

NOTA PER LA STAMPA

SHIPPING 4.0 – RoMare - Roma: Capitale di un Paese Marittimo?

Roma, 25 marzo 2022

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

Il giornalista **David Parenzo** ha coordinato gli interventi dei rappresentanti delle Istituzioni che hanno aperto i lavori della giornata.

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

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

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

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

Federica Barbaro, Presidente del Gruppo Tecnico Trasporti e logistica internazionali di Confitarma, ha brevemente illustrato la sua esperienza di armatore operante nel mercato dei trasporti russo, evidenziando come in questo particolare difficile momento per tutto il mondo a causa della guerra, fermo restando l'assoluta priorità della sicurezza degli equipaggi, si rende necessario un allineamento dei livelli MARSEC nel contesto UE per evitare ulteriori impatti negativi sulla competitività delle imprese di navigazione italiane.

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

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

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

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

Giuseppe Mele, Direttore area della coesione territoriale e infrastrutture, Confindustria, ha annunciato l'evento che Confindustria sta organizzando con tutte organizzazioni del sistema legate all'economia marittima intitolato "Progetto

mare” che si terrà il 12 e 13 maggio, per sottolineare l’importanza strategica del settore. L’interrogativo è se veramente da Roma si governa il mare in tutti i suoi aspetti. L’impressione è che manchi una vera Cabina di Regia che sia in grado di comprendere e guidare tutti i complessi aspetti dell’economia del mare.

Stefano Messina, Presidente, Assarmatori, si è soffermato sugli effetti della guerra in Ucraina che, da un lato è umanamente sconvolgente e che stanno impattando sulla vita quotidiana di ogni persona e sul trasporto marittimo. “Abbiamo visto quello che è successo con energia e carburante, e per questi aspetti condividiamo l’urgenza di implementare e rendere strutturali strumenti come il Marebonus e il Ferrobonus, ma iniziamo a fare i conti con la difficoltà a reperire materie prime fondamentali come grano, argilla, carbone, acciaio, i cui prezzi stanno schizzando verso l’alto. Roma deve essere la capitale di un Paese marittimo, e per questo stiamo lavorando con il Ministero degli Affari Esteri per stringere nuovi accordi commerciali con altri attori che siano in grado di esportare queste commodity: occorre fare in fretta, per non farsi superare da altri Paesi, che hanno le nostre stesse difficoltà, e per calmierare l’inevitabile effetto inflattivo cui stiamo assistendo”.

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

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

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

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

Maurizio De Cesare, Direttore di Porto & Interporto, ha moderato la Tavola Rotonda “Roma al centro della formazione e dell’occupazione marittima”.

Francesco Amenta, Presidente CIRM, ha parlato dell’assistenza medica in mare efficace a fronteggiare piccole e grandi emergenze a bordo che da sempre è un obiettivo perseguito dagli armatori. Il salto di qualità in tal senso è arrivato con la creazione del CIRM Centro Internazionale Radio Medico che dal 1934 offre assistenza medica via radio a tutti i marittimi e più in generale a chiunque vada per mare in tutto il mondo. A tal fine lo sviluppo tecnologico è fondamentale sia per il rifornimento dei farmaci che l’assistenza sempre più efficiente del personale marittimo di bordo.

Francesco Benevolo, Direttore RAM, ha illustrato il fondamentale ruolo del sistema portuale e del trasporto marittimo nell’ambito dei processi economico-occupazionali a livello sia nazionale che regionale. Soprattutto la Regione Lazio deciso di riappropriarsi della propria identità marittima con il Piano per la Blue economy con particolare attenzione alla formazione. A livello nazionale il mare è certamente un settore trainante per il Paese. Purtroppo, oggi manca un’informazione adeguata che rende difficile alle giovani generazioni di avvicinarsi alle carriere della logistica e del mare.

Rosalba Bonanni, Rappresentante della Direzione Sistema nazionale gestione qualità formazione marittima, Miur, ha brevemente illustrato le strategie che il Ministero dell’istruzione ha avviato per garantire la competitività della gente di mare, categoria ricca di figure professionali di bordo e di terra considerato per decenni di elevata qualità, che oggi però rischia di non reggere le sfide del mercato globale. In questo contesto grazie al PNRR si potrà agevolare la riduzione del *mismatch* tra domanda e offerta di lavoro intervenendo sui percorsi formativi, sulla base dei modelli degli ITS, guardando alle competenze per l’occupazione per reimpostare percorsi calibrati in base alle specificità e alle esigenze dei singoli cluster e distretti produttivi. C’è bisogno di una sinergia forte tra il mondo del lavoro e i centri formativi.

