



Direttore Responsabile: Luca Sisto
Iscrizione al Tribunale di Roma n. 399/2004

ANNO XIII –

Dicembre 2018

In questo numero

Il Punto pag. 1

- ◆ Mario Mattioli, Presidente Confitarma
- ◆ Luca Sisto, Direttore responsabile

In Primo piano pag. 2 - 4

- ◆ Confitarma ricorda Aldo Grimaldi
- ◆ Consiglio Confitarma del 19 dicembre
- ◆ Comitato Regole e Competitività

Parliamo di pag. 5

- ◆ Il contributo delle zone economiche speciali (ZES) e delle zone logistiche semplificate (ZLS) per il rilancio della competitività del settore portuale e logistico italiano

Diario di bordo pag. 6-7

- ◆ Settembre-ottobre 2018
- ◆ Ottobre - Dicembre 2018

Sotto i riflettori pag. 8

La Federazione del Mare

- ◆ Mario Mattioli all'apertura del 58° Salone Nautico di Genova
- ◆ Fdm incontra Kitack Lim a bordo di Nave Amerigo Vespucci
- ◆ FdM al meeting dell'ENMC a Malta
- ◆ Incontro del cluster marittimo italiano con una delegazione del Ministero dell'Industria e dell'Informazione tecnologica cinese
- ◆ OGR di Torino: FdM sostiene l'esigenza di sviluppo infrastrutturale

Flash pag. 9

- ◆ dall'Unione Europea
- ◆ dall'ICS
- ◆ dall'Ecsa

Confitarma ha parlato di.... pag. 10

FocuS pag. 11

- ◆ Shipping e Finanza: uno studio di Fabrizio Vettosi

La Voce della stampa pag. 11

- ◆ Confitarma pensa a una piattaforma con CdP per gestire i crediti in sofferenza

Navi, Armatori e... pag. 12

Notizie dai Giovani Armatori pag. 13

- ◆ Un mare di lavoro per i giovani pugliesi
- ◆ "I professionisti del mare" un progetto promosso dai Giovani Armatori Italiani per gli studenti degli Istituti nautici
- ◆ Le professioni del mare: orientare i giovani al cambiamento
- ◆ Assemblea GGA, Roma 19 dicembre 2018

IL PUNTO: Mario Mattioli, Presidente Confitarma

Con la fine del 2018 si conclude un anno molto impegnativo per tutto lo shipping, non solo in Italia ma in tutto il mondo.

Del resto basta guardare ai numerosi eventi che si sono susseguiti per rendersi conto che, nonostante le brillanti prospettive per il commercio marittimo, sono numerose le situazioni che creano rischi, come l'aumento del protezionismo commerciale o le tensioni commerciali degli Stati Uniti con la Cina e l'Unione Europea. Situazioni che potrebbero portare a contrasti commerciali che inevitabilmente potrebbero incidere sulla ripresa dell'economia mondiale e naturalmente sulle buone performances dei traffici marittimi.

Ci sono anche altri fattori che incidono sugli assetti mondiali e che sono causa di incertezza sul futuro.

I progressi tecnologici nello shipping, come le navi autonome, i droni e le varie applicazioni blockchain rappresentano notevoli opportunità per il settore. Ma, allo stesso tempo sono ancora molte le incertezze legate alla sicurezza e agli attacchi cibernetici, senza contare le preoccupazioni per la futura occupazione dei marittimi.

Anche l'impatto sul commercio marittimo globale di nuove iniziative, come la Belt and Road Initiative cinese, non è ancora chiaro e le opinioni sulle possibili conseguenze future sono contrastanti.

Senza contare la futura implementazione di normative ambientali che nei prossimi anni imporranno procedure e adattamenti di certo benefici per l'ambiente ma di sicuro molto costosi per gli operatori.

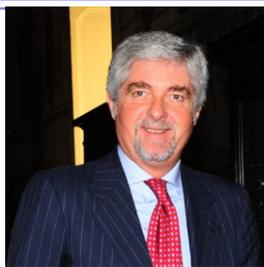
Tutto quanto sopra e molto altro ancora, non può non incidere sul settore marittimo italiano che, peraltro, risente anche di quelle che definiamo "particolarità" che incidono sulla competitività della nostra flotta e che in parte potrebbero risolte con una drastica semplificazione di norme e procedure burocratiche.

Da non dimenticare che le compagnie armatoriali italiane, specie quelle operanti nel settore bulk secco e liquido, soffrono ancora degli effetti negativi provocati dalla lunga crisi economica che ancora non si è conclusa.

Ora dobbiamo risolvere, anche attraverso nuova capacità di finanziamento, certe situazioni finanziarie delicate che si sono create negli anni e dobbiamo guardare avanti.

Ci tengo però a dire che in questo mio primo anno di mandato, una parte importante della mia azione si è concentrata sull'associazione e sul valore che essa rappresenta per la nostra categoria.

Come spesso ripeto "Da soli forse si va più veloci ma certamente uniti si



va più lontano": ne sono fermamente convinto e ho avuto modo di ripeterlo anche nei vari incontri territoriali con gli armatori associati a Confitarma.

Credo che la decisione della Società d'Amico di Navigazione, una delle più importanti realtà armatoriali nazionali e internazionali, di rientrare in Confitarma sia stata determinata anche dalla valutazione positiva di quanto Confitarma ha fatto in questi mesi e non vi nascondo la soddisfazione e l'orgoglio per questo importante risultato, raggiunto da una squadra compatta e coesa.

Nella stessa ottica, è stato aggiornato il simbolo della nostra associazione, evidenziando nettamente il carattere nazionale delle compagnie di navigazione che la compongono, delle loro flotte e soprattutto del territorio da cui operano, confrontandosi con tutti i mercati marittimi del mondo.

Il nostro è un settore molto, molto importante per tutta l'economia nazionale e, se da un lato dobbiamo impegnarci per risvegliare la cultura marittima del nostro Paese, dall'altro, dobbiamo essere coerenti e non lasciarci incantare dal canto di sirene che creano confusione.

Come sapete, sono un grande fautore della dialettica interna e sono convinto che le divisioni non portino stimolo ma certamente portano ad un dispendio di risorse e di energie generando un inutile bipolarismo che, in quanto tale è dannoso soprattutto perché crea quello che definirei un forte alibi per i nostri referenti istituzionali. Questi, infatti, non possono non chiedersi perché le stesse istanze sono proposte da soggetti diversi, così come, quando le istanze sono diverse, perché le propongono attori che fanno lo stesso mestiere.

È evidente che ciò non porta vantaggio a nessuna delle parti.

Noi continueremo sulla nostra strada sempre e soltanto nell'interesse delle nostre imprese associate, che sono orgogliosamente italiane, convinti che il genuine link con il territorio sia ancora alla base della nostra politica.

Sono sicuro che anche Aldo Grimaldi, assieme a tutti i grandi nostri predecessori convinti dello spirito associativo comune e padri fondatori della nostra splendida associazione, condividerebbero questa impostazione.

Il loro contributo e il loro sostegno deve essere il nostro faro e la nostra guida per un futuro migliore.

The future is how you imagine it!

Buon Natale e Buon Anno a tutti voi.

IL MIO PRIMO ANNO DA DIRETTORE GENERALE DI CONFITARMA Luca Sisto, Direttore responsabile



È la prima volta che mi accingo a tirare le fila di un anno di lavoro alla direzione di Confitarma, quella che amo definire "la casa degli armatori italiani" ma che è anche la nostra casa.

Dal 1° gennaio di quest'anno non c'è stato un solo momento di rallentamento nell'intenso lavoro della Confederazione, ogni giorno impegnata su molti nuovi fronti che si sono aggiunti al costante lavoro di assistenza alle Aziende associate, di monitoraggio delle attività parlamentari, di rappresentanza in Italia e all'estero.

Ne cito uno per tutti: il crollo del Ponte Morandi. Confitarma da subito si è stretta alla città di Genova che per gli armatori italiani non è solo un porto ma è "un luogo speciale da cui partire ed in cui sempre tornare" e subito abbiamo assicurato la continuità dei traffici, mettendoci a disposizione delle Autorità chiamate a gestire la complessa situazione anche grazie all'impegno dei nostri associati genovesi che sono stati davvero eccezionali.

Nel corso del 2018 abbiamo fatto del nostro meglio ed abbiamo ottenuto risultati importanti, ponendo le basi per le incisive azioni politiche future declinate nel corso dei lavori della nostra bellissima Assemblea.

E' stata rinvigorita e consolidata la rappresentatività della Confederazione, innanzitutto con il rientro del Gruppo d'Amico, confermando il ruolo guida di Confitarma nell'ambito della Federazione del Mare e rafforzando la sinergia con le altre associazioni industriali marittime aderenti a Confindustria senza trascurare i rapporti con gli Enti e le

altre organizzazioni decisive per lo sviluppo della "marittimità" del Paese.

Oltre ai temi centrali del rinnovo del CCNL e della formazione dei marittimi, abbiamo affrontato con grande determinazione i problemi di maritime security e sicurezza della navigazione sul piano regolatorio ed operativo, collaborando attivamente con il Comando Generale delle Capitanerie di Porto e con la Marina Militare, interagito proficuamente con l'Amministrazione in tema di politica dei trasporti e portualità e rafforzato la nostra presenza nelle sedi internazionali ove si discutono le norme che regolano lo shipping mondiale.

Ci stiamo preparando ad affrontare il 2019 consapevoli della necessità di rafforzare sempre più la competitività della nostra flotta, anche attraverso una modernizzazione e semplificazione di alcune "particolarità" regolatorie, fieri di aver dimostrato che l'industria armatoriale - abituata da sempre ad operare e competere in ambito internazionale e quindi globale - ha comunque saputo affrontare l'ennesimo anno di crisi mantenendo le sue posizioni nella graduatoria mondiale.

Sono anche convinto che potremo fare di più e meglio e di certo sarà così nell'immediato futuro. Ma voglio sottolineare che con me lavora un gruppo di persone motivate, responsabili e pronte a combattere per realizzare i nostri obiettivi nonostante le mille difficoltà e il perdurare della crisi economica.

Consapevole, ma anche orgoglioso, dell'impegnativo compito che ci aspetta, auguro a tutti un felice e prospero 2019. Buon Vento!



IN PRIMO PIANO

LA CONFEDERAZIONE ITALIANA ARMATORI RICORDA ALDO GRIMALDI

“Il mondo armatoriale italiano piange oggi la perdita di uno dei suoi più insigni protagonisti – afferma Mario Mattioli, Presidente della Confitarma – con lui se ne va un grande signore dello shipping italiano e con grande tristezza, mi rendo portavoce del profondo cordoglio della Confitarma e delle aziende aderenti della quale Aldo Grimaldi è stato Presidente e membro del Consiglio Confederale, ricordandone la grande caratura imprenditoriale ed umana.

Tutta la Confederazione Italiana Armatori esprime le più sincere condoglianze alla signora Eugenia, a Giovanni, Isabella ed Alessandra, consigliere di Confitarma, per la scomparsa dell'uomo impareggiabile, inimitabile, insuperabile, che resterà per sempre nei nostri cuori”.



Figlio dell'avvocato Giovanni Grimaldi, proprietario terriero, uomo di grande cultura, ma senza l'indole marinara dei suoi avi genovesi, Aldo Grimaldi eredita la passione per il mare da sua madre Amelia, sorella di Achille Lauro il quale prese sotto la sua guida Aldo e i suoi quattro fratelli.

Nel 1947 i fratelli Luigi, Mario, Guido, Aldo ed Ugo Grimaldi iniziano l'attività in proprio, costituendo la Fratelli Grimaldi Armatori, attiva dapprima nel settore merci con le navi Liberty e poi anche in quello passeggeri. Nei primi anni, i traffici si concentrano soprattutto sulle rotte verso

l'America Latina con navi come “Auriga” ed “Urania II”. Poi, l'emigrazione cede il passo a nuovi traffici passeggeri che richiedono confort e qualità dei servizi.

In seguito, con l'espansione dell'attività, viene fondata la “Sicula Oceanica” (Siosa Lines) e si inizia ad operare sotto il nome di Grimaldi-Siosa Lines. Navi simbolo della flotta sono le unità Irpinia, Ascania, Lucania, Venezuela, Caribia e, successivamente, l'Ausonia.

A partire dagli anni '60, la società riprende ad operare anche nel trasporto merci, con navi portarinfuse ed Obo. Nel 1969, con l'avvio di un collegamento regolare tra Italia e Regno Unito inizia l'attività di trasporto con unità ro-ro specializzate nel trasporto di autovetture.

Questo servizio, nato per il trasporto delle autovetture Fiat in Gran Bretagna, si espande rapidamente e conquista la fiducia delle più importanti case automobilistiche mondiali. Il Gruppo Grimaldi si specializza ed espande nel settore ro-ro e, negli anni '80, costruisce le “Repubbliche”, quattro unità gemelle, seguite dalla “Repubblica di Roma”, “Fides” e “Spes” agli inizi degli anni '90. A metà degli anni novanta, i fratelli decidono di dar vita a due società diverse: la Grimaldi Genova guidata da Aldo e Mario ed il Gruppo Grimaldi di Napoli capitanato da Guido. Erano, infatti, oltre 40 anni che il Gruppo già operava in autonomia nelle due sedi principali di Napoli e Genova.

Nel 1991 lancia, con la società Grandi Navi Veloci, il progetto per il cabotaggio che punta sui cruise-ferry, cioè non più traghetti, ma vere e proprie navi da crociera, le cosiddette navi bianche, con le quali sviluppa l'attività di cabotaggio sulle medie-

lunghe percorrenze mentre, con la controllata Gilnavi, si specializza nel trasporto di contenitori e

veicoli nel Mediterraneo.

