dal 2008 al 2013 è stato destinato presso il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto dove ha rivestito gli incarichi Capo Ufficio Affari Giuridici, Capo Ufficio Impiego Ufficiali e Capo Ufficio dell'Assistente del Vice Comandante Generale. Dal 10 giugno 2013 al 3 settembre 2017 ha svolto l'incarico di Direttore Marittimo della Lazio e Comandante del porto di Civitavecchia. Dal 26 giugno 2013 ha assunto anche l'incarico di Vice Presidente del Comitato Portuale dell'Autorità Portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta.

Dal 22 luglio 2014 è stato nominato dal Presidente della Regione Lazio rappresentante del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in seno alla Cabina di Regia dell'Economia del Mare. Dal 24 aprile 2015 è stato nominato dal Prefetto di Roma membro effettivo del "Centro Coordinamento Soccorsi".

XXIV

Conference Report

"Il ruolo del mare nell'economia nazionale e la tutela degli interessi marittimi del Paese"



CENTRO STUDI
INTERNAZIONALI

È stato membro della “Commissione per la Sicurezza Ambientale” istituita dal Prefetto di Viterbo ai sensi dell’art. 4 del “Patto per la sicurezza ambientale del territorio provinciale”.

Dal 31 luglio 2017 al 1° settembre 2017 è stato componente del Comitato di Gestione dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno centro-settentrionale. Dal 9 settembre 2017 ha assunto l’incarico di Direttore Marittimo della Toscana e Capo del Compartimento Marittimo di Livorno.

È insignito dell’onorificenza di Commendatore dell’Ordine al Merito della Repubblica Italiana, Attestato di Pubblica Benemerenzza Protezione Civile (Grande Evento G8), Medaglia Mauriziana, Medaglia d’Argento al Merito dell’Ambiente, Medaglia di Bronzo di Lungo Comando, Commendatore dell’Ordine Equestre di Sant’Agata di San Marino, Distintivo d’Onore brevettato IGM, Distintivo d’Onore brevettato ISMMI, Distintivo metallico paracadutista civile, Brevetto Sportivo Tedesco DSA. È insignito, inoltre, dell’onorificenza di Cavaliere di Merito con placca dell’Ordine Costantiniano di S. Giorgio.

Finito di stampare a febbraio 2019
da Pittini Digital Print



Via Nomentana, 251 – 00161 Rome – Italy

Email: info@cesi-italia.org

Tel: +39 06 8535 6396

www.cesi-italia.org

2019