



In questo numero

Diario di bordo pagg. 1 e 2

- ♦ Incontro in Confitarma con Kitack Lim, Segretario generale dell'IMO
- ♦ Incontro in Confitarma con il Viceministro dell'economia e dello sviluppo greco
- ♦ Emanuele Grimaldi nominato vicepresidente dell'ICS

Sotto i riflettori pag. 3

- ♦ BWMC: disarmonizzazione del certificato IOPP per le navi di bandiera italiana
- ♦ La Cyber Security per il Cluster marittimo nazionale

Flash pagg. 4, 5 e 6

- ♦ Dall'Unione Europea
- ♦ ...dall'Ecsa
- ♦ ...dall'Italia

In Confitarma si è parlato di pag. 6

La voce della stampa pag. 7

- ♦ Per fare l'armatore di rinfuse oggi ci vogliono nervi d'acciaio

Navi, Armatori e... pag. 8

Notizie dal GGA pag. 9

- ♦ Il Gruppo Giovani Armatori lancia l'idea di un gruppo giovani armatori europei
- ♦ La giovane armatrice Marialaura Dell'Abate partecipa al dibattito global trends affecting shipping

Numeri e numeri pag. 10

- ♦ Trasporto Merci la nota congiunturale di Confetra
- ♦ Pirateria
- ♦ Mappa dei rischi 2017

Diario di bordo

INCONTRO IN CONFITARMA CON KITACK LIM SEGRETARIO GENERALE DELL'IMO



Il 12 aprile, Kitack Lim, Segretario generale dell'International Maritime Organization (IMO) ha incontrato il Consiglio di Confitarma.

Nel suo discorso di benvenuto il Presidente Grimaldi ha sottolineato che i significativi miglioramenti registrati nelle *performance* del settore marittimo sono legati principalmente all'applicazione delle convenzioni IMO: "nella maggior parte dei mercati mondiali è ora estremamente difficile per le navi *sub-standard* navigare evitando detenzioni e sanzioni.

Le Convenzioni dell'IMO hanno portato alla progressiva trasformazione del trasporto marittimo, che oggi è la modalità di trasporto più sicura, efficiente e rispettosa dell'ambiente".

Il Presidente di Confitarma, nel ribadire che l'IMO è la sede migliore per stabilire regole efficaci e garantire la parità di condizioni per tutti gli operatori marittimi, ha ricordato che le nuove regolamentazioni comportano ingenti investimenti per gli armatori.

Per questo, i Paesi membri, pur applicando con la giusta severità le nuove norme devono farlo in modo realistico: "Gli armatori non intendono evitare l'applicazione delle nuove norme per la protezione dell'ambiente ma devono essere messi in condizione di poterlo fare".

In questo contesto, i Governi devono prendere una posizione chiara per quanto riguarda l'attuazione dei nuovi limiti per il contenuto di zolfo nei combustibili ad uso marittimo o le eventuali deroghe locali alla *Ballast Water Management Convention*, che entrerà in vigore l'8 settembre 2017, anche se non è ancora stata ratificata dall'Italia.

Per quanto riguarda l'introduzione



di misure per ridurre le emissioni di Co2, gli armatori sono favorevoli all'introduzione di norme a livello globale al fine di non creare con normative solo regionali distorsioni nei mercati. "L'obiettivo è introdurre regole semplici tenendo conto delle esigenze operative".

Il Segretario generale dell'Imo Kitack Lim, ha manifestato apprezzamento per il lavoro svolto dall'Italia in seno a questa Agenzia dell'ONU, ricordando che essa ha il compito di promuovere il trasporto marittimo sicuro, rispettoso dell'ambiente, efficiente e sostenibile e che l'attività dei 172 stati membri è costante e molto intensa per raggiungere il consenso su regimi normativi globali che possano poi essere implementati in modo uniforme ed efficace.

Accanto ai tradizionali argomenti legati alla sicurezza e alla formazione del personale marittimo, l'IMO sta sviluppando anche nuovi temi come la *cyber security* e il Codice Artico, sempre nell'ottica di un approccio globale per individuare la migliore soluzione.

promuovere il trasporto marittimo sicuro, rispettoso dell'ambiente, efficiente e sostenibile e che l'attività dei 172 stati membri è costante e molto intensa per raggiungere il consenso su regimi normativi globali che possano poi essere implementati in modo uniforme ed efficace.

È infatti fondamentale l'attività di armonizzazione delle norme al fine di ridurre il *gap* tra le nuove normative e la realtà operativa, tenendo conto delle esigenze dell'industria.

L'evoluzione tecnologica impone grande attenzione nella formulazione del quadro normativo, che deve bilanciare i benefici derivanti dalla maggiore sicurezza della navigazione e della salvaguardia dell'ambiente con le conseguenze sul commercio mondiale, i potenziali costi per l'industria della navigazione ed anche l'impatto sul personale di bordo e di terra.

Per questo il contributo di idee e i suggerimenti delle compagnie di navigazione sono di fondamentale importanza.





Diario di bordo

INCONTRO IN CONFITARMA CON IL VICE MINISTRO DELL'ECONOMIA E DELLO SVILUPPO GRECO

Il 20 marzo, a Roma presso la sede di Confitarma, Emanuele Grimaldi, Presidente Confitarma, con una delegazione italiana composta di rappresentanti dell'armamento e dei porti, ha incontrato Asterios Pitsiorlas, Vice Ministro dell'Economia e dello Sviluppo greco.

Emanuele Grimaldi, dopo i saluti introduttivi ha illustrato brevemente i principali temi dello shipping mondiale e italiano, soffermandosi in particolare sulle normative per la salvaguardia dell'ambiente, quali la riduzione delle emissioni di Co2 e la prossima entrata in vigore della Ballast Water Management Convention.

Il Presidente di Confitarma ha poi manifestato grande apprezzamento per l'approccio internazionale che il Governo greco sta portando avanti e che favorisce importanti investimenti per lo sviluppo dei mercati e delle infrastrutture. Tra questi, parlando in particolare a nome del suo gruppo armatoriale, Grimaldi ha ricordato gli ingenti investimenti in nuove navi e il lancio di collegamenti realizzati nel Mediterraneo, che hanno portato un aumento del volume di merce rotabile e passeggeri sottolineando come ciò avvenga senza alcun problema dal punto di vista dell'occupazione di marittimi greci. Inoltre, in merito al notevole sviluppo delle linee di shortsea shipping nel Mediterraneo, Grimaldi ha messo in evidenza la spinta verso una concentrazione delle attività armatoriali anche per rispondere alla concorrenza delle linee aeree low-cost nel trasporto passeggeri.

Pietro Spirito, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Mar Tirreno centrale,



è intervenuto anche in rappresentanza di Assoporti e si è soffermato sulla nuova riforma portuale, che sta per essere completata, e sui vantaggi che ne potranno derivare soprattutto in termini di competitività degli scali italiani. Egli ha sottolineato in particolare l'esigenza di creare forti sinergie tra la modalità marittima e quelle ferroviaria e stradale, come già succede nei paesi del Nord Europa, sviluppando in particolare traffici container e rafforzando le connessioni tra i porti greci e quelli italiani dell'Adriatico, anche tenendo conto dell'iniziativa che i cinesi stanno portando avanti con la "Nuova via della seta". In questo contesto lo sviluppo delle autostrade del mare gioca un ruolo di primo piano, mentre il settore delle crociere deve essere riconfigurato tenendo conto della difficile situazione dei paesi della sponda sud del Mediterraneo e dell'accresciuto movimento nei paesi europei.

Secondo il Vice Ministro Asterios Pitsiorlas, rafforzare le relazioni tra Italia e Grecia è molto importante, perché i due paesi insieme possono ottenere buoni risultati per le rispettive economie. In questo contesto la sinergia tra i porti dei due paesi può rappresentare un importante punto di partenza.

Il Vice Ministro ha quindi ricordato che l'accordo del porto del Pireo con COSCO, oltre a far registrare un aumento del 36% del traffico di teu, ha creato nuove opportunità e lo stesso ci si aspetta da altri accordi che i porti greci stanno negoziando. La collaborazione diventa quindi fondamentale ai fini dello sviluppo e ciò è tanto più vero per il settore delle crociere che,

secondo Pitsiorlas, necessita di una strategia di sviluppo mediterranea.

EMANUELE GRIMALDI NOMINATO VICE PRESIDENTE DELL'ICS - INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING



Il 10 maggio, a Istanbul, Emanuele Grimaldi, Presidente di Confitarma, è stato eletto Vice Presidente dell'ICS-International Chamber of Shipping, la principale associazione internazionale dell'industria armatoriale con sede a Londra, a cui aderiscono compagnie di navigazione e associazioni provenienti da oltre 37 paesi, e rappresenta tutti i comparti della navigazione marittima con oltre l'80% della flotta mondiale.

“Essere stato eletto ai vertici di questa importante organizzazione è per me motivo di grande orgoglio, - ha affermato Emanuele Grimaldi - non solo dal punto di vista personale ma anche e soprattutto perché questo è un esplicito riconoscimento da parte dello shipping mondiale all'operato di Confitarma e quindi al ruolo dell'armamento italiano che, nonostante la crisi che si prolunga ormai da quasi dieci anni, ha dimostrato di saper fronteggiare con coraggio e determinazione la crisi dei mercati marittimi, continuando a navigare sui mari del mondo con una flotta giovane e tecnologicamente avanzata, mantenendo posizioni di grande rilievo nella graduatoria mondiale”.

“In un momento in cui lo shipping deve affrontare grandi sfide, soprattutto in campo ambientale - ha aggiunto il presidente di Confitarma - è di fondamentale

importanza poter essere presente in un consesso internazionale ove vengono elaborate le strategie marittime, approfondendo tematiche operative, legali, del lavoro marittimo, delle best practice e dello sviluppo del trasporto marittimo sostenibile”.

“Senza contare - ha concluso Emanuele Grimaldi - che l'ICS è in contatto con la maggior parte delle istituzioni internazionali e intergovernative, nell'ambito delle quali vengono adottate decisioni che incidono sull'industria marittima mondiale, a cominciare dall'IMO”.





SOTTO I RIFLETTORI

BALLAST WATER MANAGEMENT CONVENTION DISARMONIZZAZIONE DEL CERTIFICATO IOPP PER LE NAVI DI BANDIERA ITALIANA

L'8 settembre 2017 entrerà in vigore la Convenzione internazionale Ballast Water Management (BWM) che mira a prevenire gli effetti potenzialmente nocivi derivanti dalla diffusione di organismi acquatici trasportati nelle acque di zavorra delle navi.

Lo shipping mondiale si trova però in gravi difficoltà in quanto non vi è ancora la certezza riguardo all'affidabilità e alla disponibilità di impianti approvati dall'IMO (che infatti ha recentemente provveduto a rivedere le linee guida – denominate G8 – cui devono tecnicamente rispondere i predetti impianti), nonché di cantieri navali in grado di effettuare l'installazione e, soprattutto, riguardo al non allineamento con le norme degli Stati Uniti che non coincidono con quelle adottate dall'IMO.

Ciò naturalmente crea e creerà una sorta di “congestione” per le tempistiche di reperimento e installazione degli impianti di trattamento delle acque di zavorra effettivamente rispondenti agli standard richiesti. L'Italia non ha ancora ratificato la Convenzione BWM, ma proprio per i motivi sopra esposti, Confitarma ha chiesto all'Amministrazione competente in materia di poter “disarmonizzare” cioè posticipare l'installazione degli impianti previsti dalla Convenzione rispetto alla scadenza fissata per il rinnovo dei certificati IOPP (International Oil Pollution Prevention Certificate - Certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da petrolio) al fine di avere la certezza di disporre del tempo

necessario per ottemperare nel migliore dei modi alla norma.