Nel 1995, Aldo Grimaldi assume la presidenza di Confitarma e i due anni del suo mandato si caratterizzano per i determinati attacchi alla flotta pubblica al fine di stimolare la prosecuzione del processo di privatizzazione. Inoltre, in questo periodo Aldo Grimaldi sviluppa l'intensa attività di rappresentanza e di studio della Confederazione, alla base del progetto per l'introduzione anche nel nostro Paese di un registro internazionale, inteso come strumento di recupero della competitività della flotta di bandiera rispetto a quelle estere. A tal fine il Presidente Grimaldi incarica Paolo Clerici – che gli succederà nel 1997 – di guidare una commissione ad hoc per l'elaborazione un dossier sulla necessità di urgenti provvedimenti a favore delle navi adibite a traffici internazionali. Pubblicato nel gennaio 1996, tale studio costituirà poi la base di discussione sia per la predisposizione del Registro Internazionale italiano sia per le intese con il sindacato del novembre 1996, che favorirono il disegno di legge del marzo 1997 e poi del decreto legge del dicembre dello stesso anno, poi convertito nella Legge n.30 del 1998, istitutiva del Registro Internazionale che tutt'oggi è alla base della competitività della flotta mercantile italiana.



Nel 1999, Grandi Navi Veloci si quota in Borsa per finanziare lo sviluppo della flotta e, nel 2003 si specializza nel settore delle grandi navi ro-ro veicoli e passeggeri. Nel 2004, Aldo Grimaldi stringe un accordo con i Fondi di Private Equity gestiti da Permira che acquisisce l'80% del capitale di Grandi Navi Veloci mentre il 20% rimane a Grimaldi Holding (la cassaforte di famiglia), conservando la carica di presidente ed amministratore delegato.



Nel 2005, attraverso la Grimaldi Holding, Aldo Grimaldi ordina 8 nuove navi investendo oltre 450 milioni di euro. Nel 2008, lascia Gnv e con la Grimaldi Holding prosegue la sua attività di innovatore del mercato delle Autostrade del Mare con le otto unità ferry-cruise ordinate ai cantieri Apuania, le cosiddette navi blu, che rappresentano una vera e propria novità nel settore grazie ad un progetto che consente di massimizzare la capacità di carico di merci e mezzi pesanti senza far venire meno il confort di alto livello riservato ai passeggeri. La “Coraggio” la prima unità della serie ad essere realizzata, ha vinto nel 2008 il premio ShipPax Design Award”.

Attualmente, la Grimaldi Holding continua la sua attività noleggiando le navi ad armatori che operano nel Mediterraneo.

Aldo Grimaldi, è stato nominato Cavaliere del Lavoro nel 2002 dal Presidente della Repubblica Carlo Azeglio Ciampi e ha ottenuto molti altri riconoscimenti e onorificenze in campo nazionale e internazionale.

Riportiamo qui di seguito le conclusioni dei discorsi che Aldo Grimaldi ha svolto come Presidente di Confitarma in occasione delle Assemblee del 1996 e 1997. Messaggi che rimangono di drammatica attualità.

26 giugno 1996 – “Problemi, insoliti da tempo, hanno bisogno di una definizione rapida ad evitare la loro ulteriore radicalizzazione.

Articolare in concreto una simile politica marittima richiederà, alla nuova dirigenza politica, lungimiranza e determinazione, assistite dalla piena coscienza del ruolo della marineria italiana nella vita economica e sociale della nazione, un ruolo che deve trovare adeguata rispondenza nell'efficacia e nella coerenza dell'azione politica e amministrativa”.

8 maggio 1997 – “Il grande Hemingway, nella sua attività di scrittore, diceva di applicare il “principio dell'iceberg”: solo un ottavo della massa di conoscenza e di idee di cui disponeva emergeva nella pagina scritta, ma questo ottavo fondava la sua stabilità nei sette ottavi che restavano invisibili, immersi nella sua coscienza.

La mia speranza è che la lunga opera di sedimentazione di una nuova coscienza marinara nella cultura nazionale sia ormai giunta a compimento e che l'Italia torni a vedere stabilmente nella sua marineria una importante componente di sviluppo”.





Confitarma News

ANNO XIII –

Dicembre 2018 Pag. 3

IN PRIMO PIANO

CONSIGLIO CONFITARMA 19 dicembre 2018

Il 19 dicembre, Mario Mattioli, Presidente di Confitarma, ha aperto i lavori della riunione di fine anno del Consiglio della Confederazione Italiana Armatori, ricordando Aldo Grimaldi e invitando i Consiglieri ad osservare un minuto di silenzio.

Nel fare il punto sulla situazione del settore, il Presidente

no per valorizzare il sistema marittimo e il suo apporto all'economia del Paese".

"Noi armatori, come sempre, siamo pronti a rispondere con immediatezza ai segnali positivi che giungono dalle Istituzioni. – ha aggiunto Mattioli – Proprio oggi torna a riunirsi il ricostituito Comitato Regole e Competitività che, in considerazione della particolare attenzione riservata alla modernizzazione e alle riforme a costo zero dal nuovo Governo, mira ad aumentare la competitività della flotta mercantile e di tutto il cluster attraverso la sburocratizzazione e la modernizzazione di alcune norme del nostro ordinamento marittimo, in tutto o in parte non più adeguate alla realtà degli attuali mercati marittimi".

"L'auspicio è che nel 2019 si possa proseguire su questa rotta di promozione dei punti di forza di un settore come quello marittimo che può contribuire sempre più in maniera importante allo sviluppo economico del nostro Paese".



te Mattioli ha ricordato le richieste presentate da Confitarma nel corso dell'Assemblea del



31 ottobre, sottolineando l'apertura del Ministro Toninelli a lavorare insieme.

Il Presidente

ha poi manifestato di essere rimasto sorpreso nel venire a conoscenza del fatto che nei giorni scorsi è stato assegnato alla 1° Commissione permanente (Affari Costituzionali) del Senato della Repubblica, il disegno di legge n.917, di iniziativa del Sen.

Adolfo Urso, intitolato "Istituzione del Ministero del Mare"

"E' un segnale di rinnovata attenzione all'istanza da tempo sostenuta da Confitarma –afferma Mattioli - auspicando che questo possa essere un ulteriore e utile spunto di riflessione con il Gover-



Al termine della riunione si è svolto il tradizionale scambio di auguri per le festività natalizie con la partecipazione di alcuni ospiti tra i quali Edoardo Rixi, Vice Ministro alle Infrastrutture e Trasporti, Amm.Sq. Paolo Treu, Sotto Capo di Stato Maggiore della Marina Militare, Gino Scaccia, Capo di Gabinetto del Ministro Toninelli, Zeno D'Agostino, Presidente Assopporti, Mauro Coletta, Direttore Generale del MIT per la vigilanza sulle autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne, Ugo Astuto, Direttore Centrale per i paesi dell'Asia e dell'Oceania del Ministero degli Affari esteri e della Cooperazione Internazionale, Lucia Leonessi, Direttore CISAMBIENTE Confindustria.





IN PRIMO PIANO

COMITATO REGOLE E COMPETITIVITA'

Proposte concrete e progetti efficaci per la competitività della flotta mercantile italiana: sono queste le linee guida per il lavoro che il Comitato Regole e Competitività intende portare avanti per contribuire a riportare il dibattito sull'economia del mare al centro dell'agenda del mondo politico e produttivo italiano.

Il 19 dicembre, Mario Mattioli, presidente di Confitarma, ha aperto i lavori della prima riunione del ricostituito Comitato Regole e Competitività, coordinato dal Past President Nicola Coccia, coadiuvato da Giacomo Gavarone, Presidente del Gruppo Giovani Armatori.

È intervenuto il Prof. Gino Scaccia, Capo di Gabinetto del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti, il quale ha manifestato apprezzamento per l'iniziativa, in linea con l'intenzione del Governo di semplificare e modernizzare gli assetti normativi, e, in quest'ottica, ha annunciato che a febbraio 2019 saranno convocati dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti gli Stati Generali per riunire tutti coloro che operano e hanno conoscenze del settore, affinché possano prospettare soluzioni e ipotesi di miglioramento dell'attuale situazione. Il Prof Scaccia ha utilizzato la metafora del gigante Gulliver immobilizzato da

tanti minuscoli legacci per ribadire l'esigenza di liberare la navigazione marittima italiana dai vincoli che la bloccano e le impediscono di essere forte come quella degli altri

paesi. "Per fare ciò - ha affermato il Prof. Scaccia - abbiamo bisogno di voi per poter conoscere che cosa è la navigazione marittima e cosa rappresenta il mare per l'Italia".

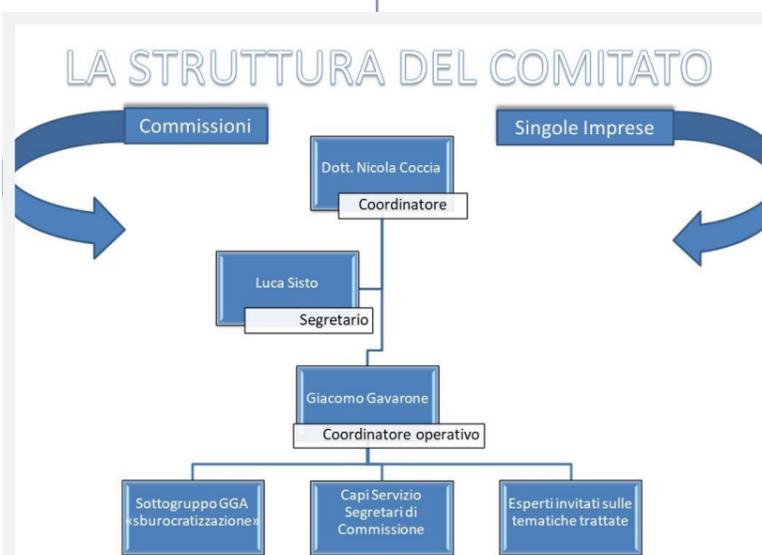
Il Presidente Mattioli, nel ricordare che gli armatori italiani hanno sempre saputo rispondere al Governo ed al Parlamento con i fatti come dimostrano i risultati a fronte delle misure adottate per promuovere la competitività della flotta ha tenuto a precisare che "Il dialogo costante con le istituzioni è di fondamentale importanza



per rendere sempre più forte il trasporto marittimo con benefici che ricadono su tutta l'economia italiana e su queste basi, il Consiglio di Confitarma ha deciso di "ricostituire" il Comitato Regole e Competitività

con il compito di analizzare normative marittime nazionali per identificare gli aspetti obsoleti della nostra legislazione che inevitabilmente frenano la competitività della flotta".

"La competitività della gestione navale infatti deve essere integrata con la competitività del regime legislativo e regolamentare - ha aggiunto Nicola Coccia - come è già stato fatto dalla maggior parte degli altri paesi che hanno introdotto nei loro ordinamenti regole più moderne ed il Comitato Regole e Competitività è perfettamente in linea con le indicazioni dell'Ue che sin dal 2000 ha chiaramente evidenziato che "la competitività ed il dinamismo delle imprese dipendono direttamente da un contesto normativo propizio all'investimento all'innovazione e all'imprenditorialità".



Il Comitato "Regole e Competitività" avrà il compito di studiare i singoli casi concreti prospettati dalle aziende associate al fine di proporre ai competenti organi dello Stato adeguati interventi legislativi e/o amministrativi.

Il Comitato sarà permanentemente operativo e lavorerà analizzando le normative marittime nazionali ed internazionali al fine di semplificarle e di renderle più attuali e competitive. Per la buona riuscita dell'iniziativa è indispensabile uno stretto collegamento tra Confitarma, Pubblica Amministrazione e giuristi esperti in diritto marittimo e sarà altrettanto importante il contributo delle aziende associate alla Confederazione per la valutazione delle problematiche sulle quali formulare le proposte alle autorità competenti.



PARLIAMO DI...

IL CONTRIBUTO DELLE ZONE ECONOMICHE SPECIALI (ZES) E DELLE ZONE LOGISTICHE SEMPLIFICATE (ZLS) PER IL RILANCIO DELLA COMPETITIVITÀ DEL SETTORE PORTUALE E LOGISTICO ITALIANO



Elda Turco Bulgherini (Università di Roma Tor Vergata – Associazione Italiana di Diritto Marittimo), aprendo i lavori ha ricordato che l'istituzione delle ZES (Zone Economiche Speciali – legge 123/2017) e delle ZLS (Zone Logistiche Semplificate – legge 205/2017) nelle regioni Calabria, Campania e Puglia ha lo scopo di creare condizioni favorevoli (in termini economici ed amministrativi) necessarie allo sviluppo ed alla crescita delle imprese già operative od alla nascita di nuove realtà in zone portuali retro portuali e

piattaforme logistiche collegate anche da intermodalità ferroviaria, attraverso agevolazioni fiscali aggiuntive, potenziamento degli sportelli unici doganali, semplificazioni delle procedure amministrative, riduzione del sistema burocratico. Sono previsti, altresì, strumenti di velocizzazione degli investimenti pubblici e privati, utilizzando anche best practices internazionali. L'intento è quello di rafforzare il tessuto produttivo del Mezzogiorno, elemento imprescindibile per il rilancio dell'intero Paese, cercando di ridurre i costi e i tempi della connessione sud/nord, con l'indispensabile ausilio della logistica.

*Tavola Rotonda
organizzata da AIDIM e Università di
Roma Tor Vergata
il 26 novembre 2018, a Roma
presso la sede di Confitarma*

to **Francesco Benevolo** – Direttore di RAM Logistica Infrastrutture e Trasporti Spa, società pubblica del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti – Grande attenzione andrà però posta al tessuto infrastrutturale e logistico di collegamento dei porti, lato terra e lato mare, affinché l'auspicato incremento dei traffici possa trovare la dovuta fluidità nella rete stradale, ferroviaria, intermodale e logistica nazionale, anche grazie ai collegamenti di ultimo



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

miglio. In questa direzione, sono in atto 900 milioni di euro nel Mezzogiorno e 1.350 milioni di euro nel centro-nord di interventi invariati e, proseguendo in questo percorso di potenziamento delle connessioni ordinarie, sarà possibile valorizzare le attuali capacità del sistema-Italia ed avviare al meglio nuove iniziative come le ZES e le ZLS".

Ugo Patroni Griffi, (Presidente Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale), ha ricordato che le ZES possono essere il laboratorio di politiche anticicliche, generatrici di valore sia in termini economici che di capitale umano.

