



LA BLUE ECONOMY NEL MEDITERRANEO OPPORTUNITÀ DI SVILUPPO E COOPERAZIONE

Bari, 19 settembre 2019 - Fiera del Levante

VITO GIANPAOLO AUGELLI	LUIGI GIANNINI
FRANCESCO PAOLO BELLO	MICHELE LAFORGIA
COSIMO BORRACCINO	GIOVANNI LAGIOIA
DANIELE BOSIO	GIUSEPPE MELI
SILVIO BUSICO	ANTONIO MELPIGNANO
MARIO CIAMPI	GIUSEPPE PASTORE
GIOVANNI LIVIANO D'ARCANGELO	PAOLO QUERCIA
GIUSEPPE DALFINO	EDI RAMA
ANTONIO DECARO	SERGIO RAZETO
MICHELE EMILIANO	LUCA SISTO
SERGIO FONTANA	ADOLFO URSO
ANDREA GENTILE	

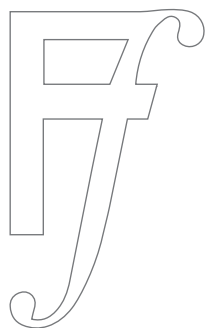
farefuturo **FAREFUTURO**

ATTI DEL CONVEGNO

19 settembre 2019

Fiera del Levante - Bari

farefuturo **FAREFUTURO**



I N D I C E

Saluti	4
Giuseppe Dalfino	4
Giuseppe Meli	4
Vito Gianpaolo Augelli	5
Cosimo Borraccino	5
Giovanni Liviano D'Arcangelo	6
Introduzione	
LA CENTRALITÀ DI BARI E FIERA DEL LEVANTE	7
Francesco Paolo Bello	8
Antonio Decaro	10
Michele Laforgia	12
Relazioni	
LA BLUE ECONOMY NEL MEDITERRANEO	14
Adolfo Urso	15
Edi Rama	22
Michele Emiliano	24
I sessione	
PORTI TURISTICI E TURISMO NAUTICO: INVESTIMENTI, OCCUPAZIONE, FORMAZIONE	27
Giuseppe Pastore	28
Giovanni Lagioia	29
Antonio Melpignano	31

II sessione

BLUE ECONOMY VOLANO DI SVILUPPO

DEL SISTEMA ITALIA

	36
Paolo Quercia	37
Luca Sisto	43
Andrea Gentile	46
Luigi Giannini	47
Sergio Fontana	50
Sergio Razeto	52
Silvio Busico	55

III sessione

BLUE ECONOMY E BLUE GROWTH: COOPERAZIONE E COMPETITIVITÀ

	56
Mario Ciampi	57
Daniele Bosio	60

DOCUMENTI

	65
• ITALIA NAZIONE DI MARE	66
• ISTITUZIONE DEL MINISTERO DEL MARE	69
Disegno di Legge n. 917 di iniziativa del Senatore Adolfo Urso e altri. Senato della Repubblica XVIII legislatura	
• NUOVE MISURE PER LE ZONE ECONOMICHE SPECIALI (ZES) ED ESTENSIONE DELLE AGEVOLAZIONI FISCALI ALLE ZONE LOGISTICHE SEMPLIFICATE (ZLS)	72
Disegno di Legge n. 732 di iniziativa del Senatore Adolfo Urso e altri. Senato della Repubblica XVIII legislatura	
• DAL 2015 LE NUOVE ROTTE DEL LEVANTE: I MEETING DI BARI	79

SALUTI

Buongiorno, da parte mia un saluto da parte del Presidente dell'Ordine degli Avvocati. Ringraziamo lo Studio Polis, che è uno studio di eccellenza che dà lustro all'avvocatura e con loro abbiamo sostenuto quest'iniziativa fin dall'inizio, credendo molto nel ruolo di cerniera che devono avere gli avvocati, non soltanto nell'ambito del passaggio culturale dall'economia verde a quella blu, ma nel far comprendere che le ZES sono opportunità di sviluppo che necessitano di un substrato giuridico, e quindi il ruolo dell'avvocatura è fondamentale.

Giuseppe Dalfino
Consigliere Ordine Avvocati Bari

Un saluto da parte della Guardia Costiera. Un argomento per noi particolarmente interessante e assolutamente pertinente qui a Bari, uno dei porti più importanti d'Italia e del bacino Mediterraneo. Blue economy come strategia a lungo termine per una crescita sostenibile di tutto il settore marittimo. Una strategia che riconosce il mare come potenziale modello di sviluppo per l'Europa. È un settore che già in Europa coinvolge cinque milioni di persone con un valore aggiunto di indotto di 500 milioni di euro annui. Noi in Italia non possiamo non cogliere quest'occasione; basti pensare alla nostra rete infrastrutturale di porti, alla nostra cantieristica, al settore della pesca; al riguardo vorrei ricordare che l'Italia ha la prima flotta peschereccia europea, basti pensare alle risorse del sottosuolo marino, quindi un'occasione da non perdere.

Giuseppe Meli
Contrammiraglio Guardia Costiera

Buongiorno a tutti. Un breve saluto da parte della Guardia di Finanza a questo importante convegno che tocca il core business della nostra Regione, il mare, i porti e tutto ciò che gira intorno a questo business pulito. Un business che va salvaguardato dall'illegalità e che deve far crescere le nostre comunità intorno e attraverso i porti. Tuttavia ci sono i traffici illeciti che anche attraverso il mare arrivano nella nostra Regione. Traffici illeciti che combattiamo tutti i giorni insieme alle altre forze di polizia e ai colleghi albanesi. Quindi posso solo confermare l'impegno della Guardia di Finanza nel fermare i traffici illeciti che così tanto danno fanno alla nostra Regione e all'intero Paese.

Vito Gianpaolo Augelli
Generale Guardia di Finanza

Un saluto a tutti e al Premier albanese che accogliamo con grande felicità in virtù di un rapporto che vogliamo sempre più rafforzare tra la nostra Regione e lo Stato albanese. Siamo qui per un evento importante che non è soltanto la blue economy, ma è anche la possibilità durante il corso della giornata di discutere di ZES e delle opportunità che questi due strumenti possono avere per la Regione Puglia. Siamo la prima e unica Regione ad avere due ZES riconosciute, una con la Basilicata e una con il Molise, che potranno sviluppare un modello di economia altamente vantaggiosa. Se abbiamo pensato a questo dibattito lo dobbiamo alla capacità di alcuni consiglieri regionali, in particolare il consigliere Liviano a cui si deve l'istituzione della Fiera nautica nella città di Taranto. Crediamo nella blue economy, crediamo in questo modello di sviluppo e lavoriamo con forza nel portarlo avanti.

Cosimo Borraccino
Assessore allo Sviluppo economico, Regione Puglia

Buongiorno a tutti, ringrazio i partecipanti e in particolare l'assessore Borraccino per l'impegno profuso. Quando abbiamo proposto di fare la Fiera del Mare, in realtà abbiamo proposto una situazione che già era stata sperimentata; dal 1946 al 1949 Taranto ha ospitato con grande successo la Fiera del Mare. Nel '46, cento furono gli stand, 233 gli espositori di cui 113 aziende industriali provenienti da ogni parte del mondo, 300 mila visitatori, 400 milioni di affari, in un momento storico in cui uno stipendio medio era di 50 mila lire, tra i visitatori il Presidente della Repubblica dell'epoca e il Ministro del Lavoro. Il Presidente della Camera di Commercio dell'epoca Dott. Acquaviva, nel suo intervento il giorno dell'inaugurazione disse: *"la fiera è il riflesso delle virtù della nostra gente tutta protesa alla conquista del suo domani"*. Oggi la Fiera del Mare ha l'obiettivo di provare ad essere una delle risposte alle prospettive di sviluppo della città. Questa è la scommessa vera per Taranto, perché oltre alle risorse economiche che pure stanno arrivando, oltre alle prospettive di sviluppo su cui molti stanno lavorando, la scommessa vera è ricostruire la comunità, riattivare cioè un capitale umano e il mare, come punto di incontro e confronto; e la Fiera del Mare oltre a sviluppare economia, serve anche a questo.

Giovanni Liviano

Consigliere Regione Puglia

INTRODUZIONE

**LA CENTRALITÀ DI BARI
E FIERA DEL LEVANTE**

PUGLIA E ALBANIA, BACINO COMUNE DI SVILUPPO

di Francesco Paolo Bello



Buongiorno a tutti, voglio per prima cosa ringraziare le Autorità presenti: il Primo Ministro Edi Rama, il Presidente della Regione Puglia Michele Emiliano, i relatori che hanno accettato l'invito a partecipare a questo convegno sulla Blue Economy nel Mediterraneo. Questo momento di incontro è ormai diventato un appuntamento fisso qui in Fiera del Levante, è un evento a cui noi professionisti, noi avvocati non facciamo mancare il nostro contributo per mettere la Puglia e Bari al centro delle relazioni internazionali.

Il convegno questo anno assume un'importanza particolare per noi, perché a promuovere il meeting, oltre la Regione, Farefuturo, l'Ordine degli Avvocati, Confindustria, il Corpo consolare che ringrazio, sono due studi legali Polis Avvocati e Deloitte Legal che, inaugurando un nuovo modello di collaborazione, oggi lavorano in sinergia in Puglia.

Polis Avvocati, lo studio che ho contribuito a fondare e dove ho lavorato nell'ultimo lustro, si unisce a Deloitte Legal, studio di respiro internazionale che sceglie di aprire una sede a Bari per collaborare alla crescita della nostra Puglia, e lo fa chiamando professionisti pugliesi.

Questa azione lungimirante compiuta da Deloitte Legal rappresenta, a mio parere, qualcosa che ha a che fare con il senso di questo convegno: tracciare una dimensione extra regionale della nostra Puglia, portandola in contesti professionali internazionali.

Quando abbiamo discusso con il presidente Emiliano per decidere il tema di questo convegno, la Regione ha fatto emergere subito la volontà di voler parlare di Blue economy, di ZES; abbiamo ritenuto la scelta intelligente ed attuale anche alla luce dell'approvazione della normativa in materia di ZES.

Non vi è dubbio che la Blue economy e la ZES sono argomenti strategici per la Puglia.

Abbiamo, quindi, subito pensato che questi temi andassero declinati e contestualizzati in una visione geopolitica più ampia, con la Puglia al centro

di un sistema di relazioni commerciali, istituzionali, diplomatiche, di scambi che abbracciassero tutto il Mediterraneo fino a risalire fino al Mare Adriatico.

In questa visione si inserisce il nostro rapporto con l'Albania, Nazione amica e primo interlocutore su queste tematiche.

Da parte mia devo personalmente ringraziare il Presidente Rama, che era stato già nostro ospite quattro anni fa, per aver colto l'invito a testimoniare non soltanto la sua attenzione verso la Puglia, ma anche il legame forte tra le nostre terre.

Il Convegno di oggi vuole quindi parlare, da un lato, di una visione della Puglia che sa guardare oltre i suoi confini territoriali, ma anche di cose molto concrete. Le ZES sono, infatti, un esempio concreto di strumento di sviluppo per la nostra Regione. Se ne parlerà durante le sessioni articolate durante il corso della giornata attraverso il contributo di relatori di altissimo livello che ringrazio per la loro partecipazione. Permettetemi di ringraziare in chiusura Adolfo Urso e Farefuturo per essere sempre propositivo nei confronti della Puglia. Senza di lui queste iniziative non avrebbero avuto la consistenza che è sotto gli occhi di tutti. Voglio poi ringraziare il Presidente Emiliano, per la fiducia e la voglia di scommettere che ogni volta mette in questi progetti. Ciò dimostra la visione che ha della Puglia. Invito quindi il Sindaco Decaro ad aprire i lavori di questa intensa giornata.

Francesco Paolo Bello
Avvocato, partner Deloitte Legal

BARI CITTÀ DI MARE

di Antonio Decaro



Sono particolarmente contento di partecipare ai lavori di questo convegno organizzato dallo studio Polis e Deloitte. Sono contento come sindaco di questa città, di questa sinergia tra una multinazionale e uno studio professionale locale.

Gli argomenti di oggi toccano da vicino la mia città, avete sentito parlare di ZES, di blue economy che per noi è porto turistico, flussi commerciali nel Mediterraneo, nuove politiche di sviluppo delle autorità portuali; come città metropolitana, siamo riusciti a riqualificare la costa.

La blue economy per la nostra città non è una novità, è un elemento identitario con San Nicola che arriva dal mare, il commercio marittimo, l'enogastronomia legata al mare è un elemento che caratterizza anche i flussi turistici nella nostra città.

Ho istituito qualche mese fa l'assessorato al mare, proprio perché è un elemento caratteristico della mia città, legato all'economia; ma il mare non è soltanto economia, benessere, ma è anche socializzazione. In questi anni abbiamo lavorato su questi punti, in particolare la progettazione del porto turistico fatto insieme alla Regione e all'Autorità di Sistema Portuale, ZES, con l'area di sviluppo industriale; aree che permetteranno di esercitare una sorta di marketing attrattivo sulle aziende grazie alla defiscalizzazione, grazie alla sburocratizzazione delle procedure per l'inserimento nell'area di sviluppo industriale soprattutto per le infrastrutture, perché l'economia del mare è legata soprattutto alle infrastrutture, una fra tutte la Camionale che stiamo progettando e che andrà in appalto entro la fine dell'anno e che permetterà un collegamento diretto tra l'Autorità portuale e l'area di sviluppo industriale con ulteriori 700 metri con la possibilità di avere un casello autostradale. Sono le infrastrutture che favoriscono lo sviluppo commerciale, lo sviluppo dei rapporti, il turismo, i flussi all'interno della nostra città.

Sono contento di aver incontrato il Presidente Edi Rama che è stato qui tempo fa, un Paese con cui la città di Bari ha un rapporto storico. Quando ho visto l'immagine del Primo Ministro Rama che abbracciava il Presidente

Emiliano, era l'immagine di due popoli dirimpettati che si sono sempre rispettati; qualche anno fa è stata la mia città ad ospitare cittadini albanesi e veder crescere tanti figli baresi insieme ai piccoli albanesi. Oggi c'è un'opportunità al contrario; tante persone che vivono in Puglia o nella mia città hanno avuto un'occasione di una nuova vita dall'altro lato della costa.

Reputo pertanto importante avere un rapporto paritario e partendo da questo legame storico che abbiamo si è capito che quel mare è un'opportunità di unione, di ponte, di legame tra due popoli, che hanno la necessità di avere relazioni da un punto di vista economico, dal punto di vista culturale, ma soprattutto un'occasione per avere relazioni da un punto di vista umano.

Antonio Decaro
Sindaco di Bari

RISORSE AL SERVIZIO DEL TERRITORIO

di Michele Laforgia



Circa 19 anni fa si tenne in questo stesso padiglione la presentazione di un libro, che molti ricorderanno, presentato da un grande manager pubblico, che si chiamava *Perché la Puglia non è la California*. La tesi di quel libro era che le potenzialità della nostra Regione sono frenate dalle mafie, dalla burocrazia e dalla criminalità di oltre Adriatico, cioè Balcani e Albania.

Da allora moltissima acqua è passata sotto i ponti e non solo dal punto di vista politico. Pochi giorni fa il Presidente del Consiglio, Giuseppe Conte a Bari, ha detto di aver messo il Sud al centro del Patto proposto all'Europa, alla quale verrà chiesto di tenere fuori dal deficit gli investimenti nella green economy.

Il Presidente del Consiglio, pensava ad un modello classico di green economy, un modello nel quale occorre ridurre il consumo di energia, di suolo, di produzione di rifiuti, di uso delle risorse naturali, perché energia, suolo, rifiuti e risorse alla fine pesano negativamente anche sul PIL. È un modello di produzione che resta dentro l'economia di mercato, il primato del profitto e che richiede naturalmente grandi investimenti pubblici di sostegno. Questo convegno promuove un modello parzialmente diverso, quello della blue economy che è invece direttamente ispirato agli ecosistemi nei quali i rifiuti non esistono; esiste, al contrario, una circolarità delle risorse e l'ambiente naturale, non è un limite, ma a sua volta è una risorsa.

Forse in questo Paese avremmo bisogno di una politica blue, basti pensare a come abbiamo trattato e considerato i flussi migratori, solo come un limite non come una risorsa. Ma la nostra storia, della Puglia, dell'Albania, dimostra l'esatto contrario.

Noi riteniamo che la Puglia deve divenire la nostra Silicon Valley delle risorse naturali e quindi della blue economy, non solo per il turismo, il folklore locale, l'enogastronomia, non solo per farne il luogo di vacanza dei ricchi, ma per l'industria. Quando finalmente capiremo che il nostro ambiente naturale non è un limite, un vincolo, ma è una straordinaria risorsa?

Il ritorno di Edi Rama è la dimostrazione dei passi in avanti di cui abbiamo parlato e rappresenta l'avveramento di almeno una delle condizioni che indicava il fortunato libretto: i Paesi oltre Adriatico, l'Albania non sono più un limite, un ostacolo allo sviluppo; sono e possono essere ancora di più nel nostro futuro, il volano dello sviluppo della Puglia e del Mediterraneo.

Già oggi sono il luogo di produzione dello scambio di molte aziende pugliesi. L'Albania cresce ad un ritmo sostenuto, intorno al 3,9%, con una pressione fiscale molto bassa, con una burocrazia meno opprimente della nostra, ovviamente con le tensioni e i problemi che vivono tutti i Paesi democratici in espansione; è un Paese stabile, oggi gli italiani cominciano ad emigrare in Albania.

Infine due parole su di noi che siamo nati avvocati nel Sud, avvocati di provincia. L'alleanza strategica con Deloitte Legal è il riconoscimento che il Sud è eccellenza professionale, capacità di innovazione, visione del futuro. Anche in un settore come quello degli avvocati, nel quale tradizionalmente i grandi studi sono solo al nord, perché il mercato ricco è solo al nord. Noi abbiamo vissuto una lunga stagione di emigrazione di professionisti. Noi abbiamo realizzato un piccolo modello di autonomia differenziata al contrario; noi abbiamo messo le nostre risorse al servizio del territorio, abbiamo attratto risorse sul territorio; abbiamo dimostrato che collaborando e valorizzando le eccellenze meridionali che non sono solamente professionali, ma anche imprenditoriali, della politica, dell'amministrazione, può crescere il sud e con esso l'intero Paese, noi almeno ne siamo convinti.

Michele Laforgia

Avvocato, partner Polis Avvocati

RELAZIONI

**LA BLUE ECONOMY
NEL MEDITERRANEO**

ITALIA NAZIONE DI MARE

di Adolfo Urso



Non è la prima volta che Edi Rama è con noi in questo evento. Lo invitammo anche cinque anni fa, all'inizio della sua esperienza da premier, nella prima edizione del nostro meeting internazionale alla Fiera del Levante, nel 2015 su "Le nuove rotte del Levante". Gli abbiamo chiesto di tornare, cinque anni dopo, anche per fare il punto sui rapporti tra Italia e Albania, nella prospettiva del Mediterraneo quale bacino di sviluppo della comune economia marittima e attraverso questa dei rispettivi Paesi.

Anche in questo contesto la Puglia è centrale: lo era quando svilupparammo "le nuove rotte del Levante", lo è tanto più oggi che affrontiamo la tematica della "Blue Economy" e delle sue conseguenze nella postura e nella crescita della nostra Italia.

Cinque anni fa, Edi Rama era ancora agli inizi del suo percorso di governo e ci disegnò l'Albania che avrebbe voluto costruire: attenta allo sviluppo economico, aperta agli investimenti, alla crescita, soprattutto attenta alla qualità e alla bellezza. Un modello di sviluppo, quella della "crescita attraverso la valorizzazione della bellezza" che la Puglia ha nel contempo e nel frattempo realizzato, al punto di essere diventata nel proscenio internazionale, pensiamo ai dati sul turismo internazionale, una "terra di bellezza", tanto decantata perché meritata. La Puglia ha intercettato quel turismo di qualità che nel proscenio internazionale è anche quello più redditizio, peraltro accrescendo l'immagine della Regione nelle valutazioni internazionali, con conseguente apprezzamento anche dei suoi prodotti artigianali e enogastronomici.

