

**FILIERE E PROGETTI**

La politica  
del mare  
sfida decisiva  
per il Paese

Giorgio Santilli — alle p. 10 e 11

# Le proposte delle filiere per una politica del mare: «Sfida decisiva per il Paese»

**Confindustria.** Parlano le associazioni di categoria che hanno partecipato al tavolo permanente confederale: misure specifiche in una strategia complessiva, ma occorre un coordinamento nel governo  
Urgente una politica industriale che sostenga lo sforzo verso digitalizzazione e sostenibilità

**DEF INFRASTRUTTURE**  
Dieci miliardi di  
investimenti nei porti  
ma mancano incentivi  
per il rinnovamento  
della flotta

**SISTEMA EXCELSIOR**  
Nel 2021 dalla Blue  
Economy il 9% delle  
entrate programmate di  
personale, ma una su 4  
non trova offerta di lavoro

**Giorgio Santilli**

Da trenta anni il dibattito sulla centralità di una politica mediterranea per l'Italia va e viene, tra alti e bassi, spesso legato a variabili esogene o a fattori contingenti, ma non si è mai tradotto in una "politica del mare" condivisa, stabile, integrata, capace di creare un quadro unitario di certezze e convenienze di lungo periodo per lo sviluppo di tutte le filiere produttive coinvolte nel cluster portuale-marittimo, dalla portualità alla logistica, dalla nautica alla cantieristica, dalla pesca al turismo. Senza contare che gran parte del nostro commercio estero passa dal mare. Non mancano passi avanti dal lato pubblico negli ultimi mesi, come conferma l'elenco dei progetti di infrastrutturazione dei porti per dieci miliardi finanziati da Pnrr e risorse nazionali e inseriti nell'allegato Infrastrutture al Def dal ministro Giovannini. O il continuo (ma ancora non definitivo) aggiustamento della disciplina e delle risorse per le Zone economiche speciali al Sud.

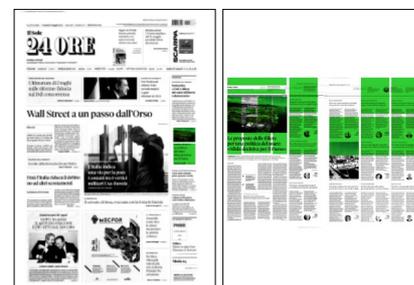
Quello che è mancato è invece una visione di insieme, il riconoscimento di una «economia del mare» come tema strategico e una policy trasversale e coordinata di governo che rompa l'asfissiante verticalizzazione di

competenze ministeriali (vizio nazionale che si ritrova anche nel Pnrr). Serve una politica che incardini la Blue Economy come priorità per lo sviluppo dell'Italia, in particolare del Mezzogiorno, che faccia una definitiva scelta di integrazione sul fronte logistico e fondi una politica industriale capace di sostenere gli investimenti delle imprese nelle sfide della digitalizzazione e della transizione energetica e ambientale. Soprattutto, valorizzi l'enorme patrimonio imprenditoriale, un fatturato totale di 82 miliardi e 530mila occupati, che conta primati nella crocieristica, nella nautica da diporto, nella cantieristica di navi passeggeri.

Su questo fronte all'ordine del giorno della politica e del governo non c'è nulla. È Confindustria, con il suo Progetto mare, lanciato dalla presidenza di Carlo Bonomi e coordinato dal vicepresidente per l'economia del mare, Natale Mazzuca, a rimettere al centro della politica economica nazionale l'esigenza di utilizzare al meglio la risorsa Mare: risorsa naturale e produttiva, leva di sviluppo per il sistema Paese. Il Rapporto ricorda il lungo elenco di criticità da affrontare e risolvere con una visione unitaria. Prima fra tutte proprio quella della governance: serve un luogo istituzio-

nale forte di coordinamento delle politiche, un ministero o una direzione che concentri i poteri e le competenze, superando la frammentazione e semplificando le procedure burocratiche.