Questo perché la Convenzione prevede che un impianto di trattamento debba essere installato sulle navi in concomitanza della prima visita di rinnovo del certificato IOPP dopo la data di entrata in vigore della stessa. Grazie al forte impegno di Giuseppe Mauro Rizzo, presidente della Commissione Gestione Tecnica Navi di Confitarma, dei Vice Presidenti e componenti della Commissione e di Lorenzo Matacena, presidente della Commissione Ambiente, nonché al costruttivo dialogo instaurato con i ministeri dell'Ambiente e delle Infrastrutture e Trasporti, il 15 maggio è stata diffusa una comunicazione a firma dei due Dicasteri con la quale si autorizzano gli Organismi Riconosciuti (i registri navali RINA, BV e DNV-GL) a rilasciare il certificato IOPP, qualora sia richiesto, prima dell'8 settembre 2017, limitando però la sua validità ad una data non successiva al 28 settembre 2020, data che coincide con l'obbligo di installare sistemi di trattamento conformi alle nuove linee guida emanate dall'IMO.

“Ringrazio la nostra Amministrazione – ha affermato Emanuele Grimaldi, Presidente di Confitarma – che, tenendo conto delle discussioni in atto in ambito internazionale, ha ben compreso le esigenze degli armatori italiani e con la “disarmonizzazione” consente loro il tempo necessario per poter rispondere adeguatamente alle nuove norme della BWM”.

Il cluster Marittimo non è immune dalle gravi minacce derivanti dagli attacchi informatici ed ormai tutte le istituzioni internazionali e nazionali si stanno attivando con indicazioni operative per fronteggiare il sempre maggiore rischio di intrusioni informatiche nei sistemi di gestione dei traffici marittimi.

Questo il tema del Seminario “La cyber security per il cluster marittimo nazionale” organizzato il 24 maggio 2017 da Confitarma al quale sono intervenuti numerosi rappresentanti di imprese marittime ma anche esponenti delle istituzioni ed esperti tecnici informatici.

Il Seminario è stato introdotto da Cesare d'Amico, Consigliere Confitarma e presidente del Gruppo di lavoro “Operatività nave”, che ha illustrato le tappe del percorso compiuto fino ad oggi dalle aziende associate a Confitarma nel campo della maritime security, a partire dall'introduzione dell'ISPS Code, ricordando come “la metodologia sperimentata da Amministrazione e industria per individuare ed attuare insieme le misure di contrasto alla pirateria marittima nei mari del mondo si sia rivelata vincente e debba quindi essere presa a riferimento anche nella gestione di questa nuova minaccia per il cluster marittimo”.

Francesco Chiappetta, dell'Istituto Italiano di Navigazione, ha svolto una analisi della minaccia informatica per il comparto marittimo evidenziando, alla luce delle recenti direttive IMO, l'impatto strategico dei rischi e della minaccia di un attacco cyber sia ai classici sistemi informatici che ai sistemi di governo della nave.

Il Prefetto Sandra Sarti, Vice Capo di Gabinetto del Ministero dell'Interno, ha richiamato l'importanza che hanno avuto, sul piano normativo, l'architettura di sicurezza cibernetica deputata alla prevenzione degli eventi dannosi ed alla difesa dello Stato da attacchi nello spazio cyber, alla prevenzione e repressione dei crimini informatici, alla preparazione e alla risposta nei confronti di eventi cibernetici; sul piano politico, il coordinamento politico-strategico della presidenza del Consiglio e, sul piano operativo, il servizio della Polizia postale e delle comunicazioni e della Polizia di Stato competente su macro aree criminali, tra cui hacking e crimini informatici, financialcybercrime e cyberterrorismo.

LA CYBER SECURITY PER IL CLUSTER MARITTIMO NAZIONALE



Nunzia Ciardi, Direttore Generale della Polizia Postale, ha parlato della minaccia cyber per la sicurezza nazionale e del ruolo delle strutture di Law enforcement nella tutela delle infrastrutture critiche nel

quadro delle nuove prospettive delineate dalla Direttiva NIS. “E' fondamentale consolidare una vera e propria cultura della gestione del rischio informatico. Soltanto attraverso questa crescita sarà possibile l'effettiva implementazione di un sistema pubblico/privato per l'innalzamento dei livelli di sicurezza informatica del Paese”.

Il Cv Attilio Montalto, Capo Ufficio 3°, Maritime security del VI Reparto Sicurezza della Navigazione, e il Tv Annalisa Vitale, organizzazione di sicurezza & VII Reparto, del Corpo delle Capitanerie di PortoGuardia Costiera, hanno parlato del Maritime cyber risk management e del recente censimento sul livello di security

della flotta italiana e delle compagnie di navigazione nazionali.

Luca Lombardi, della società ISIA Group, esperto di sistemi di sicurezza, ha affermato che “nel momento in cui le compagnie di navigazione prendono coscienza della nuova minaccia informatica, possono considerare la cyber security come un'opportunità consapevole di crescita organizzativa, tecnologica e delle competenze a terra e a bordo”.

Concludendo il Seminario, Luca Sisto, vice direttore e Capo servizio Politica dei trasporti di Confitarma, dopo aver ringraziato tutti i relatori e gli intervenuti, ha ricordato l'invito rivolto da Cesare d'Amico alle Amministrazioni competenti affinché si collabori nell'individuazione degli interventi più utili a mitigare la minaccia informatica “Tale collaborazione potrebbe essere l'occasione propizia per condividere un gruppo di lavoro, in primis con il Sesto Reparto del Comando Generale delle Capitanerie di Porto, atto ad individuare un percorso condiviso per l'implementazione delle misure minime necessarie da attuare”.



Flash

dall'Unione europea



Servizi portuali: il 23 gennaio il Consiglio dell'Ue ha adottato formalmente una nuova serie di norme per aumentare la trasparenza finanziaria dei porti e creare condizioni chiare ed eque per l'accesso al mercato dei servizi portuali in tutta Europa. Il regolamento faciliterà l'accesso al mercato a nuovi fornitori di determinati servizi portuali. Creerà una maggiore parità di condizioni e ridurrà le incertezze giuridiche per i porti, i fornitori di servizi portuali e gli investitori. Questo dovrebbe incoraggiare gli investimenti nei porti, migliorare la qualità dei servizi forniti agli utenti dei porti e persino contribuire a ridurre i prezzi. Le nuove norme assicureranno la trasparenza dei diritti portuali e dei finanziamenti pubblici dei porti, il che porterà a un miglior utilizzo dei fondi pubblici e a un'applicazione efficace ed equa delle norme dell'UE in materia di concorrenza nei porti. Al tempo stesso le nuove norme sono concepite in modo tale da tenere conto della diversità del settore a livello europeo. La votazione finale del Consiglio conclude la procedura in prima lettura. Il PE ha votato il 14 dicembre 2016. L'atto giuridico verrà firmato da entrambe le istituzioni a metà febbraio ed entrerà in vigore 20 giorni dopo la pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Ue.

Energia Ue: il 1° febbraio la Commissione ha pubblicato il secondo rapporto sull'Unione dell'energia da cui emerge che la situazione della sicurezza energetica è migliorata significativamente in 22 stati membri su 28 grazie all'aumento della quota di rinnovabili e dell'efficienza, nonché a migliori interconnessioni tra i Paesi membri. L'Italia è in linea con i risultati raggiunti dal resto dell'Ue: tra il 2005 e il 2014 ha ridotto la sua dipendenza dalle importazioni di energia grazie al contributo delle rinnovabili e ai miglioramenti in termini di efficienza. Il nostro Paese, insieme ad altri dieci, non ha ancora raggiunto il target del 10% di interconnessione della rete elettrica entro il 2020 e "deve fare sforzi ulteriori" in questa direzione, mentre fa da apripista tra i Ventotto per l'installazione dei contatori intelligenti che per la Commissione "ampliano le possibilità dei consumatori di partecipare attivamente al mercato dell'energia". Secondo Maros Sefcovic, Vicepresidente della Commissione e responsabile per l'Unione dell'energia, si tratta di risultati incoraggianti per un'Europa "pronta ad assumere la guida nella lotta ai cambiamenti climatici".

Ue-Messico: l'Ue e il Messico terranno due cicli supplementari di negoziati prima dell'estate nel quadro di un calendario negoziale accelerato per riformare l'accordo di libero scambio. Le date dei prossimi cicli (3-7 aprile e 26-29 giugno) sono state concordate da Cecilia Malmström, Commissaria per il Commercio, e Ildefonso Guajardo, ministro dell'Economia del Messico che, nell'ambito di questo nuovo programma, fissato si incontreranno a Città del Messico per fare il punto della situazione e incoraggiare i negozianti a compiere ulteriori progressi. Nel 2016 Ue e Messico hanno avviato negoziati per aggiornare l'attuale accordo di libero scambio in vigore dal 2000, dato che in 16 anni i flussi commerciali globali sono profondamente cambiati ed emerge la necessità di un nuovo accordo di libero scambio, più ampio e profondo. Tra il 2005 e il 2015 il flusso commerciale annuale di merci tra i due partner è più che raddoppiato nel contesto dell'attuale accordo di libero scambio, passando da 26 a 53 Mld di euro.

Infrastrutture di trasporto nell'Ue: l'8 febbraio la Commissione Europea ha presentato un nuovo sistema per finanziare progetti di infrastrutture di trasporto nell'Unione Europea con lo scopo di massimizzare gli investimenti privati. L'iniziativa prevede di accumulare una dotazione di fondi per un totale pari ad € 1 Mld e, per la prima volta, l'invito a presentare proposte del Meccanismo per collegare l'Europa richiederà quindi la combinazione di sovvenzioni e finanziamenti del Fondo europeo per gli investimenti strategici (FEIS), della Banca europea per gli investimenti, di banche di promozione nazionali o investitori del settore privato. Per ricevere il sostegno del programma CEF, i candidati dovranno provare che i loro progetti sono finanziariamente idonei ad ottenere fondi complementari da istituti finanziari pubblici o privati. I progetti selezionati devono contribuire alla crescita sostenibile, innovativa e omogenea lungo la rete transeuropea dei trasporti. L'accento sarà posto in particolare sui progetti intesi ad eliminare le strozzature, a sostenere i collegamenti transfrontalieri e ad accelerare la digitalizzazione dei trasporti, in particolare in settori con un elevato potenziale e lacune di mercato come ad esempio nei paesi beneficiari del Fondo di coesione; l'accento sarà ugualmente posto sui sistemi di trasporto sostenibili ed efficienti e sul rafforzamento dell'intermodalità e dell'interoperabilità della rete di trasporto, anche grazie a nuove tecnologie e sistemi di gestione del traffico, come il sistema europeo di gestione del traffico ferroviario, i sistemi di trasporto stradale intelligenti o il programma SESAR (programma di ricerca per la gestione del traffico aereo nell'ambito del cielo unico europeo). Il sostegno sarà concesso su base concorrenziale, a seguito di un approfondito processo di valutazione e selezione. Nell'invito saranno previsti due termini per la presentazione delle proposte, il 14 luglio 2017 e il 30 novembre 2017.

PE approva Ceta: il 15 febbraio il PE ha dato il via libera all'accordo di libero scambio tra il Canada e l'Ue. Il CETA (Comprehensive Economic and Trade Agreement), firmato in autunno dalla Commissione europea e dal governo canadese, è stato approvato a Strasburgo con 408 voti favorevoli, 254 contrari e 33 astensioni. Il giorno prima l'Ecsa aveva diramato una nota nella quale affermava che il Ceta dovrebbe facilitare e incrementare il commercio tra il Canada e l'Ue, eliminando molte barriere commerciali e offrendo accesso a nuovi mercati. Dato che lo shipping trasporta circa l'80% del commercio globale, la navigazione marittima beneficerà dell'accordo e a sua volta agirà da facilitatore del commercio internazionale. Le economie europee e canadesi saranno in grado di cogliere molte delle opportunità di Ceta anche grazie a servizi di trasporto marittimo efficienti. Il Ceta garantirà l'apertura dei mercati dei servizi di trasporto marittimo internazionale ed è uno dei primi accordi per aprire alcuni servizi feeder, trasporto di contenitori vuoti e dragaggio.