Oggi, cinque anni dopo quel primo meeting e l'allora prospettiva presentata proprio in questa sede dal premier Edi Rama, anche L'Albania si è avviata su questa strada e non era affatto scontato. Anzi. La percezione dell'Albania non era certo quella di una "terra di bellezza" e di possibile destinazione turistica.

Ricordo, in questa presentazione, che Rama è stato a lungo sindaco di Tirana, e la prima cosa che ha fatto come sindaco - e a me che allora frequentavo l'Albania in quanto incaricato dal Governo per il Commercio

estero, parve scioccante - fu quella di dipingere i palazzi di Tirana color pastello, rispetto al grigio soffocante di quella città. Con quelle pennellate di colore che ancora oggi si intravedono in una città nel frattempo profondamente cambiata, diede il segno del risveglio, della luce, del piacere e della bellezza, persino della creatività e dell'arte in un fondo che era cupo ma al fine di far risvegliare cultura e sentimenti.

Oggi sono passati cinque anni dal primo meeting, Rama è al secondo mandato di governo e chi tra voi è stato a Tirana e in Albania può testimoniare di aver visto un Paese profondamente cambiato anche nel modo di porsi rispetto all'altro e addirittura per alcuni aspetti profondamente bello. Tirana oggi è una bella città dove andare a fare un bel weekend europeo. Il resto dell'Albania si sta avviando su questa strada di sviluppo, di crescita armoniosa che punta alla qualità, all'arte, alla cultura, alla bellezza del territorio facendone un elemento di forza. Appunto come la Puglia, pur non avendo la stessa base di partenza e ciò è ancor più significativo.

Oggi dopo cinque anni Rama torna tra noi e può fare un bilancio di quello che ha realizzato, di quello che vorrà realizzare negli altri restanti anni di governo. E la "blue economy" è una scommessa sul futuro per noi italiani, per la Puglia e per l'Albania, tanto più che la "blue economy" è un bacino di sviluppo e di cooperazione tra due regioni, così possiamo chiamare Albania e Puglia che sono naturale bacino del mare Adriatico e che quindi possono e debbono svilupparsi insieme sul tema della blue economy che è in Italia più importante di quanto appaia e potrebbe diventarlo anche per l'Albania.

I romani chiamavano l'Italia le due Italie, l'Italia adriatica e l'Italia tirrenica perché si sviluppava allora, ma io direi sempre, attorno al bacino del mare, con un bacino di sviluppo, di commercio, di traffici, prevalentemente allora come oggi, sul mare. E l'Italia Adriatica, per i romani, non si fermava certo solo alla nostra costa, comprendeva la nostra sponda e l'altra sponda, quella Balcanica. Puglia e Albania erano parte dello stesso mare, della stessa cultura, dello stesso Impero e, ovviamente, della stessa economia e quindi dello stesso modello di sviluppo.

La blue economy in Italia significa 200 mila imprese, 800 mila occupati, il 3,3% del PIL. Se si considera tutta la filiera blu, parliamo del 10% del PIL, perché parliamo di porti e logistica, trasporti e infrastrutture, zone economiche di sviluppo e reti multidimensionali: lo sviluppo più che mai si sta articolando lungo le direttrici del Mediterraneo.

A ciò si aggiunge la competitività in campo internazionale relativa ai settori della cantieristica e quello del settore ittico, il cui export nel suo insieme,

VALORE AGGIUNTO E OCCUPAZIONE

Anno di riferimento dati: 2018



Valore aggiunto: 46,7 MLD di €

Incidenza sul totale
economia nazionale

3,0%



Occupati: 885.200

3,5%

VALORE AGGIUNTO DEI COMPARTI



Servizi di alloggio e ristorazione

14,4 miliardi di €



Movimentazione di merci e passeggeri via mare

8,1 miliardi di €



Ricerca, regolamentazione e tutela ambientale

8,1 miliardi di €



Filiera della cantieristica

7,3 miliardi di €



Filiera ittica

3,7 miliardi di €



Attività sportive e ricreative

2,7 miliardi di €



Industria delle estrazioni marine

2,5 miliardi di €

VALORE AGGIUNTO DELLE ECONOMIE LOCALI

Prime 5 province
(valore assoluto)

Roma	7,4 miliardi di €
Genova	3,4 miliardi di €
Napoli	2,9 miliardi di €
Milano	2,4 miliardi di €
Venezia	2,1 miliardi di €

Prime 5 province
(incidenza % sul totale
economia provinciale)

Trieste	15,4%
Olbia-Tempio	13,9%
Rimini	13,0%
Genova	12,7%
La Spezia	12,3%

COMMERCIO ESTERO

Anno di riferimento dati: 2018

PESO PERCENTUALE SUI FLUSSI COMMERCIALI NAZIONALI



FLUSSI COMMERCIALI DELL'ECONOMIA DEL MARE

Valore Export
5,3 miliardi di €

Valore Import
7,5 miliardi di €



Saldo commerciale
-2,2 miliardi di €

I SETTORI DELL'EXPORT



Filiera della
cantieristica

Vale circa 4,6 miliardi di €



Filiera ittica

Vale circa 706 milioni di €

SALDO COMMERCIALE

3,1 miliardi di €

-5,2 miliardi di €

VARIAZIONE % 2017-2018

Export +2,7%
Import +70,8%

Export -0,2%
Import +2,3%

ha toccato nel 2018 quota 5,3 miliardi di euro. Per ogni euro prodotto se ne generano, direttamente o indirettamente 1,9.

All'interno della blue economy italiana una quota è occupata da imprese straniere che operano sul territorio italiano. In particolare nei servizi di alloggio e ristorazione (8,2% con 7.268 imprese) e cantieristica (7,4% con 2.013 aziende).

Pensate, per esempio, alla competizione globale tra la Cina e gli Stati Uniti che si sviluppa sul mare, perché anche la Cina per la prima volta punta a diventare un Impero marittimo.

La Via della Seta, è una via marittima prima che terrestre: una via commerciale ma anche produttiva e militare, come dimostra la realizzazione della prima base militare cinese nel porto di Gibuti, per il controllo delle vie del mare e della prima portaerei cinese, realizzata su uno scafo realizzato in Ucraina.

Pensate, per esempio, all'espansione neo imperiale della Turchia di Erdogan nel Mediterraneo Orientale, attraverso la Siria, il confronto su Cipro, la "occupazione" di acque territoriali internazionali al fine di controllare le risorse marine e il suo sottosuolo ricco di gas, così come alla missione militare a Tripoli.

La Guerra nel Golfo Persico è stata combattuta per il controllo delle rotte marittime, così come quella in Siria, per la sua costa ed i suoi porti (quanto vale per la Russia e non solo!) e tanto più la guerra in Libia, dove appunto Turchia ed Emirati, si contendono il controllo della costa mediterranea e quindi dei porti e del crescente traffico marittimo, così come delle prospettive di sviluppo della "Blue Economy".

Questa politica è emblematica anche nello scontro tra Qatar ed Emirati, potenze oggi energetiche che puntano ad una epocale trasformazione in potenze marittime anche attraverso il controllo dei porti del Mediterraneo e lungo la via della Seta.

Il futuro appartiene alle acque e a chi saprà controllarle! Il controllo delle risorse idriche è il nuovo volet mondiale.

In questo contesto si sviluppa anche la politica, per la verità abborracciata, che anche l'Italia sta sviluppando senza una vera piena consapevolezza della posta in palio, della strategia da attuare e delle grandi potenzialità che avremo proprio come italiani nel Mediterraneo e non solo.

Pensiamo al ruolo delle Zone Economiche Speciali, che sarà uno degli argomenti centrali di questo meeting. (Nella settimane successive la nostra proposta discussa nel meeting di estendere benefici e incentivi delle Zes

anche ai grandi porti dell'Italia centrale è stata poi recepita nella legge di Bilancio, ndr)

Due di queste Zes sono state previste in Puglia e ci auguriamo che la Regione faccia in fretta per consentire davvero che diventino volano di sviluppo!

Accanto a questo c'è la cantieristica con i grandi cantieri italiani, soprattutto produttori di navi da crociera. Fincantieri è di per sé un grande campione europeo! Azienda leader capace di costruire asset globali che dobbiamo preservare e rafforzare anche a fronte della politica protezionistica francese che contrasta con le regole europee.

Oggi si apre il salone nautico a Genova, orgoglio di un settore trainante e caratterizzante il nostro made in Italy, con la produzione industriale e la catena di valore che sta a monte del processo produttivo e che coinvolge altri settori caratteristici quali l'arredo specialistico e altamente innovativo.

Nella blue economy italiana vi è ovviamente il turismo balneare con la sua rete alberghiera e le sue specialità enogastronomiche, ma anche l'energia, non solo quella rinnovabile, ma anche quella estrattiva come dimostrano i confronti competitivi nell'Adriatico e quanto sta accadendo nel bacino del Mediterraneo Orientale, in generale lo sfruttamento delle risorse marine, dalla pesca, all'acquacoltura, dal gas alle piantagioni marittime, all'industria della desalinizzazione.

Quante possibilità vi sono, pensiamo al confronto con Cipro o con il mar d'Israele, o ai pozzi di gas intorno al mare egiziano; pensiamo allo sviluppo della costa mediterranea una volta pacificata.

Ora l'Italia ha sempre avuto una vocazione alla blue economy che noi pensiamo sarà elemento di discussione di questo meeting e per questo riteniamo necessario che proprio oggi si debba istituire un Ministero del Mare capace di coordinare le politiche marittime, nautiche, cantieristiche, quello che riguarda la sicurezza ma anche lo sviluppo economico. Non a caso la città di Bari ha costituito l'assessorato al mare. L'Italia è una Nazione di mare, non è solo una Nazione sul mare. È una Nazione in cui il suo passato e il suo futuro sono nel mare, non è casuale che i suoi confini siano per l'80% costituiti dal mare come ben sanno gli armatori italiani. Il sistema croceristico italiano è il primo in Europa e produce miliardi di prodotto interno lordo.

La blue economy è il futuro di sviluppo che ci lega con gli altri, con l'Albania e non solo. L'Albania non era una Nazione sul mare, anzi tutt'altro, per secoli ha vissuto il mare come un pericolo. Gli albanesi a lungo ci hanno difeso dai turchi che li colpivano anche dal mare e per i lunghi tenebrosi

decenni del comunismo hanno visto il mare come strumento del nemico: il regime impediva loro di utilizzare le barche perché temeva che servissero per fuggire all'estero, le spiagge erano confine militare, spesso minate. La pesca era sostanzialmente vietata.

Gli albanesi hanno scoperto il mare come elemento positivo solo recentemente. Oggi anche l'Albania è una Nazione di mare. Chi va a Tirana mangia pesce meglio che se andasse a Bari o a Milano, per lo sviluppo che ha fatto nella cultura anche culinaria e anche nelle sue prospettive di sviluppo turistico, mercantile e industriale.

Avere oggi qui a Bari Edi Rama è per noi un orgoglio, lo ringraziamo profondamente perché da Primo Ministro dedica una giornata a Bari che è importante per il destino che possiamo costruire insieme su queste due sponde dell'Adriatico. Io penso che possa nascere un modello di convivenza, di cooperazione, di sviluppo.

Solo noi italiani ne comprendiamo appieno l'importanza, in quanto ci confrontiamo da sempre nei millenni e quotidianamente con gli altri popoli del Mediterraneo. Un modello come quello realizzato, in un'altra epoca storica, ma tutt'oggi valido nei cuori e nelle menti e anche nei reciproci interessi.

Ricordo a me stesso e non ho bisogno di farlo a voi cosa accadde l'8 agosto del 1991, quando a sorpresa il popolo di Bari soccorse decine di migliaia di albanesi che con una nave profughi approdavano su questa costa. Fu un esempio per tutti!

Oggi nessuno lascia l'Albania; Valona è il polo di sviluppo dell'Albania, non è più il centro della mafia albanese. È passata un'epoca, siamo davvero in un altro millennio rispetto al 1991, ma quel modello di aiuto e di cooperazione ci può aiutare a guardare con più fiducia al futuro.

Adolfo Urso

Presidente Fondazione Farefuturo

ALBANIA E ITALIA FUTURO COMUNE

di Edi Rama



Per me è un grande piacere essere qui, e ringrazio i due amici a destra e sinistra che sono anche di destra e sinistra. È un'immagine che racconta tutto il legame tra Albania e Italia e che non passerà mai e devo dire che senza l'Italia e senza le persone come Adolfo e Michele, e il loro approccio ai loro incarichi, l'Albania non sarebbe dove è oggi e non avrebbe il coraggio di sognare, di andare oltre, perché parte del coraggio che abbiamo sta nel fatto che oggi abbiamo questa grande amicizia con questo grande Paese che è l'Italia e anche in Puglia ci sentiamo a casa nostra, perché c'è un legame molto forte, con grandi similarità. Questo è un elemento che si aggiunge a questa condizione di somiglianza e di percorso comune.

Detto questo, non c'è dubbio che la Puglia di oggi non è quella di anni fa; è una realtà diversa e per noi è un esempio, nel suo modo di guardare al futuro, di avere il coraggio di andare oltre la quotidianità; un Paese con ambizione e coraggio. C'è molto da fare insieme, molto di più di quello che già si è fatto. Ci sono i legami oltre che di amicizia e sensibilità, ma anche di interessi importanti.

Michele, ridendo dice che la Puglia è una Regione dell'Albania e io penso che la Regione Puglia deve guardare all'Albania come ad un suo spazio per poter allargare su progetti e per un futuro comune. Ed è vero quello che Adolfo diceva che mentre l'Italia è nel mare, per gli albanesi il mare è sempre stato il posto da dove veniva il pericolo; noi siamo sempre stati tra l'Occidente e l'Oriente. Il mare per noi è una scoperta nuova; bisogna ricordare che per cinquant'anni per noi era un territorio proibito, perché isolati, nessuno poteva immaginare di andare oltre quei cento metri di spiaggia dove c'era l'amata e sognata Italia.

Oggi è molto diverso, ma dobbiamo fare molto di più, soprattutto nell'area della blue economy essendoci interessi comuni abbastanza evidenti. Abbiamo solo da guadagnare se ci mettiamo insieme per ampliare questo

spazio turistico, ricordando come la Regione Puglia sia diventata sempre più attrattiva a tutti i livelli.

Anche l'Albania sta vivendo una forte crescita turistica; negli ultimi 4 anni abbiamo duplicato il numero di turisti; siamo partiti da 1 milione per anno, adesso siamo oltre i sei milioni per anno di visitatori turistici che è una cifra abbastanza importante e anche una sfida per l'Albania perché dobbiamo rispondere con capacità di ospitalità, con infrastrutture.

Sicuramente vorrei approfittarne per sottolineare il fatto che con tutto l'amore e il rispetto per i miei due amici e per tutto il Governo italiano, l'Albania è oggi lo spazio dove gli imprenditori italiani possono investire senza essere terrorizzati dalle tasse e dalla burocrazia. Tutto quello che loro sognavano di avere da Berlusconi, c'è in Albania. Un Paese quasi senza tasse.

Chi investe oggi in Albania sul turismo a cinque stelle, ha dieci anni di attività senza nessuna tassa e con un'IVA del 6%; chi vive con il turismo sa bene cosa vuol dire. Anche investire nell'agriturismo è quasi lo stesso perché c'è solo una tassa del 5%. Se parliamo di tasse in generale e ci confrontiamo con l'Italia, siamo un paradiso terrestre.

C'è da parte nostra la voglia di continuare a nutrire questo legame con la Puglia; anche una sede della Puglia in Albania gestita da amici pugliesi, e loro sanno che le porte sono sempre aperte; non devono attendere mesi in attesa di un permesso, una licenza. Poi siamo vicini anche territorialmente; ieri per arrivare a Bari abbiamo impiegato meno tempo che arrivare da Tirana a Valona. Ringrazio ancora Adolfo che mi ha spinto a prendere questo giorno e a Michele che ha preteso che fossi qui con voi.

Edi Rama
Primo Ministro d'Albania

REGIONE PUGLIA IN PRIMA LINEA

di Michele Emiliano



Ci sono dei momenti della vita nei quali ti può capitare di parlare con un amico e avere l'impressione che lui dica quello che tu pensi. Sono fortune straordinarie di cui essere consapevoli. Conoscersi, fare lo sforzo di perdere un poco di tempo per capire le culture altrui, il punto di vista altrui, essere capaci di guardare ad un altro punto di vista, è importantissimo, per dare senso alle nostre vite.

È molto duro fare questo lavoro. Quindi ritrovarsi insieme in questa giornata, è un'emozione grandissima, perché tutte le cose anche le più remote possono avere conseguenze enormi. Voglio ringraziare il presidente Rama, innanzitutto per come i nostri connazionali vengono accolti in Albania; per quello che mi dicono gli imprenditori e tutti gli operatori, gli italiani, sono apprezzati.

Non avevamo cominciato tanto bene, quindi il miracolo è ancora più grande. È evidente che questa ospitalità per noi è una grande responsabilità, perché bisogna costruire le ragioni di uno sviluppo congiunto e il caso vuole che le due aree siano cresciute tantissimo quasi contemporaneamente; probabilmente è una causalità, oppure ci siamo ispirati reciprocamente, quel che è certo è che molte delle azioni che sono in corso simili e compatibili, danno via a progetti comuni, sostenuti anche dall'UE e nella macro regione Adriatica-Ionica.

Tutto ciò mi auguro possa portare al più presto l'Albania in Europa; stare in Europa non è semplice, è molto costoso, non vorrei che con tutta la tassazione europea le cose peggiorassero. Però è evidente che in questo momento i vantaggi superano di gran lunga gli svantaggi e con riferimento a quello che abbiamo fatto in questi anni noi abbiamo potuto verificare la capacità di tenuta soprattutto della struttura di governo ma anche delle città, delle Regioni; le relazioni che abbiamo stabilito con tutta la governance multi-level dell'Albania, ci hanno dato risultati bellissimi, soprattutto la collaborazione con la città di Tirana.

Ieri ho potuto presentare un progetto importante: il dott. Capitano, famoso vivaista, ci ha regalato moltissimi alberi che un architetto italiano ha suggerito al sindaco di Tirana per costruire un bosco orbitale che mira a

contenere l'inevitabile debordare del costruito; questo significa che l'Albania sta imparando dagli errori che forse abbiamo commesso nella gestione dell'urbanizzazione.

Parlare di turismo e sviluppo della blue economy significa avere anche l'intelligenza di capire dalle pecche fatte in passato per non ripetere quegli abbagli ed errori che noi pugliesi abbiamo fatto in alcune zone di mare, dove lo sfruttamento turistico è stato realizzato senza criterio e ancora oggi ne paghiamo le conseguenze e questi elementi mirano a decidere insieme come sfruttare le risorse del mare. Ciò perché per noi l'Adriatico è un mare delicato, un mare da tutelare in modo particolare, e dobbiamo farlo mettendo insieme i nostri punti di vista.

L'industria legata ai prodotti ittici della Puglia sta andando avanti in modo incredibile; qualche mese fa sono state brevettate delle ostriche che si chiamano San Michele, non perché dedicate al presidente, ma perché coltivate vicino a Monte Sant'Angelo; sono infinite le sperimentazioni che potrebbero ripetersi in modo molto facile, perché l'itticoltura come l'agricoltura ha bisogno di spazio. So che molti agricoltori pugliesi ottengono concessioni di aree coltivabili in Albania e tutto questo crea un circuito virtuoso dove ognuno di noi deve imparare dagli errori commessi dagli altri. Ma non è solo in questo che possiamo collaborare; l'Albania ha un processo di innovazione tecnologica fantastica; tra breve il Ministro della Sanità qui presente che saluto, incontrerà i nostri tecnici esperti in medicina, perché lo spopolamento di paesi bellissimi che sono in Albania, è un problema identico a quello nostro, e la telemedicina consentirà agli anziani di essere tenuti sotto controllo senza necessariamente andare in città a casa dei figli, mantenendo così vive culture e identità importanti e soprattutto costa molto meno che costruire ospedali. Noi abbiamo commesso l'errore negli anni passati di costruire fino a 70 ospedali, un numero pazzesco che comunque non ha assicurato la qualità della prestazione.