La forza del progetto confindustriale, presentato la settimana scorsa, sta proprio nell'essere partito dalle esigenze, dalle proposte concrete, dalle prospettive dei singoli settori produttivi di fronte alle sfide poste dal dopo-Covid e dalla guerra in Ucraina, dalla riorganizzazione dei flussi logistici mondiali, dalla sostenibilità energetica e ambientale non solo delle nostre banchine ma anche delle nostre flotte. E poi di aver costruito un quadro di insieme, facendo parlare fra loro le diverse componenti produttive e proponendo prospettive anche coraggiose, come quella di fare dei porti siti attrattivi di processi produttivi e logistici integrati.



Oggi Il Sole 24 Ore raccoglie le voci delle undici associazioni di categoria che formano il cluster e partecipano al tavolo permanente per l'economia del Mare di Confindustria, proprio per ricordare al governo la ricchezza dei temi e la consapevolezza delle imprese sulle questioni cruciali da affrontare: la riduzione degli oneri amministrativi sulle navi battenti bandiera italiana per evitare la fuga verso altre bandiere; il rischio che le normative ambientali Ue penalizzino il settore europeo mentre occorre favorire la convergenza del quadro di regole su scala internazionale; la semplificazione delle procedure per investire; un sistema di incentivi per gli investimenti in digitalizzazione della filiera logistica-portuale e in ammodernamento della flotta in chiave di sostenibilità. Il 30% della flotta ha più di 30 anni e il rinnovamento deve coincidere con un investimento, che va sostenuto, verso l'elettrificazione e i carburanti alternativi.

A ricordare le potenzialità di sviluppo e al tempo stesso le difficoltà della Blue Economy ieri ci ha pensato anche un rapporto realizzato dal Sistema informativo Excelsior di Unioncamere e Anpal, in collaborazione con il Centro Studi Tagliacarne: nel 2021 sono state programmate dalla Blue economy 406.500 entrate di personale, quasi il 9% del totale programmato dalle imprese nel 2021. Rispetto al 2019, però, cresce di sei punti la difficoltà di reperimento della manodopera, che si attesta al 24,7% delle richieste, con punte del 42,7% nella cantieristica.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## IL CONVEGNO DEL SOLE 24 ORE

### Blue Economy: scenari e sfide all'evento di Napoli, Genova e Trieste

Una riflessione sul sistema portuale italiano e in particolare il legame tra infrastrutture, logistica, trasporti, attività portuale e sviluppo del territorio. È il tema del convegno del Sole 24 Ore "Economia del Mare. Nuovi scenari e sfide per la Blue Economy", che si terrà giovedì 14 luglio contemporaneamente da Genova (a bordo della Costa Firenze), Trieste (la Sala Congressi del Terminal Passeggeri), Napoli (nei locali della Sala d'Amato dell'Unione Industriali). L'evento, alla sua prima edizione, vuole rappresentare un'osservatorio per il sistema dell'industria

marittima italiana analizzandone il potenziale di crescita, gli scenari e le nuove sfide per gli operatori anche di fronte ai mutati equilibri geopolitici mondiali. Al centro della discussione la ricerca e l'innovazione per promuovere e sviluppare modelli sostenibili; la portualità come perno per la crescita dei traffici internazionali e l'innovazione tecnologica e digitale per i porti di nuova generazione; la formazione delle nuove competenze necessarie per svolgere i mestieri del mare; i macro-trend geopolitici e gli scenari evolutivi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## ASSOCIAZIONI IN CAMPO PER LO SVILUPPO DEL SETTORE

### Mattioli (Confitarma)

### Il Registro internazionale impone riduzione di costi e semplificazioni

In Italia non riusciamo più a vedere il mare come fattore di sviluppo, mentre servirebbe una più efficace e coerente attenzione sul piano politico e amministrativo. Da tempo chiediamo una Governance del Mare ispirata al modello francese, che metta a sistema tutte le competenze marittime sulla base di tre fattori: forte supporto della politica, amministrazione efficiente e ampio coinvolgimento degli stakeholder. Il Covid e la guerra in Ucraina hanno evidenziato l'importanza della filiera logistica, che inizia e finisce con il trasporto marittimo, e il valore strategico di una flotta mercantile nazionale che, grazie ai suoi lavoratori, rappresenta una soluzione flessibile per garantire l'approvvigionamento energetico di materie prime e beni di prima necessità. La prossima estensione dei benefici del Registro Internazionale impone l'allineamento con le altre bandiere comunitarie che hanno costi inferiori, per evitare la perdita di