Ue-Nuova Zelanda: il 7 marzo si sono concluse le discussioni preparatorie tra la Commissione europea e la Nuova Zelanda per definire le aree che l'accordo commerciale di libero scambio potrà coprire. Bruxelles deve però ancora ultimare lo studio d'impatto, che dovrà prendere in considerazione gli ambiti definiti insieme alle sensibilità agricole e alle nuove opportunità per le imprese. Al momento l'Ue rappresenta il secondo partner commerciale per la Nuova Zelanda, con scambi per oltre € 8 Mld, mentre per l'Ue

i rapporti si traducono in una bilancia commerciale positiva di € 1,3 Mld più quasi € 10 Mld di investimenti diretti da parte delle imprese europee.

Primo comando militare unificato dell'Ue: il 6 marzo, i ministri degli esteri e della difesa europei hanno varato il primo comando militare unificato dell'Ue (Mpcc-Military planning and conduct capability) che comanderà le missioni militari europee 'non executive' (3

quelle in corso, in Mali, Centrafrica e Somalia). Il comando sarà operativo "entro le prossime settimane" e sarà costituito da una trentina di persone dello Stato maggiore della Ue. I ministri degli esteri e della difesa europei hanno deciso che "per rinforzare la sicurezza e la difesa dell'Europa in un contesto geopolitico difficile" continuino i lavori sotto la guida di Federica Mogherini per la realizzazione della Cooperazione strutturata permanente (Pesco) nella difesa, prevista dal Trattato di Lisbona, rilanciata dalla Strategia globale presentata a giugno scorso dall'alto rappresentante e sostenuta, tra gli altri, da Italia, Francia, Germania e Spagna. Mpcc sarà guidato da un funzionario che avrà il controllo operativo. La supervisione sarà affidata al Comitato politico e di sicurezza (Cops) composto dai rappresentanti diplomatici dei 28 Stati membri. Il tema della difesa sarà al centro della dichiarazione che i 27 pubblicheranno il 25 marzo in occasione del 60° anniversario dell'Ue. Roberta Pinotti, Ministro della difesa, ha affermato che la Scuola militare Nunziatella potrebbe diventare un centro europeo di formazione militare.

Artico: il 16 marzo, il PE ha approvato a larga maggioranza (483 sì, 100 no e 37 astensioni) una risoluzione non vincolante con cui si chiedono norme per salvaguardare l'ecosistema dell'Artico evidenziando che i cambiamenti climatici stanno creando nuovi problemi ambientali e di sicurezza, dato che con lo scioglimento della calotta artica si aprono nuove rotte di navigazione e nuove zone di pesca e aumenta la competizione per le sue risorse naturali. I deputati evidenziano che l'Artico si sta riscaldando a velocità doppia rispetto alla media mondiale e che il mare ghiacciato è diminuito in maniera significativa, al punto da essere circa il 40% più piccolo rispetto all'estate di 35 anni fa. Oltre a ribadire che "il vulnerabile ambiente artico e i diritti fondamentali dei popoli indigeni devono essere rispettati e protetti con salvaguardie più rigorose", i deputati chiedono di vietare trivellazioni petrolifere nelle acque ghiacciate artiche dell'UE e del SEE e di bloccare l'uso di olio combustibile nei trasporti marittimi nel Mar Artico. Se ciò non fosse possibile, la Commissione dovrebbe creare delle norme che proibiscano l'uso e il trasporto di olio combustibile (HFO) su navi dirette verso i porti dell'Ue. I deputati evidenziano la crescente presenza di forze armate russe nell'Artico, che dal 2015 "hanno fondato almeno 6 nuove basi a nord del Circolo Polare Artico, inclusi 6 porti in acque profonde e 13 aerodromi". Inoltre, è crescente l'interesse della Cina per nuove rotte commerciali e risorse energetiche.

Sanzioni: il 13 marzo l'Ue ha prolungato fino al 15 settembre 2017 le sanzioni economiche contro la Russia "per le azioni di destabilizzazione" in Ucraina. Le misure erano state introdotte nel 2014. "La revisione della situazione non giustifica un cambiamento nel regime delle sanzioni", si legge in un comunicato della Ue. Le misure consistono nel congelamento di beni e divieti di viaggio nei confronti di 150 persone e 37 entità.

Dichiarazione de La Valletta sul trasporto marittimo: il 29 marzo, alla fine della Conferenza di due giorni organizzata dalla Presidenza maltese dell'Ue, i ministri dei trasporti hanno firmato a La Valletta una dichiarazione sulle priorità per la politica marittima dell'Ue focalizzata su competitività, decarbonizzazione, digitalizzazione per assicurare connessioni globali, mercato interno efficiente e cluster marittimo all'altezza delle sfide mondiali. Niels Smedegaard, presidente Ecsa, ha manifestato apprezzamento per l'iniziativa che rappresenta una base importante per preparare la strategia dello shipping Ue dei prossimi decenni.

Clima: Miguel Arias Canete, Commissario europeo al clima, ha espresso rammarico per la decisione del presidente americano Donald Trump di "tornare al passato" sulle energie pulite cancellando le misure per il taglio delle emissioni di gas serra volute da Barack Obama. "Ora, resta da vedere con quali altri mezzi gli Usa intendano far fronte agli impegni che hanno sottoscritto con l'accordo di Parigi". Canete ha poi fatto appello all'Europa di "mantenere la leadership mondiale nella lotta contro il cambiamento climatico" auspicando che anche la Cina prosegua nell'applicazione del trattato, per una transizione verso un modello economico basato sulla de-carbonizzazione "più moderno e innovativo, motore di crescita e occupazione". Nel frattempo, Lu Kang, portavoce del ministero degli Esteri cinese, ha affermato che la Cina conferma tutti gli impegni sul taglio dei gas serra.

Dazi antidumping Ue su import da Cina: la Commissione Ue ha deciso di alzare e rendere definitivi dazi antidumping sulle importazioni di laminati a caldo piatti dalla Cina. I dazi in vigore dal 6 aprile sono superiori rispetto a quelli provvisori applicati da ottobre, oscillano tra il 18,1% e il 35,9% e resteranno in vigore per almeno 5 anni. Il provvedimento è stato adottato dopo che una lunga e approfondita indagine ha verificato che i prodotti finiti nel mirino venivano venduti a prezzi "altamente" falsati rispetto a quelli di mercato. Ad oggi sono ben 41, di cui 18 riguardano prodotti cinesi, le misure antidumping e anti-sussidi che l'Ue ha adottato per difendere l'industria siderurgica europea dalla concorrenza sleale esercitata da Paesi terzi. I prodotti cinesi colpiti dalla nuova misura vengono utilizzati nel settore delle costruzioni edilizie e navali, per realizzare gasdotti e oleodotti e nell'industria automobilistica.

Ue-Iran: l'11 aprile il Consiglio ha prorogato fino al 13 aprile 2018 le sanzioni contro l'Iran, in risposta a gravi violazioni dei diritti umani nel paese. Le misure comprendono: il divieto di viaggio e il congelamento dei beni nei confronti di 82 persone e un'entità; il divieto di esportazione verso l'Iran di attrezzature che possono essere utilizzate per la repressione interna e di attrezzature per la sorveglianza delle telecomunicazioni.



Diario di bordo



Riciclaggio delle navi: la prima lista di cantieri autorizzati al riciclaggio delle navi pubblicata dalla Commissione europea a fine gennaio, comprende solo 18 cantieri europei e raggiunge meno del 30% dell'obiettivo di capacità fissato dall'Ue. Secondo l'Ecsa, anche se l'elenco dell'Ue può servire ad elevare gli standard di riciclaggio delle navi in tutto il mondo e rispondere alla domanda di riciclaggio, emerge chiaramente l'esigenza di includere cantieri navali di paesi terzi e in particolare di quelli che già soddisfano gli standard internazionali stabiliti dalla Convenzione di Hong Kong sul riciclaggio delle navi sicuro e compatibile con l'ambiente. L'Ecsa sottolinea che le domande di ammissione presentate da cantieri di paesi terzi sono ancora all'esame delle autorità europee e che nel corso del 2017 saranno effettuate ispezioni per verificare le loro credenziali. Secondo l'Ecsa, considerando le navi portacontenitori, delle circa 150 unità inviate alla demolizione nel 2016, solo 16 navi di piccole dimensioni potrebbero essere demolite in uno dei cantieri della lista Ue tenuto conto dei limiti di tali impianti in termini di lunghezza e pescaggio delle navi. Per questo l'Ecsa sollecita con forza la Commissione ad ampliare al più presto l'elenco a strutture extra europee.

Emissioni: il 14 febbraio, il PE ha approvato la riduzione delle quote di emissione di gas serra disponibili sul mercato dell'UE (ETS), in modo da riallineare la politica climatica dell'Ue con gli obiettivi dell'accordo di Parigi. Per quanto riguarda i trasporti marittimi, la maggioranza dei deputati ha votato per includere lo shipping nello schema a partire dal 2023, se nel 2021 non esisterà un sistema analogo dell'Imo. In pratica, le emissioni di CO2 rilasciate nei porti dell'Unione e durante le tratte effettuate da e verso tali porti devono essere contabilizzate. I deputati propongono la creazione di un "fondo per il clima del settore marittimo" per compensare le emissioni del trasporto marittimo, migliorare l'efficienza energetica, agevolare gli investimenti in tecnologie innovative e ridurre le emissioni di CO2. I deputati avvieranno ora i negoziati con la Presidenza Maltese del Consiglio al fine di raggiungere un accordo sul disegno di legge, che ritornerà poi al PE per la sua approvazione finale. L'Ecsa ha immediatamente manifestato la sua contrarietà a questa decisione del PE ritenendo che in tal modo si attua una irrealistica pressione sull'Imo con misure regionali che saranno gravemente dannose per un settore globale come lo shipping con pochi benefici per il clima. Ciò inoltre renderà più difficile il raggiungimento di un accordo globale efficace e tempestivo in seno all'Imo. Anche l'Ics manifesta delusione affermando che questa misura regionale unilaterale rischia semplicemente di paralizzare il dibattito tra Imo e Stati membri che hanno già concordato di sviluppare una strategia per la riduzione di CO2 in linea con gli obiettivi dell'accordo di Parigi sui cambiamenti climatici. Ics sta lavorando a stretto contatto con l'Ecsa per convincere gli Stati membri dell'Ue, membri anche dell'Imo, e la Commissione europea a respingere queste proposte, in vista del loro sostegno per una soluzione globale in seno all'Imo. Anche l'associazione degli armatori tedeschi si è unita alle proteste di Ecsa ed Ics affermando con durezza che "Non ci si può lamentare se, da un lato, Paesi come Usa o Regno Unito prevedono di ritirarsi da accordi multilaterali, se nel contempo, con un regime speciale regionale, si lancia un siluro contro un accordo globale. Un regolamento speciale dell'UE per il settore globale del trasporto marittimo mette a rischio i risultati dei negoziati in sede IMO, dove sinora importanti Paesi terzi come gli USA, la Cina, il Brasile e l'India hanno prestato la loro collaborazione".

Ecsa ha espresso rammarico per il parere favorevole espresso dalle associazioni dei porti e degli spedizionieri dell'Ue in merito al voto del PE per includere le emissioni prodotte dallo shipping nel sistema europeo di scambio (ETS), inclusione che avrà effetto dal 2023 se entro il 2021 l'IMO non riuscirà ad adottare un sistema di valenza internazionale. Secondo Ecsa porti e spedizionieri commettono l'errore di sostenere un approccio regionale alla questione che, oltre a non raggiungere l'obiettivo di ridurre le emissioni delle navi, non considera gli effetti negativi che un ETS regionale avrà sui porti dell'Ue che sono aperti alla concorrenza dei porti extracomunitari vicini, come gli hub del Mediterraneo e - con la Brexit - i porti del Mare del Nord.



