

NOTA PER LA STAMPA

LA COMPLIANCE E LE NUOVE ROTTE DEL COMMERCIO GLOBALE

Il 2 marzo, a Roma presso la sede di Confitarma, si è tenuto il Convegno “**La compliance e le nuove rotte del commercio globale**”. La competitività del sistema marittimo italiano, i processi di regolamentazione e le restrizioni internazionali, la sicurezza economica”, organizzato da AWOS in collaborazione con Confitarma. L’evento è stato l’occasione per presentare il n.2 di GeoTrade, Rivista di geopolitica e commercio estero diretta da **Paolo Quercia**. Quest’ultimo insieme a **Luca Sisto**, Direttore generale di Confitarma ha moderato gli interventi.

Paolo Quercia, direttore di GeoTrade e docente di studi strategici, ha sottolineato che AWOS e GeoTrade si propongono di contribuire a far comprendere come funzionano le sanzioni: “Sono uno strumento della politica estera, ma sono anche un prezzo per l’economia. Possono essere molto efficaci e distruttive ma sono anche un deterrente per evitare gli effetti peggiori della guerra ed il suo allargamento. Il loro effetto non può essere valutato nell’immediato, bensì a medio e lungo termine. L’invasione russa dell’Ucraina sposta le sanzioni su un terreno ignoto. L’Italia deve essere consapevole che in questa fase imprevedibile e senza precedenti occorre dotarsi di strumenti idonei, di politica delle sanzioni. Questo è necessario sia per efficientarne l’impatto sia per proteggere le aziende da effetti indiretti della loro applicazione”.

Luca Sisto, ha espressamente chiesto che le condizioni operative delle navi di tutto il mondo siano sullo stesso livello per evitare discriminazioni commerciali. “In questi tragici momenti, in cui si giocano i destini di persone e territori a causa di un conflitto alle porte dell’Europa, non possiamo permettere che venga compromessa la competitività delle navi di bandiera italiana”

Mario Mattioli Presidente Confitarma, nel suo intervento di saluto ha posto l’accento sul ruolo del trasporto marittimo che non si è mai fermato neanche durante i momenti più critici della pandemia, grazie soprattutto all’importante ruolo svolto dagli oltre 1,2 milioni di marittimi a bordo della flotta mondiale. “Il valore del commercio marittimo è stimato in 14 trilioni di dollari. Tutti i paesi e le diverse attività economiche si affidano al commercio marittimo per acquistare e vendere ciò di cui le loro economie nazionali hanno bisogno. Dalle materie prime ai medicinali, ai prodotti finiti e alle tecnologie”. Il **Presidente Mattioli** ha quindi ricordato il recente studio dell’ICS-International Chamber of Shipping sul protezionismo nelle economie marittime, da cui emerge che i paesi di tutto il mondo potrebbero aumentare le loro prospettive di ripresa economica dal Covid-19 riducendo le politiche restrittive in materia di commercio marittimo: ridurre il protezionismo commerciale potrebbe portare ad aumentare il PIL delle economie nazionali fino al 3.4%. Inoltre, soprattutto in situazioni di crisi, emerge il grave gap logistico-infrastrutturale dell’Italia, valutato in circa 70 miliardi di Euro: cifra allarmante per un Paese importatore, trasformatore ed esportatore, che fonda la sua competitività nel contesto globale sulla capacità ed efficienza del sistema logistico. Abbiamo urgente bisogno di una semplificazione di norme e procedure che regolano il nostro settore. Purtroppo, ancora una volta rilevo che viviamo in un paese ove a fronte di una sorta di “bulimia” normativa vi è una “anoressia” in tutto ciò che implica il controllo”.

Secondo **Zeno Poggi** Presidente AWOS, l’aumento delle misure restrittive e delle sanzioni economiche applicate per scopi geopolitici impatta in maniera sensibile sul commercio internazionale. Oggi sono oltre 60 mila i soggetti e le entità inclusi nelle *blacklist* internazionali e oltre 100 sono i programmi sanzionatori applicati verso circa 40 Paesi, soggetti con cui è vietato intrattenere rapporti commerciali e finanziari. “L’aumento delle sanzioni sta colpendo anche il settore marittimo, basti pensare che nelle *blacklist* americane figurano oltre 400 navi listate. Per tutte le imprese, comprese quelle del mare, la gestione del rischio e la compliance sono driver fondamentali per impostare un’efficace strategia d’internazionalizzazione. AWOS ha l’obiettivo di fare cultura sul mondo delle sanzioni per fornire linee di orientamento a imprese, banche e istituzioni”.

L’Amm. Isp. Capo (CP) **Nicola Carlone**, Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, ha ribadito la costante vicinanza e sinergia del Comando Generale con l’armamento ed il mondo marittimo sottolineando che le misure di security sono adottate al fine esclusivo di garantire la sicurezza delle

navi nazionali e dei loro equipaggi. L'eventuale disomogeneità tra Paesi nell'attuazione delle misure di security è comunque una prerogativa contemplata dalle norme di settore. Del resto, la pandemia ci ha insegnato che le dinamiche che regolano il mondo marittimo sono molto complesse e articolate. Basti pensare alle gravi difficoltà del mercato delle crociere, nonché ai marittimi di tutto il mondo che per mesi non hanno potuto avvicinarsi sulle navi, a causa delle misure adottate dai vari Governi per fronteggiare la diffusione del Covid-19.