competitività del nostro sistema, condizionata da procedure amministrative farraginose. Per quanto riguarda la transizione ecologica, gli armatori italiani in questi anni hanno fatto consistenti investimenti grazie ai quali, almeno per alcune tipologie, si è drasticamente ridotta l'età media della flotta con l'introduzione di nuove unità ecofriendly in linea con gli ambiziosi obiettivi previsti dall'Ue con il Fitfor55. In questo contesto, c'è l'esigenza di semplificare il quadro normativo e trasformarlo in strumento di sviluppo e di riforme veloci sulla base di una pianificazione e di un confronto ampio e trasparente con l'industria.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**MARIO MATTIOLI**  
Presidente  
Confitarma

## Cecchi (Confindustria nautica)

# Riqualificazione dei porti turistici e incentivi all'acquisto di barche

La Blue Economy è una grande opportunità di crescita in chiave di sostenibilità e innovazione, un modello di sviluppo che guarda al futuro. La filiera della nautica, il diporto, il turismo costiero, rivestono ruoli rilevanti nell'Economia del Mare e necessitano di interventi strutturali, regolatori e di investimento. In questo senso, servono misure di semplificazione della regolamentazione per operatori e utenti, una riforma del demanio dedicata alla portualità turistica, il rafforzamento immediato della Direzione del trasporto marittimo del Mims per garantire le necessarie decisioni di politica industriale e la finalizzazione del Codice della Nautica, i cui decreti attuativi sono tuttora incompleti. I porti turistici necessitano di interventi di riqualificazione, manutenzione, efficientamento energetico e digitalizzazione dei sistemi di gestione. Mancano, inoltre, politiche che incentivino gli italiani all'acquisto di barche. Siamo

al centro del Mediterraneo e la nostra posizione geografica può renderci più attrattivi non solo verso la clientela nazionale ma anche con quella straniera. In questo scenario il Salone Nautico Internazionale di Genova, l'evento di settore più importante del Mediterraneo che nel 2023 sarà completamente rinnovato nell'ambito del progetto di Renzo Piano per il Waterfront genovese, è uno strumento strategico di politica industriale e di internazionalizzazione per le aziende, quindi va valorizzato e sostenuto al massimo ottimizzando le risorse disponibili, evitando di polverizzarle negli eventi di minore portata.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**SAVERIO  
CECCHI**  
Presidente  
Confindustria  
nautica

## Giana (Federtrasporto)

# Prioritari i collegamenti tra porti e reti di ferrovie, strade e interporti

L'efficienza del sistema complessivo dei trasporti e la sua capacità di servire efficacemente il Paese, non solo in termini economici ma anche sociali e culturali, è strettamente legata anche al grado di interconnessione tra le diverse reti dei trasporti. Il rapporto tra la portualità e il complesso sistema delle infrastrutture e dei servizi "lato terra" è stato quindi il focus principale del contributo di Federtrasporto al lavoro comune sul Progetto Mare, con particolare riferimento alla rete ferroviaria italiana e al sistema nazionale degli interporti. L'integrazione tra la rete ferroviaria e la portualità italiana rappresenta uno dei principali obiettivi degli importanti investimenti in corso e programmati, tra i quali è utile citare ad esempio quelli presso i porti di Trieste, di Genova, di Taranto e di Gioia Tauro, rispetto ai quali è necessario un lavoro di

squadra, pianificando gli investimenti in maniera coerente e garantendo la sincronia temporale tra i diversi soggetti coinvolti. Rilevante è anche il ruolo degli interporti, nella loro funzione di nodi di interscambio, che con i 65 milioni di tonnellate di merce movimentata e oltre 49.000 treni l'anno offrono un decisivo contributo al potenziamento dei flussi logistici e alla loro efficienza, con miglioramenti anche dal punto di vista della sostenibilità ambientale in termini sia di minori emissioni di CO<sub>2</sub>, sia di decongestionamento delle arterie viarie stradali.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**ARRIGO  
GIANA**  
Presidente  
Federtrasporto