Il valore economico dello shipping europeo: il 27 febbraio è stato presentato l'aggiornamento dello studio sul valore economico del settore dei trasporti marittimi dell'Ue, commissionato dall'Ecsa all'Oxford Economics. Secondo i dati relativi al 2015, lo shipping europeo dà lavoro direttamente a 640mila persone e contribuisce al PIL dell'Ue con €57 Mld. Inoltre, a seguito dell'effetto moltiplicativo i posti di lavoro complessivi salgono a 2,1 mln e il contributo totale del settore al Pil europeo è di €140 Mld. Dei 640mila posti di lavoro garantiti direttamente dall'industria dello shipping, 347mila sono relativi all'attività di trasporto marittimo di merci (incluse attività di rimorchio e di dragaggio), 191mila all'attività di trasporto marittimo di passeggeri, 68mila nel settore dei servizi per l'industria offshore e 7mila nel segmento delle attività di noleggio e leasing. Inoltre, 124mila lavoratori sono impiegati a terra (19% del totale) e 516mila (81%) sono marittimi imbarcati sulle navi, di cui 207mila (40%) di nazionalità europea e 309mila (il 60%), di altre nazionalità.

Lo shipping europeo è forte ma ha bisogno di politiche più forti per crescere: secondo uno studio commissionato dall'ECSA alla società Monitor Deloitte, lo shipping dell'Ue è solido, ma ha bisogno di un orientamento politico globale più forte per sostenere una ulteriore crescita. Lo studio rileva infatti che la competitività dello shipping europeo è sotto pressione ed identifica alcune lacune da colmare, per esempio, norme comunitarie che rendono l'Ue meno attraente per gli armatori e per le attività di trasporto marittimo; un regime fiscale relativamente competitivo al suo interno ma che per alcuni criteri è troppo rigido (ammissibilità dell'UE relativamente ai requisiti di bandiera, delimitazione delle attività marittime ammissibili alla tonnage tax posta in atto dalla Commissione). Un altro gap relativo all'attrattività della bandiera e al quadro giuridico per l'utilizzo delle navi riguarda la normativa di tipo regionale applicata al trasporto marittimo internazionale che imponendo standard diversi per le bandiere e gli armatori europei, comporta requisiti amministrativi e tecnici supplementari. Senza contare che alcuni registri dell'Ue ancora prevedono specifici requisiti di nazionalità e restrizioni relative agli equipaggi che determinano aumenti degli oneri amministrativi ed economici. In confronto, i principali centri marittimi analizzati nello studio, adottano strategie per garantire che le normative nazionali non vadano oltre gli standard internazionali e, allo stesso tempo, rappresentano un'opzione di qualità per la bandiera. In conclusione, lo studio raccomanda una politica marittima dell'Ue più evoluta ed in grado di supportare al meglio lo shipping tenendo presenti due livelli: la prospettiva globale di questo importante settore e politiche specifiche di sviluppo evitando regolamentazioni dettagliate e più onerose ma più incentrate sulle esigenze strategiche e commerciali dell'Ue. Per esempio sarebbe bene evitare di imporre norme diverse e più severe di quelle dell'Imo che avranno come unico effetto quello di incidere sui costi delle flotte di bandiera europea.

Lo shipping europeo invita l'Ue a fare di più per il trasporto marittimo: il 1° marzo, 10 associazioni dello shipping europeo hanno firmato un documento con il quale si chiede una nuova strategia politica per il settore, alla luce della revisione intermedia della Strategia per i trasporti marittimi dell'Unione Europea 2009-2018 ad opera della Commissione Europea.





Flash dall'Italia

Visita della Federazione del Mare al Cincnav: il 25 gennaio una delegazione della Federazione del Mare, guidata dal Presidente Paolo d'Amico e dal Segretario generale, Carlo Lombardi, si è recata alla sede del Comando in Capo della Squadra Navale (Cincnav) accolta dall'Amm. di Squadra Donato Marzano. La delegazione ha visitato la struttura che tra i suoi principali compiti ha la difesa marittima del territorio nazionale e protezione degli interessi nazionali al di là delle acque territoriali; difesa marittima del territorio della NATO e dell'Ue; partecipazione alle operazioni nazionali e multinazionali per la gestione delle crisi e la sicurezza internazionale; contrasto ai traffici illeciti; bonifica dei fondali marini da ordigni pericolosi per le attività sul fondo. Al termine è intervenuto l'Amm. Valter Girardelli, Capo di Stato Maggiore della Marina. In rappresentanza di Confitarma erano presenti il Presidente, Emanuele Grimaldi, il Direttore Generale, Gennaro Fiore e il Vice Direttore, Luca Sisto.

Comitato Nazionale del Welfare per la Gente di mare: il 24 gennaio si è riunito presso la sala riunioni "Ammiraglio Pollastrini" del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera, il Comitato Nazionale del Welfare della Gente di Mare che ha eletto Presidente l'Amm. Ispettore Vincenzo Melone, nel solco della tradizione, oramai decennale, che vede i Comandanti Generali ricoprire questa posizione. Il Comitato Nazionale per il Welfare della Gente di Mare è formato dai rappresentanti nazionali delle maggiori realtà associative e rappresentative del cluster marittimo (Confitarma, Federagenti, Assoporti, Fedarlinea, ITF, Stella Maris, CIRM, Fedepiloti, ANGOPI), insieme al Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari generali ed il personale del Mit e al Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera. Nel corso della riunione si è discusso delle possibili soluzioni alla questione del riconoscimento formale dell'azione svolta dai Comitati Territoriali per il Welfare della Gente di Mare, distribuiti lungo il territorio nazionale, che possa portare ad una legittimazione normativa delle attività di welfare che oggi si svolgono solo su base volontaria. Ha partecipato alla riunione Luca Sisto, Vice-Direttore e Capo servizio Politica dei Trasporti di Confitarma.



Shipping, Forwarding & Logistics Meet Industry: Il 2 e 3 febbraio a Milano, si è tenuta la prima edizione di due giorni di incontro fra le eccellenze italiane dello shipping e della logistica e i settori strategici del "Sistema Italia". L'evento è stato organizzato da ClickutilityTeam, promosso

da Federazione del Mare, International Propeller Clubs, Assologistica, Alsea e Assolombarda con il supporto istituzionale di Federagenti e il patrocinio di Regione Lombardia, Commissione Europea, Confitarma, Assagenti e Assoporti. Oltre 700 partecipanti hanno partecipato alla manifestazione che si è articolata in una sessione plenaria, cinque seminari e quattro workshop. "L'idea si inserisce - ha affermato Carlo Lombardi, segretario generale della Federazione del Mare - in un percorso di promozione del mondo marittimo e di sviluppo delle sue relazioni che abbiamo avviato da alcuni anni nel capoluogo lombardo suscitando un forte interesse anche da parte dell'industria manifatturiera. La manifestazione prosegue l'opera di approfondimento dei temi relativi all'economia marittima, allo shipping e alla logistica ed è per questa ragione che la sosteniamo con convinzione". Il forum si è aperto il 2 febbraio con la sessione istituzionale intitolata "Lo sviluppo competitivo del sistema portuale e logistico italiano al servizio della crescita dell'industria nazionale" seguita da sessioni trasversali dedicate alle eccellenze del cluster logistico e marittimo con focus su: sviluppo del sistema infrastrutturale italiano al servizio dell'industria italiana; industry 4.0 nello shipping e nella logistica: le tecnologie ed i finanziamenti per l'innovazione, cosa sono e come si ottengono; logistica sostenibile: motore di innovazione e sviluppo; il ruolo strategico dei trasporti e delle spedizioni per l'industria: conoscere i problemi per anticipare le soluzioni; assicurazioni per la logistica: problematiche e soluzioni. Nei 4 workshop in linea con le tematiche della manifestazione e con i settori di maggiore interesse per la logistica, approfonditi in parallelo i settori agroalimentare, chimica&pharma, metallurgia&meccanica, made in Italy. Per la Federazione del Mare è intervenuto alla sessione istituzionale il Presidente Paolo d'Amico che ha ribadito l'esigenza di una struttura politico-amministrativa specificamente dedicata al mare che è una delle componenti economiche essenziali del nostro paese. Fabrizio Vettosi, Managing Director di Venice Shipping e Logistics, ha presieduto il workshop "Just-in-time uber alles".

Consegnati i diplomi a 41 allievi dell'Istituto Caboto di Gaeta: Il 17 febbraio, si è svolta la cerimonia di consegna dei diplomi per i 41 giovani allievi che hanno conseguito il titolo a dicembre 2016 presso l'Istituto Caboto di Gaeta. Ai diplomati in "Tecnico Superiore per la mobilità delle persone e delle merci - Conduzione del Mezzo e Gestione Apparat" è stata consegnata la lettera di impegno all'assunzione da parte delle aziende che hanno preso parte al processo formativo: Amoretti Armatori Group, Calisa Novella, Carboflotta, Finaval, Fratelli d'Amico, Gruppo d'Amico, Italia Marittima, ENI LNG Shipping e Premuda. "L'I.T.S. Caboto continua a crescere e ad investire per rispondere alle necessità del comparto marittimo - ha dichiarato il presidente Cesare d'Amico - Dare una concreta opportunità di crescita e futuro a questi 41 giovani allievi è un compito che ci siamo pre-stabiliti e che, grazie alla collaborazione delle compagnie armatoriali che sono partner di questo progetto, siamo riusciti a portare avanti, a testimonianza del ruolo fondamentale svolto dagli I.T.S." ufficiali usciti dalla scuola si occuperanno della conduzione del mezzo e dell'organizzazione degli spostamenti nel rispetto degli standard qualitativi riferiti alla sicurezza delle persone e dell'ambiente, curando l'economicità della spedizione e l'applicazione delle normative nazionali ed internazionali in materia.



In Confitarma si è parlato di...

⇒ **E-manifest:** il 19 gennaio in Confitarma si è tenuta una riunione con i rappresentanti delle Dogane e del Comando Generale delle Capitanerie di Porto che hanno illustrato l'attuazione in Italia del progetto "eManifest Pilot Project in 2016-2017". Tale progetto è stato lanciato dalla Commissione, assistita dall'Emsa, al fine di dimostrare come un "Full eManifest", che comprenda diverse formalità sul carico richieste dalle autorità marittime e doganali, possa essere effettuato elettronicamente in modo armonizzato attraverso la *National Single Window (NSW)* per ridurre il peso amministrativo a carico delle compagnie di navigazione e migliorare l'efficienza del trasporto marittimo. Lo scopo finale è di sviluppare una *EU Maritime Single Window*. Nel corso della riunione è emerso come, in Italia, le Dogane e le Capitanerie di Porto abbiano avviato una concreta ed efficiente sinergia, ognuna per le parti di propria competenza nelle operazioni di trasporto marittimo nei porti nazionali (le dogane per quanto concerne la merce e le Capitanerie per quanto concerne le navi). Il tutto semplificando le procedure di trasmissione nave/porto. Le compagnie di navigazione presenti alla riunione hanno confermato la loro disponibilità ad aderire alla fase di test che verrà condotta nei primi tre mesi del 2017. L'incontro in Confitarma è stato propedeutico alle prossime riunioni convocate a Bruxelles: la prima il 31 gennaio presso l'Ecsa e la seconda il 9 febbraio presso la Commissione europea che ha chiesto la cooperazione dell'Ecsa per identificare le compagnie di navigazione europee interessate a partecipare al progetto.

⇒ **Commissione Education:** il 26 gennaio, si è riunita la Commissione Education presieduta da Mario Mattioli, che ha discusso dell'implementazione della Convenzione STCW (Emendamenti di Manila 2010); dei corsi di formazione per gli Ufficiali che svolgono funzioni direttive; del percorso formativo dell'Allievo Ufficiale; del protocollo d'intesa con l'Università Parthenope sulla formazione degli Allievi Ufficiali. Nel corso della riunione Rosalba Giugni, presidente dell'Associazione Marevivo ha presentato il Progetto di Educazione Ambientale negli Istituti Tecnici Trasporti e Logistica.

⇒ **Gruppo di lavoro Bunkeraggio:** il 2 febbraio, presieduta da Valeria Novella, si è tenuta una riunione del Gruppo di lavoro Bunkeraggio che ha discusso dell'entrata in vigore del decreto n.225 del 2015 e del nuovo codice doganale comunitario che comportano significativi cambiamenti nella disciplina della circolazione del bunker.

