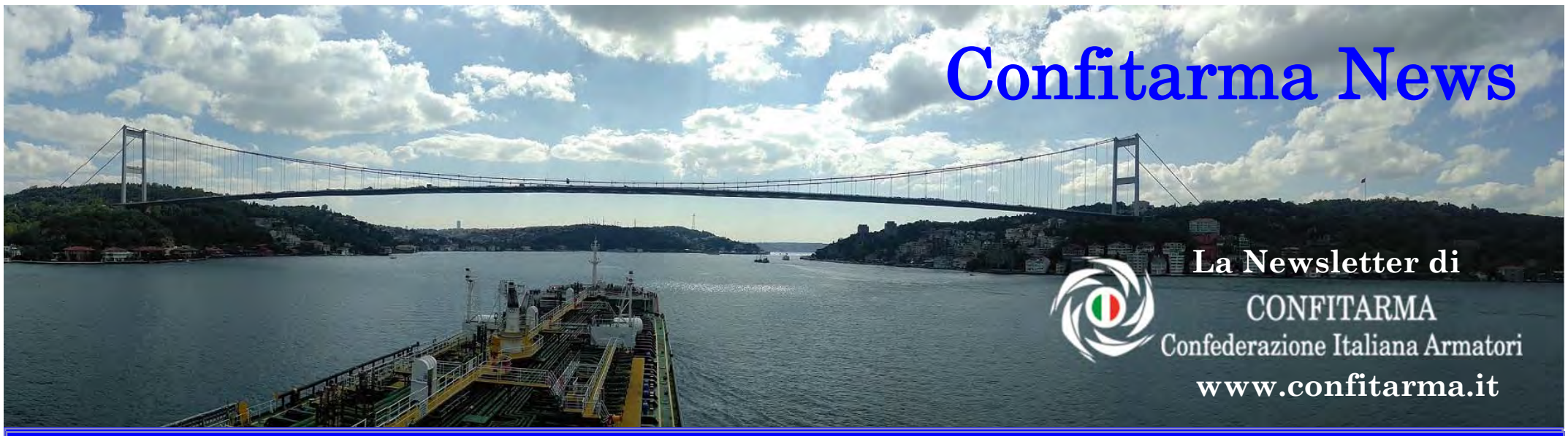



Direttore Responsabile: Luca Sisto
Iscrizione al Tribunale di Roma n. 399/2004

ANNO XIV – Gennaio - Luglio 2019

## In questo numero

**Il Punto** pag. 1
- Mario Mattioli, Presidente Confitarma
- Luca Sisto, Direttore responsabile

**********

**Diario di bordo** pag.2,3,4,6
- Assemblea della Confitarma, 19 giugno 2019
- Confitarma ha parlato di…
- Confitarma e il mondo del lavoro e della formazione...
  - ITS Fondazione Giovanni Caboto
  - Fondazione Accademia Italiana Marina Mercantile
- Incontro annuale con l'armamento nazionale Flag State Performances Award alla società Fr.lli d'Amico Armatori
- Blue Economy contribution to the Summit of the Two Shores
- "Six months to 2020 – The ships of the future, green and autonomous?"
- The Small Scale LNG Use. Euro-Mediterranean Conference
- Il futuro della marittimità italiana
- Troppi decaloghi e poca unitarietà
- Lo shipping incontra EunavFor Med

**********

Shipping industry news pag.5

**********

**Confitarma's Information Days** pag.7
- 2020 Global Sulphur Cap
- Ballast water management

**********

Notizie dal Gruppo Giovani Armatori pag.8
- Al via il progetto i professionisti del mare!
- 20 febbraio: Consiglio Direttivo GGA
- Low Sulphur Cap 2020. The Transition is now
- 27 giugno. Assemblea GGA a Genova

**********

**Sotto i riflettori** pag.7, 10
- Il Presidente di Confitarma alle celebrazioni dei 60 anni del CNEL

Port&ShippingTech—Genova, 26-28 giugno 2019
- ◊ Mattioli: Dare una Voce Unica al Mare
- ◊ Presentato il Vademecum Cyber Security
- ◊ Ship Recycling: Ampliare l'elenco Ue per promuovere la Convenzione di Hong Kong 2009
- ◊ L'approccio non Sistemico alla Logistica farà perdere competitività alla nostra Industria
- ◊ Mattioli: Sburocratizzazione e Aggregazioni per affrontare il futuro delle imprese marittime
- Istituto Italiano di Navigazione celebra i suoi primi 60 anni