“La scelta italiana di mettere al centro delle ZES la portualità e la logistica è assolutamente da plaudire. Si tratta del settore con uno dei moltiplicatori più alti: 2,5, e che quindi può fare da volano al recupero di competitività del nostro paese. Tuttavia il risultato non è scontato. Servono le promesse semplificazioni. Serve un patto tra porti ed enti nel segno dello sviluppo. Nessun comune è obbligato ad aderire alle ZES. Anzi sono legittime scelte “anti-sviluppiste”. Ma se invece decide di aderire la politica dell'ente è condizionata a favorire lo sviluppo delle ZES, prevedendo un adeguato kit localizzatore (in termini di imposte locali e semplificazioni di competenza) e obbligandosi a non ostacolare lo sviluppo della portualità (non potrebbe certo fare parte delle ZES il comune che si opponesse alla realizzazione delle infrastrutture necessarie a sostenere lo sviluppo dell'economia retroportuale, ovvero all'insediamento dei servizi essenziali quali il 5G o il bunkeraggio con i nuovi carburanti come il gnl)”.


Antonio Errigo, (Vice Direttore ALIS – Italia in Movimento) ha affermato “I buoni scenari non fanno predizioni, ma colgono processi, lo ha scritto Parag Khanna e io condivido questo concetto nell'ambito di questo importante convegno che pone sotto la lente d'ingrandimento un tema d'attualità come quello delle Zone Economiche Speciali. Tale concetto lo abbiamo sostenuto a più riprese ed abbiamo accolto con estremo favore ed entusiasmo l'istituzione delle ZES prevista dal Decreto Sud, proprio perché crediamo che attrarre investimenti e implementare politiche volte all'incremento dei flussi di merci nel Mediterraneo sia un atto dovuto. La forza del traffico intermodale marittimo, favorito in modo determinante dai soci ALIS, unito ad una celere sburocratizzazione, potrà contribuire ad un serio rilancio di tutte le eccellenze imprenditoriali del nostro Paese. ALIS in questo scenario si sta impegnando attivamente per la determinazione di una virtuosa sinergia fra porti ed i territori interessati, per cui i primi possono giovare dei traffici sviluppati delle imprese insediate nella ZES e i secondi possono trovare nell'infrastruttura portuale un'occasione per alimentare processi di sviluppo duraturi. Tra i nostri macro obiettivi c'è lo sviluppo del Mezzogiorno, misure come queste non possono che essere sostenute”.

Concludendo i lavori **Elda Turco Bulgherini** ha ribadito che è necessaria una dinamicità del sistema per accompagnare quei cambiamenti che ormai non possono essere rinviati per incentivare gli investimenti ed incoraggiare i progetti utili per la crescita economica e sociale del Paese. Attualmente, si rilevano alcune criticità, quali: assenza di provvedimenti ancora da emanare od in corso di emanazione; regolamentazione di aspetti essenziali rinviati a futura disciplina; carenza di agevolazioni ed incentivazioni nuove rispetto a quelle esistenti; rischio di sovrapposizioni di funzioni e competenze dei vari organi (rispetto a quelli già esistenti) preposti alla gestione delle ZES e delle ZLS, che comunque, rappresentano una prospettiva credibile e proficua per il nostro Paese e soprattutto per il Sud. “Malgrado queste criticità superabili con interventi normativi appropriati, occorre saper cogliere questa preziosa opportunità per un'Italia più coesa ed un Mezzogiorno più integrato nelle dinamiche che la globalizzazione dei mercati impone. Questa è la sfida che il nostro paese dovrà vincere”.



Luca Sisto, (Direttore Generale Confitarma), nel suo intervento introduttivo ha affermato che gli armatori italiani guardano con favore l'istituzione delle Zone Economiche Speciali (ZES) e delle Zone Logistiche Semplificate (ZLS) in analogia a quanto già avviene in altri Paesi. “Infatti, l'obiettivo di tutti gli attori del cluster è creare le condizioni che consentano alle merci di muoversi rapidamente e nel modo più economico nel porto, cambiare modalità di trasporto e raggiungere la loro desti-

nazione”. “Dobbiamo avere la capacità di individuare i punti di forza di oggi e valorizzarli a vantaggio del Paese, riavvicinando e creando sinergia tra portualità e armamento nazionale. ZES e ZLS hanno come fulcro i porti nei quali si intende valorizzare gli insediamenti imprenditoriali e i progetti di investimento che trainano i settori di punta dell'economia italiana e meridionale. La recente riforma della governance portuale ha ridefinito le modalità di partecipazione degli stakeholders nei processi decisionali delle Autorità di Sistema Portuale, di fatto allontanando l'armamento nazionale nella definizione della politica portuale. Tutte le navi sono “clienti” dei porti italiani, ma non è irrilevante la bandiera che esse battono. Le nostre navi costituiscono, comunque, gli utenti più numerosi, quelli più preziosi, più fidelizzati e che conoscono i nostri porti meglio di tutti gli altri. Vorremmo che la voce dell'armamento nazionale tornasse ad avere la giusta attenzione nella politica portuale, considerato il contributo che le navi possono offrire allo sviluppo del Paese”.

Secondo **Maurizio D'Amico**, (Segretario Generale Femoza – World Free & Special Economic Zones Federation), nel contesto della nuova strategia dell'UE in materia di connettività e nell'ambito di un approccio di cooperazione sinergica tra l'UE e la Belt and Road Initiative, le ZES e gli altri strumenti di accelerazione dello sviluppo economico, comprese le zone franche, possono svolgere un ruolo importante, soprattutto nel bacino del Mediterraneo. In particolare, per quanto concerne l'Italia, insieme ai fattori infrastrutturali e logistici, un prezioso contributo al successo del suo coinvolgimento nella Belt and Road Initiative dipende anche dall'attuazione positiva di ZES e ZLS e Zone Franche, la cui importanza, come strumenti di accelerazione dello sviluppo economico eccezionale, potrebbe diventare ancora più centrale per le prospettive di sviluppo, anche attraverso una loro funzionalità aggiuntiva di “Laboratori istituzionali di politiche innovative”, in cui i nuovi approcci economici, anche orientati all'ambiente e all'etica aziendale, abbiano il loro ruolo e possano costituire il luogo per sperimentare nuove soluzioni e diventare gli ambiti ideali per realizzare la concertazione tra politica e mercato. Per l'Italia, questo è un momento cruciale per il lancio del precitato nuovo modello di sviluppo economico euromediterraneo, con il modello delle ZES nel Sud e la novità delle ZLS nel resto del paese, nonché per svolgere così un ruolo chiave anche nell'interlocuzione UE – Cina, cercando di interpretare quel ruolo di mediatore tra il gigante asiatico e l'UE, finora appannaggio del Regno Unito e che quest'ultimo potrebbe perdere quando il processo BREXIT sarà completato. Ma per fare ciò, l'Italia dovrà modificare e migliorare il quadro normativo relativo alle ZES e alle ZLS, e dovrà concentrarsi su una coraggiosa deburocratizzazione. Potrebbe esserci un New Deal Euromediterraneo targato Italia.....Non lasciamoci sfuggire l'occasione”.

“L'istituzione delle ZES nel Mezzogiorno e delle ZLS nel resto del Paese rappresenta certamente una nuova ed importante opportunità per sostenere il nostro sistema economico e territoriale, nonché per rilanciare lo sviluppo degli scambi e dei sistemi produttivi locali – ha afferma-



14 SETTEMBRE 2018
a un mese dal crollo del Ponte Morandi

Genova 11.36
Nel minuto esatto del crollo, Genova si ferma e tutti i genovesi, se possono, scendono in silenzio in strada al suono di tutte le sirene della città.

Genova 17.30
Piazza De Ferrari
I genovesi si riuniscono per ricordare una delle più grandi tragedie della città e del paese e per ritrovare insieme la speranza nel futuro.

**Diario di bordo
Settembre 2018**

**IL CONSIGLIO DI CONFITARMA
DEDICATO A GENOVA**

Il 19 settembre a Roma, presieduto da Mario Mattioli, si è riunito il primo Consiglio della Confederazione Italiana Armatori dopo le ferie estive.

Al primo punto dell'ordine del giorno, il crollo del Ponte Morandi di Genova.

Il Consiglio ha osservato un minuto di silenzio per ricordare le vittime della tragedia e manifestare ancora una volta la vicinanza a tutta la città di Genova e al porto.

Successivamente è stata presa in esame la situazione derivante dal crollo del Ponte e i riflessi sulla logistica e sulle attività delle compagnie armatoriali che operano nel porto di Genova.

“A poco più di un mese dal disastro – ha affermato il Presidente **Mattioli** – si registrano forti disagi per i collegamenti tra il porto e l'autostrada con evidenti ripercussioni sul traffico urbano e congestionamenti su tutta la rete. Pur ipotizzando che il ponte venga ricostruito in 18 mesi, è evidente che una situazione simile è insostenibile e che il rischio di forte perdita di traffico del principale porto italiano è molto elevato”. Il Presidente di Confitarma, sup-



portato dagli associati genovesi, i Consiglieri **Alessandra Grimaldi** e **Beniamino Maltese** e l'armatore **Marco Novella**, che in queste settimane hanno partecipato a tutti i tavoli tecnici “per Genova”, ha ribadito che Confitarma da subito si è messa a disposizione delle Autorità per affrontare insieme la difficile situazione, assicurando la continuità dei traffici gestiti dalle aziende associate da e per Genova e portando il contributo di espe-

rienza degli armatori nella ricerca delle migliori soluzioni per garantire la continuità operativa del porto.

In particolare Confitarma, fatte salve tutte le necessarie verifiche, sostiene di approfondire l'ipotesi di avviare delle linee marittime di corto raggio verso Voltri o Savona per alleggerire il traffico locale e facilitare l'arrivo delle merci destinate al Nord Ovest del Paese e al centro Italia. Se così fosse deciso, importanti aziende associate a Confitar-

**MARIO MATTIOLI, PRESIDENTE DI CONFITARMA,
INCONTRA DANILO TONINELLI,
MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E TRASPORTI**

Il 24 settembre, Mario Mattioli, Presidente della Confederazione Italiana Armatori, si è recato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per incontrare il Ministro Danilo Toninelli. Nel corso dell'incontro, caratterizzato da un clima positivo e cordiale, sono state trattate le varie tematiche del settore marittimo e, in particolare, l'importante ruolo della flotta mercantile italiana per l'intero sistema logistico del Paese. Il Presidente Mattioli ha sottolineato l'esigenza di mantenere inalterato il livello di competitività

della flotta, per poter proseguire il cammino virtuoso che negli ultimi vent'anni ha generato evidenti effetti positivi sull'economia e l'occupazione del settore con le rilevanti ricadute sull'indotto e benefici per tutto il Paese. Il Ministro Toninelli ha confermato l'attenzione per il settore, sottolineando la volontà di mantenere costante l'assetto normativo che regola la navigazione marittima secondo le linee guida comunitarie, per assicurare chiarezza e certezza per gli operatori e per i loro ingenti investimenti.

**CONFITARMA INTERVIENE ALL'INCONTRO CON LE
COMMISSIONI PARLAMENTARI VIII E IX**

Organizzato dall'ADSP Genova-Savona, il 19 settembre si è tenuto un incontro dei parlamentari delle Commissioni parlamentari VIII (Ambiente) e IX (Trasporti) della Camera dei Deputati con i rappresentanti del cluster marittimo portuale, per illustrare la situazione a seguito del crollo del Ponte sul Polcevera. È intervenuto tra gli altri l'armatore Marco Novella che, dopo aver ricordato che la Confederazione Italiana Armatori – CONFITARMA, è la principale espressione associativa dell'industria italiana della navigazione del Paese, ha ribadito che gli armatori hanno assicurato la continuità dei traffici gestiti sulle rotte da e per Genova e che sin da subito si sono messi a disposizione delle Autorità chiamate a gestire questa vera e propria calamità che ha colpito la città di Genova e con essa il porto e l'intera economia non solo genovese ma di tutto il Paese. “Accanto alle proposte delle altre categorie di operatori del porto – ha affermato Marco Novella – le aziende associate a Confitarma hanno già manifestato la loro disponibilità ad intervenire con le loro unità navali per alleg-



gerire il traffico stradale e facilitare l'arrivo e la partenza delle merci dal porto di Genova verso il Nord Ovest del Paese (Piemonte e Lombardia) e verso il Centro Italia. Si tratta di linee marittime che, togliendo traffico dalle strade, ridurrebbero la congestione e l'inquinamento. Naturalmente è necessario verificare la fattibilità di queste iniziative ma confermo la massima disponibilità

per far sì che, in attesa del nuovo ponte, il porto di Genova possa continuare ad operare limitando al massimo i danni non solo per il porto ma per tutta la città e per l'enorme indotto che ruota intorno ad essa”. “Quello che si chiede – ha concluso Marco Novella – è di dare risposte al più presto



per evitare che i gravi rischi che si corrono si trasformino in breve tempo in danni concreti. Purtroppo già ci sono i primi evidenti segnali negativi”. “Quello che si chiede – ha concluso Marco Novella – è di dare risposte al più presto per evitare che i gravi rischi che si corrono si trasformino in breve tempo in danni concreti. Purtroppo già ci sono i primi evidenti segnali negativi”.



◇ 24 settembre, **Formazione e lavoro nel mondo marittimo**, organizzato da Comune di Napoli e Angela Procaccini. È intervenuto Angelo D'Amato, Presidente Commissione Risorse umane, Relazioni Industriali e Education di Confitarma.

NAPOLI 24-29 SETTEMBRE 2018

◇ 25 settembre, **Presentazione del libro “Geopolitica del mare”**, edito da Mursia. È intervenuto Luca Sisto, DG Confitarma che ha illustrato il ruolo dei traffici marittimi nel sistema economico nazionale.

◇ 26 settembre, Conferenza Internazionale **Management Innovation e Regulatory Frameworks for the Environment Sustainability Seaports. Insight and Challenges in the Blue Growth path**, organizzata da Università degli Studi di Napoli Parthenope. È intervenuto Luca Sisto, DG Confitarma.