⇒ **Glossario di Diritto del Mare:** Il 10 febbraio a Roma presso Confitarma, è stata presentata la IV Edizione del Volume "Glossario di Diritto del Mare - Diritto e Geopolitica degli Spazi Marittimi" di Fabio Caffio, organizzata dall'Istituto Italiano di Navigazione. Dopo l'intervento introduttivo di Palmira Petrocelli, Presidente dell'IIN, sono intervenuti il Prof. emerito Natalino Ronzitti, LUISS Università Guido Carli, la Prof.ssa Ida Caracciolo, Professore ordinario di Diritto internazionale nella Seconda Università di Napoli, l'Amm. Div. Aurelio De Carolis, Capo Reparto Piani Operazioni e Strategia Marittima dello Stato Maggiore della Marina.

⇒ **Commissione Risorse Umane e Relazioni Industriali:** il 14 marzo, la Commissione Risorse Umane e Relazioni Industriali, presieduta da Stefano Messina, ha avviato le prime riflessioni in merito al prossimo rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro per il settore privato dell'industria armatoriale, in scadenza il 31 dicembre 2017. E' stata poi esaminata la revisione della disciplina per la determinazione delle tabelle minime di sicurezza e sono state illustrate le novità sul Fondo Solimare e quelle sulla riforma del Collocamento della Gente di Mare.

⇒ **Gruppo Tecnico Credito e Finanza di Confindustria:** il 23 marzo si è riunito il Gruppo Tecnico Credito e Finanza di Confindustria, presieduto da Matteo Zanetti. Confitarma fa parte di tale gruppo rappresentata dal Consigliere Fabrizio Vettosi. Nel corso della riunione particolare attenzione è stata rivolta alle iniziative miranti alla revisione delle regole di funzionamento del segmento AIM di Borsa Italiana. Il Presidente Zanetti ha anche rilevato come nel progetto "Elite" di Borsa Italiana (che vede tra gli altri la presenza del Gruppo Rimorchiatori Riuniti e del Rina) si annoverino ormai oltre 400 imprese, con l'obiettivo di arrivare nei prossimi due anni a circa 1.000. In merito alla situazione del mercato finanziario ed alle iniziative in materia di credito, il Presidente ha illustrato i recenti cambiamenti proposti per il funzionamento del "Fondo di Garanzia per le piccole e medie imprese". È stata poi brevemente commentata l'evoluzione in corso della normativa concernente le Regole di "Basilea III-IV" e in proposito il Consigliere Vettosi è intervenuto per sintetizzare la posizione di Confitarma e il lavoro svolto in questi anni, dando piena disponibilità a contribuire laddove fosse utile anche in sede Confindustria. La seconda parte della riunione è stata dedicata al Fondo Italiano di Investimento, rappresentato dal Presidente Innocenzo Cipolletta e dall'AD Carlo Mammola, con un'interessante presentazione delle nuove strategie del FI che, successivamente all'acquisizione delle quote di maggioranza relativa da parte di CDP, sarà focalizzato maggiormente verso la creazione di Fondi di Investimento "verticali" di "filiera" a supporto dei "cluster" industriali Italiani. Su tale punto l'Ing. Mammola è stato invitato a sviluppare una presentazione ad hoc in Confitarma.

⇒ **Fondo Nazionale Marittimi: Mario Mattioli.** Il 12 aprile, presso la sede di Confitarma, si è tenuta una riunione del Consiglio del Fondo Nazionale Marittimi che ha eletto presidente Mario Mattioli, presidente della Commissione Education di Confitarma. Il 30 marzo, l'Assemblea del Fondo Nazionale Marittimi aveva proceduto all'elezione dei Consiglieri. Il nuovo Consiglio del Fondo, oltre che da Mario Mattioli, risulta composto da Angelo D'Amato (Perseveranza Spa), Andrea Grisoni (Italia Marittima Spa) Carlo Lomartire (d'Amico Società di Navigazione Spa) Rodolfo Magosso (Ignazio Messina e C. Spa), Diego Pacella (Gruppo Grimaldi) e Sergio Repetto (Costa Crociere Spa). Il Presidente e il nuovo Consiglio del Fondo Nazionale Marittimi rimarranno in carica per tre anni.



LA VOCE DELLA STAMPA

PER FARE L'ARMATORE DI RINFUSE OGGI CI VOGLIONO NERVI D'ACCIAIO

Non è andata tradita l'attesa per la sessione forse più pregnante della SMI Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry ambrosiana, quella che vedeva il focus sulla Metallurgia & Meccanica, naturalmente vista con l'occhio marittimo. Anche perché annoverava la presenza di uno dei soli tre armatori presenti alla kermesse meneghina, insieme a Paolo d'Amico – tuttavia espressosi istituzionalmente, nella sua veste di Presidente della Federazione del Mare – e all'intera famiglia dei titolari del gruppo Grendi, con Costanza Musso a supportare il padre Bruno e il fratello Antonio, entrambi protagonisti di due sessioni distinte. E col suo sagace e molto pragmatico modo di fare, Vincenzo Romeo, seconda generazione al timone di una success story aziendale internazionale, dopo essere partita dal Monte di Procida senza alcun pedigree, ha animato una tavola rotonda in cui il chairman Fabrizio Vettosi ha sempre saputo tenere alta la tensione. *Just in time uber alles* era il titolo, forse un po' altisonante, del workshop dedicato a una supply chain articolata, sia in entrata che in uscita, in cui la logistica assume un ruolo determinante entrando sempre in gioco, dall'acquisizione delle materie, alla produzione, distribuzione e assistenza post-vendita. Moderati dal Managing Director di VSL Venice Shipping and Logistics, ne hanno parlato, ognuno con la propria competenza e limitatamente alla giurisdizione di rispetto, il ferroviere Eugenio Muzio, Presidente Commissione Intermodalità, Assologistica, ma soprattutto ex numero uno di Cemat e di UIRR ai bei tempi in cui il combinato era pioniere in Italia; il cliente, produttore dei prodotti metallurgici, Paolo La Bruna, Logistic Manager, Acciaieria Arvedi; l'agente marittimo e spedizioniere Simone Carlini, Amministratore Delegato, Multi Marine Services; e il vettore marittimo, appunto, Vincenzo Romeo, CEO, Nova Marine Carriers, col corollario – forse un po' 'fuori tema' – di Nicola Saccani, Ricercatore Laboratorio RISE, Università degli Studi di Brescia. “Scontiamo l'egemonia storica della strada sulla rotaia, in Italia più pesante che in altri paesi” esordisce il sempre mordace Muzio, da mezzo secolo impegnato in prima persona a difendere le virtù dell'intermodalità, che ricorda i rischi di non restare al passo coi tempi rispetto ai paesi più lungimiranti. “Gli svizzeri sono molto abili a nascondere il fatto che il Tunnel del Gottardo in pratica lo abbiamo pagato in buona parte noi. E attenzione perché nel 2020 il referendum che il popolo svizzero sta per votare, se approvato, limiterà il transito dei camion sui valichi alpini a soli 650mila TIR (oggi ve ne sono 1 milione). Se accettiamo che gli svizzeri possano arrivare fino a Novara passivamente, facciamo un clamoroso autogol. È invece necessario aprire una direttrice da Anversa e Rotterdam fino a noi, perché la nuova 'banana blu' europea così disegnata influenza il porto di Genova. Occorre fare al più presto la linea dalla frontiera elvetica agli scali di Genova e Savona, altrimenti l'economia ligure muore!” lancia il monito Muzio, che fra l'altro, sebbene da decenni residente professionalmente a Milano, è genovese. Il ragionamento regge se a monte e valle ci sono i terminal adeguati. “A ovest di Milano abbiamo Busto Arsizio, Novara e Mortara con un bel potenziale; ma ad est del capoluogo lombardo, niente o quasi va al di là della diatriba su Milano Smistamento; se non viene realizzato Brescia o ampliato Piacenza, è un dramma. Gli svizzeri non rinunciano mai ai loro progetti, se non ci diamo una mossa, presto avremo brutte sorprese alla frontiera” ha paventato l'esperto consigliere del Propeller Club ambrosiano, ricordando che la siderurgia negli ultimi 20 anni ha utilizzato quasi esclusivamente il combinato ferroviario, salvo casi rari, perché permette di andare con pesi superiori rispetto alla gomma, fuorché in Italia, dove vi sono limiti eguali tra le due modalità a 44 tonnellate per unità di carico. E il mondo dell'acciaio deve utilizzare sempre più le nuove opzioni infrastrutturali che si porgono per non perdere le grandi opportunità che l'Europa offre”. Convinto assertore della modalità ferrata è Paolo La Bruna di Arvedi, che ha una logistica ritagliata su misura, organizzata all'insegna del superamento del concetto di *Just in time*. “Oggi si sente la necessità di un superamento verso l'adozione di 'magazzini liquidi' o 'magazzini viaggiante'. Abbandonata la logica push, una produzione basata su una logica pull, secondo la quale occorre produrre solo ciò che è stato già venduto o che si prevede di vendere in tempi brevi, deve accogliere ed agevolare le esigenze dei clienti privi di magazzini che richiedono un flusso costante di rifornimenti, pratica contrastante con le logiche di economia di produzione che spinge talvolta a generare notevoli quantitativi di merce in sequenza”. L'acciaieria cremonese è caratterizzata da una grande attenzione all'innovazione (tecnologica, gestionale, di prodotto, e così via) che, all'interno di un contesto strategico aziendale, concorre all'acquisizione di un vantaggio competitivo. “Siamo da tempo leader nel campo dell'innovazione con l'insediamento industriale modernissimo di Cremona, per concezione tecnologica ed ecologica: primo esempio in Europa di mini-mill ed il secondo al mondo per la produzione di laminati piani d'acciaio. Il processo produttivo, basato sulle innovative tecnologie Arvedi In Line Strip Production ed Endless Strip Production – sviluppate alla fine degli anni '80 a partire da idee originali del Presidente Cav. Giovanni Arvedi e brevettate in tutto il mondo – consente in un unico ciclo, estremamente compatto, di trasformare l'acciaio liquido in coils laminati a caldo, con spessori ultrasottili della migliore qualità ed a costi competitivi”. Uno dei punti chiave per Arvedi era ottimizzare il trasporto, bilanciando materia prima e prodotto finito, pur essendo intrinsecamente diversi e avendo esigenze di trasporto completamente differenti. “Questo ci ha portato negli ultimi anni ad adottare unità di trasporto intermodali progettate e costruite ad hoc per poter facilmente accogliere materiale sfuso pesante e disomogeneo o alternativamente coil e nastri, grazie ad alloggiamenti e fermi i quali non creano problemi nel caso invece si trasporti materia prima. Il risultato e l'impatto sul nostro sistema logistico è stato notevole, dando un forte impulso all'utilizzo