## Becce (Assiterminal)

# Ritrovare una strategia nazionale, nei porti non vinca il localismo

Le caratteristiche del mondo della logistica sono in profonda trasformazione attraverso una sempre più stretta connessione con la dimensione industriale e produttiva e una dinamica di globalizzazione nella competizione economica che resta incerta. La "riforma Delrio" non è stata realizzata, così come l'impostazione del PSLN del 2015, che portava al livello nazionale la necessità di allocare le scelte strategiche infrastrutturali per connetterle con la dimensione economica e politica europea. Inoltre, la riforma del Titolo V della Costituzione del 2001, in materia di concorrenza tra Stato e Regioni, con gli effetti sulla logica della riforma L.169 ha vanificato nei fatti la logica sottesa agli accorpamenti delle nuove ADSP. La discussione sulla natura giuridica delle ADSP non rappresenta poi un tentativo di sviluppare e ripristinare quella logica strategica, ma un'impostazione localistica, senza un quadro generale vincolante di

riferimento e, alla vigilia dei pronunciamenti sulla tassazione delle entrate da concessioni portuali, tutto questo rappresenta un pericolo. Quanto alla tassazione delle shippinglines e alla mancanza di visione sul dibattito intorno alla concorrenza, auspichiamo che il Mims mantenga almeno la prerogativa di produrre un regolamento quadro per la gestione delle concessioni demaniali portuali, strumento assai connesso al regime di concorrenza tra porti e operatori. La stessa valutazione vale per le scelte di organizzazione del lavoro, con interpretazioni difformi dalle previsioni della L.84 in materia di lavoro temporaneo e appalto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**LUCA BECCE**  
Presidente  
Assiterminal

## Ruggerone (Assologistica)

# I porti diventino poli attrattivi di processi produttivi integrati

Il mare rappresenta da sempre un'opportunità per creare relazioni e infatti la nostra cultura da millenni declina la sua capacità di scambiare idee e merci proprio grazie al mare che oggi rappresenta ancora di più una prospettiva di sviluppo. I porti possono e devono svolgere un ruolo nuovo, diventando poli di attrazione per attività integrate nella catena del valore. Le nuove logistiche, che svolgeranno una funzione strategica di supporto al cambio di paradigma energetico, richiederanno una portualità in grado di soddisfare una domanda di servizi innovativi che superi i tradizionali ruoli terminalistici. In questa direzione c'è molto da lavorare e, come sempre, occorrerà cambiare gli approcci prima dei processi. È indispensabile superare i localismi e le logiche di appartenenza che in ogni settore limitano, quando non

impediscono del tutto, i processi di innovazione. Ancora una volta ribadiamo come - per rendere più efficiente il sistema Paese - non basterà affidarsi ai finanziamenti per nuove opere, ma servirà parallelamente uno sforzo in termini di semplificazione e di agevolazione all'accesso alle infrastrutture. Questo potrà avvenire esclusivamente ragionando in termini di filiera estesa, integrando le attività logistiche a monte e a valle dei processi produttivi, prima nell'ambito delle valutazioni e poi in quello delle scelte strategiche.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**UMBERTO RUGGERONE**  
Presidente  
Assologistica

## Petrone (Assonave)

# Fondi Ue, difesa dei siti produttivi e investimenti in nuovi carburanti

Il riconoscimento del ruolo dell'industria navalmecanica italiana quale uno dei motori principali dell'Economia del Mare comporta la presa di coscienza della necessità, da un lato, di una maggiore valorizzazione dei campioni nazionali e, dall'altro, di misure volte a consolidare tale primato. Questo richiede, innanzitutto, una governance in grado di interpretare le necessità dell'industria navalmecanica e di diventare interlocutore unico delle sue istanze. Per questo secondo Assonave, insieme alle altre Rappresentanze associative del cluster marittimo-portuale di Confindustria, è necessario un migliore coordinamento strategico, attraverso l'istituzione di un Ministero ad hoc o l'affidamento a un unico Sottosegretario delle responsabilità che fanno adesso capo a più Ministeri. È inoltre importante rafforzare l'autonomia strategica del settore navalmecanico a livello nazionale

ed europeo. In ambito Difesa, ad esempio, i maggiori finanziamenti della Ue, in primis il Fondo europeo per la Difesa, sembrano andare nella giusta direzione, ma questo deve essere sostenuto da sforzi paralleli che includano, tra gli altri, il mantenimento delle capacità produttive strategiche nel territorio Ue e la condivisione dei sistemi di comando e controllo tra Stati membri. Il potenziamento del settore richiede, infine, una risposta adeguata alla sfida della sostenibilità del trasporto marittimo, con investimenti in carburanti alternativi ed elettrificazione, in modo da raggiungere la neutralità climatica entro il 2050.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**VINCENZO  
PETRONE**  
Presidente  
Assonave