◇ 26 settembre, Convegno **The future of shipping cities. Maritime Perspectives for Urban Challenges in Port Cities**. È intervenuto Gianni Andrea de Domenico, Consigliere Confitarma

◇ 26 settembre, Seminario **“Le Zone Economiche Speciali (ZES) in Italia: le esperienze di successo internazionale ed i nuovi progetti delle Regioni del Mezzogiorno”**. Ha concluso i lavori il Vice ministro ai Trasporti Edoardo Rixi. Per Confitarma ha partecipato il Direttore generale, Luca Sisto

◇ 27-28 settembre, **10^ edizione di PORT&SHIPPINGTECH, GREEN SHIPPING SUMMIT**

◇ 27 settembre, **CO2 ed efficienza energetica: il contributo del trasporto marittimo all'efficienza energetica ed economica della catena logistica**, Chairman Umberto D'Amato, AD Perseveranza e Vice Presidente Commissione Tecnica Navale, Sicurezza e Ambiente di Confitarma. È intervenuto Fabio Faraone, Capo Servizio Tecnica Navale, Sicurezza e Ambiente di Confitarma

◇ 28 settembre, **Lo sviluppo della filiera nazionale del GNL e le tecnologie emergenti per la riduzione del tenore di zolfo**, è intervenuto Lorenzo Matacena, Presidente Commissione Tecnica Navale, Sicurezza e Ambiente di Confitarma

◇ 28 settembre, **Chiusura della NSW**, Chairman Umberto Masucci, Presidente Nazionale, The International Propeller Clubs; Keynote Speech Kitack Lim, Segretario Generale, IMO. Alla Tavola rotonda con i presidenti delle Associazioni del Cluster Marittimo, è intervenuto tra gli altri Mario Mattioli Presidente di Confitarma e Federazione del Mare





Diario di bordo: Ottobre- Dicembre

LA SOCIETÀ D'AMICO DI NAVIGAZIONE RIENTRA IN CONFITARMA



Il **25 ottobre**, il Consiglio di Confitarma, riunitosi a Roma sotto la Presidenza di **Mario Mattioli**, ha approvato all'unanimità con acclamazione il rientro della società d'Amico di Navigazione tra le aziende associate alla Confederazione. La decisione assunta dagli armatori italiani è frutto di un confronto franco e schietto sulle problematiche dello shipping italiano ed interna-

zionale, da cui è emerso l'apprezzamento della famiglia d'Amico per l'operato del Presidente Mattioli, che sin dall'inizio del primo anno del suo mandato ha messo il rientro della flotta d'Amico fra i suoi obiettivi primari. "La valutazione positiva della gestione e dei risultati ottenuti dal Presidente Mattioli, coadiuvato da una

squadra e una struttura capace ed efficiente – affermano **Paolo e Cesare d'Amico**, Presidente e Amministratore Delegato della d'Amico Società di Navigazione – ha determinato il nostro rientro in Confitarma. La famiglia d'Amico ha sempre avuto un legame molto stretto con questa associazione con la quale abbiamo condiviso alcuni momenti difficili e molti successi. Abbiamo obiettivi comuni che ci uniscono e per cui lavorare insieme". "La famiglia d'Amico – afferma **Mario Mattioli** – è una pietra miliare di Confitarma e con i suoi tre presidenti ha fatto la storia della nostra Confederazione. Poter nuovamente annoverare questa rilevante impresa internazionale tra i nostri associati è motivo di grande orgoglio, consapevoli del suo valore imprenditoriale e dell'importante contributo che la sua partecipazione alla vita associativa potrà di nuovo portare all'attività della Confederazione per la tutela degli interessi



MARIO MATTIOLI ALLA SHIPPING AND THE LAW

Il **15 ottobre**, Mario Mattioli, Presidente della Confederazione Italiana Armatori, ha partecipato alla sessione introduttiva di Shipping and the Law, evento organizzato a Napoli dallo Studio Lauro. Nel corso del dibattito sul tema "Shipowner's vision of the future", il Presidente Mattioli ha affermato di essere ottimista riguardo ad una ripresa dei mercati marittimi che già nel 2017 hanno registrato un trend di crescita.

Peraltro, Mario Mattioli ha affermato che affinché lo shipping italiano possa cogliere le opportunità dei mercati, è fondamentale che la flotta possa contare su uno strumento normativo fondamentale per garantire la sua competitività e cioè il Registro Internazionale Italiano, istituito in Italia nel 1998, in linea con gli orientamenti dell'Ue che miravano a restituire competitività alle flotte mercantili dei paesi membri e a rilanciare l'occupazione. "Il Registro internazionale si è rivelato uno strumento di grande successo per lo sviluppo dello shipping italiano. Ciò è dimostrato dal fatto che in 20 anni la flotta è raddoppiata ed è una delle flotte di bandiera più importanti al mondo, ai primi posti tra quelle dei principali paesi industriali che fanno

parte del G20". In proposito, il Presidente Mattioli ha sottolineato che è assurdo classificare le misure a favore dell'armamento come sussidi ambientalmente dannosi motivando tale affermazione sul fatto che con il raddoppio della flotta sono raddoppiate anche le emissioni inquinanti. "Tutti sanno che il trasporto marittimo è il meno inquinante per unità di merce trasportata, e comunque se la flotta mercantile italiana non sarà più in grado di competere sui mercati mondiali, di certo verrà soppiantata da altre marine, più competitive e potenzialmente più inquinanti".



PREMIO SAN GIORGIO 2018 ASSEGNATE LE BORSE DI STUDIO CONFITARMA



La 51^a edizione del Premio San Giorgio, si è svolta il **20 ottobre** presso la sala d'aula del Complesso di Palazzo San Giorgio.

Il Premio, organizzato dal Collegio Nazionale Capitani di Lungo Corso e Macchina, presieduto da Giovanni Lettich, ha il sostegno di Confitarma che, come ogni anno, premia tre allievi con Borse di Studio. I premi e i riconoscimenti sono stati consegnati ai migliori studenti dell'Istituto Tecnico Nautico "San Giorgio" di Genova e agli allievi meritevoli dell'Accademia Italiana della Marina Mercantile. Confitarma, rappresentata da Claudio Barbieri, ha assegnato tre borse di studio del valore di 750.00 euro ciascuna, a: Augusto Croveto e Marta Sacchi (nella foto), che con il

punteggio di 100/100, sono risultati come migliori diplomati dell'Istituto Nautico, rispettivamente della sezione coperta Perito Trasporti Marittimi e della sezione Macchina Perito Apparatari ed Impianti Marittimi. Per l'Accademia italiana della Marina mercantile la borsa di studio è stata assegnata a Gregorio Menin, per la sezione coperta.

La targa "San Giorgio", che viene consegnata dal Collegio Capitani ad una personalità che si è distinta nell'ambito dell'industria marittima, è andata quest'anno a Franco Porcellacchia con la seguente motivazione: «Per l'alta professionalità dimostrata collaborando a importanti realizzazioni tecniche ed assurgendo ai più alti incarichi in società di navigazione», quale riconoscimento alla carriera dedicata alla certificazione e sicurezza navale, lavorando in Italia e all'estero per il Rina, quindi come Direttore Tecnico di Costa e attualmente per Carnival.

INCONTRO CONFITARMA -ABI

Il **6 dicembre**, si è tenuta una riunione tra rappresentanti di Confitarma e di ABI, nell'ambito dei periodici incontri di confronto, a cui hanno partecipato per Confitarma Mario Mattioli, Presidente, Fabrizio Vettosi, Vicepresidente Commissione Finanza e Diritto d'Impresa, e Luca Sisto, Direttore generale; per ABI Gianfranco Torriero, Vice Direttore generale, e Raffaele Rinaldi, Responsabile dell'Ufficio Credito e Sviluppo.

La riunione ha fatto seguito alle recenti osservazioni formulate da Confitarma in merito alla complessa gestione dei crediti deteriorati da parte delle banche per la quale lo stesso Presidente Mattioli ha sollecitato l'attivazione di un percorso finalizzato alla tutela e preservazione del *know-how* e

della continuità delle imprese associate a Confitarma.

Nel corso della riunione, ABI ha aggiornato Confitarma in merito alle recenti novità normative in corso di definizione a livello europeo relativamente ai requisiti minimi obbligatori e conseguenti assorbimenti patrimoniali, anche con riguardo ai finanziamenti delle infrastrutture, e con riferimento ai crediti deteriorati. ABI e Confitarma, nell'ambito del reciproco e fattivo rapporto di collaborazione di lunga durata, si sono date appuntamento all'inizio del prossimo anno per una riunione del Tavolo tecnico ABI-Confitarma-BANCHE, al quale saranno invitati rappresentanti di Banche che seguono la materia, sia sotto il profilo del finanziamento dello *shipping* sia della gestione dei rischi.



Il **12 dicembre** la Struttura Confitarma ha salutato il **Com.te Elio Rizzi** che dal 2006 ha collaborato attivamente per tutti gli aspetti legati al lavoro marittimo e alla formazione. Il Com.te Rizzi ha donato alla Confitarma il modellino dell'Andrea Doria" che lui ha costruito.



Sotto i riflettori

MARIO MATTIOLI, PRESIDENTE FEDERAZIONE DEL MARE, ALL'APERTURA DEL 58° SALONE NAUTICO DI GENOVA

Il 20 settembre, Mario Mattioli, Presidente della Federazione del Mare, ha rappresentato il cluster marittimo italiano alla cerimonia di apertura del 58° Salone Nautico Internazionale di Genova, la maggiore manifestazione europea della nautica da diporto e punto di riferimento internazionale per l'intero settore. "Ho voluto essere qui – ha dichiarato il presidente Mattioli – in quest'anno così difficile per la Città, proprio per sottolineare la vicinanza e la partecipazione di tutto il sistema marittimo a Genova e ai suoi operatori, rappresentati oggi da quelli della nautica, vera eccellenza italiana che con grande capacità e determinazione sta mantenendo la sua posizione di leader nel mondo". Il Salone deve essere l'occasione per riflettere una volta di più sul ruolo



strategico per lo sviluppo italiano delle attività marittime. Il mare infatti continua ad alimentare uno dei sistemi produttivi tra i più rilevanti e vitali del Paese, un sistema che procura lavoro, direttamente o indirettamente, a 470mila occupati in attività industriali manifatturiere e terziarie: attività cui la nautica dà un rilevante contributo, costituendone il 20%. Il rilievo del cluster marittimo impone anche un efficace coordinamento amministrativo tra competenze ormai disperse tra svariati dicasteri, con una adeguata attenzione al settore in sede politica e la creazione di un quadro di comando ben funzionante, in grado di operare in tempi ristretti, conformi agli standard internazionali del mondo marittimo.

FEDERAZIONE DEL MARE INCONTRA KITACK LIM A BORDO DI NAVE AMERIGO VESPUCCI

Il 28 Settembre, in occasione della giornata conclusiva della Naples Shipping Week, una delegazione della Federazione del Mare (il cluster marittimo italiano) guidata dal Presidente Mattioli assieme al Vice Ministro alle Infrastrutture e Trasporti, Edoardo Rixi, ha incontrato Kitack Lim, Segretario Generale dell'International Maritime Organization, a bordo di Nave Amerigo Vespucci, per sottolineare il ruolo strategico dell'economia marittima italiana.



Le attività marittime annualmente producono beni e servizi per un valore di 33 miliardi di Euro (2% del PIL, 3,5% di quello non statale), di cui 6,2 miliardi esportati, ed acquistano presso le altre branche dell'economia forniture per 20 miliardi di Euro, fornendo occupazione a 480 mila addetti. Il presidente della Federazione del Mare ha sottolineato l'importanza che le norme marittime vengano da IMO, la sola istituzione che emana norme valide in tutto il mondo, garantendo così una pari concorrenza essenziale in mercati così integrati come quelli marittimi.



FdM al meeting dell'ENMC a Malta

Il 16 ottobre a Malta, si è tenuto il meeting annuale dell'European Network of Maritime Clusters (ENMC), al quale per il Cluster marittimo italiano ha partecipato Federazione del Mare, rappresentata dal segretario generale Carlo Lombardi. Nel corso dell'incontro ENMC ha affrontato il tema delle preoccupanti conseguenze della Brexit per il settore marittimo, sottolineando come la comunità marittima europea sostenga l'obiettivo di Maritime UK (il cluster marittimo britannico) di giungere ad un accordo reciprocamente vantaggioso tra Regno Unito e Ue. Secondo ENMC l'accordo deve ridurre al minimo le difficoltà per le imprese marittime, evitando interruzioni nei porti e nei flussi lungo le complesse catene di approvvigionamento pan-europee costruite assieme. "Che si tratti di naviganti o dei tanti altri che lavorano nel settore marittimo - la più globale delle industrie - l'accordo deve far sì che le nostre popolazioni possano lavorare, vivere e muoversi in tutta Europa".



Nella Foto: Umberto Masucci, Vice Presidente Federazione del Mare, Ammiraglio Ispettore (C.P.) Giovanni Pettorino, Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera; Mario Mattioli, Presidente, Federazione del Mare; Edoardo Rixi, Vice Ministro alle Infrastrutture e Trasporti; Ammiraglio di Squadra Valter Girardelli, Capo di Stato Maggiore Marina Militare; Kitack Lim, Segretario Generale, IMO; Ammiraglio di Squadra Donato Marzano, Comandante in Capo della Squadra Navale, Marina Militare; Capitano di Vascello Roberto Recchia, Comandante Amerigo Vespucci.

INCONTRO DEL CLUSTER MARITTIMO ITALIANO CON UNA DELEGAZIONE DEL MINISTERO DELL'INDUSTRIA E DELL'INFORMAZIONE TECNOLOGICA CINESE



Organizzato dalla Federazione del Mare, insieme ad Assonave, presso la sede di Confitarma, il 18 ottobre si è tenuto un incontro tra una delegazione dell'industria marittima cinese e il cluster marittimo italiano.