Amedeo Teti, Direttore Generale Ministero dello Sviluppo Economico, nel ribadire l'importanza della logistica che vale il 7% del PIL italiano e che muove il nostro commercio estero nel mondo, ha sottolineato che, purtroppo, in Italia ancora non esiste una forte cultura della logistica che infatti è in mano a stranieri indebolendo il nostro Paese. Per questo, è importante il progetto di un nuovo porto galleggiante offshore, ideato circa 10 anni fa ma che finalmente sembra avvicinarsi all'attuazione, per garantire un importante sviluppo del traffico di navi porta-contenitori del porto di Genova. Oggi Genova, può ricevere 2,5 milioni di container e quando sarà operativa la Diga di Cala Bettolo si potrebbero aggiungere altri 1,5 milioni di container per un totale di 4 milioni. Il progetto potrebbe consentire il raddoppio di questo traffico.

Augusto Cosulich Presidente e CEO Fratelli Cosulich Spa, ha ribadito che le sanzioni hanno un impatto fortissimo sul settore marittimo anche perché ormai viviamo in un mondo "senza più segreti". Basti dire che "tutti, con il *tracking* dei vessel possono vedere dove sono posizionate le navi nei mari del mondo". Nonostante il settore marittimo sia afflitto da tante sanzioni, non si può dire che la cultura della compliance si sia pienamente affermata nel nostro settore. Di certo, possiamo dire che un ruolo molto importante è quello delle banche che possono determinare la compliance o meno delle aziende".

Nazareno Cerni, Vice Direttore Generale Gruppo Cattolica e AD CattRe, ha sottolineato l'importanza del compliance manager all'interno delle operazioni assicurative internazionali: "Siamo passati da una fase in cui il mondo era libero di commerciare nella maniera più semplice e più lineare, ad una realtà in cui sempre più gli interessi specifici dei Paesi entrano in profondità nei meccanismi economici, integrati a pieno titolo negli strumenti a disposizione delle esigenze politiche, come purtroppo la cronaca ci ricorda in questi giorni. Viene così compromessa la funzione stessa del mercato come luogo in cui le risorse vengono allocate nel modo più efficiente possibile. Il mondo assicurativo e finanziario, lubrificante fondamentale dell'economia reale, si trova a giostrare interessi specifici privati ed interessi pubblici generali, con l'obbligo di integrare sempre più strutturalmente all'interno dei suoi meccanismi le analisi di compliance formale e sostanziale, o anche etica".

Michele Savini Zangrandi, del Servizio Economia e Relazioni Internazionali della Banca d'Italia, si è soffermato sul ruolo geostrategico dei cavi sottomarini. Questi, convogliando oltre il 95 per cento delle comunicazioni internazionali, costituiscono una economica infrastruttura chiave. In quanto tale, questa infrastruttura è soggetta a rischi di natura geopolitica. Quelli principali riguardano la sicurezza e l'integrità dell'informazione che vi transita. Anche se interamente teorica, esiste anche la possibilità che questa infrastruttura, al pari delle principali infrastrutture economiche, venga coinvolta nelle dinamiche sempre più frequenti di sfruttamento strategico delle interdipendenze. Il diniego selettivo dell'accesso alla rete aprirebbe le porte ad una nuova tipologia di sanzioni, quelle digitali. L'impatto derivante da tali eventuali sanzioni sarebbe tanto più forte quanto più integrato è il destinatario delle restrizioni nell'economia digitale. Al pari di tutte le misure che sfruttano le interconnessioni economiche a fini strategici, tuttavia, anche queste rischierebbero di causarne il progressivo deterioramento.

Gabriele Checchia, membro del Comitato scientifico istituzionale di GeoTrade, ha concluso l'evento confermando l'importanza cruciale della geopolitica, intesa come gestione e concettualizzazione politica del territorio, e del mare e di spazi come il Mediterraneo. Altro tema cruciale è quello del disallineamento tra vari Stati in termini di applicazione delle sanzioni, che vede l'Italia tra i paesi potenzialmente più vulnerabili tra quelli dell'Alleanza Atlantica (NATO). "La crisi ucraina rivela, purtroppo, il ritorno o della "politica di potenza" sulla scena internazionale. L'Ue, che per la prima volta ha coraggiosamente adottato decisioni importanti sul terreno della difesa di un paese partner come l'Ucraina, ha deliberato sanzioni pesanti nei confronti della Russia di Putin e, tuttavia, è lecito attendersi che la risposta di Mosca investirà individualmente i singoli paesi che hanno aderito alla decisione dell'Ue. Ne deriva che il nostro Paese dovrà avvalersi/dotarsi di tutti gli strumenti a disposizione per reggere al meglio tale reazione. Il Presidente Draghi con il suo Governo sta lavorando proprio ad una riconsiderazione in tempi ravvicinati della politica di approvvigionamento energetico e, per certi versi, anche della politica industriale del nostro Paese, tenendo conio che i prezzi più alti dell'energia o le interruzioni di forniture rischiano, in prospettiva di mettere fuori mercato comparti importanti del nostro Sistema-Paese".