## Perocchio (Assomarinas)

# Per i porti turistici dragaggi facili e una soluzione sui vecchi canoni

Tra il 2010 e il 2020 il settore delle imprese portuali turistiche si è trovato al centro di una tempesta perfetta, determinata dagli effetti della crisi globale finanziaria, dalla tassa Monti sulle imbarcazioni, dal contenzioso con lo Stato sui canoni, da quello sull'Imu e dall'apertura di un gran numero di nuovi porti turistici destinati a un mercato che era improvvisamente venuto a mancare a causa dell'indebolimento della classe media a livello economico. Questa situazione ha prodotto decine di fallimenti, procedure di concordato e "non performing loans", ma poi con la pandemia il turismo di prossimità ha ripreso vigore. Ora il sistema dei servizi portuali turistici deve però porre soluzione principalmente a tre problemi: chiudere il contenzioso canoni con il saldo e stralcio dei canoni pregressi, ingiustamente incrementati nonostante i contratti di concessione prevedessero canoni prefissati ed

indicizzati; individuare una disciplina specifica per i porti turistici per gestire gli effetti della direttiva Bolkestein; semplificare ulteriormente la disciplina dei dragaggi, i cui attuali costi strangolano un gran numero di imprese portuali turistiche. Pertanto, nell'interesse di tutto il sistema turistico nazionale, occorre indirizzare gli incentivi anche al nostro comparto per agevolare, specie sul fronte della transizione energetica, digitale ed ambientale, la riqualificazione e razionalizzazione dei porti turistici esistenti, che hanno affrontato con immane difficoltà il più lungo periodo di recessione del settore.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**ROBERTO PEROCCHIO**  
Presidente  
Assomarinas

**Biondo (Federpesca)**

## Servono una strategia e incentivi per rinnovare la flotta peschereccia

Il valore prodotto dall'Economia del mare, la rilevanza socioeconomica e l'indotto creato sono fattori indispensabili per lo sviluppo del Paese. Tra i settori che ne sono parte, la pesca ha un'importanza strategica, per la diffusione capillare sul territorio e per il coinvolgimento di due filiere chiave, quella marittima e quella agroalimentare. L'attuale crisi internazionale ha posto all'attenzione di tutti il tema dell'autonomia strategica del nostro Paese, nel cui ambito quella alimentare riveste un ruolo fondamentale. Nonostante l'Italia sia uno dei principali consumatori di pesce in Europa, la necessità di interventi strutturali per il settore è evidenziata da due dati rilevanti: la flotta da pesca è tra le più vetuste in Europa e oltre l'80% del prodotto consumato viene importato. Per la valorizzazione e la transizione del settore occorre avviare una strategia concreta per consentire l'ammodernamento

della flotta peschereccia che aiuti a colmare i gap che incidono sul soddisfacimento della domanda interna, sull'ambiente, sul costo delle produzioni, sulla sicurezza del lavoro a bordo e quindi, sulla competitività e sostenibilità dell'intero sistema. A tal fine sono necessarie politiche industriali a supporto del settore per poter garantire un'industria marittima florida, competitiva, verde e digitale. Il futuro della pesca passa da una riqualificazione dell'intero comparto: una flotta tecnicamente moderna, equipaggi preparati, rispetto del contesto ambientale e valorizzazione del prodotto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**FRANCESCA BIONDO**  
Direttore generale  
Federpesca