Inoltre è inutile dire che per noi la brevità del volo tra la Puglia e l'Albania è di grandissimo interesse in quanto consente di ottimizzare al meglio e in breve tempo le nostre comuni conoscenze. Così come ci piacerebbe anche studiare insieme, perché siamo dei popoli numericamente piccoli e abbiamo un capitale umano di grande profilo; dobbiamo essere tutti combattenti della cultura, della sapienza, dobbiamo essere in grado di essere i migliori di tutti; siamo così poco in un mondo così grande e questa dimensione è anche un vantaggio per costruire un sistema di formazione comune. Questo concetto di conoscenza e studio comune è sempre stato ribadito dal Presidente

Rama fin dal nostro primo incontro, ciò consentirà di far diventare grandi e competitivi i nostri cittadini; ci stiamo provando nonostante le tantissime difficoltà burocratiche italiane. Ricordo a voi tutti che la blue economy viene studiata nelle nostre università e ci sono istituti universitari pugliesi che si occupano dei nuovi brevetti e di gestione del mare e da ultimo la Puglia sta per inaugurare l'Agencia del Mare dentro l'Agencia ARPA; una novità assoluta che consentirà alla vigilanza la scoperta di nuove opportunità all'interno di questo processo.

Ma la cosa più importante che oggi mi fa piacere ricordare è relativa ai sentimenti che abbiamo capitalizzato e che ci mettono ottimismo. Ogni volta che incontro il Presidente Rama, ne tratto motivo di energia; qualche volta invidio agli albanesi un leader così, con la sua serenità, la sua forza anche di fronte a difficoltà grandissime; è una fortuna per il popolo abanese avere un uomo con questo profilo umano oltre che politico. Quindi il fatto che lui ogni tanto perda una giornata con noi, la considero una grande fortuna. Avere un amico così è una fortuna senza pari e quindi, per concludere oltre a ringraziare il premier Rama, ringrazio il Sindaco di Bari, ringrazio Adolfo, Francesco, per aver dato l'opportunità di incontrarci e siglare questa amicizia tra popoli e persone.

Michele Emiliano
Presidente Regione Puglia

I SESSIONE

**PORTI TURISTICI
E TURISMO NAUTICO:
INVESTIMENTI, OCCUPAZIONE,
FORMAZIONE**

INFRASTRUTTURE NAUTICHE ELEMENTO FONDAMENTALE

di Giuseppe Pastore



Come sezione internazionalizzazione noi ci occupiamo dell'export delle nostre imprese all'estero creando le occasioni più favorevoli e cercando di metterle in contatto con le potenziali parti d'affari in tutto il mondo.

Perché porti turistici e turismo nautico nell'ambito della giornata odierna? Perché la blue economy è una tematica trasversale che coinvolge vari settori, dall'agroalimentare, la cantieristica, l'industria navale, i beni culturali. Gli attrattori turistico-culturali connessi alla blue economy sono evidenti e sotto gli occhi di tutti, per cui è necessario che si lavori in sinergia. In particolare il comparto del turismo nautico e della nautica da diporto, sono strategici per la competitività dell'economia italiana e anche regionale; basti pensare che un anno fa il rapporto sull'economia del mare ha evidenziato un contributo al comparto della filiera dell'economia del mare pari all'incirca al 3% del PIL italiano ed è un dato superiore alla media europea, occupando quasi 900mila unità sul territorio nazionale con una crescita di imprese evidente sia in Italia che in Puglia. In particolare nel settore del turismo nautico, l'Italia conta su una cultura diffusa e su una specializzazione industriale consolidata che ne fanno leader a livello europeo. È necessario che questa leadership venga accompagnata da una dotazione infrastrutturale adeguata per non veder frustrate le aspirazioni industriali. E l'obiettivo di questa sessione è appunto quello di comprendere in che modo possa essere indirizzata la tematica della formazione, in che termini possono essere presenti prospettive e politiche internazionali, in un settore che meno di altri è soggetto ad un condizionamento stagionale. Perché se è vero che i mesi estivi sono quelli più legati al turismo diportistico, è anche vero che nei mesi invernali chi ha la barca, ha necessità di ricoverare il mezzo in approdi sicuri e in porti prospicienti alle zone di navigazione. E quindi le infrastrutture nautiche sono un elemento fondamentale per lo sviluppo della navigazione di diporto ed è necessario che vengano indirizzate per poter capitalizzare l'indotto turistico generato.

Giuseppe Pastore

Dirigente settore internazionalizzazione Regione Puglia

LA FORMAZIONE IN PRIMO PIANO

di Giovanni Lagioia



Certamente la formazione ha un ruolo di primo piano in qualsiasi intervento strutturale, di modifica, di formazione di qualsiasi tipo di attività, quindi il nostro impegno e la nostra mission è questa. Noi come università e come dipartimento, ci proponiamo e raccogliamo le sfide.

Il tema di oggi, quello della blue economy ed in particolare quello del turismo legato alle attività marittime è importante ed è un'occasione di sviluppo. L'occasione su questi temi permette di proporre nuovi modelli di strategie di organizzazione delle attività economiche. Questa è la sfida più importante, proprio perché è fertile il terreno sul quale noi viviamo, nel tessuto sociale, le convinzioni dei governi, dei politici e di tutta la società civile verso tutti questi temi.

Ho la convinzione che i modelli di business fin qui adottati devono subire un adeguamento, un rinnovamento; non è soltanto un'innovazione di carattere tecnico, ma anche di organizzazione, di obiettivi che la strategia di sviluppo deve porsi. Questi obiettivi devono coincidere con le problematiche ambientali.

Il tema della blue economy è importante, anche in altri aspetti; può essere declinato come economia circolare. Questa è una sfida importante per la formazione proprio perché è necessario preparare le menti di coloro che devono mettere in atto a tutti i livelli, gli obiettivi; da un lato l'istituzione pubblica che deve promuovere le politiche e le azioni strategiche idonee e adeguate per realizzare questi obiettivi e poi gli attori veri e propri, imprenditori, amministratori delegati e altri attori delle attività economiche che devono saper cogliere queste sfide e non spaventarsi di fronte all'innovazione, non ostacolarle, né contrastarle temendo che questo abbia un impatto negativo sui costi; sono invece occasioni di sviluppo.

Noi tutto questo cerchiamo di raccogliarlo; proponiamo per esempio una formazione in tema di turismo che oggi certamente è un settore di grande importanza per la nostra Regione. I vari indicatori economici dimostrano, seppure con qualche segnale di flessione a cui dobbiamo prestare attenzione, ma il trend è sicuramente crescente; in questo campo c'è possibilità di una

adeguata progettualità, un'adeguata organizzazione delle attività che possa cogliere queste sfide. Organizzare quindi un'attività turistica nell'ambito di questa ideologia è certamente importante. Ma stiamo anche pensando di potenziare queste attività formative, pensando ad un vero approfondimento sul tema dell'economia del mare che sicuramente sarà in agenda.

Il prossimo mese a Brindisi terremo un corso sul tema dell'economia circolare e proporremo questa formazione in inglese proprio per intercettare docenti di spessore internazionale per una più ampia condivisione in questo settore; la sede dell'attività sarà l'Autorità portuale, proprio per proporre insieme agli amici imprenditori che hanno creduto in questa sfida, un focus sulle potenzialità che l'economia del mare può offrire.

Tutte queste sfide non sono ostacoli, ma opportunità di sviluppo dell'innovazione e all'aggiornamento dei modelli di fare business.

Giovanni Lagioia

*Direttore Dipartimento Economia, Management e Impresa
Università di Bari*

DISTRETTI TURISTICI E PRODUTTIVI

di Antonio Melpignano



Per poter dare un contributo di pensiero sui meccanismi necessari per poter sviluppare una progettualità in grado di poter offrire una visione sostenibile dello sviluppo del sistema costiero e dunque dei porti è necessario chiarire cosa un imprenditore si attende dalla pianificazione.

La pianificazione in questo caso è l'orientamento politico delle aree costiere e in particolar modo delle aree geograficamente situate al centro sud della penisola italiana. Nell'ultimo decennio abbiamo assistito ad un dibattito che ha modificato nel tempo, grazie anche alla forte caratterizzazione storico-politica, i sistemi di inter mobilità e di interscambio tra le diverse Regioni; in particolare Basilicata, Puglia, Campania e Calabria hanno ridisegnato modelli e sistemi di governo dei mari, però sempre più vicini ad un modello di trasporti via terra e nel tempo sempre meno a quello di navigazione; questi modelli si sono sviluppati attraverso una visione politica mirata a generare una economia interna e non una politica di strategia dei mari.

Modelli sostanzialmente non capaci di interpretare, seguire modelli storici che nei secoli avevano prodotto vie semplici, solide e produttive; questa visione storica dell'economia potrebbe rigenerare sviluppo e sostenibilità ed un elevato profitto economico e culturale.

In questa pianificazione, il sistema delle coste è assente e il ruolo principale viene attribuito agli hub portuali del mare anch'essi gerarchizzati in funzione della loro mansione commerciale e l'importanza strategica nel quadro delle potenzialità espresse in termini di rapporti infrastrutturali, economici, di scambi commerciali e ubicazioni. In una visione più legata alla logica dell'ambiente, delle identità storico-sociali, questa ipotesi di lavoro è una delle prime fasi necessarie ma non uniche.

È necessario che la visione sostenibile del sistema costiero sia supportata anche da quegli elementi progettuali che esaltino le bellezze naturali e storiche delle nostre coste, siano supportate da specifici accordi di partenariato pubblico-privato, siano definiti da un accordo di programma, siano gestite da forme snelle e innovative di governance inter istituzionali.

Il nuovo supporto avrà come punto di riferimento e di condivisione il documento di pianificazione territoriale. Le varianti possono essere il decreto legge n.70/2011 e la L. 106/2011 nonché la L.78/2010.

La legge 106 del 2011 promossa dal MIBAT scaduta nel dicembre 2018, di fatto istituiva i distretti turistici. Il distretto turistico è un elemento di controllo e di gestione di grande importanza. Va tuttavia sottolineato che il termine distretto turistico non ha mai avuto una reale definizione amministrativa sino ad oggi ed è stato assimilato ad un distretto produttivo. Il distretto produttivo è un'area geograficamente definita ad elevata intensità industriale, prevalentemente costituita da imprese di piccole e medie dimensioni. È caratterizzata da una tendenza all'integrazione orizzontale e verticale mediante forme tipiche di divisione gerarchica del lavoro e alla specializzazione produttiva con una propensione ed un agire sinergico e operante in una logica sistemica.

Una delle più importanti caratteristiche evolutive del distretto, è nell'affermazione di alcune aziende leader che tendono a proporsi come vertici strategico-decisionali sviluppando competenze commerciali o produttive di alto profilo e promuovendo relazioni di natura reticolare fra le imprese distrettuali anche attraverso la formazione di gruppi.

Al contrario il distretto turistico è un distretto funzionale, ovvero una libera aggregazione di imprese che cooperano tra di loro in un rapporto di *mutual business* presupponendo una integrazione produttiva al fine del raggiungimento dello scopo comune. La L. 78/2010 dichiara, definisce e istituisce all'art. 43 co. A e B la possibilità di realizzare nelle regioni del Meridione, le Zone a burocrazia zero.

Come presidente del Consorzio Mari di Taranto ho dovuto cercare di sostenere queste tesi di lavoro perché ero e sono convinto che una ripresa dell'economia legata al mare, fosse collegata ad un sistema di filiera capace di costruire un modello di sviluppo molto simile al concetto delle colonie greche che in meno di 70 anni hanno legato il mar Tirreno, lo Ionio ed Egeo, costruendo un sistema in cui gli scambi economici fossero legati anche agli scambi culturali facendo diventare il porto l'agorà principale della città; in altre parole, il collante era l'economia, e la cultura era la materia.

Con il consorzio abbiamo ipotizzato il distretto della Magna Grecia che nel breve tempo diventerà realtà. Ma cosa dev'essere il distretto? Abbiamo ritenuto che prima dovesse essere la *vision*, ovvero una visione necessaria per rendere percorribile e realizzabile uno sviluppo sostenibile; necessita non solo del sostegno e dell'impalcatura costruita dal sistema legislativo vigente e da azioni di politiche di sostegno ma anche di una visione strategica nel

quadro degli aiuti economici e del segmento socio-economico verso il quale dirigere i nostri sforzi. In tal senso è stato necessario individuare quei sistemi strategici territoriali che possono essere pericolo per la qualità imprenditoriale e del benessere interno lordo. La coincidenza di questi due fattori determina i principi dell'equilibrio del binomio identità-coesione. Principi necessari ad una pianificazione sostenibile per porre in essere una visione praticabile di un futuro sostenibile.

In tal senso se lo sviluppo ipotizzabile è il turismo è necessario chiarire il perché e quali sono gli elementi di questa visione. Due sono le variabili: la blue economy e il global list. Vale la pena ricordare che la blue economy comprende tutte le attività umane che utilizzano il mare, le coste e i fondali come risorse per attività industriali. In particolare lo sviluppo del settore come acquacoltura, pesca, le biotecnologie marine, il turismo marittimo costiero e di crociera, inseriti in un'ottica di sostenibilità. La blue economy ha come mission la crescita blu. In riferimento ad una iniziativa della Commissione europea che ha come obiettivo finale la valorizzazione del potenziale dei mari, degli oceani e delle coste europee e la creazione di nuove opportunità di lavoro e di nuove aziende.

Il problema iniziale è che la vision fosse supportata da una serie di invarianti progettuali sostenibili: il coinvolgimento della pubblica amministrazione e delle imprese. Tale coinvolgimento è stato ritenuto indispensabile perché da sempre siamo stati convinti che le scelte politiche fossero allineate con i percorsi imprenditoriali e per convincere gli stakeholders privati e pubblici, abbiamo ideato un documento strategico di sviluppo fondato sull'ascolto ma soprattutto su quelle tematiche necessarie per essere un'impalcatura eco-compatibile.

Le basi di questo studio hanno dimostrato che sull'analisi di fenomenologia di sviluppo come il Navigo Toscana, la Regione Toscana ha di fatto scommesso sul futuro sostenibile con un ruolo di leadership nel Mediterraneo affidando al distretto la mission di sviluppare tutte le attività collegate all'innovazione e alla tecnologia, con azioni strategiche mirate ai cantieri navali e soprattutto al potenziamento delle identità territoriali. Il percorso nato nel 2015 è stato promosso dalla Regione Toscana istituendo un comitato di indirizzo costituito da 4 rappresentanti delle imprese e quattro rappresentanti della ricerca, oggi ha prodotto 1,53 miliardi di euro pari al 45% del fatturato italiano, 900 nuove imprese che costituiscono il 26% del totale italiano, 15 mila addetti, 36% del totale italiano, 25 mila nuovi ormeggi pari al 18% del totale italiano e quindi 58 porti più strutture di accoglienza pari al 7,2% del totale italiano.

La Puglia risulta essere la terza Regione italiana con la maggior quantità di chilometri di coste. Il Rapporto del Ministero delle Infrastrutture fondato su dati del 2009 segnalava la presumibile necessità di intervenire sulla portualità. È molto interessante, anche se i dati sono riferiti al 2009, che la tendenza a costruire nuovi porti turistici abbia un trend nettamente positivo e nel 2009 attestava al terzo posto il numero di nuovi porti turistici; lo stesso Rapporto afferma che dal punto di vista di distribuzione dei nuovi porti si concentrano in Sicilia sei nuove infrastrutture pari al 23%, in Liguria quattro infrastrutture pari al 15%, seguite da Toscana e Sardegna, Puglia e Veneto, con tre Basilicata, Campania, Calabria e Abruzzo con un porto relativo ai posti barca non corrispondente esattamente a quello della distribuzione geografica delle infrastrutture.

Quasi il 70% dei posti barca sono concentrati in quattro Regioni: Liguria che da sola costituisce il 23% del totale, Toscana e Sicilia il 16%, Veneto 12%. Complessivamente dunque il numero dei posti barca è aumentato di circa 6 mila unità, quindi circa più il 4,2% nell'ultimo biennio. È difficile dire se tale valore sia soddisfacente rispetto alle più volte conclamate esigenze del settore nautico. Il meridione rappresenta la seconda area geografica per numero di posti barca; il settentrione è al 40%, il centro al 18%, il meridione 20%. La Sicilia al 10%, per la Sardegna 12%. La domanda che ci siamo posti è: come è possibile che con il maggior numero di chilometri di costa, pur rappresentando la seconda area geografica d'Italia stentiamo a decollare? Atteso che da Taranto a Santa Maria di Leuca 77 miglia nautiche esistono solo due porti turistici in grado di soddisfare le esigenze della nautica da diporto che potrebbe andare e venire dalla Grecia.

Abbiamo individuato almeno due fattori che non facilitano: la burocrazia, la mancanza di un brand capace di attivare un percorso di realizzazione di un porto turistico. Qualche mio collega ha impiegato 20 anni; io stesso sono stato fortunato e ho impiegato 4 anni. L'economia non aspetta nessuno.

I mercati pretendono risposte. Sulla seconda c'è la necessità di costruire una pianificazione che spesso oltre a essere intercomunale è anche interregionale; da qui l'idea di un distretto che trova le sue basi nella interdipendenza funzionale, gerarchicamente definita non solo fra territori ma anche fra imprese. Un sistema di filiera basata sul mutual business. Il Mistral è un progetto di cooperazione, co-finanziato dall'UE nell'ambito del programma operativo Italia-Francia Marittimo, può essere un esempio di riferimento e un modello da seguire nelle strategie mutual business da porre in essere poiché l'obiettivo generale del progetto è di contribuire alla diffusione

delle conoscenze, alla creazione di relazioni sistemiche fra gli attori, quindi porti, imprese e fornitori di servizi e di un polo di competitività della nautica di diporto nell'alto Mediterraneo integrato, innovativo, evoluto, sensibile per le tempistiche la cui prospettiva è Mistral.

Antonio Melpignano

Presidente Consorzio Mari di Taranto

II SESSIONE

**BLUE ECONOMY VOLANO
DI SVILUPPO
DEL SISTEMA ITALIA**

LA SFIDA NASCOSTA DEL SECOLO BLU

di Paolo Quercia



Il XXI è stato descritto come il "Secolo Blu". Un'espressione con cui si sottolinea la sempre maggiore centralità che la dimensione marittima avrà nelle relazioni e nella sicurezza internazionale nel secolo da poco iniziato. Un secolo che si sta avviando verso un complesso processo di destrutturazione del sistema internazionale, uscito unipolare dalla Guerra Fredda, ma imploso per gli effetti della redistribuzione della potenza che la globalizzazione ha comportato.

Quale forma di equilibrio il sistema internazionale prenderà verso la metà del secolo è ovviamente impossibile da prevedere. Anche se possono essere fatti vari tentativi di predizione dei futuri scenari geopolitici, la varianza di tali scenari è talmente ampia che appare chiaro che siamo in un vacuum post-globale da cui non è ancora emersa una direzione verso cui il sistema può tendere.

Questa incertezza è legata al fatto che molte delle criticità politiche e geopolitiche che si sono accumulate nel primo ventennio del XXI secolo, sono divenute "sistemiche" e non rappresentano più solamente una temporanea rottura dell'ordine internazionale.