Clemente Borrelli, Direttore dell’ITS Fondazione “Giovanni Caboto”, che nei primi dieci anni di attività ha contribuito in maniera importante alla formazione dei marittimi con corsi di alta formazione iper-specializzati, ha spiegato quanto sia importante il coinvolgimento delle compagnie di navigazione e degli operatori nell’individuare le competenze fondamentali che vengono richieste dal mercato del lavoro. La risposta al mercato del lavoro marittimo è, purtroppo, spesso condizionato da limiti normativi.

Elda Turco Bulgherini, Presidente Sezione Romana di AIDIM Associazione Italiana Diritto Marittimo, riprendendo il tema della necessaria semplificazione normativa proprio nei processi formativi, ha spiegato come il codice della navigazione italiano, che quest'anno compie 80 anni, è stato per molto tempo uno strumento all'avanguardia. Oggi, l'unificazione del diritto marittimo, le convenzioni internazionali e le norme comunitarie e la nuova situazione imposta dalla pandemia ha avviato e si spera possa concludersi a breve la urgente semplificazione del codice della navigazione per quanto concerne le procedure di arruolamento dei marittimi.

Natale Colombo, Segretario Nazionale della Filt – Cgil, ha innanzitutto sottolineato l'importanza del Registro Internazionale istituito nel 1998, nel cui contesto si inserisce il tema della formazione e dell'occupazione dei marittimi italiani. A tal fine le parti sociali hanno sottoscritto due Avvisi comuni nel 2016 e nel 2020 per presentare alle competenti amministrazioni un pacchetto di proposte a favore dell'occupazione marittima italiana.

Salvatore d'Amico, Presidente, Gruppo Giovani Armatori e del Gruppo Tecnico Education di Confitarma, ha evidenziato che tra le figure professionali da impiegare a bordo emerge una grave carenza per quanto riguarda sia i sott'ufficiali che gli ufficiali. Gli ITS sono quindi centri fondamentali per la formazione non solo per le attività di bordo ma anche per quelle di terra e aprono notevoli opportunità per le nuove generazioni.

Rimanendo in tema di esigenze del mercato del lavoro a **Fabrizio Monticelli**, Amm. Unico ForMare (la società di servizi di Confitarma che tra le principali attività, si occupa anche della gestione di progetti europei), ha spiegato che, in considerazione delle nuove sfide digitali e ambientali che interessano tutti i settori, Formare sta lavorando per poter coniugare il gran numero di norme che lo regolano il comparto marittimo con le nuove esigenze del mercato, caratterizzato da nuove tecnologie, con strumenti formativi e di supporto finanziario alle compagnie di navigazione.

Palmira Petrocelli, presidente dell'Istituto Italiano di Navigazione che, anche se poco conosciuto, dal 1959 promuove e divulga temi tecnici e culturali della navigazione terrestre, marittima, aerea e spaziale. Occorre fare squadra per far sì che Roma riconquisti il suo ruolo di capitale di un Paese marittimo.

Secondo **Marco Verzari**, Segretario Nazionale della Uiltrasporti, in Italia c'è un problema di sistema che rende difficile poter coniugare l'offerta e la domanda di lavoro. Per tale motivo occorre che il processo formativo interagisca con quello della certificazione (che non può essere a carico del lavoratore) e con un collocamento che sia riformato e funzionale ed in grado di creare la correlazione tra la domanda e l'offerta.

Luca Trevisan, Direttore risorse umane del Gruppo Contship e Presidente della Commissione formazione di Assiterminal, ha affermato che la formazione professionale nelle aziende fa rima con sviluppo aziendale ed è propedeutica al percorso di innovazione tecnologica e supporta lo sviluppo delle aziende stesse portuali e dell'innovazione tecnologica necessaria a tale sviluppo.

Luca Sisto, Direttore Generale di Confitarma, ha moderato la Tavola Rotonda "Condividere un futuro sostenibile: ambiente, cultura, sicurezza, alimentazione: fattori di sviluppo del cluster marittimo".