## Lalli (Federturismo)

# Il turismo nautico ha retto al Covid perno del settore e del Made in Italy

Il mare è una fondamentale risorsa economica per l'Italia, un volano importante della nostra economia e un bene ambientale da tutelare e migliorare. Per questo serve individuare figure professionali idonee a valorizzare in maniera strutturale la nautica e, più in generale il mondo marittimo. Chiediamo al Governo di affrontare il rilancio del comparto del mare e del turismo nautico, uno dei settori che meglio ha resistito alla crisi pandemica e che continua a rappresentare l'eccellenza del Made in Italy e ad essere un pilastro dell'economia italiana e del nostro turismo. È importante rafforzare e integrare le reti infrastrutturali esistenti creando nuovi collegamenti tra i porti e le aree interne, migliorare il livello di qualità dei servizi alla portualità e incrementare la tutela dell'ambiente marino. Non solo turismo quindi, ma anche salvaguardia ambientale perché un ambiente marino incontaminato

riesce ad attrarre più visitatori e dare impulso all'economia. È evidente come la sostenibilità anche per la nautica sia diventata un aspetto prioritario e imprescindibile che deve guidare una programmazione seria e consapevole. In questo quadro il Progetto mare rappresenta per tutti noi una sfida che guarda al futuro e allo sviluppo del settore, con l'obiettivo di accrescere la competitività delle aziende ed elaborare insieme una strategia per sviluppare meccanismi efficaci di tutela e protezione delle aree marine e costiere sensibili, oltre alla necessità di far crescere una nuova cultura marittima.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**MARINA LALLI**  
Presidente  
Federturismo

## Arzà (Assogasliquidi)

# Il Gnl carburante alternativo per propulsione e servizi di bordo

Il Progetto Mare vede coinvolta Federchimica-Assogasliquidi per il contributo rilevante che il GNL fornisce quale carburante alternativo anche per la navigazione e come attore dello sviluppo delle infrastrutture di approvvigionamento dei prodotti del comparto chimico all'interno dei porti. Il GNL è individuato dalla direttiva "DAFI" quale carburante alternativo. L'impegno delle imprese è volto a far sì che il GNL, quale carburante per la propulsione delle navi e per l'alimentazione dei servizi di bordo, possa svolgere appieno il ruolo di risorsa sostenibile pronta e disponibile, anche in riferimento ai promettenti sviluppi del bioGNL e alla messa a terra delle risorse stanziare dal Fondo complementare al Pnrr. Dal punto di vista delle infrastrutture, oggi più che mai

emerge la necessità di realizzare investimenti che garantiscano la disponibilità di GNL sul nostro territorio, in un'ottica di sicurezza energetica e di diversificazione delle fonti. Il nostro sistema industriale si è distinto per la creazione di una infrastruttura di distribuzione del GNL a uso stradale che in pochissimi anni ha portato il Paese a ricoprire un ruolo di leadership: serve ora il completamento di una logistica per poter disporre del prodotto sul territorio nazionale, anche per l'impiego nella forma liquida a vantaggio delle navi e dei traghetti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**ANDREA ARZÀ**  
Presidente  
Assogasliquidi

## Spinaci (Unem)

# Petrolio, rete portuale decisiva Ricerca su prodotti decarbonizzati

# 36%

### LA FLOTTA CON PIÙ DI 30 ANNI

Oltre un terzo della flotta nazionale ha un'età che va dai 30 anni in su. Circa il 10% tra 20 e 24 anni, il 13,2% sotto i 10 anni

Il downstream petrolifero con la movimentazione via mare del greggio, dei prodotti petroliferi e di prodotti low carbon è un importante fruitore dei porti italiani. Per citare alcuni esempi, nel porto di Trieste tali prodotti rappresentano circa il 70% delle merci movimentate, in quello di Augusta oltre il 90% del movimentato, a Cagliari l'80%, a Fiumicino il 100%, e a Gaeta e Messina/Milazzo oltre il 70%, senza dimenticare i quantitativi rilevanti che transitano per il porto di Genova. La logistica portuale dei carburanti liquidi, con la sua flessibilità ed efficienza, si è dimostrata essenziale per garantire in modo sicuro a condizioni competitive l'approvvigionamento energetico del Paese anche nei periodi di emergenza, come la pandemia e l'attuale conflitto. Il downstream petrolifero è poi centrale nelle attività portuali