L'esplosione delle crisi geopolitiche e la loro reiterata gestione ad hoc, sono divenuti i paradigmi di un disordine internazionale sistemico che vede dilatati gli spazi ed i casi dell'uso della forza, con numerose eccezioni regionali, e un numero crescente di attori. In un quadro di questo tipo vi sono poche certezze. Una di queste è la tendenza verso un aumento crescente della conflittualità sia statale (tra potenze emergenti ed in declino), sia interstatale (nei numerosi casi di stati fragili e falliti).

Un'altra è il ruolo centrale degli spazi marittimi in questo quadro di revisionismo e destrutturazione del vecchio ordine internazionale, in attesa che ne nasca uno nuovo. Nonostante nel campo delle relazioni internazionali vi sia una tradizionale sottovalutazione della rilevanza strategica del mare (e degli studi strategici in generale), è evidente che questo gap si sta lentamente colmando. Negli ultimi anni si sono sviluppate una rinnovata attenzione alla dimensione marittima ed una consapevolezza della necessità di garantire la

sicurezza di questo fondamentale bene comune, in cui si muove il 90% delle merci globali e nella cui prossimità vive l'80% della popolazione mondiale.

Mare e sicurezza

Le crescenti tensioni marittime nell'Asia-Pacifico sono solo la punta dell'iceberg del vasto mondo della sicurezza marittima. Queste affengono alla dimensione statale, all'insopprimibile sfida tra le grandi potenze per il dominio del mare e per il mantenimento o il conseguimento dei privilegi connessi. Equilibri che, in un gioco di contrapposizione tra Sea-Power conservatori e revisionisti, portano al bilanciamento, o mettono sotto tensione, i 2 grandi principi della libertà dei mari e della capacità di controllo degli spazi marittimi. L'asse principale di questa dimensione della sicurezza marittima ruota ovviamente attorno al confronto strategico tra USA e Cina per il controllo dei mari ed in particolare del Mar Cinese Meridionale e dell'accesso all'Oceano Pacifico. Qui si confrontano la politica "sovranista" di Pechino - potenza continentale in fase di marittimizzazione - e la dottrina della libertà di navigazione dei mari che Washington ha affermato fin dai tempi dei "Quattordici Punti" di Wilson. Altre tensioni si registrano su base regionale nell'Artico e nel Mediterraneo Orientale.

A questa dimensione interstatale della sicurezza marittima come terreno di sfida di vecchie e nuove potenze si sono aggiunte negli ultimi anni, come conseguenza della destrutturazione del vecchio sistema internazionale e dei processi di erosione delle statualità deboli generati dalla globalizzazione, nuove potenziali minacce asimmetriche: la criminalità organizzata transnazionale, la pirateria, il terrorismo, i traffici di esseri umani, lo sfruttamento illegale delle risorse. Sono le dimensioni dell'uso illegale o criminale del mare che, pur non rappresentando una minaccia vitale alla sicurezza degli Stati, sono un sintomo del fatto che l'insicurezza della terra sarà sempre meno contenuta dagli spazi marittimi.

Il processo di crescente criminalizzazione degli spazi marittimi ed il processo di spill-over della conflittualità terrestre nelle acque internazionali aggiunge un'ulteriore crescente minaccia alla funzione del mare come spazio di interconnessione delle economie del pianeta e al suo ruolo centrale di arteria della globalizzazione. Ormai da qualche anno stiamo assistendo al paradosso opposto: più il mondo diventa interconnesso attraverso gli scambi marittimi globali più l'uso del mare diventa conteso, aumentano le pressioni sulle materie prime, sullo sfruttamento delle sue risorse e si

registrano i fenomeni di territorializzazione degli spazi marittimi. Sviluppi che, chiaramente, non possono essere fronteggiati né attraverso il sistema delle organizzazioni internazionali né attraverso quello del diritto internazionale. Il mare rappresenta probabilmente il dominio dove si scaricheranno nei prossimi anni molte di queste tensioni ed instabilità che caratterizzano le relazioni internazionali odierne.

Ciò è dovuto alla particolare natura degli spazi marittimi, alla loro regolamentazione giuridica sui generis e alla difficoltà di gestione del più complesso e conteso dei Global Commons. I mari sono al tempo stesso un ambiente di comunicazione e di trasporto di beni e persone, ma anche uno strumento di proiezione della forza e un canale per l'accesso alle risorse strategiche; sono luogo di dominio degli Stati e di esercizio della loro sovranità, ma anche luogo di libertà di circolazione e in alcuni casi di anarchia, in cui attività illegali e criminali possono svolgersi, entro certi limiti tollerate, in assenza di un'autorità di contrasto e repressione.

Questa atipica multidimensionalità degli spazi marittimi e delle acque internazionali è temperata dallo stesso sistema internazionale degli Stati, che circonda con una fascia di sovranità terrestre e marittima gli spazi non governati delle acque internazionali, ed incastrata nel Balance of Power tra gli Stati, che crea una rigida gerarchia di capacità tra le potenze marittime. Gli enormi e prolungati effetti della globalizzazione, redistributivi sugli Stati forti e destrutturanti su quelli deboli, hanno rotto questi argini aprendo un complesso processo di ridefinizione della sicurezza marittima.

Essa è oggi rimessa in discussione tanto dall'emersione di nuove potenze con ambizioni marittime, quanto dalla proliferazione di Stati scarsamente governati, fragili o addirittura falliti, le cui coste ed acque territoriali consentono a nuovi attori non statuali di accedere al privilegio di operare nei mari fuori da sistemi di sovranità e di monopolio dell'uso della forza.

In molti hanno evidenziato il processo di crescente criminalizzazione dei mari e delle acque internazionali. La teoria della criminalizzazione degli spazi marittimi si basa sulla constatazione e sulle analisi che hanno visto, a partire dall'attentato al caccia USS COLE nel 2001 e fino all'esplosione della pirateria somala ed alla crisi migratoria del 2014, una lunga catena di eventi che non possono non portare a concludere che il dominio marittimo è uno spazio di attività e di interesse di un numero crescente di attori.

Anche se non è dato prevedere come in futuro evolveranno le capacità di utilizzo del mare da parte di attori asimmetrici quali i gruppi terroristi, le organizzazioni criminali, i gruppi insurrezionali, uno scenario credibile è quello

che vede la diminuzione delle capacità di controllo delle coste e delle acque territoriali in un ampio numero di Stati ed un proliferare di attività illecite ed illegali che sfruttano il mare come protezione. La difficoltà a regolamentare giuridicamente questi problemi e la difficoltà di contrastare il disordine in mare aumenteranno la pressione e le minacce sulle forme di uso lecito del mare e delle sue risorse.

A questa minaccia dal basso, che buca le maglie della sovranità marittima degli Stati costieri – specialmente se deboli e con risorse inadeguate – si possono sommare le azioni predatorie compiute dall'esterno, da parte di attori privati o anche di Stati terzi, interessati allo sfruttamento indiscriminato ed esclusivo di risorse marittime o di posizioni geopolitiche di rilievo.

In alcuni casi il livello della criminalità interna nelle Ungoverned Areas e quello degli interessi predatori esterni possono sommarsi e supportarsi l'un l'altro, creando situazioni ibride estremamente pericolose sul piano della stabilità interna e su quello della stabilità del sistema internazionale. Ecco dunque che uno dei trend degli ultimi anni che determinerà ancora a lungo i meccanismi della sicurezza dei mari è quello dell'espansione del concetto della sicurezza marittima ibrida, che include numerose dimensioni: di carattere sociale, economico, ambientale, infrastrutturale, tecnologico fino ad intersecare le questioni della competizione tra forze navali e quelle dei vuoti di potere ove si possono annidare attori ostili di natura asimmetrica. Il potere navale hard è rimasto al centro della sicurezza marittima, ma attorno ad esso si sono inserite numerose altre sfide e minacce che presuppongono una più ampia e sofisticata definizione del rapporto tra mare e forza.

La sicurezza marittima multidimensionale che ci ha lasciato in eredità il decennio appena trascorso sembra unire le varie dimensioni del potere marittimo in senso più ampio fino a toccare questioni di safety ed ambientali, minacce della criminalità ed altre minacce asimmetriche, problemi dello sfruttamento delle risorse marittime ed opportunità offerte dalla Blue economy.

Tuttavia, questo approccio allargato ed olistico alla sicurezza marittima potrebbe non bastare se la questione viene posta solamente come una questione marittima. Una delle particolarità del momento che stiamo attraversando è il carattere di de-sovrannizzazione di ampie aree del pianeta, che pone il problema di ampie aree costiere in cui lo sviluppo umano e demografico non è sostenibile e pertanto una parte crescente di popolazione preme sul mare per estrarne, legalmente o illegalmente, quelle risorse economiche che non sono garantite nelle società di provenienza.

Come abbiamo visto nel caso della pirateria somala, ed in realtà nei casi

di ogni altra pirateria, la questione centrale e fondamentale non è tanto quella del modus operandi in mare dei pirati, quanto piuttosto quella della sicurezza delle coste e degli Stati costieri e delle popolazioni che vi vivono. Il mare rappresenta storicamente un argine all'anarchia che si instaura sulla terra, ma a lungo andare esso non può contenerla, soprattutto se la sovranità terrestre diventa essa stessa liquida e la diffusione delle nuove tecnologie abbassa la soglia di operatività negli spazi marittimi.

Nuove sfide e Maritime State-Building

L'area del Mediterraneo Allargato è avviata verso un trend in cui il numero di Stati fragili e deboli, gli squilibri demografici, i conflitti identitari, etnici e religiosi, nonché la crescente competizione internazionale per il controllo di risorse e materie prime sono destinati ad aumentare progressivamente nei prossimi anni. In questo quadro, un'importante questione strategica che dobbiamo oggi porci per preservare un'accettabile sicurezza marittima nel Mediterraneo Allargato anche in un quadro di fabbisogni crescenti e risorse decrescenti è la seguente: il cluster del Maritime State-Building è ancora attuale così come esso è evoluto ed è stato sviluppato fino ad oggi o esso necessita di aggiornamenti ed evoluzione al fine di aumentare la propria efficacia in un contesto dove sfide simmetriche e asimmetriche si intrecciano in un ambiente geopolitico troppo instabile? Oggi vi sono tutti gli elementi storici e concettuali per portare la riflessione strategica sul futuro della sicurezza marittima negli Stati deboli verso una visione più ambiziosa, che esca dalle maglie al tempo stesso troppo strette e troppo audaci del solo Capacity-Building e che si apra alla dimensione di quello che chiamo lo State-Building dal mare.

Ciò vuol dire fare 2 passaggi politico-strategici non banali. Il primo, considerare la sicurezza del mare inscindibile dal problema della ricostruzione dello Stato; il secondo, passare da una visione della sicurezza del mare ad una visione della sicurezza dal mare. Il Capacity Building marittimo diviene sostenibile nel momento in cui esso si sgancia dai suoi limiti funzionali - portare istituzioni di stati deboli a svolgere attività di polizia del mare per proteggere il traffico internazionale da minacce marittime asimmetriche - per divenire il primo e più importante anello di operazioni di State-Building.

Il mare ed i problemi della sicurezza marittima negli Stati costieri in crisi di statualità possono rappresentare l'Entry-Point per una più ampia visione di State-Building, a patto però che esso sia sorretto da adeguate ambizioni

e visioni. In altre parole, ciò vuol dire concepire operazioni di Capacity Building marittimo di nuova generazione, che siano programmate come operazioni di State-Building dal mare e che affrontino il problema di come connettere la sicurezza in mare con le opportunità che la Blue Economy offre in alcuni campi (come la generazione di energia dal mare, l'acquacultura, l'esplorazione delle risorse sottomarine, i trasferimenti di tecnologia e le partnership industriali).

In maniera non dissimile da come sulla terra il Peace-Keeping si è dovuto porre il problema dello State-Building per poter raggiungere gli obiettivi posti dal mandato della missione, anche le forme di ricostruzione della sicurezza in mare vanno inserite in un approccio strategico in cui la sicurezza marittima è connessa alla sicurezza nazionale ed entrambe creano le condizioni per il raggiungimento della sicurezza economica nei Coastal Failing States. Una particolare categoria di Stati che appare in procinto di allargarsi ulteriormente nei prossimi anni visto il peggioramento dei parametri di sviluppo di molti Paesi marittimi nel Mediterraneo Allargato caratterizzati da debole statualità. Passare dal Maritime Capacity Building allo State-Building dal mare potrebbe essere una risposta a questo trend, consentendo di estendere le opportunità della crescita blu anche agli stati falliti o attraversati da crisi.

Paolo Quercia
Docente di Studi Strategici
Università di Perugia

RIDARE CENTRALITÀ ALLA ECONOMIA DEL MARE

di Luca Sisto



Secondo il “V Rapporto dell’Economia del Mare” realizzato dalla Federazione del Mare – Censis il cluster marittimo italiano si conferma uno dei settori più dinamici dell’economia italiana, contribuendo al PIL nazionale per 32,6 miliardi di euro (2,03%), oltre a dare occupazione a circa il 2% della forza lavoro del Paese (471 mila persone fra addetti diretti ed indotto). In termini di valore della produzione, i trasporti marittimi si collocano al primo posto tra le attività industriali (11,8 miliardi di euro, valore che sale a 22 miliardi se si calcolano i settori collegati alla costruzione navale e alle attività portuali).

In questo contesto, il Mediterraneo rappresenta un’area strategica per le relazioni commerciali italiane. Infatti, secondo l’ultimo rapporto pubblicato da SRM e Assoporti l’import export via mare tra l’Italia e l’area MENA (Turchia inclusa) supera i 60 miliardi di euro con una crescita del 13%. Tra i Paesi europei, l’Italia presenta il valore più elevato degli scambi marittimi con il Mediterraneo nel 2017; seguono Germania e Spagna rispettivamente con 46 e 44,2 miliardi di euro. Il commercio marittimo rappresenta circa l’80% dell’interscambio commerciale tra l’Italia e l’area Mena.

Si consideri poi che il nostro è uno dei principali Paesi europei per importazioni ed esportazioni marittime con il resto del mondo: circa 212 milioni di tonnellate.

Oggi, la flotta di bandiera italiana è tra le principali al mondo (tra le prime dei grandi Paesi riuniti nel G20) con posizioni di assoluto rilievo nei settori più sofisticati (unità ro-ro, navi per prodotti chimici). Il nostro Paese continua a detenere la leadership europea nel traffico crocieristico (con 6,2 milioni di passeggeri e 4.600 scali di navi) e quella mondiale per la flotta ro-ro destinata, con oltre 5 mln di tonnellate di stazza lorda.

Anche le Autostrade del Mare, grazie alle quali si attua il trasferimento modale delle merci dal tutto-strada al combinato marittimo, con benefici per la collettività anche in termini di riduzione dei costi esterni, rappresentano da anni un fiore all’occhiello del cabotaggio italiano. Nel solo 2017 le Autostrade

del Mare hanno permesso di spostare quasi 1.500.000 automezzi dalla strada al mare (con l'esclusione dello Stretto di Messina) e ridurre le emissioni di CO2 di quasi 1 milione di tonnellate. Tali numeri mettono ben in evidenza la forza di questo segmento produttivo, in grado di fornire un contributo più che positivo alla crescita socioeconomica del Paese. Un comparto industriale che va pertanto valorizzato facendo sì che la bandiera italiana continui ad essere concorrenziale con le altre bandiere del mondo.

E affinché lo shipping italiano possa cogliere le opportunità dei mercati è essenziale che la flotta italiana possa continuare a contare su uno strumento normativo fondamentale per garantire la sua competitività: il Registro Internazionale. Sono passati 20 anni ed è innegabile l'importanza della Legge n.30/98 per la componente marittima dell'economica nazionale. Lo dimostra il fatto che la flotta è più che raddoppiata: parliamo di oltre 1.400 navi per 15,5 milioni di tonnellate.

Non solo: per la prima volta nella storia del settore marittimo abbiamo dati nazionali ufficiali (CNEL e INPS) che la Legge n. 30 del 1998 è una "success story" anche sotto il profilo occupazionale. Infatti, è finalmente disponibile il numero ufficiale dei lavoratori italiani e comunitari a cui si applica il CCNL Confitarma (32.893 unità) e di quelli a cui si applica il CCNL Fedarlinea (3.090), per un totale di 35.983 unità. Di questi, 8.117 sono personale di terra, quindi il numero di posti di lavoro a bordo coperti da personale italiano/comunitario risulta pari a 27.866 che, in virtù delle rotazioni necessarie a garantire i riposi a terra, danno lavoro a circa 38.000 marittimi.

Per sostenere le enormi potenzialità dell'industria marittima vanno affrontati anche i punti di debolezza del sistema nazionale. Da quanto emerge dall'ultimo rapporto sull'export realizzato da SACE, l'Italia sconta infatti un deficit infrastrutturale di almeno 40 miliardi di euro l'anno che fa perdere circa 70 miliardi di export, equivalenti a 4 punti percentuali di PIL. Da questo punto di vista, il nostro sistema di trasporto marittimo potrebbe rivelarsi ancor più importante di quanto è oggi: la favorevole collocazione geografica che ci vede al centro del Mediterraneo potrebbe favorire il pieno sviluppo di un Paese "marittimo", in grado di avere un ruolo di leadership in un mondo dove il 90% della produzione viaggia su nave.

L'Italia dovrebbe quindi riconoscere una priorità assoluta allo sviluppo del suo assetto logistico, promuovendo una politica dei trasporti efficace e ambientalmente sostenibile.

Ciò, a maggior ragione, in considerazione degli impatti significativi dell'apertura della "Nuova Via della Seta" sui porti del Mediterraneo e del

Nord-Europa. Per la sua posizione geografica e per la dotazione logistica e portuale, l'Italia ha le potenzialità per rivestire un ruolo di primo piano nella BRI (Belt and Road Initiative). Un'opportunità che l'Italia deve cogliere, e saper gestire, per non perdere il treno della competizione globale. Parliamo di un traffico che attualmente si attesta ad oltre 25 milioni di container/anno. Il piano d'investimento coinvolgerà Paesi che rappresentano il 55% del PIL, il 70% della popolazione e il 75% delle riserve energetiche mondiali.

In questa nuova sfida, tutto dipenderà dalla nostra capacità negoziale e soprattutto da quanto sapremo essere uniti a livello nazionale e determinati nel sostenere la nostra visione nel contesto europeo. Per farlo, Confitarma auspica che il nuovo Governo dedichi maggiore attenzione al settore marittimo. In quest'ottica, è assolutamente necessario un organismo dedicato alle peculiari esigenze del mondo marittimo-portuale anche per affermare nel nostro Paese una concreta "blue economy". In sostanza, dobbiamo tornare a considerarci un Paese marittimo! Se vogliamo davvero aumentare le possibilità di crescita del Paese, è infatti assolutamente necessario ridare centralità all'economia che viene dal mare.

Luca Sisto

Direttore generale Confitarma

INFRASTRUTTURE PER IL MERCATO

di Andrea Gentile



Già le Repubbliche marinare avevano capito quale fosse l'importanza del mare e dei traffici marittimi. Parliamo di numeri per meglio capirci: il Porto di Rotterdam nel 2018 ha movimentato 469 milioni di tonnellate di merci, quasi quanto tutti i porti italiani messi insieme e genera il 15% del PIL dell'Olanda; si è capito in Olanda l'importanza della blue economy, e soprattutto dobbiamo capire che quei 469 milioni di tonnellate, non sono solo per l'Olanda, ma anche per la Germania, per la Francia e per i Paesi limitrofi.

Però non posso non ricordare che queste tonnellate passano davanti alla Puglia, nel canale di Suez, visto che i traffici marittimi preponderanti sono quelli che vengono dai Paesi dell'Asia; ricordo anche che l'80% delle merci sono rinfuse; rinfuse all'Italia che servono per produrre beni, siamo il secondo Paese manifatturiero d'Europa, e servono all'Europa e alla Germania, per esportare i beni che producono. Allora, cosa serve ai porti italiani e a quelli pugliesi che si vedono passare le navi davanti? Servono due cose; innanzitutto infrastrutture moderne che facciano sì che la merce che viene sbarcata in un porto pugliese arrivi in breve tempo al mercato di produzione o di consumo.