Dopo un intervento di presentazione delle attività marittime nel nostro paese, svolto dal segretario generale della Federazione Carlo Lombardi, Alessandro Panaro di SRM (centro-studi collegato al gruppo Intesa SanPaolo) ha illustrato quali sono le nuove sfide marittime nell'area del Mediterraneo, teatro di alcune delle più recenti iniziative di investimento del programma cinese One Belt One Road (OBOR). È seguito un dibattito al quale hanno partecipato, oltre agli ospiti cinesi Wang Wenjun (Ministry of Industry, Shipbuilding Division), Wang Yanguo, Gu Pengcheng e Cao Yousheng (CSSC-Cruise

Illustrate le nuove sfide per il Mediterraneo alla luce degli sviluppi del progetto OBOR e l'importanza delle attività marittime per l'Italia

Science & Technology Deve-

lopment Co. Ltd), Wang Liang (China Institute for Marine Technology & Economy), Wang Jing (China Shipbuilding Information Center) e Chen Jingpu (China Ship Scientific Research Center): Andrea Piantini (Assonave), Sergio Jesi (Elettronica), Stefano Silvestroni (Cantieri Rosetti Marino), Fabio Faraone (Confitarma), Eric Gerritsen (Costa Crociere), Andrea Cogliolo (RINA), Christophe Tytgat (SEA Europe). Il dibattito ha consentito agli ospiti di meglio comprendere la realtà e l'importanza sia economica sia politica delle attività marittime in un paese come l'Italia, povero di materie prime ma con una forte industria manifatturiera da approvvigionare, meta turistica sempre più apprezzata nel mondo in generale e in quello crocieristico in particolare, nonché di accennare ai progetti italiani in Cina, sia nella crocieristica, sia nella costruzione di unità passeggeri, sia nel retro-fitting a fini ambientali. Hanno concluso l'incontro gli interventi di Mario Mattioli, presidente della FdM e di Confitarma, e di Cao Gang, capo della delegazione cinese e rappresentante del ministero dell'industria e dell'informazione tecnologica.



OGR DI TORINO: FEDERAZIONE DEL MARE SOSTIENE L'ESIGENZA DI SVILUPPO INFRASTRUTTURALE

La Federazione del Mare, che riunisce la maggior parte delle organizzazioni del settore marittimo ha partecipato il 3 dicembre alla manifestazione delle imprese per la Tav, tenutasi alle OGR - Officine Grandi Riparazioni di Torino, per portare col segretario generale Carlo Lombardi, il sostegno del cluster marittimo all'iniziativa lanciata da Confindustria, alla quale hanno aderito anche altre 11 organizzazioni confederali. La Federazione del Mare, presieduta da Mario Mattioli, sostiene da tempo l'assoluta necessità di sviluppare il sistema infrastrutturale italiano indispensabile per collegare il nostro Paese al resto del mondo. Le infrastrutture sono un fattore fondamentale per la competitività, in un Paese come l'Italia grande importatore di materie prime ed esportatore di manufatti, per un totale di 619 milioni di tonnellate in totale, che utilizza la via marittima per il 79 % delle merci importate e per l'80% di quelle esportate, pari ad un totale di circa 500 milioni di tonnellate. Senza contare che il volume complessivo delle transazioni con l'estero relative al trasporto marittimo di merci e passeggeri è pari al 40% dell'interscambio totale di tutti i servizi di trasporto e sfiora i 13 miliardi di euro. Un sistema infrastrutturale efficiente e moderno è essenziale per la nostra logistica e per lo shipping. Purtroppo, come è emerso anche nella giornata odierna, il gap logistico del nostro Paese viene quantificato in 70 miliardi di euro all'anno a causa della debolezza del nostro sistema infrastrutturale. La Federazione del Mare a Torino, insieme a Confitarma, si è unita a tutte le altre organizzazioni per ribadire l'importanza delle infrastrutture, a partire a partire dalla Torino-Lione, e chiedere al Governo di attuare quelle scelte connesse alle grandi opere che sono assolutamente necessarie per assicurare competitività al paese.



FLASH ...

dall'Unione europea



◇ **Rifiuti delle navi:** il 9 ottobre la Commissione per i Trasporti e il turismo del PE ha approvato il progetto di relazione di Gesine Meissner sugli "Impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi" dando mandato al relatore di avviare le trattative con il Consiglio per l'adozione della nuova legge europea. Un via libera che è stato accolto con soddisfazione dall'ESPO, associazione dei porti europei, con particolare riferimento al rafforzamento del rispetto del principio "chi inquina paga" e lo scoraggiamento della consegna di irragionevoli quantità di rifiuti nei porti, inclusi prodotti pericolosi, in cambio di una tariffa fissa.

◇ **Tonnage tax. DANIMARCA:** il 12 ottobre, la Commissione europea ha autorizzato la Danimarca ad estendere la tonnage tax ad altre tipologie di navi per le quali tale regime fiscale non era ancora previsto, quali motovedette, navi impiegate in servizi offshore e nell'installazione, riparazione e manutenzione di impianti eolici, posa tubi e posa condotte e navi appoggio impiegate nei mari ghiacciati, riconoscendo che tali navi sono impegnate in attività marittime soggette agli stessi vincoli giuridici e condizioni di concorrenza del trasporto marittimo. Da parte loro le autorità danesi si sono impegnate a modificare il sistema nazionale di tassazione forfetaria basato sul tonnellaggio delle navi delle imprese marittime in modo che venga applicato solamente ad attività di trasporto marittimo effettivamente svolte, come richiesto negli ultimi anni dalla Commissione al fine di garantire parità di trattamento per le imprese marittime europee e per monitorare gli sviluppi nel settore ed evitare indebite distorsioni della concorrenza. Tali servizi ausiliari strettamente connessi alle attività di trasporto marittimo, in futuro saranno soggetti all'imposta sul tonnellaggio solo se rappresentano meno del 50% del reddito totale generato da una nave sottoposta al regime della tonnage tax. Saranno modificate anche le norme relative alle attività di noleggio delle navi a scafo nudo, servizi che saranno soggetti alla tonnage tax a condizione che il beneficiario stesso gestisca almeno il 50% della flotta sottoposta a tale regime e che le navi non siano date in locazione per un periodo superiore a tre anni. **SLOVENIA:** la Commissione Europea ha approvato il prolungamento per altri 10 anni del regime di tonnage tax, in vigore in Slovenia dal 2009. La Slovenia si è impegnata a modificare entro la fine del 2019 la sua legislazione sulla tonnage tax relativa al reddito delle società di navigazione includendo la distinzione tra quello derivante dall'utilizzo delle navi, i proventi generati da attività accessorie e i proventi non ammissibili. La proroga entrerà in vigore dal 1° gennaio 2019. La Commissione prevede che l'impatto dell'applicazione di tale regime rimarrà pari a €3,52 mln all'anno.

◇ **Carburanti marini alternativi:** il 25 ottobre il PE ha adottato la sua relazione sullo sviluppo delle infrastrutture per i combustibili alternativi nell'UE in cui si sottolinea che la tassazione ha un impatto rilevante sulla competitività dei prezzi dei carburanti alternativi e che dovrebbe essere adottato un approccio neutro dal punto di vista tecnologico per creare parità di condizioni competitive, oltre ad eliminare le disparità nella tassazione dell'energia per l'approvvigionamento da terra per le navi e l'energia utilizzata per generare combustibili alternativi. Il PE ha invitato la Commissione a sostenere la decarbonizzazione del settore marittimo con una chiara attenzione all'innovazione, alla digitalizzazione e all'adeguamento di porti e navi. Tale posizione del PE riflette ampiamente la posizione espressa all'inizio dell'anno dall'industria armatoriale e dai fornitori indipendenti di combustibile europei che, peraltro, chiedono anche all'UE di aumentare e facilitare l'uso del gas naturale liquefatto e dell'energia elettrica da terra mediante ulteriori investimenti nelle infrastrutture portuali.

◇ **Sportello unico marittimo UE:** 7 organizzazioni europee del settore portuale, marittimo e logistico (CLECAT - European Association for Forwarding, Transport, Logistics and Customs Services, ECASBA - European Community Association of Ship Brokers and Agents, EMPA - European Maritime Pilots' Association, ESC - European Shippers' Council, ESPO - European Sea Ports Organisation, FEPOR - Federation of European Private Port Companies and Terminals e IPCSA - International Port Community Systems Association) hanno manifestato apprezzamento per la proposta di regolamento della Commissione europea, all'esame del PE e del Consiglio dell'UE, volta all'istituzione di uno Sportello unico marittimo europeo e all'abrogazione della direttiva 65 del 2010 sulle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo e in partenza da porti comunitari, evidenziando la correttezza di tale proposta che si basa sugli Sportelli unici nazionali già esistenti e che consentirà all'industria e agli Stati membri di continuare a sviluppare e innovare i sistemi esistenti.

◇ **Progetto "SkillSea":** il 20 novembre, Violeta Bulc, Commissario Ue ai Trasporti, ha annunciato che la Commissione europea cofinanzia il progetto quadriennale "Futureproof Skills for the Maritime transport sector (SkillSea)" volto a sviluppare strategie per identificare e soddisfare i futuri fabbisogni di competenze del settore marittimo e attirare un numero maggiore di europei a lavorare nelle industrie marittime. Il progetto SkillSea, che inizierà a gennaio 2019, è stato lanciato da un consorzio europeo istituito da Ecsa e ETF (European Transport Workers' Federation), guidato dal gruppo olandese STC, è composto da 27 membri (autorità marittime nazionali, compagnie di navigazione, associazioni armatoriali, sindacati marittimi e fornitori di servizi di educazione marittima) provenienti da 16 paesi europei e sarà cofinanziato nell'ambito di Erasmus + con l'obiettivo di produrre una strategia di competenze sostenibili per il settore marittimo e le attività connesse sia in mare che a terra allo scopo di: aumentare il numero di professionisti marittimi europei, tracciare gli sviluppi tecnologici nel funzionamento delle navi e il loro effetto sui requisiti delle competenze del settore; superare gli ostacoli alla mobilità del lavoro marittimo; migliorare la cooperazione tra i fornitori di istruzione, le autorità competenti e l'industria.

dall'



International Chamber of Shipping

◇ **Convenzione STCW:** il 6 novembre, a Manila, nel corso della Conferenza Crew Connect Global, Esben Poulsen, presidente di ICS, ha chiesto una revisione completa della Convenzione STCW dell'IMO, adottata nel 1978, che disciplina la formazione e la certificazione di circa 2 milioni di marittimi. "Un regime STCW completamente rivisto consentirebbe all'industria di adattarsi molto più efficacemente agli sviluppi tecnologici, compresa una maggiore automazione - ha affermato Poulsen - Dovrebbe fornire una struttura sufficientemente flessibile per raggiungere l'obiettivo mobile di una flotta mondiale in evoluzione e potrebbe essere necessario sviluppare un approccio più modulare all'accumulo di competenze e di certificazione. L'avvento delle nuove tecnologie sta già modificando le funzioni che la gente di mare svolge a bordo e le competenze e la formazione di cui ha bisogno". "Una revisione della STCW - ha aggiunto il presidente dell'ICS - dovrebbe cercare di migliorare la trasparenza e l'efficacia della supervisione della sua attuazione. La cosiddetta whitelist delle nazioni che hanno comunicato all'IMO informazioni sulla conformità ai requisiti della STCW attualmente non è di grande utilità in quanto praticamente le include tutte". "Con il coinvolgimento di tutte le parti interessate del settore - ha concluso Poulsen - riteniamo che sia giunto il momento giusto per prendere in considerazione una prossima completa revisione della STCW simile a quella portata a termine dagli Stati membri dell'IMO nel 1995".

◇ **Sanzioni USA contro la Cina:** il 13 novembre, a Tokio, nel corso del Tradewinds Shipowners' Forum Esben Poulsen, presidente dell'ICS, ha posto l'accento sulle serie preoccupazioni derivanti dalla sfida statunitense "ai comprovati benefici del multilateralismo e dell'attuale ordine commerciale sostenuto da un sistema di regole e norme internazionali che ha portato pace e prosperità dalla Seconda Guerra Mondiale". "Il punto di vista secondo cui il commercio internazionale può essere visto come una sorta di gioco a somma zero è palesemente falso", ha affermato Poulsen, aggiungendo spesso si dimentica che la domanda di trasporto marittimo è in realtà aumentata di circa il 30% dal 2008, con un volume annuale di merci trasportate via mare che supera ora i 10 miliardi di tonnellate. "La lenta crescita in molte economie OCSE è stata ampiamente compensata dall'incredibile crescita della domanda della Cina e di altre economie emergenti che rappresentano ormai oltre il 50% della domanda globale di trasporto marittimo". "L'influenza dell'industria marittima sulle politiche geopolitiche e commerciali che i governi potrebbero decidere di perseguire è in realtà piuttosto limitata - ha concluso Poulsen - Ma come servitore del commercio mondiale, penso che la nostra grande industria abbia il dovere di spiegare le implicazioni negative delle politiche che possono seriamente danneggiare lo sviluppo economico a lungo termine".