perché fornisce quasi il 100% dei prodotti energetici e lubrificanti necessari alla navigazione ed è impegnato nella ricerca di soluzioni in grado di rispondere agli obiettivi di decarbonizzazione. La filiera petrolifera già offre prodotti bunker marini a basso impatto ambientale. L'obiettivo è di arrivare a prodotti decarbonizzati (biocarburanti avanzati, carburanti da riciclo della plastica e carburanti sintetici) non solo per le navi ma per tutti i tipi di trasporto, con i quali sarà possibile abbattere le emissioni climalteranti dell'80-90%.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**CLAUDIO SPINACI**  
Presidente  
Unem

# 10,1 miliardi

### INVESTIMENTI PER I PORTI NEL DEF

Nel Def 2022 gli investimenti infrastrutturali per porti superano i 10 miliardi. Per il programma Green ports Pnrr e Fsc stanziano 440 milioni

# 208.600

### LE IMPRESE

L'economia del mare conta oltre 208.600 imprese (2020) con un incremento rispetto al 2014 del 14,7 per cento



### PROGETTO MARE

Il Progetto Mare di Confindustria, lanciato dalla presidenza di Carlo Bonomi e coordinato dal vicepresidente per l'economia del mare, Natale

Mazzuca (foto), punta a valorizzare «la competitività dell'economia del mare in una prospettiva di sviluppo del Paese e di autonomia strategica europea».

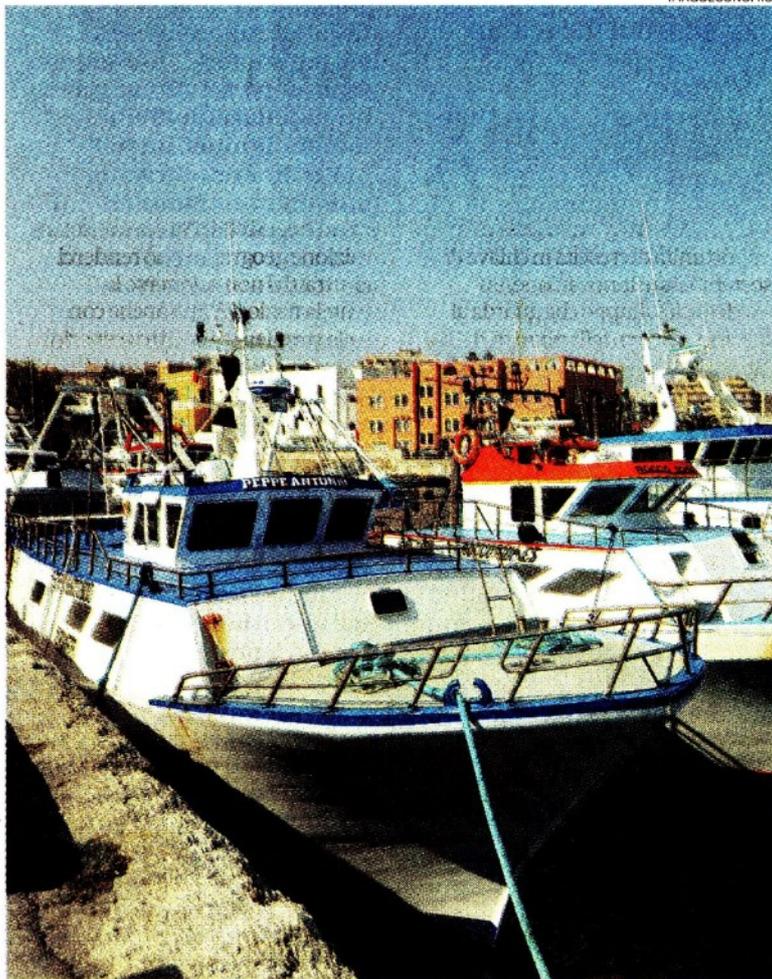


IMAGOECONOMICA



**Blue Economy.** Serve una politica che incardini l'economia del mare come priorità dello sviluppo per l'Italia, in particolare per il Mezzogiorno

IMAGOECONOMICA



**Pesca.** Prioritaria una strategia per l'ammodernamento della flotta peschereccia