Non vi dico ieri venendo dal nord al sud con un treno passeggeri quante ore ho impiegato e quanto ritardo ha fatto il treno. Secondo, parliamo di burocrazia che frena lo sviluppo, di troppa burocrazia si muore. Quindi finisco con uno slogan dicendo che sarebbe il momento del fare e di dire dei sì in modo che la logistica possa essere la locomotiva dello sviluppo per l'Italia.

Andrea Gentile
Presidente Assologistica

BLUE ECONOMY SCOMMESSA DELL'ITALIA

di Luigi Giannini



Federpesca crede da sempre nell'esistenza di una blue economy, vale a dire nella capacità di generazione di valore delle attività economiche e non solo che trovano un comune denominatore nel "Sistema Mare".

Abbiamo organizzato il primo convegno in Italia sulla blue economy circa 5 anni fa con la partecipazione del commissario europeo Maria Damanaki e si è tenuto nella sede di Confitarma che è anche la sede della Federazione del Mare. Mi piace ricordare come Federpesca ed io personalmente siamo stati tra quanti hanno dato vita alla Federazione del Mare in Italia con lo scopo di dare vita e gambe ad un cluster che fosse interlocutore primario delle istituzioni tutte, dal Governo al Parlamento, all'UE, in tema di mare e blue economy.

Lo abbiamo fatto nel 2004 immediatamente dopo la soppressione del Ministero della Marina Mercantile: una iniziativa non brillantissima da parte di un Paese che vantava un indubbio primato nelle attività marittime europee, tant'è che ancora oggi la Federazione del Mare - e non solo - reclama ad ogni avvicendamento di Governo e di legislatura l'istituzione del Ministero del Mare, o almeno di un Dipartimento presso la Presidenza del Consiglio, oppure presso il Ministero dello Sviluppo economico o comunque qualsiasi "cosa" che somigli al Ministero del Mare.

Al pari dei Paesi che nel mare ci credono perché, parafrasando Henry Kissinger ("quando voglio chiamare l'Europa, chi devo chiamare?"), ci domandiamo: chi è il titolare dell'economia del mare a livello istituzionale nel nostro Paese? i Ministeri? Quali? Quanti? Il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, il Ministero delle Politiche Agricole, Alimentari e Forestali, il Ministero dell'Ambiente, del territorio e del Mare, il Ministero dello Sviluppo Economico, il Ministero del Lavoro e del Welfare, il Ministero della Salute, più qualche altra competenza sparsa in giro?

Ritengo che tra le prime cose da fare nell'economia del mare è quella di dare vita ad una interlocuzione o forse prima ancora una programmazione, visto che sull'economia marittima non vedo alcun momento programmatico:

l'iniziativa è quindi rimessa alla buona volontà degli attori di questo mondo, quelli che concorrono direttamente a determinare quel 2% del PIL nazionale.

L'economia del mare non può prescindere, innanzi tutto, dal controllo degli spazi marittimi che ci appartengono o che devono comunque restare nella disponibilità concorrente, propria del regime di alto mare (acque internazionali). Un esempio eclatante è quello della Libia: nel 2005 il Governo libico dichiara una Zona di Protezione della Pesca (ZPP), chiudendo una parte consistente del Mediterraneo al prelievo di risorse da parte di terzi. L'Italia invece ha fatto "la scelta di non scegliere" se dichiarare una Zona Economica Esclusiva (ZEE) o meno. Al momento siamo chiusi nelle nostre 12 miglia di acque territoriali, con le conseguenze che potete immaginare sulle attività economiche marittime nazionali dalla contrazione (tale diviene nei fatti la "non espansione" giuridicamente legittimata) della propria sfera di sovranità economica.

Oggi la gran parte dei Paesi terzi del Mediterraneo e non, in assenza di una ZEE italiana, concorrono a sottrarre risorse naturali potenzialmente pertinenti in via esclusiva al nostro sistema economico. Persino Paesi UE allargano la loro sfera economica nel Mediterraneo, talvolta a scapito anche degli interessi italiani, senza che questo venga adeguatamente contrastato. I pescatori italiani nel Mediterraneo rischiano ogni giorno andando a pescare in acque rivendicate dalla Libia ancora attraverso l'istituzione di una vera e propria ZEE, che risale al 2009. Il nostro Ministero degli Esteri dichiara di non riconoscere la ZEE libica, ma di fatto non risulta alcun atto formale che faccia stato di questo "non-riconoscimento", ovvero alcuna protesta ufficiale presso l'ufficio che custodisce i Trattati internazionali, primo fra tutti la Convenzione delle Nazioni Unite sul Diritto del Mare, inclusa la Convenzione di Montego Bay.

Temo che, purtroppo, il tempo per un realistico recupero di tale situazione sia obiettivamente scaduto. Confidiamo tuttavia nell'azione dell'attuale Governo per ottenere qualche risposta ai nostri interrogativi; ma, come dicevo poc'anzi, la politica economica della blue economy si basa molto sugli "asset patrimoniali" cui rivolge la propria azione: fondamentale, quindi, l'azione politica volta a tutelare gli interessi nazionali su porzioni di spazi marittimi sulle quali azionare le leve della blue economy.

Dobbiamo al riguardo considerare che il concetto di economia del mare include appieno anche la tutela ambientale, attraverso l'osservanza di specifiche norme a tutela dell'ambiente marino; perché utilizzare acque internazionali adiacenti le nostre acque territoriali come pattumiera ad opera

dei tanti fruitori del mare, evidentemente danneggia la nostra economia.

Federpesca ha recentemente lanciato in tal senso una bella iniziativa, proponendo una partecipazione attiva del mondo della pesca alla rimozione delle plastiche dal fondo del mare, attraverso un'azione concertata di tutte le flotte pescherecce del Mediterraneo, europee e non. Un'ultima notazione: personalmente, credo esistano ampi spazi nella regione marittima Adriatico-ionica per una collaborazione virtuosa e positiva tra Puglia e Albania nell'ambito appunto di strategia precisa UE, rispetto alla quale né la Puglia né l'Albania brillano per iniziativa. Anche a mente dalle dichiarazioni programmatiche che abbiamo oggi ascoltato, ritengo peraltro sussistano tutte le condizioni affinché possa vedere la luce una specifica iniziativa integrata pugliese-albanese nell'economia del mare e all'interno della strategia adriatico-ionica. Nessuna delle due parti, ritengo, sia disposta a perdere una simile opportunità di crescita economica e sociale.

Luigi Giannini

Presidente Federpesca

PERCHÉ IL SISTEMA INDUSTRIALE NON COGLIE TUTTE LE OPPORTUNITÀ

di Sergio Fontana



Non vi parlo di opportunità, perché quelle ci sono; ma siamo doppiamente colpevoli se queste opportunità non riusciamo a coglierle. Abbiamo la necessità di due cose fondamentali: la prima – politica, ma politica con la P maiuscola. Dobbiamo essere rappresentati da persone serie, che ci rappresentano in maniera corretta, che conoscano, leggano e che abbiano studiato e che si tratti di una politica in una dimensione locale. Noi in Puglia abbiamo una serie di problematiche molto grosse e legate al fatto che abbiamo le attività portuali di Bari, per esempio, che sono bloccate dal fatto che abbiamo un flusso in aumento e abbiamo delle navi che non riescono a connettersi con gli hub, hanno un problema di logistica perché non abbiamo delle strutture e abbiamo necessità di un porto con maggiori capacità e con un dragaggio maggiore.

Abbiamo perso l'opportunità incredibile: il Pireo con lo sbocco di Suez e i mercati che vengono dalla Cina e dall'India, è stato acquistato dai cinesi. Non sono venuti qui da noi perché non siamo organizzati, perché non abbiamo una rete di infrastrutture seria, ci parliamo addosso. Abbiamo bisogno di una politica regionale pronta a dare risposte a quelle che sono le realtà di società come Divella, Casillo e altre; queste hanno necessità di avere uno sbocco al mare e la possibilità di utilizzare il mare; oggi la logistica è un problema non un'opportunità, non è gestita al meglio.

Dobbiamo collaborare, la politica deve stare dietro a chi suggerisce delle scelte e delle opportunità per cercare di migliorare e far sì che le imprese pugliesi riescano ad operare con meno difficoltà.

Seconda necessità– se saliamo di livello, abbiamo bisogno di infrastrutture, perché mettiamo il caso di poter avere le grandi navi porta-containers ma non esiste una rete infrastrutturale idonea con tutta l'area dello sdoganamento; Rotterdam funziona, innanzitutto perché grazie ad un patto tra aziende e sindacati, è aperto 365 giorni l'anno, anche la notte di capodanno scaricano senza sé e senza ma, il laboratorio di controllo di qualità che permettono l'immissione della merce, per cui dalla Cina passano sotto il nostro naso

arrivano a Rotterdam e ritornano e viene sdoganata nel giro di due giorni.

Abbiamo bisogno di buona politica a livello nazionale, perché abbiamo bisogno che qualcuno crei le infrastrutture e che prenda delle decisioni; manca una politica industriale; qual è la pianificazione per i prossimi vent'anni? Questa andrebbe fatta con dei tecnici competenti seduti ad un tavolo con sindacati e associazioni di categoria. Fatemi dire un'ultima battuta sugli aspetti internazionali. È possibile secondo voi che l'Italia abbia una legislazione e legiferi secondo le proprie idee riguardo per esempio la pesca e decida di fare, per esempio, il fermo pesca qui, mentre a 20 chilometri di distanza non esiste. Abbiamo bisogno di una buona politica.

Sergio Fontana

Presidente Confindustria Bari – BAT

PRIORITÀ DEVE ESSERE LA SOSTENIBILITÀ

di Sergio Razeto



La blue economy comprende svariati settori dalla pesca al turismo, all'allevamento ittico, all'estrazione del petrolio, all'estrazione del gas, alla ricerca di materiali al trasporto di merci e passeggeri; rimane un fattore comune e trasversale dal quale nessuno può sottrarsi: la sostenibilità. La sostenibilità dell'ambiente in cui viviamo dell'aria che respiriamo, dei nostri fiumi e dei nostri mari è ormai un dovere imprescindibile per il rispetto delle generazioni che verranno. Negli anni precedenti abbiamo inquinato atmosfera, ambiente e i nostri mari, cerchiamo ora di recuperarli e mantenerli. Anche la blue economy deve avere come priorità, la sostenibilità e se vogliamo, ancora meglio, dovremmo parlare di una "circular blue economy".

In questo mio intervento mi occuperò di un aspetto specifico dell'economia del mare: la meccanica navale di cui mi sono occupato tutta la vita. Ho iniziato con la cantieristica, successivamente ho lavorato nell'ambito della motoristica sia industriale ma soprattutto marina.

Grazie a questa mia attività ho avuto l'opportunità di toccare diversi mari, a partire dal Mar Ligure dove sono nato, per andare poi a Trieste e venire a Bari e comunque lavorando per una multinazionale ho toccato davvero molti altri mari.

Parlando di mare e di numeri importanti vorrei fare riferimento a quella che è la leader mondiale della navalmeccanica: Fincantieri.

Fincantieri che è un gigante della blue economy nel mondo con 19.300 dipendenti in venti cantieri e quattro continenti. Costruisce tutti i tipi di navi; in Italia 9 mila dipendenti ed impiega quasi 80 mila persone, ha un carico complessivo di lavoro di 33 miliardi pari al 2% del PIL e la visibilità a lungo termine assicura lavoro nei cantieri italiani ed esteri, ma soprattutto alle piccole e medie imprese, che guardando al futuro hanno bisogno di essere trascinate e guidate dalle grandi imprese. La piccola e media impresa, che costituisce una gran parte del tessuto industriale italiano aiutata dalla grande impresa viene stimolata ad aggiornarsi verso le nuove tecnologie.

Questi sono i numeri di oggi, ma come affrontiamo il domani. Il domani è una sfida importante soprattutto per la velocità che richiede in termini di adattamento al cambiamento; quindi è indispensabile un supporto ai vari distretti; ricordo che Fincantieri lo fa in maniera diffusa, supportando vari cluster e addestrando anche le piccole imprese ad affrontare quelli che sono i nuovi metodi di lavorazione e le nuove tecnologie.

Voglio ricordare alcuni temi di cui ci si sta occupando: gestione energetica delle grandi navi, sistemi di propulsione ibridi, navi con propulsione con diversi combustibili tipo gas che a mio avviso sarà ancora il combustibile del futuro per almeno i prossimi 30 anni, sistemi per generare energia con l'idrogeno, generazione di energia con il moto ondoso, utilizzo anche a bordo delle energie rinnovabili, batterie e trattamento rifiuti. Quindi un programma estremamente innovativo.

Ora arriviamo ad un aspetto un po' più locale; tre anni fa mi è stato chiesto di prendermi cura di una bellissima azienda di Bari composta da 140 persone che per i meno giovani ricorda un brand di grandissimo valore che vogliamo recuperare: Isotta Fraschini Motori. In questi tre anni abbiamo fatto un grosso lavoro risolvendo alcune problematiche delle nuove fregate della Marina Militare, recentemente abbiamo superato una qualifica severissima e finalmente i motori di Isotta Fraschini Motori saranno i motori per i nuovi pattugliatori della Marina Militare italiana. Questa è stata la fase di recupero, ma se guardiamo al futuro abbiamo lanciato un bellissimo programma che si articola in diversi punti; un programma che consiste nel creare un centro di innovazione e sviluppo, orientato alla meccatronica, il quale, al suo interno, contiene già una serie di progetti estremamente interessanti dove sarà curato non solo l'aspetto motoristico, ma quello dell'elettronica, della softweristica e delle nuove tecnologie, per avere ad esempio un monitoraggio a distanza del motore, per assistere il cliente con una manutenzione preventiva, per operare in un sistema con diverse sorgenti di energia (batterie, rinnovabili, fuel cell).

Si tratta di un programma interessantissimo che vogliamo portare avanti con l'obiettivo di rilanciare l'azienda che pur rimanendo un'azienda di nicchia ritornerà ad essere un'azienda di alta gamma come il suo storico marchio.

Per realizzare tutto questo, il progetto è stato definito a chilometro zero, perché collaboreremo con il politecnico di Bari, l'università del Salento, con i centri di ricerca; questo sarà anche un modo per coinvolgere le risorse locali che selezioneremo accuratamente proprio per avere un'ingegneria di

altissimo livello.

Faremo il possibile per acquisire fornitori della regione che vogliano insieme a noi fare codesign per ottenere un prodotto eccellente a prezzi allineati al mercato.

Un'ultima punto, prima parlavo di università, di nuove tecnologie, di piccole e medie imprese di prodotto eccellente, per tutto ciò abbiamo bisogno di ricerca e di formazione delle nuove generazioni.

Abbiamo il bisogno di tecnici preparati a tutti i livelli, è un tema su cui dobbiamo impegnarci e lavorare tantissimo. È importante indirizzare i più giovani fin dalle scuole medie verso le materie scientifiche e così riusciranno a trovare lavoro ed aiuteranno le nostre imprese a crescere. Da un'analisi di Confindustria, oggi mancano in Italia 350 mila tecnici, io mi occupo dell'area triestina di Confindustria, e posso dire che nella nostra regione mancano circa 300 tecnici che potremmo impiegare già domani mattina.

È fondamentale indirizzare i nostri giovani verso le facoltà scientifiche ma altrettanto importanti sono i diplomi tecnici delle scuole superiori.

Gli istituti tecnici superiori sono pochi in Italia, pochissimi se comparati a nazioni come la Germania, ma già oggi un'altissima percentuale dei nostri ragazzi diplomati presso gli istituti tecnici superiori trova occupazione.

In questa fase di grande cambiamento tecnologico è ancora più importante guidare i nostri giovani e chiudo dicendo che se non pensiamo ai giovani, non li aiutiamo, non li stimoliamo e non li facciamo orientare con passione in questa direzione, l'Italia non sarà più la seconda manifattura d'Europa.

Sergio Razeto

Presidente Confindustria Venezia-Giulia

COGLIERE LE OPPORTUNITÀ EUROPEE

di Silvio Busico



Abbiamo parlato di elementi essenziali riferiti ai porti turistici: infrastrutture logistiche e burocrazia, io aggiungerei il fondamentale capitale umano, le risorse umane qualificate ed è il motivo per il quale in Puglia e in tutta Italia sono nati gli istituti tecnici superiori. Piccola parentesi su cosa sono gli ITS; sono istituti di alta specializzazione che sono stati creati in aree tecnologiche ritenute strategiche per il nostro Paese.

La Regione Puglia ha ritenuto di investire in sei aree tecnologiche. Noi stiamo capitalizzando tantissimo soprattutto nell'ambito del trasporto marittimo; al nostro interno abbiamo il Gruppo Grimaldi tra i soci fondatori che ci garantisce un altissimo tasso di occupazione. Nell'ambito della blue economy siamo secondi in Europa nell'ambito delle risorse occupate, la terza in economia su scala della blue economy. La Commissione europea nell'ambito del bilancio 2021-2027 ha intenzione di stanziare ulteriori 7 milioni di euro per rafforzare il capitale umano della blue economy. In Puglia abbiamo il vantaggio, l'aiuto ancora per qualche anno del Fondo Sociale Europeo che consente al sistema ITS di coprire il 100% della spesa, di formare gratuitamente il capitale umano immediatamente spendibile sul mercato. Vorrei sottolineare un dato fondamentale l'83,4% degli occupati è una percentuale altissima per la nostra Regione. Gli ITS hanno l'83,4% degli occupati entro un anno dal conseguimento del diploma. Ritornando sulle attività, stiamo sviluppando insieme a Grimaldi il tecnico superiore della gestione delle infrastrutture logistiche nei porti turistici di Brindisi, tra l'altro d'intesa con Confindustria Brindisi e Assonautica stiamo lanciando sempre nell'ambito della catena del trasporto internodale 4.0 nuove unità nell'ambito delle competenze digitali rafforzandoli soprattutto per quanto riguarda la visibilità e la tracciabilità delle merci. Siamo in piena fase di progettazione e abbiamo chiesto sia a Confindustria che ad Assologistica di collaborare insieme per costruire nuove progettualità.

Silvio Busico

Presidente Fondazione ITS per la Logistica

III SESSIONE

BLUE ECONOMY E BLUE GROWTH: COOPERAZIONE E COMPETITIVITÀ

ZES, BLUE ECONOMY E BLUE GROWTH: OPPORTUNITÀ, PROSPETTIVE DI SVILUPPO, COMPETITIVITÀ

di Mario Ciampi



Alla sessione “ZES, Blue Economy e Blue Growth: opportunità, prospettive di sviluppo, competitività”, hanno partecipato alcuni dei più significativi della “nostra” blue economy: Cristiano Camponeschi leading Partner Deloitte Officine Innovazione, Pino Musolino presidente Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, Porti di Venezia e Chioggia, Ugo Patroni Griffi presidente Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, Sergio Prete presidente Autorità di Sistema Portuale del Mare Ionio, Fabio Di Canio presidente Polis Avvocati e Daniele Bosio direttore generale Affari politici e di Sicurezza al Maeci. In particolare la relazione dell’ambasciatore Bosio, che pubblichiamo a parte, è un’analisi completa delle potenzialità dell’Italia nel contesto del Mediterraneo. Il dibattito della sessione che ho coordinato, si è focalizzato sugli strumenti più innovativi per realizzare gli obiettivi di sviluppo dell’economia del mare e mettere in atto il potenziale della “Crescita blu” nei territori. Tra questi, vi sono sicuramente le **Zes** (Zone Economiche Speciali), aree territoriali contraddistinte da un regime giuridico particolare e diverso rispetto al territorio che le circonda. Segno comune delle Zes è infatti la creazione di un sistema giuridico ed economico speciale per favorire la crescita delle imprese locali, l’attrazione degli investimenti esteri, l’import-export.