**Allo Shipping meets Industry milanese
Romeo (Nova Marine Carriers) illustra
le prerogative dell'attività di famiglia
nel settore dello shipping al servizio
dell'industria siderurgica**



del sistema ferroviario che ha sostituito gran parte dei servizi prima di allora effettuati via gomma e producendo un elevatissimo risparmio energetico e di emissioni, nonché una forte riduzione di traffico di mezzi pesanti che circolano per le strade, lasciando il più delle volte solo all'ultimo miglio l'utilizzo del sistema gomma” spiega La Bruna. Il gruppo industriale lombardo rivolge una richiesta precisa agli operatori logistici, terrestri, ferroviari e marittimi: non cercare semplicemente di essere l'ennesimo operatore che si propone, ma tagliare su misura il vestito logistico, innovando e trovando le soluzioni più performanti affinché l'intera comunità tragga un vantaggio. Oggi sempre più c'è bisogno di logistiche personalizzate per ridurre i costi e migliorare il servizio”. Un invito alla proattività giunge d'acchito da Simone Carlini, che conia un efficace slogan: trasportate e non lasciatevi trasportare! Svariando dalla legge di Lavoisier – per la quale nulla si crea e nulla si distrugge ma tutto si trasforma – alla 'parabola' della pizza d'asporto, il giovane agente e spedizioniere genovese ricorre all'antica saggezza popolare applicata al settore siderurgico, per dire che i consigli della nonna sono sempre i più validi: compra e fatti consegnare a casa e, quando vendi, fai che se lo vengano a prendere da te... “Un prudente produttore italiano di acciaio vende una piccola partita di merce a un nuovo cliente marocchino: il produttore decide che la scelta più saggia sia vendere Ex Works; ... ma il prudente nuovo cliente marocchino chiede che la vendita sia soggetta a lettera di credito e il documento viene discusso e finalmente concordato tra le parti” spiega Carlini, anche se il produttore che si credeva prudente nel vendere ex works, si trova con delle riserve per il pagamento della lettera di credito. Che l'acciaio non sia esattamente una pizza da asporto, pur essendo napoletano, lo sa bene Vettosi, che si cambia d'abito e da moderatore parla da Consigliere di Confitarma; e malgrado ne rappresenti la Confederazione, l'esperto di finanza dello shipping non ha dubbi ad addossare tutte le responsabilità per gli attuali scompensi di mercato ai colleghi. “I miei armatori hanno finanziato l'ascesa dell'economia cinese. L'oversupply è stata creata dagli armatori occidentali che hanno usato un approccio poco industriale e logistico, si deve a loro se oggi esiste un vantaggio competitivo appannaggio dei cinesi” spiega il top manager di VSL, riferendosi alle due grandi autostrade del mare del settore delle rinfuse: Australia-Cina e Brasile-Cina, che potremmo definire la A4 e la A1 del minerale di ferro. Nel corso dell'ultimo ventennio la Cina è stata alimentata dall'asse logistico Australia-Brasile. Il traffico marittimo iron ora è cresciuto sia come tonnellate che come miglia medie percorse (da 5.200 a 6.000) dunque anche il loro prodotto tons x miles è aumentato. La Cina è il driver dominante del seaborne trade di minerali di ferro: copriva il 10% di consumi nel 1995 ed il 71% nel 2015. La sua produzione di acciaio era il 13% venti anni fa ed oggi è il 55%; la Cina esportava 20 milioni di tonnellate di prodotti siderurgici e attualmente arriva a 118, e dunque non è la domanda interna ad alimentare la sua produzione”. Forte la provocazione: “Se non facciamo l'UBER dello shipping nelle capesize saremo presto finiti perché il prezzo delle navi crollerà, i cinesi vogliono fare crollare il prezzo delle navi creando overtonnage sostenendo i propri cantieri e armamento”. Vettosi ricorda che ad inizio secolo la Cina aveva un ruolo marginale nella cantieristica mondiale, largamente superata da Corea e Giappone; ma oggi il dry cargo cinese è diventato la seconda potenza mondiale, ed è concentrato nella grande size. “In Cina vi sono 51 cantieri 'white list' protetti dal governo, ma esistono molti altri ancora che producono, e oggi un terzo delle dry bulk vengono costruite qui. I cinesi sono i terzi armatori al mondo ma lo sono non per fare armatori quanto per abbassare i prezzi del trasporto. In questa sorta di 'atomica cinese', oggi il confronto nei costi del trasporto di minerale dal Brasile e dall'Australia alla Cina si è ridotto, da 1 a 2 (era arrivato anche a 3 in passato)” conclude il Managing Director di VSL, ammonendo circa le rischiose implicazioni delle strategie cinesi di ottenere il pieno controllo della supply chain. Non può far altro che ammiccare Vincenzo Romeo: “i cinesi sono nostra croce e delizia”. L'armatore della società costituita in partnership con la potente Duferco – il cui amministratore delegato nonché presidente di Federacciai, Antonio Gozzi, era pure previsto nella sessione – evidenzia la netta differenza dell'attività svolta dalla Nova Marine Carriers rispetto ai giganti delle portarinfuse tipo il colosso brasiliano VALE. “Noi curiamo solo l'ultimo miglio nella distribuzione dei prodotti finiti, trasporti di nicchia che vanno dai 4 ai 10 giorni di navigazione. Non a caso siamo in realtà dei 'camionisti del mare', i nostri mezzi hanno le eliche al posto delle gomme. Le minibulkers da noi esercitate sono peraltro navi sofisticate e delicate molto più delle capesize” spiega il giovane armatore, rammentando in breve la storia aziendale, rilanciata dal fortunato incontro di 25 anni fa del padre Giovanni, allora al comando di una piccola flotta, con il trader Bruno Bolfo, prodromo della veemente escalation societaria di Sider Navi. “L'episodio scatenante fu un problema nel porto di Mariupol in Ucraina, con 8 metri di pescaggio e che si ghiacciava; noi non avevamo le navi adatte, per cui costruimmo navi apposite 'box over hatch' e 'ice class' che possiamo definire delle 'scatole da scarpe', perfettamente calzanti. Oggi abbiamo navi da 5mila a 25mila tonnellate” spiega nel suo discorso a braccio Romeo, prima di rivolgere la sua istanza: “In Italia coi porti dovremmo attrezzarci meglio, perché spagnoli e francesi ci hanno surclassato in termini di rese sbarco e magazzino. Noi rivestiamo un ruolo delicato in un ambiente delicato; bisogna avere coraggio e determinazione nel continuare a investire su tecnologie che soddisfano il cliente per poter rimanere a galla in futuro”.

Angelo Scorza

Publicato il 6 febbraio 2017

SHIP 2 SHORE
MAGAZINE ON LINE DI ECONOMIA DEL MARE E DEI TRASPORTI



Navi, Armatori e...

CARONTE & TOURIST: La seconda edizione della rassegna musicale "Onde Sonore", iniziativa benefica organizzata dal gruppo Caronte&Tourist a bordo della nave Telepass, ha fatto registrare la partecipazione di più di 800 persone. Dall'8 dicembre al 6 gennaio sono stati venduti più di 800 biglietti, con un aumento di oltre il 40% rispetto alla precedente edizione e un incasso di 3mila e 300 euro, raddoppiato dalla società organizzatrice e devoluto in beneficenza alle associazioni "Evaluna" di Messina, e "Zedakà" di Reggio Calabria, impegnate nell'accoglienza e nel reinserimento delle donne vittime di violenza.



CORPO PILOTI PORTO DI GENOVA: Tre nuove pilotine sono state varate il 2 febbraio, nello specchio d'acqua antistante il Galata Museo del Mare, alla presenza dell'arcivescovo di Genova, cardinale Angelo Bagnasco. Lybra, Gemini e Grigua sono i nomi scelti dai piloti genovesi per le tre nuove imbarcazioni che permetteranno agli operatori dello scalo ligure di tornare alla piena operatività.



CARMELO NOLI: La mattina del 19 gennaio sono stati presentati nel porto di Savona-Vado i due nuovi rimorchiatori Capo Noli e Palmaria della società Carmelo Noli, controllata dal gruppo Scafi della famiglia napoletana Cafiero/Visco. I rimorchiatori sono stati costruiti dalla olandese Damen, leader mondiale nel settore delle costruzioni per il rimorchio. Le due unità modernissime, sono lunghe 31 metri, con quasi 6.000 cavalli di potenza e 70 tonnellate di potenza al tiro, dunque un'eccellenza nello scenario mondiale del rimorchio. I rimorchiatori erano stati acquistati quattro anni fa per l'entrata in attività della piattaforma ma, a causa dei ritardi nella realizzazione dell'opera, sono stati impiegati in Sud America. Dal 19 gennaio sono operativi nel porto di Savona-Vado che dalla primavera del 2018 dovrebbe vedere la piattaforma in piena operatività.



FRATELLI NERI: Il gruppo Neri continua a potenziare la flotta dei rimorchiatori con l'ingresso del nuovo mezzo "Antignano". Il rimorchiatore è stato consegnato dal cantiere Rosetti Marino all'armatore Piero Neri, nel corso di una breve cerimonia che si è svolta a Ravenna. Il primo dei due supertug classe RaStar 2300 battezzato "Antignano" entrerà in servizio a Livorno, e presto sarà seguito da un gemello, già battezzato con il nome di "Montenero". Si tratta di un potente modello su progetto canadese, ma adattato alle esigenze del porto labronico, da ben 90 tonnellate di tiro utile. Lungo 32 metri, con pescaggio di 5,4 metri, "Antignano" ha due motori da oltre 5 mila kw, dotato di tutte le apparecchiature che lo rendono particolarmente idoneo, oltre alle operazioni di salvataggio e rimorchio, anche al servizio e all'assistenza delle piattaforme LNG. Altra caratteristica significativa è l'estrema manovrabilità grazie a un sistema di propulsione su motori Mann grazie a due "pods" Shottel con eliche protette capaci di ruotare consentendogli di avanzare anche lateralmente e di invertire il moto in pochi secondi. La velocità massima è di 13,5 nodi e la dotazione comprende anche antincendio, spingarde anti-inquinamento, tamburi per i cavi di rimorchio su modello Rolls-Royce e le più moderne apparecchiature di navigazione e di governo. Con i nuovi mezzi la flotta Neri è in grado di operare al meglio anche in vista del potenziamento dell'attività del terminale Olt Offshore con l'utilizzo di una delle fiancate della piattaforma per il rifornimento di LNG alle bettoline e alle medie navi.



MICOPERI: Nuovo contratto in Ghana per Micoperi. La società di Ravenna ha vinto un appalto epc per la costruzione della Tema Lng Facility, ovvero la struttura che servirà allo stoccaggio e rigassificazione del gas naturale liquefatto al largo delle coste di Tema. L'opera una volta completata avrà una capacità produttiva di 3,4 milioni di tonnellate all'anno, l'equivalente di 500 milioni di metri cubi di gas al giorno, attraverso l'utilizzo di un'unità galleggiante di stoccaggio e rigassificazione (Fsr) situata 12 chilometri al largo della costa della città di Tema. Il gas prodotto dalla struttura servirà a generare più di 2 mila megawattora (Mw) di energia elettrica.



MUSO: Il libro "Il cuore in Porto. Storia di baccan e camalli, di navi e armatori" di Bruno Musso, edito da Mursia, è stato presentato

- il 28 febbraio a Genova presso Palazzo Ducale
- il 6 aprile a Milano
- il 10 aprile a Livorno presso la Camera di Commercio labronica
- il 20 giugno a Roma presso il Comando Generale delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera.

RIMORCHIATORI RIUNITI: "Germania" è il nuovo rimorchiatore battezzato il 6 marzo presso la sede operativa della Rimorchiatori Riuniti. La nuova unità, che è la più potente della flotta del gruppo, è stata costruita nel cantiere Damen in Romania. Il rimorchiatore ha una lunghezza di 29,1 metri e una larghezza di 13,23 metri ed è equipaggiato con due motori principali Caterpillar da 3.434 cavalli ciascuno, per un totale di 6.868 cavalli, in grado di sviluppare late. Il sistema di Pire fighting è in namento. Ed ha in dotazione due prua con due tamburi capaci di 150 metri e uno a poppa, equipaggiato di 850 metri, da utilizzare per l'attività dotata di sei cabine, in grado di



ospitare sino a 10 persone.

GALATA: Al Museo del Mare dal 2 marzo è aperta al pubblico la Sala degli Armatori. 18 modelli di navi (mercantili e passeggeri) donati dalle grandi dinastie armatoriali genovesi, 4 filmati interattivi e 2 video-proiezioni che parlano di un passato e di un presente che hanno fatto grande la marina mercantile italiana in 150 anni di storia ed hanno reso lustro alla città di Genova. Attraverso le figure di grandi armatori quali Erasmo Piaggio, Andrea Corrado, Angelo Costa, Carlo Cameli, Ignazio Messina, GB Bibolini, Ernesto Fassio, Alberto Ravano, la Sala racconta uno spaccato della storia d'Italia che riuscì ad uscire dalla vela tradizionale per passare alla navigazione moderna. Nei nuovi allestimenti del museo - dedicati alla storia dell'armamento dal 1861 - è presente anche la "Sala Antonio d'Amico" dedicata a uno dei tre fratelli fondatori dell'omonima Società di Navigazione; nella quale si può ammirare la campana del transatlantico REX, donata dalla compagnia a testimonianza del forte legame con la città.