◇ **Accordo ITF - ICS sul salario minimo dei marittimi:** ITF (International Transport Workers Federation), e ICS, riunite a Ginevra il 19 e 20 novembre presso il Sottocomitato sui salari dei marittimi della Joint Maritime Commission dell'ILO, hanno raggiunto un accordo sull'adeguamento del salario minimo dei marittimi concordando un aumento di 27 \$USA nell'arco dei prossimi 3 anni del salario dei marittimi qualificati, per un aumento complessivo del +4,5% dei salari rispetto alla base attuale di 614 \$USA suddiviso in un aumento di 4 \$USA a partire dal 1° luglio 2019, seguito da un aumento di 7 \$USA dal 1° gennaio 2020 per finire con un ultimo aumento di 16 \$USA dal 1° gennaio 2021. Le parti hanno fornito argomentazioni ragionate e previsioni economiche a sostegno delle rispettive posizioni, compresa la volatilità del settore marittimo e la necessità di riconoscere l'impegno dei marittimi e la necessità di concordare condizioni eque e sostenibili. "mare, sono lieto di affermare che siamo stati in grado di lavorare insieme per venire a un risultato accettabile per entrambe le parti".

e dall'



ECSCA
European Community Shipowners' Association

◇ **Pratiche commerciali sleali:** il 5 ottobre, SEA Europe ed ECSCA, le associazioni europee che rappresentano le costruzioni navali e le attrezzature marittime e gli armatori, dopo aver manifestato apprezzamento per la recente dichiarazione di Cecilia Malmström, Commissario europeo al commercio, contro le pratiche commerciali sleali in Estremo Oriente, hanno invitato la Commissione europea e gli Stati membri dell'UE a intraprendere azioni concrete e decise contro tali pratiche e a favore di una vera parità di condizioni a livello mondiale per l'industria europea. Le condizioni di mercato, il commercio basato su regole e l'apertura dei mercati sono essenziali per consentire alle compagnie europee di trasporto marittimo, di costruzione navale e di attrezzature marittime di operare a livello internazionale. Il Commissario Malmström ha affermato che la Commissione farà quanto necessario per proteggere gli armatori, i cantieri navali e i produttori di attrezzature marittime europei dall'impatto negativo delle distorsioni della concorrenza derivanti da ingenti sussidi provenienti dalla Cina e dalla Corea del Sud.

◇ **Brexit:** gli armatori europei accolgono con favore l'accordo sulla Brexit raggiunto il 14 novembre che, secondo Martin Dorsman, Segretario generale dell'ECSCA, ha tenuto conto anche della principale preoccupazione degli armatori che temevano nel breve termine attriti sugli scambi commerciali. "Uno scenario senza accordo non era semplicemente un'opzione e una chiara situazione di sconfitta per armatori e clienti di entrambe le parti". L'auspicio dell'ECSCA è che ora Regno Unito e Ue intraprendano i passi necessari per tradurre l'accordo politico in realtà. Ecsa accoglie con favore il periodo di transizione concordato fino alla fine del 2020, eventualmente da estendere, tuttavia sottolinea che le imprese hanno bisogno di un quadro stabile e chiaro per poter gestire e pianificare gli investimenti. Per questo, è fondamentale la piena chiarezza su quali regole e procedure saranno in vigore dopo il periodo di transizione. L'ECSCA continuerà a seguire da vicino i negoziati, come ha fatto nei mesi scorsi, e resta impegnata a lavorare con le amministrazioni dell'Ue e del Regno Unito sulle esigenze degli armatori. Il 6 dicembre Ecsa e ETF hanno scritto una lettera indirizzata ai Ministri europei dei Trasporti, a Violeta Bulc, Marianne Thyssen, Commissari europei rispettivamente ai Trasporti e all'Occupazione, Affari Sociali e Lavoro, a Michel Barnier, Capo dei negoziati per la Brexit, per esortare la Commissione europea e gli Stati membri dell'UE a trovare e concordare una soluzione pragmatica con il governo del Regno Unito al fine di poter continuare ad impiegare marittimi britannici dotati di CoC (Certificates of Competency) su navi registrate negli Stati membri dello Spazio Economico Europeo. Il testo della lettera è disponibile nel sito ECSCA.

◇ **Semplificazione amministrativa per lo shipping:** Ecsa e World Shipping Council (WSC) plaudono all'adozione del 3 dicembre da parte dei Ministri dei trasporti dell'Ue di un approccio generale sulla proposta di uno sportello europeo marittimo unico. I legislatori europei hanno lavorato intensamente per ridurre gli oneri amministrativi legati allo shipping derivanti dagli odierni obblighi e meccanismi di segnalazione non armonizzati e inefficienti all'interno dell'Unione. Ecsa e WSC sono lieti di vedere nel testo del Consiglio un chiaro impegno a stabilire un insieme di dati armonizzati, essenziale per raggiungere una vera facilitazione degli scambi. Il Consiglio ha convenuto che gli elementi dei dati devono essere conservati solo per le informazioni essenziali di segnalazione richieste e che i requisiti temporanei aggiuntivi siano aggiunti solo in circostanze eccezionali e debitamente giustificate. Anche la Commissione per i trasporti del PE sta apportando importanti miglioramenti alla proposta.

◇ **Ship Recycling Facilities:** il 30 novembre, la Commissione europea ha adottato una nuova Decisione che modifica la predente del 2016 aggiornando e l'elenco europeo degli impianti di riciclaggio delle navi istituito a norma del regolamento (UE) n. 1257/2013 del PE e del Consiglio. La decisione è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea ed è disponibile cliccando qui. Con questa nuova versione dell'elenco vengono aggiunti 6 nuovi impianti, 3 in Europa, 2 in Turchia e 1 in USA. L'Ecsa, in rappresentanza degli armatori europei da tempo sostiene l'esigenza di ampliare l'elenco di tali impianti al fine di facilitare il riciclaggio e lo smaltimento delle navi in tutto il mondo "Solo così potrà guidare il cambiamento e facilitare l'entrata in vigore di un regime globale, la Convenzione di Hong Kong" afferma Martin Dorsman, Segretario generale Ecsa.



Confitarma ha parlato di...

⇒ **Navigazione Oceanica:** il 20 settembre, presieduta da Carlo Cameli, si è tenuta la riunione della Commissione Navigazione Oceanica nel corso della quale si è discusso di: individuazione degli Operatori di Servizi Essenziali (OSE) nel comparto dei trasporti marittimi di cui alla Direttiva UE 2016/1148 (Direttiva NIS) recepita in Italia con il Decreto legislativo n.65/2018; Nuove linee guida in materia di *maritime security* - BMP5, Interim Guidance on Maritime security in the Southern Red Sea and Bal al-Mandeb, Guidelines for Owners, Operators and Masters for protection against piracy and armed robbery in the Gulf of Guinea region; aggiornamento su Aiuti di Stato – Registro Internazionale Italiano; migranti: operazioni SAR- EunavforMed – Sophia.

⇒ **Trasporto di merci e passeggeri per idrovie interne e fluvio-marittimo:** il 26 settembre mattina presso la Camera dei Deputati, si è tenuta la tavola rotonda organizzata dal Propeller Club di Mantova, presieduta da Giancarlo Leoni, per esaminare le problematiche ancora irrisolte della navigazione interna e gli elementi prioritari da presentare al MIT. Nel pomeriggio, la sessione pomeridiana dell'incontro si è tenuta presso la sede di Confitarma.



⇒ **Geoconomia del mare:** il 18 ottobre, si è tenuta presso l'Università Tor Vergata di Roma la tavola rotonda "Geoconomia del mare: flussi globali, connessioni e competizione". È intervenuto, tra gli altri, Luca Sisto, Dir. Gen. di Confitarma che, dopo aver ricordato che oltre il 54% del commercio estero italiano avviene via mare, a fronte del 15% che utilizza la modalità stradale, ha affermato che la centralità del Paese si deciderà nel Mediterraneo allargato, area geo-strategicamente unitaria sotto il profilo della sicurezza marittima. "Mare insicuro uguale mare costoso: occorre pertanto evitare che s'innesci una catena di inefficienze tali da rendere diseconomico il nostro mare. L'Italia è chiamata a riconoscere le potenzialità che l'industria marittima nazionale può esprimere in termini di forza economica, benessere e occupazione. Per farlo, è necessaria una "governance unitaria del mare", intesa come indispensabile alleanza con tutti gli stakeholder - incluso il mondo militare - per difendere gli interessi nazionali".

⇒ **Economia del Mediterraneo e Trasporti Marittimi.** Potenzialità da cogliere, rischi da evitare, contenziosi da gestire: il 23 ottobre a Milano si è tenuta la conferenza "L'economia del Mediterraneo e i trasporti marittimi – potenzialità da cogliere, rischi da evitare, contenziosi da gestire", organizzata da Ispramed – Istituto per la Promozione dell'Arbitrato e della Conciliazione nel Mediterraneo. Il tema dei lavori – trasporti marittimi, sviluppo portuale e contenzioso –, si è accompagnato a quello dello sviluppo economico dell'intero sistema Paese, che deve passare anche dallo sviluppo del commercio, della logistica, della cantieristica navale e delle infrastrutture. In rappresentanza di Confitarma è intervenuto il Direttore generale, Luca Sisto, che ha ribadito la necessità di fare sistema, adottare un coordinamento interno fra i diversi settori che costituiscono il comparto economico marittimo, "per far fronte comune al difficile periodo vissuto dai nostri porti e dal nostro mare, attraversato non solo da merci ma, in questo periodo storico, anche da esseri umani con necessità di primo soccorso".



⇒ **Blu Economy e Marine Strategy:** il 7 novembre, a Roma presso il Circolo Ufficiali M.M. Caio Duilio, si è tenuto il seminario "Blue Economy e Marine Strategy" organizzato dall'Istituto Italiano di Navigazione. Tra i relatori è intervenuto Luca Sisto, Direttore Generale di Confitarma e Vice Presidente dell'Istituto con delega per il mare, che si è soffermato sui principali indicatori dell'economia marittima nazionale nel quadro delle politiche di Blue Economy indicate dalla Ue ed ha ribadito la necessità di una governance dedicata al comparto marittimo.

⇒ **Maritime Partners in Safety:** il 16 novembre, presso Confitarma, si è tenuto l'evento organizzato da Shell sul tema *Maritime Partners in Safety*

⇒ **Efficienza energetica:** il 27 e 28 novembre a Roma, si è tenuta la X Conferenza nazionale per l'efficienza energetica organizzata da Amici della Terra.

Alla tavola rotonda "Azioni chiave e strategie per raggiungere gli obiettivi 2030" in rappresentanza di Confitarma è intervenuto Fabio Faraone, Capo Servizio Tecnica Navale, Sicurezza e Ambiente. Resoconti, interviste e foto disponibili sul sito www.amicidellaterra.it/decimaefficienza.



⇒ **Istituto Italiano di Navigazione,** il 3 dicembre si è tenuta l'Assemblea annuale presso Confitarma

⇒ **NON Assemblea di Federagenti:** il 4 dicembre si è tenuta a Roma la NON Assemblea di Federagenti, ribattezzata così dal Presidente Gian Enzo Duci per rimarcare come non si possa continuare a parlare dell'ipotesi di una Venezia senza porto. Dal dibattito tra i partecipanti è emersa sia la preoccupazione sia la volontà di tutti di trovare soluzioni pratiche non solo per Venezia, - porto con importanti traffici non solo di passeggeri ma anche di merci che negli ultimi anni registra un notevole sviluppo tanto da essere interessante anche per la nuova Via della Seta - ma anche per tutto il sistema infrastrutturale e normativo del Paese. In particolare, Mario Mattioli, presidente di Confitarma, ha espresso forte preoccupazione per la complessità del sistema normativo e burocratico italiano che rischia di rinviare di vent'anni scelte strategiche per il futuro del nostro Paese.

⇒ **Registro Internazionale:** il 7 dicembre, Luca Sisto Direttore generale di Confitarma, ha tenuto una lezione sul tema "La concorrenza nei trasporti marittimi. Il Registro Internazionale Italiano" presso la Scuola di Giurisprudenza dell'Università di Bologna. Ne hanno discusso con lui il Prof. Ignacio Arroyo dell'Università autonoma di Barcellona e il Prof. Stefano Zunarelli, dell'Università di Bologna.

⇒ **Navigazione Oceanica:** l'11 dicembre, presieduta da Carlo Cameli, si è tenuta la riunione della Commissione Navigazione Oceanica per discutere di: clausole contrattuali Bimco e Intertanko in previsione dell'entrata in vigore del Sulphur Cap allo 0,5% dal 1° gennaio 2019; problematiche di vetting con particolare riferimento al *Rightship*; nuovo programma di Together in Safety; sanzioni Usa-Iran e Ue-Russia e crisi Ucraina-Russia.

⇒ **Il Porto dei piccoli,** Associazione Onlus il 13 dicembre, presso Confitarma, ha organizzato un incontro con Soci, Sostenitori ed Amici



⇒ **Social Affairs:** si è svolta il 17 dicembre in Confitarma, la riunione dell'*ECSA Social Affairs Committee*, presieduta da Tim Springett (UK) alla quale hanno partecipato Angelo D'Amato, Presidente della Commissione Risorse Umane, Relazioni Industriali ed Education, e rappresentanti delle aziende associate, che hanno potuto dialogare con le delegazioni di Belgio, Cipro, Danimarca, Germania, Grecia, Lituania, Malta, Paesi Bassi, Norvegia, Svezia e UK. Durante la riunione sono state discusse e approvate le posizioni dell'armamento europeo sull'iter di numerose proposte legislative in corso di negoziato a Bruxelles attinenti alle condizioni di lavoro a bordo delle navi, tra le quali, gli emendamenti alla ILO MLC 2006, la revisione della Direttiva 2008/106, la comunicazione a bordo, le donne nelle carriere marittime.



⇒ **Porti e Infrastrutture:** il 17 dicembre, presieduta da Mario Mattioli, si è tenuta la riunione della Commissione Porti e Infrastrutture per discutere di: aggiornamento istruttorie tariffarie per servizi di ormeggio e battellaggio; procedimento per il rilascio della concessione per servizio di rimorchio, nuovo codice dei contratti pubblici; proposta di Direttiva del PE e del Consiglio relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi.



Focus

Shipping e finanza



Premessa:

Il paper viene motivato dalla crescente sensibilità del sistema Bancario Italiano nei confronti delle Posizioni UTP maturate in ambito *shipping* e dalle recenti iniziative poste in essere da autorevoli attori attivi nell'ambito del "Capitale Privato" (*Private Equity* e *Private Debt*) con la finalità di "sponsorizzare" ipotesi di "piattaforme" dedicate alla gestione di posizioni UTPs/NPLs *shipping*.