Cesare d'Amico, Presidente del Gruppo di lavoro Cyber Maritime Security di Confitarma, ha ricordato che nel 2005, con la lotta alla pirateria marittima si è ulteriormente rafforzata ed ha avuto un gran successo la sinergia istituzioni e industria marittima italiana. L'auspicio è che lo stesso possa avvenire anche nella lotta alla minaccia cyber che si fa sempre più pericolosa anche nel settore marittimo. A tal fine il tavolo tecnico che da tempo si è costituito tra Stato Maggiore Marina-Confitarma che vede il coinvolgimento di CINNAV e del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto potrebbe essere la giusta sede per questa ulteriore importante sfida da affrontare insieme.

Giuseppe Zagaria, Technical Director Italy Marine RINA, parlare di blue economy è veramente un importante passo avanti soprattutto in questa fase storica caratterizzata dalla transizione ecologica e dalle tematiche ESG. Non bisogna dimenticare che nel mondo marittimo sono state ideate e progettate iniziative per la sostenibilità del settore che poi sono state PRESE A modello per altri comparti industriali. Inoltre, lo shipping sta fornendo soluzioni sul campo che poi servono agli enti normatori, a cominciare dall'Imo e dall'UE, per tradurle in guide lines per tutti gli operatori del mondo.

Donatella Bianchi, Presidente WWF Italia, ha affermato che non ci sono alternative alla transizione ecologica è inevitabile se non vogliamo trovarci davanti a conseguenze gravissime in un futuro molto prossimo. Un esempio per tutti l'iniziativa dell'Onu nel comparto marittimo riservato alle Scienze del Mare. Lo shipping deve cominciare a considerare tutti i pilastri di te in tutte le sue componenti a cominciare alla formazione che deve esser vista molto più ampia.

Rosalba Giugni, Presidente, Marevivo, tutto il nostro mare deve essere controllato e il contributo dello shipping è fondamentale per la transizione ecologica. Insieme alla Federazione del Mare stiamo lavorando per una cabina di Regia del Mare nel CITE (Comitato Interministeriale per la Transizione Ecologica, presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri) e per l'approvazione della Legge Salvamare che potrebbe rappresentare un importante strumento per combattere l'inquinamento della plastica.

Donato Caiulo, Presidente del Propeller Club Port of Rome, ha illustrato le finalità del propeller romano che da due anni è stato costituito a partire dal riappropriarsi del rapporto con il mare della città di Roma, a cominciare dalla navigabilità del Tevere per permettere l'arrivo dei crocieristi dal porto di Fiumicino e per riportare nella capitale le problematiche del mare a livello di geopolitica europea e quindi visione in Europa del mediterraneo e coordinamento nazionale attraverso un auspicata governance unitaria del mare, che sia un Ministero ad hoc o un dipartimento della presidenza consiglio.

Laurence Martin, Segretario Generale Federazione del Mare, ha confermato che ormai la rotta verso la transizione ecologica è tracciata e in questo contesto è forte l'impegno del cluster marittimo, verso le misure previste dalla Commissione europea nel pacchetto *Fit for 55*, che mirano a raggiungere entro il 2030 gli obiettivi del Green Deal e in particolare, la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra del 55% rispetto ai livelli del 1990, per arrivare alla "*carbon neutrality*" nel 2050.

Rossella Carrara, VP External Relations & Sustainability di Costa Crociere, rispondendo alle sollecitazioni non solo delle associazioni ambientaliste presenti (Marevivo e WWF) ma anche della comunità sulla necessità di accelerazione nella transizione energetica, ha sottolineato i risultati concreti già ottenuti dal Gruppo, che oggi è l'unico ad avere già 4 navi alimentate ad LNG, la tecnologia più avanzata attualmente disponibile per la riduzione delle emissioni nel settore marittimo (meno 100% particolati, meno 20% CO2), con test su batterie e celle combustibili in corso, nella riduzione degli sprechi alimentari del 35% e nella sensibilizzazione dei propri ospiti ad un turismo responsabile, evidenziando come la compagnia ha recentemente lanciato il Manifesto Costa per un turismo di valore, sostenibile e inclusivo come base di collaborazione con le comunità di destinazione e tutti gli stakeholder.

Ana Karina Santini, AVP International Destination Development di Royal Caribbean Group, per conto di Silversea, ha posto l'accento sui progetti innovativi del gruppo crocieristico a cominciare dalla costruzione della nuova nave Silver Nova che verrà inaugurata nel 2023 caratterizzata da un innovativo sistema multi-ibrido che combina LNG, *fuel cell* e batterie. In aggiunta ha sottolineato quanto sia importante per il gruppo la sostenibilità nelle destinazioni visitate così come negli investimenti portuali.