OCEAN: La compagnia triestina Ocean ha ordinato uno StanTug 2608 ai cantieri Damen. E' la prima volta che il gruppo ordina al cantiere olandese Damen una nuova unità. Dopo la consegna, che è prevista per giugno, il rimorchiatore sarà operativo nel porto di Monfalcone. L'unità sarà personalizzata secondo le richieste di Ocean per soddisfare i requisiti della bandiera italiana e le prerogative del porto nel quale opererà. Michela Cattaruzza Bellinello - managing director di Ocean - spiega che la scelta di Damen ricade sugli standard qualitativi, sui prezzi molto competitivi e sui ristretti tempi di consegna. "Abbiamo comprato uno Stan Pontoon da Damen un paio di anni fa e siamo rimasti soddisfatti", afferma Cattaruzza. Il modello Stan Tug è uno dei pilastri del portafoglio Damen, lo Stan Tug 2608, in particolare, è un mezzo ideale per i servizi di rimorchio portuale e di assistenza alle navi.



COSTA CROCIERE: Costa Crociere Foundation apre il processo di selezione di progetti ad alto impatto sociale: Costa Crociere Foundation ha aperto il processo di selezione annuale riservato a organizzazioni non profit impegnate nello sviluppo di progetti sociali in grado di offrire assistenza alle comunità attraverso iniziative innovative e sostenibili. Sino al 5 febbraio 2017, o al raggiungimento del limite massimo di 200 proposte, le organizzazioni non-profit che operano in Italia in ambito sociale potranno partecipare alla selezione inviando il proprio progetto tramite la sezione "Bando 2017" del sito web ufficiale della Fondazione (www.costa-crocierefoundation.com). Le proposte saranno esaminate da un Comitato Consultivo, composto da esperti del settore, mentre la scelta finale dei progetti da sostenere sarà effettuata dal Consiglio Direttivo della Fondazione.

Nel Bando 2017 la Fondazione intende concentrarsi sulla lotta alle principali cause di povertà ed esclusione sociale. Per questo motivo saranno privilegiati progetti nelle seguenti aree: - Women empowerment, attraverso la creazione di percorsi che consentano alle giovani donne di accrescere ed esprimere il proprio potenziale; - Educazione, formazione o training dedicati ai NEETS (giovani non impegnati nello studio, né nel lavoro e né nella formazione); - Assistenza al soddisfacimento dei bisogni di base quali, ad esempio, il diritto ad avere una casa, la garanzia di un pasto e la salvaguardia dei diritti primari della persona. Costa Crociere Foundation è un'organizzazione indipendente, il cui obiettivo è quello di migliorare le condizioni sociali e ambientali delle comunità in Italia, Paese in cui Costa Crociere è nata e dove ha la sede principale, e negli altri Paesi in cui la Compagnia opera. Nel perseguire questo obiettivo, che oggi si declina nella gestione di 17 progetti, la Fondazione valorizza le risorse messe a disposizione dalla Compagnia e dai suoi partner.

Il 14 febbraio a Milano, per il quarto anno consecutivo, **Costa Crociere** è stata premiata dal Top Employers Institute con la prestigiosa certificazione Top Employers 2017, vedendo riconosciuti gli elevati standard in materia di gestione delle risorse umane. Il programma è promosso dal Top Employers Institute che, ogni anno, individua e certifica le aziende eccellenti per le condizioni di lavoro, in tutto il mondo. Un riconoscimento che viene assegnato alle aziende che coltivano i talenti a ogni livello, investendo continuamente nel miglioramento e nell'ottimizzazione delle loro "best practices" nel campo delle risorse umane. Il processo di valutazione comprende, in particolare, nove macro aree: strategia del talento, pianificazione della forza lavoro, on-boarding, apprendimento e sviluppo, performance management, sviluppo della leadership, pianificazione delle carriere e successione di gestione, retribuzione e benefit, cultura aziendale. Il Top Employers Institute ha riconosciuto ancora una volta a Costa Crociere risultati di assoluta eccellenza nell'ambito delle risorse umane, grazie al continuo miglioramento delle politiche di formazione e sviluppo diffuse a tutti i livelli aziendali, e alle proprie strategie di gestione del personale. Costa Crociere si avvale in tutto il mondo di uno staff giovane ed internazionale, proveniente da 70 paesi diversi e composto da oltre 19.000 dipendenti, di cui oltre 17.500 impegnati sulle 15 navi in servizio e circa 1.500 assunti negli uffici di terra.



Il 7 marzo a Madrid e ad Amburgo, il **Gruppo Costa e Mercy Ships** (associazione umanitaria che gestisce la nave-ospedale Africa Mercy) hanno presentato il memorandum di intesa con il quale Costa oltre ad impegnarsi a collaborare su programmi a lungo termine ha effettuato una donazione di €100.000 per supportare la missione di assistenza che Mercy Ships svolge nei Paesi in via di sviluppo. Secondo l'accordo, Costa svilupperà programmi per la promozione delle attività di Mercy Ships a bordo delle 26 navi della sua flotta (Costa Crociere, Costa Asia, AIDA Cruises) per sensibilizzare gli ospiti; la creazione di un programma di volontariato a bordo delle navi Mercy Ships per i dipendenti e l'equipaggio di Costa Crociere e AIDA Cruises; l'opportunità per gli ufficiali di coperta e di macchina di Mercy Ships di incrementare la loro esperienza in campo marittimo attraverso periodi di formazione e addestramento nautico a bordo delle navi del Gruppo Costa. La donazione del Gruppo Costa contribuirà al finanziamento di oltre 1.700 interventi salvavita eseguiti dai chirurghi

RIMORCHIATORI NAPOLETANI: Annuncia la firma di una nuova commessa con il cantiere navale turco Sanmar. Una nuova coppia di rimorchiatori sarà operativa nel porto di Napoli per la fine dell'anno e l'inizio del 2018. "L'investimento complessivo - spiega l'armatore Gianni Andrea de Domenico - è pari a circa 9 milioni di euro, 4,5 milioni per ogni mezzo, e le consegne avverranno nel porto di Napoli rispettivamente a fine 2017 il primo e a inizio 2018 il secondo". La decisione di acquistare nuovi rimorchiatori è sostanzialmente una - dichiara de Domenico - "Il programma di ringiovanimento continuo della flotta per sostituzione di tutti i rimorchiatori monoelica tradizionali e contenimento dell'età media nei 15 anni entro il 2023. I due nuovi rimorchiatori entreranno in servizio nel porto di Napoli in sostituzione di altri due ASD che verranno rilocalizzati su altri porti aziendali".

VISENTINI GIOVANNI TRASPORTI FLUVIOMARITTIMI: Terza nave in costruzione per Giovanni Visentini ordinata al cantiere cinese Avic Weihai. L'armatore polesano torna in oriente e arricchisce la flotta con la handymax "V Tre" dopo la consegna delle altre due handymax "V Uno" e "V Due" costruite sempre nello stesso cantiere. La nuova unità da 38.000 tonnellate di portata lorda, per un valore di circa 20 milioni di euro, è stata realizzata sul progetto coreano Fesdek. Il progetto, si caratterizza dall'utilizzo di macchinari all'avanguardia e di alta qualità come un sistema di controllo e trattamento delle acque di zavorra in compliance rispondente alle nuove normative americane ed è inoltre dotata di quattro gru e di quattro banne. Per la "V Tre" è stato già sottoscritto un contratto di noleggio con il gruppo Clipper.



Il Presidente



Andrea Garolla di Bard

I Vice Presidenti



Francesca Romana
Barbaro



Giacomo Gavarone

Past President



Valeria Novella

I Consiglieri



Alberto Banchemo



Salvatore d'Amico



Costanza Dell'Abate



Giovanni Battista De
Carlini



Giovanni Masucci



Lorenzo Maticena



Andrea Poliseo

Notizie dal Gruppo Giovani Armatori



Brussels
27 February -
3 March 2017

IL GRUPPO GIOVANI ARMATORI LANCIA L'IDEA DI UN GRUPPO GIOVANI ARMATORI EUROPEI

28 FEBBRAIO 2017



Il 28 febbraio a Bruxelles, nell'ambito della European Shipping Week che quest'anno ha come tema centrale le nuove generazioni, il Gruppo Giovani Armatori di Confitarma ha organizzato presso la sede dell'Ecsa, un incontro con giovani armatori provenienti dalle altre associazioni armatoriali europee per lanciare l'idea di creare un Gruppo Giovani Armatori Europei. "Scopo della nostra iniziativa - spiega **Andrea Garolla di Bard**, Presidente del Gruppo Giovani Armatori di Confitarma - è quello di creare tra le giovani generazioni delle imprese armatoriali europee

europeo e internazionale vorremmo limitare la partecipazione ai soli rappresentanti dell'armamento oppure ai membri delle associazioni armatoriali europee. "In un mondo sempre più connesso a tutti i livelli in cui la comunicazione si basa sempre più sull'utilizzo delle nuove tecnologie - ha aggiunto **Andrea Garolla di Bard** - i giovani armatori che in un prossimo futuro saranno a capo delle imprese armatoriali, ma che già oggi ricoprono incarichi operativi e di responsabilità possono contribuire a migliorare le performance della propria azienda anche instaurando sinergie e collaborazioni con altre imprese armatoriali.

un gruppo informale che possa riunirsi periodicamente per discutere dei problemi dello shipping, per poter condividere "best practices" ed esperienze professionali".

Rispetto ad altri gruppi simili già esistenti a livello

contribuire a migliorare le performance della propria azienda anche instaurando sinergie e collaborazioni con altre imprese armatoriali. "Personalmente ho riscontrato che il Gruppo Giovani Armatori ha contribuito ad incrementare le relazioni tra i propri membri e tra le rispettive aziende accrescendo anche la capacità di fare business e promuovere la circolazione di idee. Ritengo quindi che questo modello possa funzionare anche ampliandone la portata a livello europeo". Al termine dell'incontro, **Andrea Garolla di Bard** ha partecipato al Board dell'ECSA per illustrare il progetto di un Gruppo Giovani Armatori Europei sottolineando che il **networking** delle giovani generazioni di armatori europei, non potrà che portare un contributo positivo allo sviluppo dello shipping europeo.



Andrea Garolla di Bard, presidente Gruppo Giovani Armatori, e Marialaura Dell'Abate

LA GIOVANE ARMATRICE MARIALAURA DELL'ABATE PARTECIPA AL DIBATTITO GLOBAL TRENDS AFFECTING SHIPPING

1° MARZO 2017

Il 1° marzo 2017, nel corso della Conferenza principale dell'European Shipping Week, evento organizzato dall'Ecsa in collaborazione con altre organizzazioni dello shipping europeo e con la Commissione Europea si è tenuto il dibattito *Global Trends Affecting Shipping* al quale è intervenuta **Marialaura Dell'Abate**, del Gruppo Amoretti di Parma e membro del Gruppo Giovani Armatori di Confitarma.

Certamente la più giovane di tutti gli altri partecipanti al dibattito, **Marialaura Dell'Abate** ha parlato della sua esperienza di giovane armatrice all'interno di una società di navigazione abbastanza unica nel suo genere, specialmente nel panorama italiano. Oltre ad avere la sede è a Parma, città lontana dal mare, nonostante sia stato fondato dal nonno Odoardo Amoretti, oggi il gruppo che porta il suo nome ha una gestione tutta al femminile.

Tra gli altri temi emersi nel corso del dibattito, riguardo ai marittimi imbarcati su navi di bandiera italiana, **Marialaura Dell'Abate** ha affermato che, nonostante le norme internazionali ed europee, gli oltre 40.000 marittimi italiani che in occasioni di elezioni in Italia si trovano a bordo di navi, non hanno la possibilità di trasmettere le loro preferenze anche se è internazionalmente riconosciuto che stanno lavorando sul territorio italiano, e dove la presenza del Comandante potrebbe assicurare la regolarità del voto su una nave.

