



Luca Sisto a SHADEMED: il dialogo e lo scambio di idee e di conoscenze stimolano il miglioramento delle condizioni socioeconomiche delle comunità mediterranee

Il 26 novembre, Luca Sisto, Direttore Generale di Confitarma, ha partecipato al Panel “The development of the blue economy of the Mediterranean is an inestimable possibility to solve many of the challenges and to improve the livelihood of the Mediterranean communities” svoltosi nell’ambito della Conferenza ShadeMed organizzata dall’Operazione EUNAVFOR MED IRINI.

“Dietro ogni linea marittima non c’è solo lo sviluppo dell’economia, ma anche lo sviluppo del dialogo. E il dialogo e lo scambio di idee e di conoscenze non possono che stimolare il miglioramento delle condizioni socioeconomiche delle comunità mediterranee - ha esordito Luca Sisto - . La chiave per garantire la libertà dei mari e la libera circolazione del traffico marittimo, è la cooperazione e la condivisione di informazioni tra le parti interessate militari e civili per aumentare il livello di consapevolezza in materia di sicurezza marittima, specie in questo difficile periodo di pandemia globale durante il quale l’industria marittima non si è mai fermata nonostante il considerevole impatto sulla gente di mare che ha svolto un ruolo chiave durante l’intera durata dell’emergenza, mantenendo in movimento la catena di approvvigionamento globale. Purtroppo, le restrizioni di viaggio imposte dai governi di tutto il mondo hanno creato gravi problemi ai cambiamenti dell’equipaggio e al rimpatrio della gente di mare, portando a una crescente crisi umanitaria”.

Luca Sisto ha poi ricordato che sicurezza marittima ed economia blu sono strettamente connesse e che Confitarma segue costantemente tali tematiche: dall’adozione del Codice ISPS alla nuova ascesa della pirateria marittima, dalla crisi migratoria nel Mediterraneo alla minaccia alla cyber security.

In particolare, il Direttore di Confitarma ha sottolineato come la pirateria marittima rappresenti un grave rischio per il commercio marittimo globale.

“Il partenariato tra istituzione e industria in merito alle misure volte a contrastare la pirateria marittima nell’Oceano Indiano è stato un successo, ma la pirateria è ancora una minaccia nella regione. In Africa occidentale, area con un ruolo strategico per la politica energetica italiana e in cui la nostra industria marittima ha importanti interessi commerciali, la situazione è più critica. A nome dell’industria marittima

italiana, ringrazio la Marina Militare senza la quale i nostri equipaggi e le nostre navi sarebbero esposti a gravi rischi, con un enorme impatto per il Paese”.

Altra importante questione che coinvolge gli armatori italiani e sulla quale Confitarma ha urgente bisogno di chiarezza riguarda le complesse sfide associate alle operazioni SAR nel Mediterraneo centrale, rese anco più gravi dalla diffusione della pandemia nella regione e in particolare in Libia.

“E’ urgente fare chiarezza sull’applicazione delle normative internazionali e nazionali, talvolta contrastanti, su questo delicato argomento ha affermato il Direttore Generale di Confitarma - in quanto nei recenti casi di operazioni SAR hanno visto il coinvolgimento di equipaggi di unità mercantili che non hanno a bordo le attrezzature necessarie e non sono addestrati a svolgere questo tipo di operazioni. Inoltre, assistiamo ancora una volta all’esclusione della bandiera italiana da alcune gare internazionali nel Mediterraneo”.

“Nel febbraio 2019 - ha ricordato Luca Sisto - Confitarma ha chiesto all’Amministrazione Italiana linee guida operative per i comandanti chiamati ad intervenire nelle operazioni SAR. Ma al momento non abbiamo ancora ricevuto alcun feedback”.

Nel concludere il suo intervento, Luca Sisto ha ricordato il forte impegno degli armatori italiani per uno sviluppo sostenibile e la sicurezza delle loro flotte, impegnandosi fortemente in iniziative globali per una sostanziale riduzione delle emissioni di CO2 oltre all’utilizzo di fonti energetiche a “zero emissioni” nonostante le difficoltà derivanti dalla mancanza di regolamentazione oltre che dalla scarsa disponibilità nei nostri porti di combustibili alternativi come il GNL, già utilizzato da nuove costruzioni operative dal 2018.