Alessandro Ferrari, Direttore Assiterminal, ha sostenuto l'efficacia del modello di sostenibilità delle crociere, come punto di collegamento tra *blue economy* e *green economy*, evidenziando che anche i porti possono essere uno strumento per favorire la transizione energetica sia a favore delle navi e quindi dei traffici marittimi, che a favore delle città portuali, quindi non solo in funzione dello sviluppo dell'intermodalità. A tal fine però occorre che anche le norme o i vincoli ambientali si adeguino ai cambiamenti.

Francesca Biondo, Direttore Generale Federpesca, la pesca e l'acquacultura sono settori produttivi di questo Paese e in quanto tali necessitano di politiche pubbliche per garantire una reale transizione ecologica. Un altro tema fondamentale è quello dell'autonomia strategica in termini di politiche alimentari: l'Italia importa oltre l'80% dei prodotti ittici.

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

Barbara Colonnello, Amministratore Delegato di Promoest, ideatore del progetto **Shipping 4.0**, ha moderato la Tavola I porti della Capitale al centro dello sviluppo del Sistema Paese.

Pino Musolino, Presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale, ha parlato dell'inserimento dell'Autorità di Civitavecchia nei porti CORE con il conseguente accesso facilitato ai fondi europei. In termini infrastrutturali l'AdSP è orientata ad una diversificazione dei traffici oggi prevalentemente concentrati su quelli crocieristici.

Filippo Marini, Direttore Marittimo del Lazio e Comandante del porto di Civitavecchia, ha ribadito l'importanza della sinergia tra l'Autorità marittima e gli operatori del mare per la sicurezza dei traffici marittimi.

Lorenzo Paolizzi, Segretario generale dell'Angopi, ha condiviso il principio del governo della portualità in un'ottica di sistema con la natura pubblica delle Autorità di Sistema così come affermato nella tavola rotonda della mattina dall'On. Gariglio. Circa il servizio di ormeggio ha evidenziato che i gruppi ormeggiatori barcaoli che operano nei porti del Lazio sono in grado di rispondere all'eventuale incremento della domanda di servizio derivante dall'aumento del traffico,

naturalmente nel rispetto delle regole che disciplinano la definizione della consistenza organica delle stesse società di ormeggio.

Federico Rossi, è intervenuto per Assocostieri, e dopo aver ricordato che la sua associazione ha di recente aderito al Forum IFEC, che si propone lo sviluppo delle Comunità Energetiche in Italia, ha sottolineato che presso il Porto di Civitavecchia nel 2014 è stato effettuato un primo rifornimento sperimentale di una nave GNL, con metodologia *track-to-ship*.

Emanuele Gesù, Head Small Scale LNG Snam, ha illustrato il bunkering ship to ship a Civitavecchia realizzato tramite i rigassificatori di Snam del mare Tirreno affermando che il porto può diventare un sistema energetico indipendente.

Eric Gerritsen, Director Public Affairs di Costa Crociere, ha affermato che il *cold ironing* è un passo determinante per modernizzare i porti ed è essenziale per impattare sulle emissioni a tutto vantaggio della comunità portuale e della città. Inoltre, va visto nel suo insieme che è composto da quattro principali aspetti: la fonte energetica, il sistema di tariffazione, il sostegno del governo per il *refit* sulle navi e infine le batterie di bordo per consentire alla nave di fare il primo e l'ultimo miglio senza accendere i motori.

Luca Sisto, concludendo l'evento ha ringraziato tutti i partecipanti ed i partner del progetto Shipping 4.0, sottolineando che manifestazioni di questo tipo sono di fondamentale importanza per far conoscere all'opinione pubblica ed anche alle istituzioni l'importanza del mondo del mare e soprattutto l'importanza di avere una capitale del nostro Paese che esprime una molteplicità di protagonisti a livello istituzionale imprenditoriale e associativo di grande livello che con tutte le loro peculiarità e caratteristiche danno tanto per il benessere del Paese ma hanno anche bisogno di specifiche competenze e di una governance dedicata che comprenda e valorizzi tutte le potenzialità di un mondo "tanto silenzioso quanto straordinario: il mondo del mare".