Background

La materia regolamentare è disciplinata dalla normativa in materia di CRR (*Capital Requirements Regulation Rules*) ed in particolare da alcuni "Pilastrini" tra i quali la circ. N. 263/2006 B.I. e successive integrazioni che attuano le Direttive Comunitarie 48-49/2006, nonché la Direttiva Comunitaria N. 36/2013 e relativo Regolamento UE N 575/2013; il tutto sintetizzabile con la definizione di "Basel II" e successivamente in via di modificazione mediante il c.d. "Basel III framework" approvato dal *Basel Committee* il 7/12/2017

Findings

Il paper mira a simulare un caso base al fine di contribuire alla decisione ottimale da parte del soggetto Banca che si accinge a valutare la migliore opzione di protezione e valorizzazione per il recupero del proprio credito.

Occorre tuttavia e necessariamente anteporre alcune considerazioni qualitative rispetto alla decisione la quale deve necessariamente includere valutazioni di ordine "qualitativo" dettate soprattutto dalla conoscenza dell'*industry*. Ad esempio, il "parallelismo" spesso in voga tra "*Shipping Asset Lending*" e "*Real Estate Asset Lending*" è nell'opinione dello scrivente del tutto improponibile in quanto il modello di *business* delle rispettive *industry* è assolutamente impraticabile. Nell'un caso (*Real Estate*) trattasi di un settore in cui la funzione del bene è totalmente passiva e non connessa a scelte strategiche o determinanti da scenari esterni globali; viceversa nello *shipping* la determinante "gestionale" ed operativa connessa al *track record* ed all'*Intangible* del fattore umano possono essere determinanti sulle *performance* ed i relativi "Flussi" operativi generati dagli *asset* (*off hires commerciali/ tecnici, Capex, Rischi Operativi e Reputazionali, Vetting Approval, etc.*).

Se poi focalizziamo l'attenzione su possibili alternative costituite da "piattaforme" dobbiamo necessariamente concludere che, sulla base delle suddette considerazioni qualitative, queste poco si adattano al settore *shipping*. A maggior ragione in tal caso, laddove i progetti assumono la conformazione di iniziative di *Private Equity*, va analizzato ed approfondito il tema del *track record* del *Management Team* che risulta essere cruciale in ogni iniziativa di tal rango. In particolare poi, nel settore in esame, è necessaria una solida e ben strutturata *view* prospettica di tutti i segmenti trattati (lo *shipping* conta circa 34 sub-segmenti di attività con modelli di *business* totalmente diversi ed a volte decorrelati).

Non ultimo e minore è il tema dei costi di gestione del Fondo a cui potrebbero sommarsi i costi di gestione della posizione di credito o dell'*asset* sottostante laddove il Fondo decida di esercitare l'*execution* della garanzia, oppure in via "amichevole" giungere ad una *datio in solutum* sul credito vantato. In particolare, tale ultimo punto potrebbe impattare in maniera significativa sui costi *hidden* per la Banca in quanto le lungaggini giudiziarie ed i relativi costi sono rilevanti laddove non si addivesse ad una soluzione adeguatamente *friendly* con il *borrower* ceduto.

Il Caso

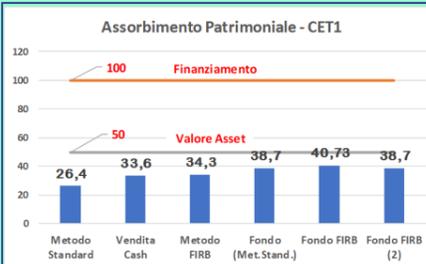
Il Caso esaminato (puro *template*) fa riferimento ad un credito di 100 con sottostante garanzia ipotecaria

Uno studio sui crediti UTPs/NPLs nello shipping di Fabrizio Vettosi, Consigliere Confitarma e Direttore generale di Venice Shipping & Logistics

navale pari a 50. Si tratta di un'ipotesi abbastanza diffusa soprattutto nei settori maggiormente "convenzionali" (*drybulk, tanker*) alla luce del *down-turn* di mercato verificatosi a partire dal 2008. A fronte di tale posizione si è supposta una rettifica di valore pari a 20 (valore minimo per ottenere, sotto applicazione dello *Standard Method*, una ponderazione della parte non garantita pari al 100% (oltre alla parte garantita).

Risultati

Risulta opportuno evidenziare che, nell'ambito del "Metodo Standard" l'acquisizione di Quote di un Fon-



La simulazione ipotizza i seguenti casi :

1. Assorbimento di Capitale applicando il "Metodo Standard"
2. Assorb. di Capitale in caso di vendita *cash* (Ipot. prezzo=80% del *asset market value*)

3. Assorb. di Capitale applicando il "Metodo FIRB"
4. Assorb. di Capitale (sotto "Metodo Standard") conferendo il credito ad un Fondo di *Private Equity*
5. Assorb. di Capitale (sotto "Metodo FIRB") conferendo il credito ad un Fondo di *Private Equity* (Assorb. Quote Fondo con "Metodo della Ponderazione Semplice")
6. Assorb. di Capitale (sotto "Metodo FIRB") conferendo il credito ad un Fondo di *Private Equity* (Assor. Quote Fondo con "Metodo PD/LGD")

In questo ultimo caso (sub. 6) si tratta di una variante al sub. 5 derivante semplicemente dalla applicazione di un metodo diverso nella valutazione dell'assorbimento di capitale generato dall'acquisizione delle quote del Fondo.

do viene ponderato al 150% laddove si tratti di un FIA (Fondo di Investimento Alternativo) che può ricorrere alla "leva" (cosa che mi sembra normale nell'ipotesi discussa).

Conclusioni

Il caso esaminato sembrerebbe confermare l'ipotesi che una "gestione attiva" ed "autonoma", opportunamente concordata con il *borrower* rappresenti la soluzione tecnicamente più efficace dal punto di vista dell'assorbimento di Patrimonio di Vigilanza ed al tempo stesso qualitativamente meno rischiosa per la banca. L'analisi contiene tra l'altro una limitazione di ordine giuridico e contabile; infatti non è stato approfondito il tema della *derecognition* in ambito IFRS 7, ciò soprattutto alla luce del fatto che la normativa di Vigilanza richiamata fa spesso riferimento (sia per strumenti di *Private Equity* che nel trattamento specifico degli strumenti di "cartolarizzazione") ad una "adeguata diversificazione" e ad "effetti sostanziali". Probabilmente, un'ipotesi alternativa potrebbe promanare in ambito Associativo attraverso la *sponsorship* di un FIA "ad hoc" che almeno possa ridurre al minimo i "costi di gestione" del Fondo, evitando la duplicazione dei "costi *hidden*" indiretti e minimizzando i rischi operativi attraverso un *Management Team* specializzato e dedicato, nonché adeguatamente indipendente. Tale FIA potrebbe poi essere in parte sottoscritto da Investitori Istituzionali "pubblici" (v. CDP) in un'ottica di valorizzazione e stabilizzazione "sistemica" di un settore della logistica strategico per il nostro Paese per poi, successivamente, attivare un *fund raising* tra altri Investitori Istituzionali e Privati domestici ed Internazionali trasformando l'iniziativa da veicolo di facilitazione dei *turnaround* a "motore" propulsivo per un completa rilancio dell'*industry*.

LA VOCE DELLA STAMPA

CONFITARMA PENSA A UNA PIATTAFORMA CON CDP PER GESTIRE I CREDITI IN SOFFERENZA

La Confederazione Italiana Armatori sembra seriamente interessata a dare vita a una 'propria' piattaforma di gestione di crediti in sofferenza delle società armatoriali italiane per evitare che le banche cedano queste esposizioni finanziarie e gli *asset* sottostanti (le navi) a fondi di *private equity* (vedi in particolare le iniziative avviate da Pillarstone e Dea Capital). Questo almeno è quanto emerge da un'analisi che Fabrizio Vettosi, direttore generale di Venice Shipping & Logistics, ha condotto per Confitarma (di cui è consigliere).

Il documento in questione è finalizzato a capire per le banche quale possa essere la decisione ottimale di fronte all'opzione da scegliere per valorizzare al massimo il recupero del proprio credito incagliato nel settore navale. Prendendo in considerazione le possibili alternative costituite da piattaforme di gestione nell'analisi si sostiene che, sulla base di considerazioni qualitative sulla necessaria gestione delle navi (a differenza del *real estate*), queste "poco si adattano al settore *shipping*. Laddove - si legge - i progetti assumono la conformazione di iniziative di *private equity*, va analizzato ed approfondito il tema del *track record* del *management team* che risulta essere cruciale in ogni iniziativa di tal rango". Non ultimo è il tema dei costi di gestione del fondo "a cui potrebbero sommarsi i costi di gestione della posizione di credito o dell'*asset* sottostante laddove il Fondo decida di esercitare l'*execution* della garanzia".

Simulando il caso concreto di un credito incagliato con sottostante garanzia

Secondo un'analisi condotta da Vettosi alle banche conviene vendere le navi sul mercato e incassare piuttosto che cedere gli NPL ai fondi di private equity

ipotecaria navale e comparando fra loro l'assorbimento di capitale nel caso di una vendita *cash* e di un conferimento dell'esposizione a un fondo di *private equity*, Vettosi arriva a concludere che «la "gestione attiva" e "autonoma", opportunamente concordata con il mutuatario rappresenti la soluzione tecnicamente più efficace dal punto di vista dell'assorbimento di patrimonio di vigilanza ed al tempo stesso qualitativamente meno rischiosa per la banca".

L'analisi condotta per Confitarma aggiunge poi che "un'ipotesi alternativa potrebbe risiedere in ambito associativo attraverso la *sponsorship* di un Fondo di investimento alternativo "ad hoc" che almeno possa ridurre al minimo i costi di gestione del fondo, evitando la duplicazione dei "costi nascosti" indiretti e minimizzando i rischi operativi attraverso un *management* specializzato e dedicato, nonché adeguatamente indipendente". Questo fondo potrebbe poi essere in parte sottoscritto da investitori istituzionali pubblici (Cassa Depositi e Prestiti) "in un'ottica di valorizzazione e stabilizzazione 'sistemica' di un settore della logistica strategico per il nostro Paese per poi, successivamente, attivare un *fund raising* tra altri investitori istituzionali e privati domestici e internazionali trasformando l'iniziativa da veicolo di facilitazione dei *turnaround* a "motore" propulsivo per un completo rilancio del comparto".



Publicato il 23 novembre 2018

Nicola Capuzzo



Navi, Armatori e...

CARONTE & TOURIST: il 17 novembre è stata varata dal molo Norimberga "Elio". La nuova ammiraglia del Gruppo Caronte & Tourist è entrata in navigazione nella tratta Messina - Villa San Giovanni. "Elio" è la prima motonave alimentata a gas naturale liquefatto (LNG) a operare nel Mediterraneo. La nave è stata concepita per servire al meglio il collegamento tra le due sponde dello Stretto di Messina sulla base dell'esperienza maturata dalla compagnia di navigazione e dal background della società di progettazione.

CARATTERISTICHE

- Lunghezza fuori tutto 133,60 m
- Larghezza 21,50 m
- Immersione massima 4,0 m
- Stazza lorda 8.778 tons
- Ponti di carico n. 2
- Auto max n. 290
- Trailers max n. 38
- Pax max n. 1500
- Velocità massima 19 nodi
- Velocità di crociera 15 nodi



<https://elio.carontetourist.it/>
per vedere le caratteristiche della nave



CAFIMA il 29 novembre a Roma, presso la Sala della Lupa a Palazzo Montecitorio, si è tenuta la 4^a Edizione del **Premio 100 Eccellenze Italiane**, contestualmente alla presentazione dell'omonimo volume, edito da Riccardo Dell'Anna con il patrocinio della Presidenza del Consiglio dei Ministri. Tra i premiati, **Mario Mattioli**, Presidente del Gruppo Cafima, per l'attività ultratrentennale del Gruppo leader nel settore offshore grazie al continuo rinnovo e ammodernamento della flotta ai più elevati standard e all'attenta selezione e continuo investimento nella formazione specialistica e addestramento del proprio personale. Inoltre, dal 2012 fino al primo semestre del 2018, la flotta della Augusta Offshore è stata impegnata in circa 250 operazioni SAR recuperando in mare e contribuendo al salvataggio di quasi 24mila

COSTA CROCIERE: il 18 ottobre a Genova sono stati presentati i risultati del primo anno di Guardiani della Costa, uno dei più grandi progetti di citizen science in Italia, promosso da **Costa Crociere Foundation**. L'iniziativa ha coinvolto attivamente 156 istituti superiori di secondo grado, oltre 600 docenti e 5.700 studenti nell'anno scolastico 2017-2018. Ogni scuola ha "adottato" un tratto di costa italiana, per un totale di 2.610 km, pari a un terzo dell'estensione delle coste naturali della penisola. L'indicatore preponderante tra le segnalazioni raccolte dai "guardiani" lungo le coste è stato quello dell'inquinamento marino. In particolare, è emerso un dato critico sui rifiuti plastici, che costituiscono il 68,1% della totalità dei rifiuti spiaggiati rilevati, seguiti dalla carta (15,1%), attrezzature da pesca (6,5%), vetro e ceramica (6,2%), metallo e alluminio (4,1%). Gli oggetti maggiormente segnalati sono di materiale plastico (bottiglie e contenitori di liquidi, sacchetti, cassette di plastica o di polistirolo, contenitori per alimenti), oltre a mozziconi e filtri per sigaretta.

Il 20 novembre, la M/n Costa Luminosa, in navigazione a sud del Peloponneso verso il porto di Katakolon, ha ricevuto una richiesta di intervento da parte del Centro Coordinamento Soccorsi della Guardia Costiera greca per prestare aiuto alla nave da carico "Kilic 1", in grave difficoltà per un incendio a bordo. La nave ha deviato dalla sua rotta per raggiungere l'imbarcazione e, nonostante il denso fumo e le condizioni meteo-marine avverse, ha concluso con successo il salvataggio degli 11 membri d'equipaggio che, tutti in buone condizioni di salute, sono poi stati trasbordati su un'altra unità mercantile già coinvolta nelle operazioni dalla Guardia Costiera greca. Costa Luminosa ha quindi ripreso la sua rotta verso Katakolon.