In Italia sono state introdotte dalla legge 123/2017, che le ha definite come delle zone geograficamente delimitate, ubicate nel Sud Italia, che comprendono un’area portuale e altre aree anche non adiacenti territorialmente purché presentino un nesso economico funzionale con il porto. Il dibattito tra gli operatori e gli esperti si sta prevalentemente incentrando in questi anni sulla capacità di queste zone di creare sviluppo effettivo, al di là delle previsioni, che comunque appaiono promettenti sulla capacità delle Zes di incrementare i flussi commerciali: il Centro Studi e Ricerche per il Mezzogiorno (Srm) prevede un incremento dell’export del 40%, che nel caso del Mezzogiorno varrebbe 18 miliardi di euro, dopo dieci anni dalla

loro istituzione. Il modello delle *Free Zone* è diffuso in tutto il mondo e spesso hanno accompagnato in modo significativo la crescita della competitività industriale di interi Paesi: è il caso della Polonia, che ne ha riconosciute quattordici, della Cina e degli Emirati. Le Zes hanno successo dove è più snello l'iter autorizzativo e i benefici fiscali o amministrativi sono subordinati a condizioni chiare e verificabili: in Polonia, per ottenere l'esenzione, le imprese devono ricevere un'apposita autorizzazione che è subordinata ad una serie di condizioni, come un investimento minimo di 100.000 euro o il mantenimento del business e della forza lavoro nell'area per almeno cinque anni. Se quanto dichiarato non si verifica, l'impresa deve restituire gli aiuti ricevuti.

Le misure legislative che rendono speciali queste zone variano da Paese a Paese. In molti casi consistono in esenzioni doganali (e in questo caso la Zes coincide con una zona franca), in altri in semplificazioni burocratiche, flessibilità dei rapporti di lavoro, aiuti economici e misure fiscali di sostegno. Misure di questo tipo si adattano bene al rafforzamento del sistema logistico dei nostri porti nel suo complesso. Per cogliere appieno le sfide della nuova economia del mare, era necessaria una norma che potesse estendere anche alla portualità del nord del Paese questi vantaggi fiscali e amministrativi, inizialmente pensati per il Mezzogiorno. Va in questa direzione il Disegno di legge n. 732 presentato il 1 agosto 2018 dal sen. Urso, recante "Nuove misure per le zone economiche speciali (ZES) ed estensione delle agevolazioni fiscali alle zone logistiche semplificate (ZLS)" (cfr. il testo nella sessione Documenti). Nell'ottica geo-economica di incrementare il trasporto marittimo intercettando i grandi flussi che passano per il Mediterraneo, i nostri porti devono tornare ad essere gli snodi nevralgici del nostro sistema produttivo, terminali di territori con vocazione esportatrice. Va detto tuttavia che le Zes funzionano in presenza di infrastrutture ferroviarie con elevati standard qualitativi e, più in generale, di reti logistiche capaci di supportare lo sviluppo dei flussi commerciali.

In questo senso, sono certamente dei moltiplicatori di crescita economica e di opportunità, ma non sono la soluzione per tutti i mali del nostro sistema produttivo. Ne è convinto **Pino Musolino**, Presidente Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, Porti di Venezia e Chioggia: «Per inverare tale opportunità, è necessario garantire maggiore efficienza non solo ai sistemi portuali ma all'intera catena logistica e al tessuto produttivo... la creazione di ZES è certamente una opportunità ma non la panacea di tutti i mali, e per questo va inquadrata nella prospettiva di un continuo processo di "re-shoring" e implementazione. Parallelamente, vanno implementate e aggiornate tutte le

infrastrutture – materiali e immateriali – ma anche (e soprattutto) le normative che possono contribuire ad aumentare l'efficienza operativa e logistica del Sistema Paese». Considerazione condivisa anche da **Sergio Prete**, Presidente Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, per il quale la Zes può essere attrattiva soltanto insieme ad altri fattori, come la presenza di grandi players internazionali, la posizione geografica, la competitività complessiva del porto e delle aree ad esso collegate. Com'è strategica anche l'innovazione dei progetti che devono interessare l'economia retro-portuale e i suoi servizi, in particolare per le Zes più recenti come quella adriatica, presieduta da **Ugo Patroni Griffi**, Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale. E l'innovazione va agevolata avvicinando i soggetti ideatori ai finanziatori, le startup alle grandi imprese del settore, costruendo sotto-filiere capaci di portare ricadute positive sui territori. Come spiega **Cristiano Camponeschi**, Leading Partner Deloitte Officine Innovazione.

Un caso di innovazione e di crescita sostenibile viene riportato da **Fabio Di Cagno**, Presidente Polis Avvocati, che ha illustrato il progetto del nuovo eco-quartiere nel Principato di Monaco, portando «una testimonianza di come Mare Mediterraneo, economia e crescita sostenibile possono rappresentare singoli elementi di un'unica operazione virtuosa con al centro sviluppo, occupazione, investimenti nella ricerca e innovazione».

Certo, la sostenibilità della "Crescita blu" per l'Italia oggi significa soprattutto la stabilizzazione del Mediterraneo allargato per una piena ripresa della cooperazione economica. In questa fase, la tradizionale fluidità del mare è aumentata dai conflitti in atto e dalla presenza di nuovi attori regionali che non garantiscono una soluzione immediata alle numerose instabilità dell'area. L'obiettivo resta per l'Italia e per l'Europa quello di liberare le grandi potenzialità dell'economia blu: la stessa Commissione europea ha valutato che è possibile raddoppiare i numeri del settore, «con investimenti nell'innovazione e attraverso una gestione oculata e responsabile, integrando gli aspetti ambientali, economici e sociali». In questa prospettiva incoraggiante, l'Italia può e deve fare la sua parte, memore della sua geografia e della sua storia di grande Repubblica marinara.

Mario Ciampi

Segretario generale Fondazione Farefuturo

LA BLUE ECONOMY NEL MEDITERRANEO

di Daniele Bosio



Il rapido mutare del contesto internazionale e dei suoi equilibri, amplificato dall'avvento delle nuove tecnologie, impone l'adozione di un approccio integrato alla sicurezza marittima e, più in generale, alla difesa degli interessi nazionali che trovano applicazione sul mare. Accanto a questo occorre dotarsi degli strumenti e delle capacità necessari alla tutela di questi interessi.

Lo scenario globale che viviamo oggi si caratterizza per l'elevata interconnessione fra gli attori che lo popolano: oltre agli attori tradizionali rappresentati dagli Stati si muovono organizzazioni internazionali e transnazionali, organizzazioni della società civile. Si parla con frequenza delle sfide poste dagli attori non tradizionali della politica internazionale (organizzazioni criminali, organizzazioni terroristiche), ma non va ignorato che le tendenze più recenti vedono il riemergere dell'entità statale come elemento di primo piano dell'arena internazionale. E con esso l'interesse nazionale quale elemento portante della loro politica.

È proprio in questo continuo mutare degli equilibri che si rafforzano le minacce transnazionali, come il terrorismo di matrice jihadista o gli attacchi cibernetici. In questo contesto il libero accesso ai *global commons* costituisce da un lato un mezzo privilegiato per i flussi economico commerciali e quindi di affermazione della prosperità, dall'altro un elemento di frizione tra gli Stati nell'affermazione del proprio interesse.

Il mare è emblematico di questa situazione: da un lato unisce (basti pensare ai flussi commerciali che su di esso hanno luogo, ma anche alle moderne dorsali di flussi di dati che lo attraversano), dall'altro, rappresenta un elemento di divisione, un confine liquido fra mondi in competizione. Proprio in questo contesto, il mare è per l'Italia un teatro sul quale è necessario affermare e soprattutto difendere i nostri interessi nazionali.

Il Mediterraneo è il nostro confine liquido, per l'Italia e per l'Europa. Lo abbiamo detto più volte oggi, rappresenta un bacino di importanza globale in termini sia di portata dei flussi commerciali sia del numero di nazioni e

continenti che ne definiscono il perimetro e che sono da esso di conseguenza uniti. Il Mediterraneo è geograficamente chiuso, ma strategicamente aperto lungo i due prolungamenti principali: a est verso il Mar Rosso, il Medio Oriente e il Mar arabo; a ovest nel vicino Atlantico fino al Golfo di Guinea.

Questa interconnessione ne amplia la portata anche in regioni come l'Artico e il sud-est asiatico dove sono in corso trasformazioni epocali che vanno dai cambiamenti climatici alla crescente assertività di attori statuali, soprattutto la Cina, ma anche l'India, che coltivano crescenti aspirazioni a divenire potenze globali. Queste dinamiche internazionali si riverberano direttamente o indirettamente anche sul Mediterraneo, sempre più cerniera e luogo di passaggio del traffico marittimo mondiale, dei flussi petroliferi e delle risorse energetiche di altra natura.

Il *global common* marittimo è così posto al centro degli equilibri mondiali e non è un caso che la stessa Unione europea abbia deciso di valorizzarlo con strategie dedicate alla *blue economy*, in un'ottica di sfruttamento sostenibile di questo grande patrimonio che i mari custodiscono.

L'approccio dell'Unione europea allo sviluppo dell'economia blu è giustamente olistico e onnicomprensivo, si basa sull'adozione di decisioni non a compartimenti stagni, ma con un'attenta considerazione delle interazioni tra tutti gli elementi in gioco. Sono stati così sviluppati piani di azione coerenti sui molteplici profili dell'attività cooperativa dell'Unione sul mare. Mi riferisco in particolare alle azioni per la creazione di uno spazio comune per il trasporto marittimo senza frontiere, per una strategia europea sulla ricerca marina, per una rete europea per la sorveglianza marittima, per la pianificazione comune dello spazio marittimo e la gestione integrata delle zone costiere o ancora per la prevenzione e la repressione della pesca illegale. Un approccio che stabilisce anche un coordinamento ravvicinato non solo tra le diverse politiche settoriali, ma anche tra le agenzie europee che si occupano del mare.

Il nuovo arrivo delle politiche dell'Unione europea in questo settore è rappresentata dall'iniziativa per lo sviluppo sostenibile dell'economia blu nel Mediterraneo occidentale (iniziativa WestMED). Si tratta di uno strumento che si inserisce nel quadro della collaborazione 5 + 5 tra la sponda nord e la sponda sud del Mediterraneo e raggruppa Portogallo Spagna Francia Italia e Malta da una parte e Libia Tunisia Algeria Marocco e Mauritania dall'altra.

È un'iniziativa prettamente intergovernativa che nasce dal desiderio di coordinare l'azione dei 10 Stati membri nel promuovere la partecipazione degli stakeholders privati e istituzionali ai programmi di cooperazione

territoriale dell'Unione europea. La road map dell'iniziativa adottata alla riunione ministeriale di Algeri nel dicembre 2018 ha definito le aree prioritarie di intervento che vanno dallo sviluppo dei cluster marittimi alla pesca e all'acquacoltura sostenibili, dalla promozione del consumo e della produzione sostenibili alla sicurezza marittima e alla lotta contro l'inquinamento marino. Le due successive stakeholders conference a Algeri nel dicembre 2018 e a Palermo nel maggio 2019 hanno portato a sei idee di progetto nei settori del contrasto alla pesca illegale, dell'acquacoltura sostenibile, del *Marine Litter*, del trasporto marittimo pulito, dei *cluster* marittimi e del turismo blu.

Da un altro punto di vista, l'Unione europea ha anche sviluppato una strategia di sicurezza marittima intesa a proteggere i propri interessi sul mare, basata sul miglioramento della cooperazione transnazionale e intersettoriale con lo scopo di rafforzare la stabilità, lo stato di diritto e la buona governance del dominio marittimo globale e che considera tutti i bacini di interesse dell'Unione europea. Si tratta di un approccio in questo caso basato sull'assunto che la sicurezza interna è strettamente legata a quella esterna e che le minacce sono transnazionali e interconnesse per natura e richiedono soluzioni intelligenti garantite dalla cooperazione tra tutti gli attori interessati, inclusi i Paesi terzi che sono stimolati ad assumere la loro parte di responsabilità per il consolidamento della sicurezza marittima a livello globale.

Qualche dato in proposito, un po' diverso da quelli già offerti da altri relatori, danno un'idea degli interessi comuni che l'Italia condivide con i suoi partner europei. Se il 90% del commercio internazionale passa attraverso il mare, la stabilità di questi traffici è fondamentale per la prevenzione dei conflitti e il mantenimento della pace e della stabilità internazionale. Se il 50% della popolazione e del prodotto interno lordo europei provengono da regioni marittime e se 400 milioni di passeggeri passano attraverso porti europei ogni anno è fondamentale che esistano politiche comuni di protezione delle infrastrutture e delle attività industriali che si svolgono sul mare o in prossimità di esso. Se l'Europa si affaccia sul mare con oltre 90.000 km di coste e possiede 20 milioni di chilometri quadrati di zone economiche esclusive, è evidente che esiste un interesse comune al controllo delle frontiere marittime esterne. Se il 30% delle unità mercantili a livello mondiale è europeo e oltre il 42% del valore del commercio marittimo è gestito da armatori europei, se sono europee più di 80.000 imbarcazioni da pesca è inevitabile una politica europea che garantisca la sicurezza e la libertà di navigazione e la continuità delle catene di rifornimento globali per i nostri mercati.

In questo contesto appare sempre più cruciale la riaffermazione del valore dello stato di diritto come fattore di stabilizzazione dei rapporti internazionali sul mare. L'Italia, caratterizzata da interessi vitali e strategici fortemente distribuiti in tutta la sua articolata struttura economica, non può relegarsi nella condizione di "Paese consumatore di sicurezza garantita da altri", ma ha il dovere di proporsi quale fornitore di sicurezza. È per questo, che come gli altri Paesi membri dell'Unione europea anche l'Italia ha il dovere di sviluppare le proprie politiche marittime nazionali in stretta collaborazione con gli operatori del settore al fine di facilitare la cooperazione di interazioni a tutti i livelli.

Di fatto alcuni Paesi dell'Unione europea hanno modellato un approccio integrato che risponde alle specifiche esigenze nazionali e che si traduce nella creazione a seconda dei casi di un ministero apposito, di una figura istituzionale di riferimento o di strategie tematiche.

Al riguardo casi esemplari sono sicuramente il Portogallo e la Francia. Lisbona ha fondato nel 2015 il ministero del mare che si occupa di definire e monitorare la strategia nazionale per il mare, determinare e attuare le politiche per la proiezione, pianificazione e sfruttamento delle risorse marine, promuovere l'innovazione scientifica e tecnologica e lo sviluppo di un'economia marittima sostenibile.

Ancora più esemplare è il segretariato generale del mare francese. Fondato nel 1995, il segretariato generale del mare coordina la politica marittima della Francia e l'azione dello Stato in mare direttamente sotto l'autorità del Primo Ministro. Tra le sue funzioni rientra anche il monitoraggio delle leggi relative agli affari marittimi e la direzione del centro operativo e interdipartimentale della guardia costiera. A sostenere il suo lavoro è il comitato interministeriale del mare che imposta le linee guida del governo per gli affari marittimi e organizza periodicamente incontri istituzionali tra i ministeri che si occupano di questioni riguardanti il mare. Il caso francese rappresenta un modello efficace di governance del mare soprattutto perché si basa sulla creazione e il mantenimento di relazioni solide con i numerosi attori pubblici e privati che partecipano così alla definizione di politiche che realmente rispondono alle esigenze del cluster marittimo.

Nell'ufficio del direttore centrale per la sicurezza del mio ministero c'è una riproduzione di una vecchia carta geografica che, con la semplice forza dell'immagine, ribalta un po' la concezione geografica della nostra penisola tutta centrata sull'asse nord-sud. È una vista dell'Italia al contrario, con un orientamento sud-nord che cambia il punto di osservazione e la scopre quasi

comandare il Mediterraneo, circondata dal mare e protesa verso il continente più grande in lontananza cioè l’Africa. È con questa immagine che si può spiegare il senso, banale eppure forse proprio per questo considerato così poco, del legame tra l’Italia e il mare.

Daniele Bosio

Coordinamento "Mare"

Direttore generale Affari politici e di Sicurezza - MAECI

DOCUMENTI

ITALIA NAZIONE DI MARE

L'Italia è una piattaforma naturale situata nel cuore del Mediterraneo. Questo comporta che la nostra economia e il nostro sviluppo non possono prescindere dal mare, oggi più che mai.

Pertanto la *blue economy* riveste una priorità nazionale, un elemento decisivo della strategia per realizzare appieno una politica capace di rispondere agli interessi nazionali. Sul Mare, si giocano gli asset principali del nostro Paese, sul piano economico ma anche su quello della sicurezza e della politica estera. L'Italia può svolgere un ruolo internazionale solo se si riappropria del "mare nostrum" in tutti i sensi.

Sul piano economico appare evidente, a partire dalla gestione dei porti, anche perché il 90% delle merci transita via mare e il 25% di queste passa attraverso il Mediterraneo. È in quest'ultimo che si concentra il 27% dei servizi di trasporto dei container con un ruolo significativo per i traffici a corto raggio in particolare nella modalità RO-RO, cioè effettuati tramite navi traghetto che trasportano camion. I dati a nostra disposizione ci informano che le imprese legate all'economia del mare hanno sfiorato (dati 2018) le 200 mila unità, il 3,3% del totale complessivo delle aziende italiane, non dimenticando di ricordare che all'interno della *blue economy* italiana una quota è occupata da imprese straniere che operano sul territorio italiano. In questo scenario, il Mezzogiorno detiene più del 30% dell'import-export via mare. Questo dimostra quanto sia importante la posizione del Sud Italia nel cuore del Mediterraneo. È la Blue economy la strada per riunificare il Paese e nel contempo ridargli un ruolo rilevante e preminente nel Mediterraneo quale potenza regionale "MedAtlantica"

L'Economia del mare è una risorsa che genera ricchezza, occupazione e unisce settori e compartimenti diversi in un tessuto imprenditoriale vario per genere e per categoria, che possiamo sintetizzare come segue:

- **Filiera ittica:** comprende le attività connesse con la pesca e la lavorazione del pesce.
- **Industria delle estrazioni marine:** riguarda le attività di estrazione di risorse naturali del mare.
- **Filiera della cantieristica:** comprende le attività di costruzione di imbarcazioni da diporto e sportive.
- **Movimentazione di merci e passeggeri:** con riferimento a tutte le attività

di trasporto via acqua di merci e persone.

- **Servizi di alloggio e ristorazione:** relativi a tutte le attività legate alla ricettività.
- **Ricerca e tutela ambientale:** include le attività di ricerca nel campo delle biotecnologie marine e delle scienze naturali legate al mare.
- **Attività sportive e ricreative:** comprende le attività connesse al turismo, allo sport e al divertimento come i tour operator, parchi tematici e stabilimenti balneari.

Per quanto indicato sarebbe pertanto utile istituire un "Ministero del Mare" che possa mettere insieme tutte le competenze, da quelle che riguardano la cantieristica alle infrastrutture portuali, alla logistica, alle risorse marine ed energetiche, dal turismo alle attività ricreative e che possa dare un nuovo slancio all'economia del mare.

Un altro aspetto da non tralasciare è la componente internazionale del nostro trasporto marittimo, in particolare con la Cina che è il nostro principale fornitore con 22,4 miliardi pari al 17% di tutto il nostro import. Tuttavia, mentre negli ultimi 20 anni le merci movimentate nei container in tutta l'area mediterranea (dove transita un quinto del traffico marittimo mondiale) hanno registrato un incremento del 500%, nei porti italiani l'aumento è stato solo del 50%. Rischiamo di rimanere esclusi dai tracciati internazionali perché il sistema dei porti è frammentato, la burocrazia pesante e i piani regolatori (salvo eccezioni) sono fermi a 60 anni fa. Manca soprattutto un coordinamento, una cabina di regia a livello nazionale. È quanto emerge dal focus sui porti presentato al 4° Forum Internazionale Confrtrasporto-Confcommercio nell'ottobre 2018.