"L'unica alternativa è quella di non essere imbarcati nel giorno delle elezioni. Si tratta di una sorta di cittadini invisibili: lavorano, pagano le tasse, ma non sono in grado di esercitare il diritto di voto perché imbarcati su petroliere, navi porta-container e navi da crociera in navigazione lontano dall'Italia. Siamo uno dei pochi paesi che non ha ancora trovato una soluzione al problema. Il comandante di una nave è, in effetti, un funzionario di stato civile: nessuno gli può impedire di svolgere le funzioni di un presidente di seggio elettorale. I nostri politici si sono dimenticati di questo problema e credo che sia giunto il momento di trovare una soluzione".





Numeri e Numeri...

TRASPORTO MERCI LA NOTA CONGIUNTURALE DI CONFETRA

Dalla Nota Congiunturale del 2016, elaborata dal Centro Studi Confetra (Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica) intervistando un panel di imprese tra le più rappresentative dei vari settori si rileva che per il terzo anno consecutivo l'andamento del traffico sale per tutte le modalità, anche se solo l'aereo si posiziona a livelli decisamente superiori rispetto a quelli pre-crisi del 2007 (+7,4% nel secondo semestre 2016).

Andamento inverso per il comparto stradale che pur chiudendo l'anno con una apprezzabile crescita (+4,4 % nell'internazionale a carico completo, +4% nel groupage e +2,6% nel nazionale) ha segnato un rallentamento rispetto al primo semestre dell'anno.

Anche il trasporto via mare non prosegue la crescita con gli stessi ritmi che aveva registrato nei primi sei mesi del 2016 (TEU +1,4%; rinfuse solide +0,4%; Ro-Ro +3,1%), tranne per il transhipment che grazie ai buoni risultati di Gioia Tauro fa segnare un risultato complessivo del +9 %.

Per le rinfuse liquide la chiusura in lieve calo rispetto al 2015 (-0,4 %) sembra più rispecchiare un dato relativo al turnover delle scorte dei prodotti petroliferi, piuttosto che una vera inversione del trend. Degna di rilievo la crescita

del trasporto ferroviario che accelera rispetto al primo semestre, passando dal +3,8 al +4,1%, segno di una ripresa di vitalità del comparto anche grazie alla spinta che il Governo sta mostrando di voler imprimere attraverso la cosiddetta 'cura del ferro'.

Relativamente al fatturato, l'autotrasporto e il settore corrieristico segnano un recupero in linea con quello del traffico e sembrano finalmente uscire dal tunnel della crisi, mentre le spedizioni internazionali, in particolare quelle aeree e marittime continuano a soffrire soprattutto per la contrazione dei noli.

Nel dettaglio il fatturato dell'autotrasporto ha segnato +2,4% nel nazionale e +4,4% nell'internazionale; le spedizioni terrestri +0,1%, quelle aeree -3,3 % e quelle marittime -2,4 %.

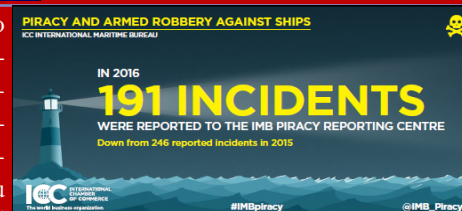
Nonostante i rischi derivanti dall'instaurarsi di politiche protezionistiche che potrebbero frenare la ripresa dell'economia globale, le aspettative di traffico per il 2017 sono ottimistiche con oltre la metà degli intervistati (54,2%) che stima una crescita, il 43% che stima un trend stabile e solo il 2,8% che prevede traffici in calo.



PIRATERIA

Secondo il rapporto annuale dell'International Maritime Bureau (IMB), nel 2016 sono stati registrati 191 attacchi di pirateria o rapine nei mari del mondo rispetto ai 246 del 2015 (150 navi abbordate, 12 incendiate, 7 sequestrate e 22 attacchi sventati). 151 marittimi sono stati catturati e 62 sono stati rapiti per richiedere il riscatto.

Le acque intorno alla Malesia e all'Indonesia risultano particolarmente a rischio ed anche nel Golfo di Guinea, specie in Nigeria, vi è stato un notevole incre-



mento degli attacchi (36 incidente nel 2016 rispetto ai 15 del 2015) anche a 100 miglia

nautiche dalla costa.

Nel Golfo di Aden risultano 2 attacchi nel corso dell'anno l'ultimo dei quali in ottobre a 300 miglia dalla costa. Registrati 11 attacchi in Perù (nessuno nel 2015) mentre si sono dimezzati quelli in Vietnam e Bangladesh. Comunque l'IMB continua a raccomandare ai comandanti di essere vigili nelle aree a rischio e di continuare a seguire le best management practices.

Mappa dei Rischi 2017

Il quadro delineato dalla Mappa di quest'anno è quello di un mondo diviso, caratterizzato da un forte ripensamento della globalizzazione e dal ritorno in auge delle politiche protezioniste, oltre che da una crescente dicotomia tra mercati avanzati ed emergenti, particolarmente segnati da elevati livelli d'indebitamento, tensioni valutarie e instabilità geopolitica.

In questo contesto, tuttavia, è d'obbligo mantenere un approccio razionale e una visione strategica: l'export e l'internazionalizzazione non sembrano destinati a ridimensionarsi, ma dovranno però avvalersi di strumenti più evoluti e trovare nuove direttrici di sviluppo.

"Il protezionismo sta tornando pericolosamente in auge e le aspettative per quest'anno non sono rosee - spiega Beniamino Quintieri, Presidente di SACE - L'esperienza insegna, tuttavia, che nel medio-lungo termine gli effetti delle barriere al commercio tendono a rivelarsi un boomerang per i paesi che le introducono, e questo è ancor più vero in un mondo in cui le catene globali del valore costituiscono, per la crescente importanza dell'import di prodotti intermedi, un fattore determinante di competitività. Crescere all'estero è ancora possibile, ma è necessario un salto di qualità nella conoscenza e assicurazione dei rischi".

Il 2016 ha segnato un picco nelle misure protezionistiche adottate da diversi Paesi nel mondo: dallo scoppio della crisi finanziaria globale le barriere elevate sono salite a oltre 3.500; quasi un quarto di queste impongono l'obbligo di avere almeno una certa percentuale di un prodotto o servizio realizzato nel Paese, soprattutto per prodotti elettronici e veicoli. Si tratta di misure scelte in particolare dai Paesi avanzati e restano stabili la Comunità degli Stati Indipendenti (dove spicca la stabilizzazione della Russia) e l'Asia (con buone performance, al netto di particolari caveat, in mercati eterogenei come Corea del Sud, Pakistan e Myanmar).

I dieci settori più colpiti dal protezionismo rappresentano quasi il 41% del commercio mondiale, che ha subito inevitabilmente una contrazione: dal 2008 al 2016 è cresciuto a un tasso medio annuo del 2,9%, ben inferiore al 7,3% messo a segno nel periodo precedente (2000-2007).

Osservando l'andamento della rischiosità per aree geografiche, il quadro complessivo presentato dalla Mappa di SACE è fatto di molte ombre e qualche luce: non sorprendentemente, aumentano i rischi in Medio Oriente e Nord Africa, in America Latina e in Africa Subsahariana, ma migliora la rischiosità dei Paesi avanzati e restano stabili la Comunità degli Stati Indipendenti (dove spicca la stabilizzazione della Russia) e l'Asia (con buone performance, al netto di particolari caveat, in mercati eterogenei come Corea del Sud, Pakistan e Myanmar).

Di fronte a mercati propensi ad adottare misure di limitazione del commercio internazionale, non mancano aree in controtendenza, che possono diventare ecosistemi da esplorare: i Paesi andini (Colombia, Perù, Cile), dell'area Subsahariana e dell'Asia hanno rappresentato nel solo 2015 oltre 27 miliardi di euro di esportazioni italiane, più del doppio rispetto a Cina e India insieme.

Trend dei rischi 2017: i fenomeni sotto osservazione

Lo studio di SACE evidenzia tre trend che influenzeranno rischi e opportunità a livello globale nel 2017.

Aumento del debito. L'indebitamento globale, che nel 2016 è arrivato a rappresentare il 325% del Pil mondiale, si confermerà anche per l'anno in corso come uno dei trend di rischio più preoccupanti. Il fenomeno è alimentato prevalentemente dalla componente pubblica nei mercati avanzati e dalla componente privata in diversi Paesi emergenti, come Brasile, Messico, India, Egitto, Turchia, Mozambico, Nigeria e Angola, con conseguenze particolarmente forti sui livelli del rischio delle contro-

Il 7 febbraio, SACE (Gruppo Cdp) ha pubblicato l'edizione 2017 della Mappa dei Rischi presentando lo scenario per chi esporta e investe all'estero.

parti bancarie. Un discorso a parte merita la Cina, dove l'imponente debito privato e degli enti locali e aziende di stato raggiunge il 240% del Pil.

La nuova era dell'ognun per sé: verso un approccio più evoluto all'internazionalizzazione

Tensioni valutarie. L'aumento dei rischi nei mercati emergenti ha comportato un consistente deflusso di capitali, con una conseguente restrizione delle riserve valutarie e del mercato del credito e dei capitali. Diversi Paesi emergenti hanno varato misure di contenimento che si sono tradotte in un aumento del rischio di mancato trasferimento valutario per gli operatori esteri: alcuni paesi esportatori di commodity (come Nigeria, Mongolia, Tajikistan) hanno reso più difficoltoso l'accesso alla valuta forte da parte degli operatori locali. Altri paesi (come Angola, Grecia, Ucraina), a causa di una persistente scarsità di valuta forte hanno introdotto o inasprito misure restrittive ai pagamenti in dollari/euro. Trend positivi, invece, si registrano in mercati come India, ma anche Iran, Argentina, Ghana e Tunisia, che nonostante presentino profili di rischiosità non trascurabili, migliorano consistentemente rispetto al 2016 per quanto riguarda i rischi di trasferimento e convertibilità. Anche in questo caso, la Cina si conferma un *unicum*: pur mantenendo una rischiosità sostanzialmente bassa, a seguito della perdita del 7% del *renminbi* contro il dollaro nel 2016, ha iniziato a instaurare dei meccanismi per frenare la caduta della moneta e la perdita di riserve valutarie, che sono scese da 4 a 3 mila miliardi in due anni.

Instabilità geopolitica. Dopo un anno segnato da eventi straordinari, forte discontinuità e violenze in aumento a livello globale, anche il 2017 si apre all'insegna dell'incertezza e della volatilità, con diverse novità che disveleranno ulteriormente i propri effetti nell'anno appena iniziato: l'elezione di Trump, le sue scelte di politica commerciale e le contromisure dei partner; l'avvio della Brexit e il permanere dell'incertezza in Europa e, soprattutto, la radicalizzazione dello scontro politico in aree a rischio. Un quadro d'instabilità che, oltre ai Paesi già noti per la durezza delle violenze in atto (Medio Oriente e Africa in primis), ha visto diverse nazioni subire un rapido peggioramento del contesto di riferimento.

Esportare ed investire in un mondo più a rischio: cambia il mix di opportunità

Il 2017 si è dunque aperto all'insegna di nuove sfide che rendono necessario un ri-calibramento delle strategie di sviluppo estero per chi esporta e investe nel mondo.

Da un lato, i mercati a maggior potenziale per l'export e gli investimenti Made in Italy si confermeranno tali in un orizzonte di medio-lungo termine. Nonostante l'attuale aggravarsi dei profili di rischio, questo vale per il Brasile, per la Turchia e per un gran numero di partner emergenti, con elevati indici di opportunità, che dovranno essere affrontati con strategie più evolute, che comprendano l'utilizzo sistematico di strumenti assicurativo-finanziari a tutela e a supporto del business, come quelli messi a disposizione da SACE e SIMEST, unite nel Polo italiano per l'export e l'internazionalizzazione.

Dall'altro lato, non mancano aree in controtendenza rispetto al quadro generale che possono essere una prima frontiera per nuovi esportatori così come aree di consolidamento per operatori già presenti in aree più rischiose: oltre ai mercati avanzati, vi sono ad esempio i Paesi andini (Colombia, Perù, Cile), alcuni mercati più integrati all'interno dell'area Subsahariana (dall'East al West Africa) e realtà asiatiche molto proiettate all'interscambio globale come la Corea del Sud.