Il 12 dicembre a Bremerhaven nei cantieri Meyer Werft è stata consegnata la "AidaNova", prima nave da crociera in grado di alimentarsi a GNL sia in porto sia di navigazione. L'unità fa capo ad Aida Cruises del Gruppo Costa Crociere, batte bandiera italiana ed è classificata dal RINA, ha una stazza di 183.850 tonn. è lunga 337 m. con 2.500 cabine.



D'AMICO SOCIETA' DI NAVIGAZIONE: il 7 novembre, Paolo d'Amico, presidente della d'Amico Società di Navigazione SpA, è stato nominato presidente dell'International Association of Independent Tanker Owners. È la prima volta dal 1970, anno della sua costituzione, che un italiano assume la presidenza di Intertanko, l'associazione internazionale portavoce degli armatori di navi cisterna indipendenti. "Per me è un grande onore ricoprire la carica di presidente di un'associazione che lavora quotidianamente per rappresentare al meglio gli armatori e i gestori delle navi cisterna - ha affermato Paolo d'Amico - promuovendone l'awareness sia verso il pubblico che verso il mondo politico e le autorità. Sono certo che faremo un ottimo lavoro negli anni a venire, a supporto di un'industria altamente competitiva, trasparente e sostenibile, con l'obiettivo di raggiungere elevati standard internazionali, promuovendo la cooperazione e il dialogo aperto tra i soci e tutti gli stakeholders". Con i suoi 204 membri appartenenti a più di 40 paesi, 3.976 navi cisterna e 353 milioni dwt, Intertanko favorisce la sana concorrenza tra i player assicurando allo stesso tempo che le materie prime circolino in totale sicurezza e nel rispetto degli standard ambientali internazionali.



Dal 1° gennaio 2019, Paolo d'Amico assumerà la carica di AD della d'Amico International Shipping, società di cui è già presidente, subentrando al dimissionario Marco Fiori che resterà in carica sino a fine anno. Lo ha deciso il consiglio di amministrazione riunito l'8 novembre.

IMPRESA FRATELLI BARRETTA DOMENICO E GIOVANNI: Il 14 novembre è venuto a mancare a 91 anni Giovanni Barretta, fondatore dell'omonima impresa di rimorchio marittimo di Brindisi. Barretta è stato fino alla fine amministratore della società insieme al fratello Domenico, rendendo l'azienda un esempio nazionale. Giovanni Barretta, definito il "palombaro diventato armatore" iniziò l'attività con il fratello Domenico nel dopoguerra con il recupero di naviglio affondato lungo le coste e nei porti italiani, e con la bonifica dei campi minati.



FRATELLI NERI: il 24 settembre per celebrare la *giornata del Dono* la famiglia Neri, ha donato alla Società Volontaria Soccorso di Livorno, un'ambulanza completamente attrezzata dedicata alla memoria di Tito Neri, da parte della famiglia. Piero Neri ha dichiarato: "quando parlo di famiglia non mi riferisco soltanto ai familiari che sono qui numerosi. Vedo numerosi anche i nostri collaboratori. Ecco, parlo di famiglia come famiglia idealmente allargata a tutti i lavoratori delle nostre aziende. Questo dono viene da tutti loro".



GRIMALDI NAPOLI: il 28 novembre è stata consegnata Pure Car & Truck Carrier "Grande Torino" presso il cantiere cinese Yangfan. La nuova unità, la prima di una commessa di sette navi gemelle effettuata dal gruppo, verrà impiegata per il collegamento ro/ro tra il Mediterraneo ed il Nord America (Canada, Stati Uniti e Messico). La Grande Torino è lunga 199,90 m., larga 36,45 m., ha una stazza lorda di 65.255 tonn. e una velocità di crociera di 19 nodi. La nave batte bandiera italiana ed è tra le car carrier più grandi sul mercato: può infatti trasportare circa 7.600 CEU (Car Equivalent Unit) o in alternativa 5.400 metri lineari di merce rotabile e 2.737 CEU e grazie ai 4 ponti mobili, è molto flessibile, capace di imbarcare qualsiasi altro tipo di carico rotabile fino a 5,3 metri di altezza. Dal punto di vista ambientale, la Grande Torino è altamente efficiente in quanto dotata di un motore Man Energy Solutions a controllo elettronico, come richiesto dalle nuove normative per la riduzione delle emissioni di ossido di azoto (NOx) nonché di uno scrubber per l'abbattimento delle emissioni di ossido di zolfo (SOx) e rispetta le più recenti normative in termini di trattamento delle acque di zavorra.



Il 1° novembre, durante gli Automotive Global Awards 2018, il Gruppo Grimaldi ha ricevuto il *Corporation of the Year Award* e lo *Shipping Company Award 1*. L'evento è stato organizzato da Three6Zero, gruppo editoriale specializzato nell'industria automobilistica con pubblicazioni distribuite in America, Asia, India ed Europa. Il Gruppo Grimaldi è stato premiato alla luce del suo eccezionale lavoro e delle sue prestazioni nella catena logistica globale. In particolare, la società ha continuato a espandere i suoi servizi marittimi come parte di un piano finalizzato.

Il 15 novembre a Londra, Grimaldi Lines è stata premiata come Linea Ro-Ro dell'Anno durante i Global Freight Awards 2018, organizzato da pubblicazione Lloyd's Loading List. Grimaldi Lines ha ricevuto il prestigioso riconoscimento per il secondo anno consecutivo; non era mai successo prima a nessun'altra compagnia di navigazione. Il premio è stato ritirato da Roy Postlethwaite, Amministratore Delegato di Grimaldi Agencies UK Ltd.



IMO: il 23 novembre, il Consiglio dell'Imo ha incaricato il sud coreano Kitack Lim di ricoprire l'incarico di Segretario generale per altri 4 anni. Alla fine del 2019 scadrà il suo primo mandato e Kitack Lim guiderà l'Imo per un nuovo quadriennio dal 1° gennaio 2020.

L'Imo ha partecipato ai lavori della Conferenza Onu sul Clima (COP24), a Katowice, in Polonia, per evidenziare gli elementi chiave della strategia per la riduzione delle emissioni totali di gas serra annuali delle navi di almeno il 50% entro il 2050 rispetto al 2008, perseguendo, allo stesso tempo, gli sforzi per eliminarle completamente, in linea con gli obiettivi dell'Accordo di Parigi.

Il 5 dicembre a Londra, Andriy Galushchak, Segretario di Stato del Ministero delle Infrastrutture dell'Ucraina, ha incontrato Kitack Lim, Segretario Generale Imo, per depositare gli strumenti di ratifica al Protocollo del 1988 alla International Convention on Load Lines. Con tale ratifica, sono 110 gli Stati che hanno aderito al protocollo sulle linee di carico del 1988 pari ad oltre il 97% del tonnellaggio mondiale di navi mercantili.

INTERCARGO: l'1 e 2 ottobre a Londra si sono riuniti l'Assemblea, il Comitato Esecutivo e il Comitato tecnico dell'Intercargo (International Association of Dry Cargo Shipowners) rispettivamente presieduti da dal presidente di John Platsidakis, dal Vice Chairman Jay K Pillai e da Dimitris Fafalios. Sono state esaminate le principali problematiche del settore dry cargo, con particolare attenzione all'introduzione dal 1° gennaio 2020 del limite dello 0,5% del tenore di zolfo nei combustibili utilizzati dalle navi come stabilito dall'IMO, per la quale Intercargo esprime preoccupazioni in merito all'effettiva disponibilità all'inizio del 2020 di combustibili conformi alle norme, allarme che, secondo Intercargo, è stato travisato anche a livello IMO. L'assemblea generale di Intercargo ha poi eletto Dimitris Fafalios nuovo presidente mentre i due vicepresidenti saranno Jay K Pillai, confermato nell'incarico, e Spyros Tarassis. Tutti entreranno in carica per due anni dal prossimo 1° gennaio.

MARNAVI: il 4 ottobre la Marnavi ha annunciato che dalla prossima estate sarà operativa nel mare delle Eolie una nave in grado di dissalare circa 5 mila tonn. di acqua e di trasportarla dove necessario. Le caratteristiche del mezzo sono di scarico in mare aperto per evitare impatti negativi sulla costa. La navigazione a bassa velocità consentirà di scaricare la salamoia in acque profonde permettendo in questo modo una rapida dispersione della stessa. I generatori all'interno della nave utilizzeranno combustibili a basso tenore di zolfo con emissioni ridotte in conformità agli standard previsti. Sarà sviluppato inoltre un piano di sicurezza dell'acqua finalizzato a garantire i migliori livelli di sicurezza del sistema.



Il 15 ottobre il consiglio comunale di Monte di Procida ha conferito la cittadinanza onoraria all'armatore Domenico Ievoli con la seguente motivazione: "aver scelto molto spesso tra i suoi ufficiali cittadini di Monte di Procida, confidando nelle loro doti morali e attitudini professionali. E per aver instaurato con la comunità marinara Monte un'intesa e proficua collaborazione improntata al rispetto e alla valorizzazione delle reciproche competenze".

RIMORCHIATORI SPEZZINI: il 20 novembre è stato firmato un ordine con il cantiere olandese Damen Shipyard dai Rimorchiatori Spezzini. La commessa riguarda due nuovi unità modello Asd Tugs 2411, con una capacità di tiro a punto fisso di 70 tonnellate, che saranno il 16° e 17° mezzo costruito da Damen per il gruppo Scafi, di cui Rimorchiatori Riuniti fa parte. I due nuovi rimorchiatori saranno consegnati rispettivamente nel primo e nel secondo trimestre del 2019 ed entreranno in servizio nel porto di La Spezia. Il gruppo Scafi ha deciso di sostenere questo nuovo investimento nell'ambito di un piano di potenziamento della flotta, "che ci consentirà - ha spiegato Paolo Visco, managing director di Rimorchiatori Spezzini e Amministratore delegato di Scafi - di impiegare nel prossimo futuro tre dei nostri rimorchiatori nel porto marocchino di Safi, dove abbiamo ottenuto la concessione per il rimorchio portuale".



Il Presidente



Giacomo Gavarone

I Vice Presidenti



Marialaura Dell'Abate



Vittorio Morace

Past President



Andrea Garolla di Bard

I Consiglieri



Michol Donativi Barretta



Aldo Negri



Valeria Novella



Giulia Palazzeschi



Andrea Polisenò



Andrea Riso



Giovanni Ivan Romeo

Notizie dal Gruppo Giovani Armatori

UN MARE DI LAVORO PER I GIOVANI PUGLIESI

BARI - Il 12 settembre nell'ambito della Fiera del Levante, si è tenuto il Convegno "Un mare di lavoro per i giovani pugliesi" organizzato dalla Consulta Regionale Femminile della Regione Puglia. In rappresentanza di Confitarma è intervenuta **Michol Donativi Barretta**, membro del Consiglio Direttivo del Gruppo Giovani Armatori.



"I professionisti del mare"

un progetto promosso dai Giovani Armatori Italiani per gli studenti degli Istituti nautici



ROMA - Il 25 settembre, durante i lavori della Commissione Risorse Umane, Relazioni Industriali ed Education, presieduta da Angelo D'Amato, Giacomo Gavarone, Presidente del Gruppo Giovani Armatori, ha presentato il progetto promosso dai GGA per gli studenti degli istituti nautici, intitolato "I professionisti del mare".



Le professioni del mare: orientare i giovani al cambiamento



GENOVA - Il 13 novembre, nell'ambito della 23^a Edizione di Orientamenti 2018, Salone della scuola, della formazione, dell'orientamento e del lavoro, si è tenuta la Tavola Rotonda "Le professioni del mare: orientare i giovani al cambiamento".

In rappresentanza di Confitarma è intervenuto Giacomo Gavarone, Presidente del Gruppo Giovani Armatori, che ha ricordato l'importante contributo degli armatori quali fondatori e sostenitori dell'Accademia Italiana della Marina Mercantile, importante realtà nel mondo della formazione

marittima che dal 2005 ha attivato numerosi percorsi formativi, in collaborazione con le principali compagnie di navigazione, grazie ai quali più di 1.500 allievi ufficiali hanno iniziato la loro carriera a bordo delle navi italiane. L'attenzione di Confitarma per il tema della formazione degli equipaggi è confermata sia dall'intensa attività della Commissione Education, costituita ad hoc, sia dal progetto per gli studenti degli istituti nautici, intitolato "I professionisti del mare" promosso dai Giovani Armatori di Confitarma.

Concludendo Giacomo Gavarone ha ricordato ai ragazzi presenti che è importante maturare esperienze a bordo ma vi sono anche prospettive di carriera a terra. In ogni caso l'evoluzione tecnologica porta verso selezioni di tipo qualitativo più che quantitativo.

ASSEMBLEA DEL GRUPPO GIOVANI ARMATORI

Il 19 dicembre, presieduta da **Giacomo Gavarone**, si è tenuta l'Assemblea di fine anno del Gruppo Giovani Armatori dedicata in gran parte al Comitato Regole e Competitività, ricostituito con la finalità di incrementare la competitività della flotta mercantile e di tutto il cluster attraverso la sburocratizzazione e la modernizzazione di alcune norme del nostro ordinamento marittimo.

Il Consiglio di Confitarma ha nominato coordinatore del Comitato, il Past President, **Nicola Coccia**, che sarà coadiuvato da **Giacomo Gavarone**.

Quest'ultimo, ha ricordato che già nel 2011 il GGA aveva realizzato uno studio comparativo sul Registro internazionale italiano che analizzava i principali aspetti che influiscono sull'operatività degli armatori italiani nel contesto internazionale, aggiornato nel 2015. "Tale documentazione—ha affer-



mato Giacomo Gavarone - potrà servire come prima base di lavoro per il Comitato al fine di elaborare il documento da presentare agli Stati Generali che, come annunciato dal Prof. Gino Scaccia, Capo di Gabinetto del MIT, verranno convocati probabilmente a febbraio 2019".

L'Assemblea del GGA, ai sensi dell'articolo 11 del Regolamento interno, ha proceduto alla nomina di **Salvatore d'Amico** quale nuovo vicepresidente del Gruppo.

Dopo un excursus sulle attività svolte nel corso dell'anno sono state discusse nuove proposte di iniziative per il 2019.