In aiuto a questa situazione è intervenuta la legge sul Riordino della legislazione in materia portuale del '94 che ha previsto la possibilità di affidare in concessione banchine e spazi portuali ai privati; un Regolamento nazionale avrebbe dovuto regolamentare in maniera uniforme tale facoltà, ma nonostante sia trascorso quasi un quarto di secolo dall'approvazione della legge, tale Regolamento non è stato ancora emanato. Abbiamo così assistito al proliferare di situazioni differenziate, con casi di concessioni rilasciate con impegni minimi a carico dei privati, senza garanzie per le Autorità portuali e con criteri di determinazione del canone profondamente variabili da caso a caso, da realtà a realtà. È fin troppo evidente che tutto questo ha determinato una distorsione del mercato.

Si rende necessaria una massiccia politica di investimenti infrastrutturali

soprattutto perché l'Italia perde 70 miliardi di euro l'anno di export per la carenza delle infrastrutture commerciali. L'ultimo Rapporto Sace sull'export *Keep calm & Made in Italy* dedica un capitolo alle penalizzazioni indotte da una logistica nazionale carente rispetto a quella dei principali competitor, a partire dalla Germania che vanta le migliori performance e dove il confronto con i tedeschi ci vede sfavoriti soprattutto nella spesa per investimenti in logistica che in Italia viene stimata in 30 miliardi circa fra il 2013 e il 2017 e in Germania di 50 miliardi annui.

In questo contesto si inserisce la normativa su ZES e ZLS recentemente innovata con la estensione alla ZLS del Nord di buon parte dei benefici fiscali delle ZES: vi è quindi la possibilità di creare una rete completa marittima e terrestre, logistica e produttiva competitiva sul piano globale, nuovi strategici asset di crescita del Paese.

Per Zes, s'intende infatti una zona geograficamente delimitata, situata entro i confini dello Stato, costituita anche da aree non territorialmente adiacenti purchè presentino un nesso economico funzionale e che comprenda almeno un'area portuale con le caratteristiche stabilite dal Regolamento UE n. 1315 del 2013 e collegata alla rete transeuropea dei trasporti (TEN-T).

Le aziende nuove e quelle già operative insediate nella ZES-ZLS che inizieranno o incrementeranno attività economiche imprenditoriali, beneficeranno innanzitutto di procedure amministrative semplificate, accesso alle infrastrutture esistenti e previste nel Piano di sviluppo strategico della Zes.

Ad oggi sono state approvate le ZES di Campania, Calabria, Puglia Jonica (compresa la Basilicata) e Puglia Adriatica; mentre è in corso la procedura per la costituzione di altre quattro, Abruzzo, due in Sicilia e una in Sardegna. Per questo è necessario sburocratizzare le procedure ancora troppo lunghe e complesse. C'è chi ha elencato addirittura 32 diverse procedure e richieste.

Oggi i vantaggi derivanti dalle ZES e dalle ZLS non sono ancora sfruttati. Anche in questo caso si può dire che non esiste una politica capace di comprendere e sviluppare il ruolo geopolitico dell'Italia né di comprendere quanto la *blue economy* è una risorsa straordinaria per la nostra Nazione. Questa miopia, che si riflette in ritardi infrastrutturali e burocratici, non solo ci fa perdere numerose opportunità ma rischia di farci perdere importanza rispetto a Nazioni magari meno fortunate geograficamente ma più capaci di assecondare le necessità delle imprese che lavorano nella *blue economy*.

Proprio per questo il Mare deve tornare ad essere dopo secoli l'asse dello sviluppo italiano: l'Italia deve concepirsi come una **Nazione di mare** non solo una **Nazione sul Mare!**

ISTITUZIONE DEL MINISTERO DEL MARE

Disegno di Legge n. 917 di iniziativa del Senatore Adolfo Urso e altri.
Senato della Repubblica XVIII legislatura.

Onorevoli Senatori. - L'Italia, come è noto, è circondata da 7.456 chilometri di coste, 155.000 chilometri quadrati di acque marittime, interne e territoriali, e 350.000 chilometri quadrati di acque. Un patrimonio non solo naturalistico, storico e culturale ma anche economico. Oggi più che mai. Con l'80 per cento dei nostri confini bagnati dal mare, la blue economy costituisce, infatti, una parte molto importante del sistema produttivo nazionale, con circa 200.000 imprese impegnate nella cosiddetta «economia del mare», che va dalle attività primarie come la pesca, a quelle terziarie del turismo marino, dei trasporti marittimi e della ricerca e regolamentazione ambientale, passando per quelle secondarie quali la cantieristica.

Una forza imprenditoriale che cresce rispetto al resto dell'economia, come emerge dal VII Rapporto sull'economia del mare (2018), e che coinvolge anche giovani (dieci imprese della blue economy su cento sono «capitanate» da under trentacinque), donne (venti su cento sono a guida «rosa») e stranieri (sei su cento).

L'economia del mare si sviluppa in svariati settori che vanno dalla filiera ittica (che comprende le attività connesse con la pesca, la lavorazione del pesce e la preparazione di piatti a base di pesce) a quella della cantieristica (attività di costruzione di imbarcazioni da diporto e sportive, cantieri navali, fabbricazione di strumenti per navigazione, installazione di macchine e apparecchiature industriali connesse); dall'industria delle estrazioni marine (sale, petrolio, gas naturale) alla movimentazione di merci e passeggeri (attività di trasporto via acqua di merci e persone, sia marittimo che costiero, connesse attività di assicurazione e di intermediazione degli stessi trasporti e servizi logistici), ai servizi di alloggio e ristorazione, alle attività sportive e ricreative (tour operator, guide e accompagnatori turistici, parchi tematici, stabilimenti balneari e altri ambiti legati all'intrattenimento e divertimento, discoteche, sale da ballo, sale giochi, eccetera), ma anche attività legate all'istruzione (scuole nautiche). Senza dimenticare, poi, il settore della ricerca e della tutela ambientale che include le attività di ricerca e sviluppo nel campo delle biotecnologie marine e delle scienze naturali legate al mare più in generale, assieme alle attività di regolamentazione per la tutela ambientale e nel campo dei trasporti e delle comunicazioni.

I settori in cui è più forte l'allargamento della base imprenditoriale, in termini percentuali, sono le attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale (più 34,6 per cento) e i servizi di alloggio e ristorazione (più 23 per cento), mentre, tra le diverse ripartizioni territoriali, l'incremento maggiore del numero di imprese della blue economy si riscontra nel Mezzogiorno e nel Centro Italia che rappresentano, appunto, le due macroripartizioni a più alta concentrazione di imprese della blue economy, con un'incidenza del 4,1 per cento e del 4,2 per cento sui rispettivi totali imprenditoriali.

Parliamo, dunque, di una forza imprenditoriale che rappresenta un motore per la produzione economica, il cui valore aggiunto è arrivato, nel 2017, a 45 miliardi di euro, pari al 2,9 per cento del totale economia, con un aumento di circa il 5,9 per cento, raddoppiando la variazione esibita dal resto DDL S. 917 - Senato della Repubblica XVIII Legislatura 1.2.1. Testo DDL 917 Senato della Repubblica Pag. 4 dell'economia.

Va poi rilevato il dato attinente alla forza lavoro che conta oltre 880.000 occupati, pari al 3,5 per cento dell'occupazione complessiva nazionale, mentre dal 2011 al 2017 il numero di lavoratori è aumentato di più 4 punti percentuali, a fronte di una crescita di solo l'1 per cento nel resto dell'economia. Imprenditorialità, produzione e occupazione, a cui va ad aggiungersi la competitività in campo internazionale, perché l'export della cantieristica e quello del settore ittico, nel suo insieme, ha toccato nel 2017 quota 5,1 miliardi di euro.

Dati e numeri che per un effetto moltiplicatore devono aggiungersi a quelli dell'indotto relativi alle attività fornitrici, ad esempio, di beni e servizi di input (materie prime, semilavorati, eccetera) e a quelle che garantiscono la distribuzione commerciale, servizi di marketing, trasporti, logistica e così via, per cui per ogni euro prodotto dalla blue economy se ne attivano quasi due sul resto dell'economia.

Analizzando in base alla ripartizione geografica, infine, il valore aggiunto prodotto dalla blue economy, la sua attivazione sul resto dell'economia e il relativo moltiplicatore, emerge che l'intera filiera della blue economy nel 2016 ha inciso, tra valore aggiunto prodotto in modo diretto e valore aggiunto attivato, per circa l'11 per cento nell'economia del Mezzogiorno (36,3 miliardi di euro) e per il 10,1 per cento in quella del Centro (33 miliardi di euro).

Un sistema che ha tenuto nonostante la crisi, che funziona, porta reddito e occupazione; una realtà, quella marittima, molto complessa e articolata, legata al sistema portuale, al network trasportistico terrestre, alla logistica e all'industria manifatturiera, oltre che ai servizi dedicati, che richiede una

organizzazione logistica puntuale, sistematizzata.

Appena un anno fa (8 giugno 2017), il Consiglio dell'Unione europea ha approvato la dichiarazione de La Valletta sulla politica marittima dell'Unione europea che elenca tra le priorità: maggiore competitività, decarbonizzazione e digitalizzazione, « per assicurare una connessione globale, un mercato interno efficiente e un settore marittimo di primo livello ».

L'Italia su tutti questi aspetti può giocare un ruolo decisivo, ma per farlo deve presentare una strategia, una vera politica dei trasporti e dell'economia marittima; è, dunque, necessario, come viene chiesto dall'intera industria, promuovere una governance forte e unitaria del mondo del mare, declinato in tutte le sue molteplici componenti.

Il controllo sul mare, il corretto svolgimento delle attività economiche, la tutela dell'ambiente marino, la salvaguardia del trasporto umano e la sicurezza della navigazione sono competenze attualmente ripartite in diversi Ministeri senza quella necessaria e doverosa visione comune e univoca delle problematiche legate alla vita in mare.

Con il presente disegno di legge si intendono riportare nell'ambito di un unico dicastero le funzioni e i compiti che hanno un collegamento con il mare, con la sua tutela, le sue risorse, il suo ecosistema e i trasporti marittimi: un Ministero del mare deputato a valorizzare la peculiarità del sistema marittimo e la complessità delle sue articolazioni e lo sviluppo di politiche organiche per il settore. Il futuro dell'Italia è nel mare. Una sfida, una opportunità, forse anche una missione.

NUOVE MISURE PER LE ZONE ECONOMICHE SPECIALI (ZES) ED ESTENSIONE DELLE AGEVOLAZIONI FISCALI ALLE ZONE LOGISTICHE SEMPLIFICATE (ZLS).

Disegno di Legge n. 732 di iniziativa del Senatore Adolfo Urso e altri.
Senato della Repubblica XVIII legislatura.

Onorevoli Senatori. - Il trasporto marittimo rappresenta oggi uno dei settori chiave dell'economia italiana ed europea, in grado di contribuire, in maniera determinante, allo sviluppo e alla crescita dei territori anche attraverso l'incremento degli scambi commerciali, la valorizzazione degli insediamenti produttivi e l'implementazione dei progetti di investimento nelle aree portuali e interportuali. Ma, purtroppo, i porti italiani riescono solo in parte ad intercettare i grandi flussi marittimi che giungono o partono dall'Europa. Il rischio, concreto, è quello di essere «aggirati» nella direttrice Grecia/Balcani, che la Cina appare preferire, o in quella della Penisola iberica.

Da questo punto di vista, il rafforzamento e la promozione del sistema logistico e strutturale dei nostri porti nonché il sostegno alle attività di impresa e la semplificazione delle procedure burocratiche rappresentano un tassello strategico decisivo per il rilancio del made in Italy. Il nostro sistema portuale, peraltro, terminale dei corridoi marittimi euromediterranei, può diventare elemento di forza, snodo nevralgico, del nostro sistema produttivo, leader in molti tipologie di prodotti che utilizzano materie prime importate ed esportano prodotti finiti di grande qualità e riconoscibilità.

In questa direzione si è mosso il cosiddetto decreto-Mezzogiorno (decretolegge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123) che ha disciplinato le procedure e le condizioni per l'istituzione, in alcune aree del Paese, di zone economiche speciali (ZES), caratterizzate dall'attribuzione di specifici e sostanziali benefici fiscali e agevolazioni amministrative e procedurali alle imprese ivi insediate o che vi si insedieranno, al fine anche di incrementare gli investimenti stranieri. Le regioni del Mezzogiorno si stanno muovendo in tal senso, ma sinora hanno avuto difficoltà a rendere operative le ZES, anche per i troppi passaggi burocratici e i limitati benefici fiscali, ancora non adeguati rispetto ai tempi delle imprese e della loro pianificazione industriale. Nel mondo esistono circa 2.700 ZES, Cina e Dubai sono gli esempi più conosciuti. In Europa se ne contano una

settantina, quattordici delle quali istituite in Polonia, che rappresenta allo stato il modello di maggiore successo, come si evince dai tassi di crescita di quel Paese e soprattutto della sua competitività industriale.

Le ZES costituiscono aree geograficamente delimitate e chiaramente identificate, situate entro i confini dello Stato, comprensive anche di aree non territorialmente adiacenti purché presentino un nesso economico funzionale e comprendente almeno un'area portuale con le caratteristiche stabilite dal regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T).

La misura fiscale più importante delle ZES in Unione europea è quella vigente in Polonia, la corporate income tax, che può oscillare tra il 25 per cento e il 55 per cento a seconda di una serie di variabili. Per ottenere l'esenzione, le imprese devono ricevere un'apposita autorizzazione che è subordinata ad una serie di condizioni, come un investimento minimo di 100.000 euro o il mantenimento del business e della forza lavoro nell'area per almeno cinque anni. Se quanto dichiarato non si verifica, l'impresa deve restituire gli aiuti ricevuti. Tra il 2003 e il 2012 la Zes ha contribuito ad una crescita media del PIL nelle regioni interessate pari al 4,12 per cento.

La straordinaria opportunità della ZES va sfruttata mettendo a sistema l'intermodalità delle regioni meridionali con i necessari investimenti sulla rete ferroviaria, funzionali ad elevarla agli standard europei di massima efficienza. In questo contesto, appare assolutamente necessaria la implementazione dei progetti infrastrutturali del Paese, per i quali va programmato un forte incremento degli investimenti pubblici, purtroppo azzerati negli ultimi anni.

Sulla base della normativa vigente, possono presentare la domanda per la loro istituzione (corredata peraltro da un apposito piano di sviluppo strategico) le regioni «meno sviluppate» e «in transizione» così come individuate dalla normativa europea, ammissibili alle deroghe previste dall'articolo 107 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

Beneficiarie, dunque, di tali disposizioni sono esclusivamente le regioni meridionali: Sicilia, Calabria, Basilicata, Puglia e Campania (che rientrano, appunto, tra le regioni meno sviluppate in quanto con PIL pro capite inferiore al 75 per cento della media europea) nonché Sardegna, Abruzzo e Molise (che rientrano, invece, tra le cosiddette regioni in transizione, in quanto registrano un PIL pro capite tra il 75 per cento e il 90 per cento della media europea). Ad oggi sono stati approvati i decreti di istituzione delle ZES di Campania e Calabria.

Successivamente, la legge di bilancio 2018 (legge 27 dicembre 2017, n. 205) ha disciplinato l'istituzione delle cosiddette zone logistiche semplificate (ZLS). L'obiettivo anche in questo caso è quello di favorire la creazione di condizioni favorevoli allo sviluppo di nuovi investimenti nelle aree portuali delle regioni non disciplinate già come zone economiche speciali (ZES) a condizione che sia presente almeno un'area portuale con le caratteristiche stabilite negli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) ovvero un'Autorità di sistema portuale.

La differenza principale e non marginale rispetto alle ZES è che le ZLS, localizzate nel Centro Nord, non godono dei benefici fiscali previsti per le prime (quali il credito d'imposta per l'acquisto di beni strumentali nuovi); le imprese in esse operanti, dunque, fruiranno unicamente di procedure semplificate (accelerazione dei termini procedurali e adempimenti e procedimenti speciali). Si ritiene, tuttavia, che - al fine di garantire un efficiente e uniforme sviluppo dell'intero sistema Paese, massimizzando altresì la competitività delle stesse ZES - sia necessario muoversi in tre direzioni:

1. aumentare i benefici fiscali per chi decide di investire nelle zone economiche speciali;
2. prevedere l'estensione di detti benefici anche agli altri snodi strategici del commercio internazionale presenti nelle regioni centrali e settentrionali (come ad esempio il porto di Livorno, di Venezia, di Genova e di Trieste), che rivestono un ruolo rilevante anche lungo l'asse delle cosiddette «vie della seta»;
3. velocizzare i processi amministrativi per il riconoscimento delle agevolazioni fiscali, snellire l'iter autorizzativo e della individuazione di partner economici qualificati. Non possiamo inoltre dimenticare che le ZLS devono essere al Nord Italia, così come le ZES al Sud, momento di crescita. Per questo sembra assolutamente necessario che tutto il pacchetto di agevolazioni fiscali individuate per le ZES si applichi in particolar modo ai porti di Genova, Livorno, Trieste, Venezia-Mestre e Civitavecchia.

Nell'ottica già individuata infatti, è assolutamente importante favorire lo sviluppo di nuovi investimenti anche in tali aree che, ponendosi al crocevia dei principali corridoi europei ad alta velocità e capacità, possono costituire senza dubbio un partner strategico e di supporto per il sistema portuale del Mezzogiorno.

Non sfugge, inoltre, la assoluta necessità che questa misura coinvolga anche il porto di Genova, proprio come segnale importante nei confronti di una città segnata dal crollo di Ponte Morandi, che può e deve, da subito, scommettere sulla crescita, con il sostegno dello Stato, riaffermando il suo ruolo centrale marittimo-portuale-logistico e produttivo.

Il presente disegno di legge, dunque, - al fine di promuovere una fiscalità di vantaggio in favore delle zone economiche speciali del Sud Italia ed anche delle aree portuali delle regioni centrali e settentrionali - prevede nuove forme di beneficio per le ZES (quali riduzione dell'imposta sui redditi delle società e dell'imposta regionale sulle attività produttive, esenzione dall'imposta municipale propria, contributi per l'assunzione di lavoratori a tempo indeterminato e applicazione della cedolare secca) estendendo tale disciplina (anche in materia di riconoscimento del credito d'imposta introdotta per le ZES) anche alle istituende ZLS, nel rispetto comunque della normativa europea in materia di aiuti di Stato.

Dalla nuova misura agevolativa fiscale si attende un impatto sociale ed economico significativo in termini sia economici che occupazionali (aumento dell'export, nuove imprese, incremento dei posti di lavoro stimato, sulla base delle esperienze estere dove sono state istituite ZES, in diciotto unità di lavoro annue-ULA per ettaro).

Si tratta, quindi, di un provvedimento centrale per la valorizzazione del sistema marittimo portuale italiano, in un quadro di crescita infrastrutturale/logistica del Paese, direttamente connesso al sistema produttivo e alle sue specificità territoriali, che può quindi configurare un nuovo significativo asse di sviluppo, in linea con il ruolo che l'Italia può e deve rappresentare in Europa e nel Mediterraneo.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1. (Semplificazione delle procedure per l'istituzione di zone economiche speciali - ZES)

1. Al regolamento di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 25 gennaio 2018, n. 12, sono apportate le seguenti modificazioni: a) al comma 1 dell'articolo 6:

1. la lettera b) è abrogata;
2. alla lettera d), le parole: «le attività di specializzazione territoriale che si intendono rafforzare, e che dimostrano la sussistenza di un nesso economico-funzionale con l'Area portuale o con i porti di cui al comma 2, dell'articolo 3, nel caso la ZES ricomprenda più aree non adiacenti» sono soppresse;
3. alla lettera e), dopo le parole: «ad adottare» sono inserite le seguenti: «, entro trenta giorni dalla emanazione del decreto di cui all'articolo 7,»;
4. la lettera f) è abrogata;
5. alla lettera g), le parole: «possono essere concesse» sono sostituite dalle seguenti: «sono concesse»;
6. alla lettera h), le parole: «, nonché le modalità di consultazione adottate e gli esiti delle stesse» sono soppresse;

b) all'articolo 7, comma 1, le parole: «sette anni e superiore a quattordici» sono sostituite dalle seguenti: «venti anni» e le parole: «fino a un massimo di ulteriori sette anni,» sono soppresse.

2. Al comma 4-bis dell'articolo 4 del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123, le parole: «una proposta di istituzione di una ZES nel proprio territorio, o al massimo due proposte ove siano presenti più» sono sostituite dalle seguenti: «un numero di proposte di istituzione di ZES nel proprio territorio corrispondente al numero delle».

Art. 2. (Modifiche alla disciplina fiscale nelle zone economiche speciali - ZES)

1. All'articolo 5 del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123, dopo il comma 4 sono inseriti i seguenti: «4-bis. Nelle ZES costituite ai sensi dell'articolo 4, a decorrere dal 1° gennaio 2019, le nuove imprese che avviano una nuova attività economica possono fruire delle seguenti agevolazioni, nei limiti delle risorse stabilite:

- a. riduzione del 50 per cento dell'imposta sul reddito delle società (IRES) per i primi cinque periodi di imposta;
- b. riduzione del 50 per cento dell'imposta regionale sulle attività produttive (IRAP) per i primi cinque periodi di imposta;
- c. esenzione dall'imposta municipale propria (IMU) per cinque anni per gli immobili posseduti dalle stesse imprese e utilizzati per l'esercizio delle attività economiche; d) riduzione dei contributi sulle retribuzioni da lavoro dipendente a tempo indeterminato a carico delle aziende per i primi cinque anni di attività nella misura del 50 per cento.

4-ter. Per le imprese già presenti nelle ZES le agevolazioni fiscali applicabili, a decorrere dal 1° gennaio 2019, sono quelle di cui al comma 4-bis, ridotte della metà.

4-quater. I canoni corrisposti per locazione di immobili funzionali all'esercizio di attività d'impresa in area ZES sono soggetti ad imposta nella forma della cedolare secca con un'aliquota del 10 per cento».

Art. 3. (Modifiche alla disciplina inerente alle zone logistiche semplificate - ZLS)

1. Al comma 64 dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 2017, n. 205, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «e dei benefici fiscali di cui al comma

2 del medesimo articolo 5, alle medesime condizioni ivi previste. Le modalità di gestione della Zona logistica semplificata e di accesso ai benefici fiscali sono regolati, sulla base del piano di sviluppo strategico di cui all'articolo 6 del regolamento di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 25 gennaio 2018, n. 12, da un comitato di indirizzo come previsto dall'articolo 8 del medesimo regolamento».

2. Al comma 98 dell'articolo 1 della legge 28 dicembre 2015, n. 208, dopo le parole: «nelle zone assistite delle regioni» sono inserite le seguenti: «Toscana, Veneto, Friuli Venezia Giulia, Liguria e Lazio,».

Art. 4. (Credito d'imposta per l'acquisto di beni strumentali nuovi nei punti franchi di Venezia e Trieste)

1. Il credito d'imposta di cui all'articolo 1, commi da 98 a 108, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, è attribuito altresì, nei limiti e alle medesime condizioni ivi previste, alle imprese che effettuano l'acquisizione dei beni strumentali nuovi destinati a strutture produttive ubicate nei punti franchi di Venezia e Trieste, individuati rispettivamente all'interno degli spazi doganali del porto commerciale di Marghera e negli attuali limiti della circoscrizione territoriale del porto franco internazionale di

Trieste e nelle altre zone, funzionalmente e logisticamente legate alle attività portuali, di cui all'articolo 1, commi 618, 619 e 620, della legge 23 dicembre 2014, n. 190, nonché nei porti di Genova, Civitavecchia e Livorno, in ragione della situazione di particolare difficoltà economica e produttiva in cui tali aree si trovano, anche in considerazione degli svantaggi competitivi derivanti dalla prossimità territoriale con altri Stati che godono di livelli di imposizione fiscale più bassi.

2. La misura percentuale massima del credito d'imposta spettante ai sensi del comma 1 è del 10 per cento per le piccole e medie imprese e del 5 per cento per le grandi imprese.
3. La disposizione di cui al presente articolo è notificata, a cura del Ministero dello sviluppo economico, alla Commissione europea ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

Art. 5. (Copertura finanziaria)

1) Agli oneri derivanti dalla presente legge, valutati complessivamente in 350 milioni di euro per l'anno 2019 e in 500 milioni di euro a decorrere dall'anno 2020, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per lo sviluppo e la coesione, programmazione 2014-2020, di cui all'articolo 1, comma 6, della legge 27 dicembre 2013, n. 147.

DAL 2015 LE NUOVE ROTTE DEL LEVANTE: I MEETING DI BARI

Il mondo cambia e si infittisce di relazioni che spingono a lavorare per favorire scambi e contaminazioni che siano essi di natura economica, sociale e culturale.

Farefuturo vi invita a seguire questo viaggio di conoscenza che spazia da un continente all'altro, seguendo la rotta delle possibili relazioni che i vari Paesi intrecciano con l'Italia, approfondendo le tematiche sottostanti. Le nuove rotte del Levante, tappa per tappa, anno per anno in qualche modo hanno tracciato anche le coordinate in cui può tornare ad essere protagonista nel Mediterraneo, sviluppando a pieno le potenzialità della "blue economy".

Questo è il futuro ma anche il presente.

La **prima edizione** del meeting organizzato dalla Fondazione Farefuturo si svolge a Bari il 15 settembre 2015 sul tema generale: "Le nuove rotte del Levante" in partnership con la Fiera del Levante, la Regione Puglia e lo studio Polis Avvocati, pone le prime coordinate sulle potenzialità che si aprono e che proprio Bari con la Fiera del Levante può meglio evidenziare. Paese focus Albania con il premier Edi Rama.

La **seconda edizione** ha come tema "I grandi mercati che tornano" ed è organizzata come la prima nell'ambito della Fiera del Levante il 16 settembre 2016. Il meeting è organizzato dalla Fondazione Farefuturo in collaborazione con Fiera del Levante, Regione Puglia e Polis Avvocati. Si esaminano le opportunità che derivano dal processo di rimozione delle sanzioni nei confronti di Iran e Cuba

La **terza edizione** del convegno organizzato dalla Fondazione Farefuturo in collaborazione con Fiera del Levante, Regione Puglia e Polis Avvocati, vede protagonista l'Africa e si svolge a Bari l'11 settembre 2017. L'incontro ha come tema "Africa. La nuova frontiera dello sviluppo". Focus sul Continente fonte di grandi problemi ma anche di grandi opportunità.

La **quarta edizione** del convegno organizzato dalla Fondazione Farefuturo in collaborazione con Fiera del Levante, Regione Puglia e Polis Avvocati organizzata a Bari il 14 settembre 2018 vede ancora protagonista l'Africa con

un meeting dal titolo "Pace e sviluppo nel Corno d'Africa", che evidenzia le straordinarie potenzialità degli accordi di pace tra Eritrea ed Etiopia per l'intera Regione

La **quinta edizione** del convegno organizzato dalla Fondazione Farefuturo in collaborazione con Fiera del Levante, Regione Puglia, Polis Avvocati e Deloitte Legal, organizzata a Bari il 19 settembre 2019 dal titolo "La blue economy nel Mediterraneo. Opportunità di sviluppo e cooperazione" vede il confronto tra i principali attori pubblici e privati in rappresentanza delle 200mila imprese impegnate nella cosiddetta "economia del mare".

LE NUOVE ROTTE DEL LEVANTE.

Le imprese meridionali e la sfida dell'internazionalizzazione

Bari, 15 settembre 2015

Si tratta di una riflessione su una tematica nodale per la tenuta del sistema economico-produttivo del Mezzogiorno e quindi dell'intero Paese, come peraltro dimostra la vasta e autorevole partecipazione delle diverse competenze che hanno accettato l'invito degli organizzatori.

Quella dell'internazionalizzazione è una sfida complessa. È un processo che richiede l'acquisizione in azienda di un know-how tecnico specifico e necessita di significativi supporti logistici, legali, culturali e diplomatici. L'incontro dimostra l'interesse concreto dello Stato, della Regione, e delle migliori realtà imprenditoriali verso le tematiche della apertura dei mercati e della individuazione di nuovi percorsi di crescita e sviluppo per le aziende italiane e per quelle meridionali in particolare.

Alla giornata di studio sono intervenuti, oltre al Vice ministro per il Commercio Estero, Carlo Calenda e al presidente della Regione Puglia



Michele Emiliano, il Primo Ministro della Repubblica d'Albania Edi Rama, gli ambasciatori degli Emirati Arabi Uniti, Serbia, e Azerbaijan.

Dopo l'apertura dei lavori a cura delle autorità e del prof. Michele Castellano - Polis Avvocati, il programma ha previsto una tavola rotonda moderata da Micaela Cappellini de Il Sole 24 Ore, alla quale hanno preso parte, tra gli altri Massimo D'Alema, in qualità di presidente della Fondazione Italianeuropei e Adolfo Urso per la Fondazione Farefuturo, l'AD di Invitalia Domenico Arcuri, il Presidente di Confindustria Bari-BAT Domenico De

Bartolomeo, il Direttore di Puglia Sviluppo Antonio De Vito, i vertici di Ice e Sace, il capo della sezione internazionale di Unicredit Luca Ranieri, il direttore dell'area crediti di Banca Ubae Giovanni Gargasole. Di grande interesse sono state le testimonianze delle imprese che hanno affrontato con successo il percorso di internazionalizzazione, rappresentate dai loro dirigenti e titolari, come Divella, Master, Merck Serono, Casillo Group e Mermec.

I GRANDI MERCATI CHE TORNANO. IRAN E CUBA

Istituzioni e professioni a supporto dell'internazionalizzazione

Bari, 16 settembre 2016

L'obiettivo del meeting è indicare alle imprese l'esplorazione di nuovi mercati, anche attraverso percorsi di formazione e di sviluppo delle competenze per l'internazionalizzazione. L'internazionalizzazione insieme con l'innovazione e la formazione, possono trainare lo sviluppo del Mezzogiorno. In un simile contesto il ruolo delle professioni diventa fondamentale.

L'apertura internazionale non deve appartenere infatti solo alle imprese. Se entrasse a pieno titolo nell'evoluzione delle professioni potrebbe generare una contaminazione positiva di valore aggiunto per l'Italia. Le imprese infatti chiedono spesso quando affrontano un investimento, di essere affiancate nei tavoli dei negoziati e con gli interlocutori internazionali, da figure professionali.

All'evento, oltre al viceministro degli Affari esteri e della Cooperazione internazionale, Mario Giro, e al già vice ministro al Commercio estero, Adolfo Urso, sono intervenuti il direttore dell'Institute for Global Studies, Nicola Pedde, i vertici di Simest, Sace e Ice, il presidente della Regione Puglia e l'assessore



regionale allo Sviluppo Economico, Loredana Capone, che ha fortemente sostenuto l'iniziativa. Insieme a loro, dirigenti e professionisti italiani e le delegazioni diplomatiche, governative e commerciali dei due Paesi.

AFRICA

La nuova frontiera dello sviluppo

Bari, 11 settembre 2017

Meeting internazionale nel contesto della Fiera del Levante con l'intento di favorire il processo di internazionalizzazione delle imprese, utilizzando al meglio le buone relazioni che ci legano a Sace, Simest, Confindustria, Camera di Commercio e ai grandi operatori internazionali.

Quest'anno ci siamo affacciati all'Africa con l'intento di superare la visione ristretta dei rapporti problematici e aprirci ad un confronto schietto e paritario con quelle realtà pronte a interagire con il nostro tessuto economico.

Eritrea, Sudan, Sudafrica attraverso i loro esponenti diplomatici pronti a dialogare con i referenti del mondo della cooperazione. Al meeting hanno partecipato tra gli altri gli Ambasciatori di Eritrea Pietro Fessehazion e del Sudan Amira Gornass, il presidente della Fondazione Farefuturo Adolfo

Urso, il presidente della Fondazione Italianeuropei Massimo D'Alema, il sindaco di Bari Antonio Decaro, il direttore generale di Confindustria Assafrica & Mediterraneo Pier Luigi D'Agata, il presidente di Sace Beniamino Quintieri, il



presidente di Puglia Sviluppo Grazia D'Alonzo, il vice direttore generale per la cooperazione e lo sviluppo del Ministero degli Esteri Luca Maestripietri, hanno concluso i lavori il sottosegretario al Ministero degli Esteri Benedetto Della Vedova e il governatore della Regione Puglia Michele Emiliano.

PACE E SVILUPPO NEL CORNO D'AFRICA

Il ruolo dell'Italia. Opportunità d'impresa

Bari, 14 settembre 2018

È il tema del primo meeting internazionale che si svolge in Italia sul processo di pace tra Etiopia, Eritrea e Somalia, con la partecipazione degli ambasciatori dei tre Paesi e il patrocinio del Ministero degli Affari Esteri.

È stata l'occasione per definire cosa l'Italia può fare per supportare il processo di pace e lo sviluppo in una Regione di prioritario interesse strategico, sia per le opportunità che offre, sia per la lotta al terrorismo islamico e al contenimento della immigrazione clandestina.

L'Italia non può essere assente mentre si realizza un evento storico, che cambia il destino e le prospettive dell'Africa, occorre svolgere un ruolo da protagonisti, coinvolgendo l'Unione europea e le istituzioni internazionali nella realizzazione di un "piano Marshall" per il Corno d'Africa.

Al meeting sono intervenuti, tra gli altri, Adolfo Urso presidente della Fondazione Farefuturo, Michele Emiliano governatore della Regione Puglia, Vito Petrocelli presidente della Commissione Affari Esteri del Senato, Romano



Prodi già presidente del Consiglio dei Ministri e presidente della Commissione europea, Massimo Gaiani direttore generale per la mondializzazione e le questioni globali del Ministero degli Esteri, Beniamino Quintieri presidente Sace.

LA BLUE ECONOMY NEL MEDITERRANEO

Opportunità di sviluppo e cooperazione

Bari, 19 settembre 2019

Sarà il premier albanese Edi Rama l'ospite d'onore della quinta edizione del meeting internazionale organizzato a Bari dalla Fondazione Farefuturo, in collaborazione con la Regione Puglia, Polis Avvocati e Deloitte Legal, nell'ambito della Fiera del Levante. L'edizione di quest'anno è dedicata a "La blue economy nel Mediterraneo: opportunità di sviluppo e cooperazione". La Fondazione Farefuturo rileva la necessità di istituire un Ministero del Mare per riportare ad un unico dicastero le funzioni e i compiti che hanno un collegamento con il mare, con la sua tutela, le sue risorse, il suo ecosistema e i trasporti marittimi. Il futuro dell'Italia è il mare.



Elementi questi tanto più importanti nella Regione Puglia che sta utilizzando le opportunità di sviluppo della legge che istituisce le Zes nel Mezzogiorno.

Tra gli altri partecipanti, oltre al presidente della Fondazione Farefuturo

Adolfo Urso, il presidente della Regione Puglia Michele Emiliano, Andrea

Gentile, presidente Assologistica, Luigi Giannini, presidente Federpesca, Sergio Razeto, presidente Confindustria Venezia-Giulia, Pino Musolino, presidente Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, Mario Mattioli, Presidente Confitarma, Bosio Daniele, coordinatore "mare" del Ministero degli Affari Esteri.



Farefuturo è una fondazione che promuove la cultura e i valori della Nazione, rifuggendo dal dilagante "presentismo", nella convinzione che occorra il massimo impegno per disegnare il futuro dell'Italia nel contesto di una Europa delle Patrie.

Opera a Roma e in diverse realtà territoriali con convegni, seminari di studi, corsi di formazione, attività editoriale e programmi di ricerca. Pubblica la rivista Chartaminuta.it

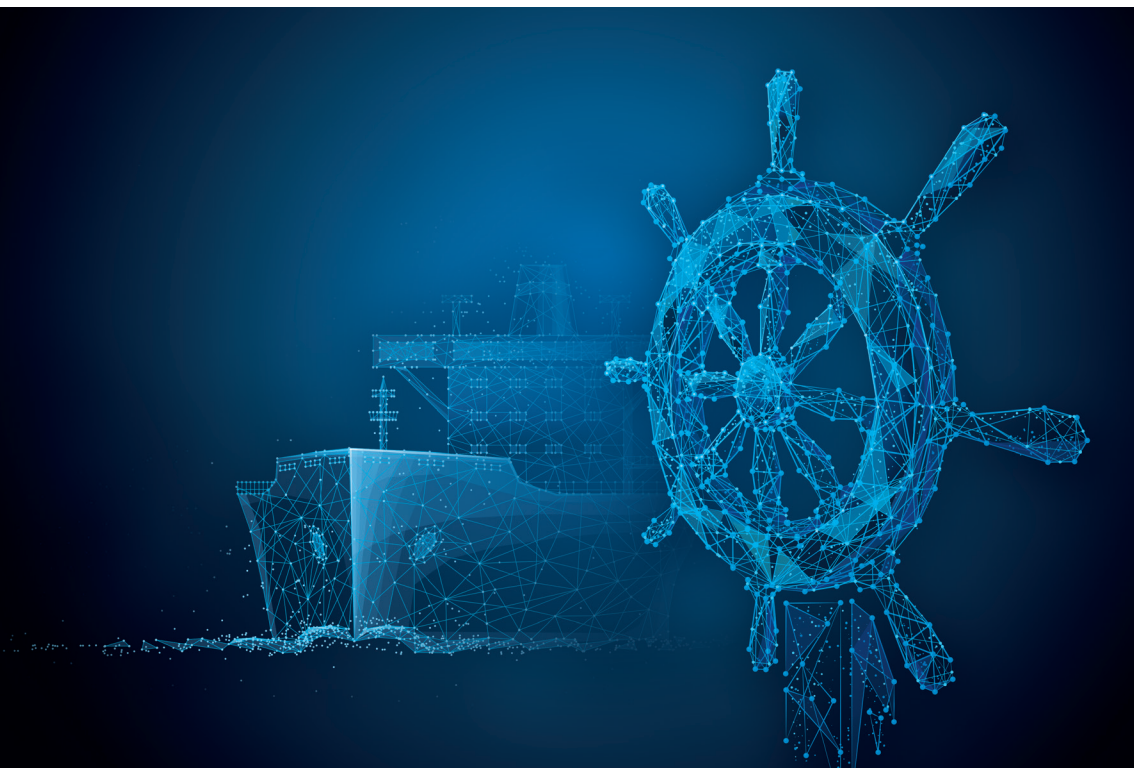
Collabora a livello internazionale con la Fondazione New Direction, espressione del Conservatorismo europeo, e con altre fondazioni popolari e sovraniste, per elaborare progetti condivisi che possano dare risposte alla decadenza dell'Occidente, riaffermando le comuni radici classiche e cristiane e i valori civili, sociali e politici della civiltà europea in una visione moderna e proiettata al futuro.

Nata nel 2007 dalla esperienza dell'Osservatorio Parlamentare, Istituto creato nel 1994 in occasione del primo successo elettorale del centrodestra italiano, ha caratterizzato l'esperienza politica e culturale del "polo delle libertà" e poi delle successive alleanze di centrodestra, a cui ha contribuito con idee, progetti e convegni utili a definire i programmi e formare la nuova classe dirigente.

Presidente è Adolfo Urso, Segretario generale Mario Ciampi, Segretario Amministrativo Francesco Zaffini

www.farefuturofondazione.it

segreteria@farefuturofondazione.it



www.farefuturofondazione.it



ISBN 978-88-6871-161-0



9 788868 711610

Editrice
ADMAIORA