**********

**Parliamo di...** pag. 9
- FdM compie 25 anni
- "Future for Ocean Governance and Blue Growth". FdM in rappresentanza dei cluster marittimi europei
- La Blue Economy fulcro della cooperazione tra Mediterraneo e Oceano Indiano FdM alla tavola rotonda IORA
- Il ruolo dell'organizzazione europea dei cluster marittimi nel promuovere l'economia marittima
- Consiglio FdM a bordo di nave Bergamini

**********

**Navi, Armatori e…** pag. 11

**Numeri e numeri** pag. 12

# Il Punto: Mario Mattioli, Presidente Confitarma

Difendere e rafforzare la competitività della flotta italiana continua ad essere la priorità di Confitarma che ancora oggi considera il Registro Internazionale il pilastro di una politica marittima efficace ed espansiva, che in venti anni ha portato alla crescita della nostra marineria restituendole la competitività nei traffici internazionali e nel grande cabotaggio dove l'occupazione italiana e comunitaria, nello stesso periodo, è aumentata del 140%. Nonostante la riduzione della flotta di bandiera italiana riusciamo ancora a confrontarci con le altre marine che non devono fare i conti con oneri, vincoli e burocrazia tutti italiani.

Gli ostacoli che frenano la flotta italiana, almeno in parte sono superabili attraverso una drastica semplificazione di norme e procedure burocratiche. Abbiamo ricostituito il Comitato Regole e Competitività proprio per dare un nuovo impulso a questa azione soprattutto attraverso l'instaurazione di un dialogo più stretto con le istituzioni al progetto di modernizzazione delle regole. Peraltro, come ho avuto modo di affermare recentemente, ritengo che il tema della sburocratizzazione fino ad oggi sia stato affrontato dal cluster marittimo in modo non coordinato con tante proposte, quasi tutte condivisibili ma spesso caratterizzate da un individualismo che inevitabilmente tende a svalutare l'interesse comune.

E in quest'ottica, come Presidente della Federazione del Mare, penso che si potrebbe accogliere in quella sede tutti coloro che sono disponibili a condividere gli obiettivi per formulare finalmente proposte che veramente possano restituire forza al cluster marittimo italiano.

Fare sistema per ottenere risposte, è fondamentale che le istanze della nostra categoria siano portate avanti da una voce unica. È indubbio che la presenza di più associazioni che tutelano interessi genera confusione negli interlocutori a livello nazionale e internazionale, determinando una minore incisività della voce dell'armamento", indebolendo di fatto gli interessi tutelati.

Confitarma è sempre pronta al dialogo e al confronto ma le divisioni generano un inutile dispendio di risorse e di energie rischiando di confondere tutti, compresi i nostri referenti istituzionali.

Noi continueremo sulla nostra strada nell'interesse del Paese e delle nostre imprese associate, che sono orgogliosamente italiane e che vogliono che il tricolore sventoli sulle loro navi, certi che il genuine link con il territorio sia alla base della politica marittima italiana.

La nostra prossima Assemblea pubblica, che si terrà a Roma il 31 ottobre, sarà l'occasione per trattare importanti tematiche connesse con la competitività della nostra flotta come la salvaguardia del Registro internazionale e l'urgente sburocratizzazione del nostro settore, le misure ambientali che entreranno in vigore nel 2020 e i nuovi modelli di finanziamento per consentire alle imprese di rimanere sul mercato.

L'auspicio è che per quella data avremo ancora interlocutori istituzionali a cui illustrare i risultati ottenuti da Confitarma nel corso dell'anno e rivolgere le istanze dell'armamento che rappresentiamo.

Non mi stancherò mai di ripetere che Confitarma rappresenta gli interessi degli armatori italiani e di tutte le loro navi, soprattutto quelle che battono la bandiera tricolore.

Buone vacanze a tutti.

## Luca Sisto, Direttore responsabile

# Blue Economy e sostenibilità ambientale vitali per l'Europa

L'Europa è una grande potenza marittima: l'80% del commercio estero dell'Unione europea e il 40% del suo commercio interno utilizzano la navigazione; gli armatori europei controllano quasi il 40% del tonnellaggio mondiale di naviglio mercantile; l'industria cantieristica europea è leader mondiale nella costruzione di navi da crociera e yacht di lusso; l'industria di produzione di apparecchiature e componenti marittime dell'Unione serve metà della flotta mondiale.

Anche nell'ultimo Rapporto sull'economia blu della DG Mare della Commissione europea, emerge che l'industria marittima è un settore vitale e strategico per l'Europa. I numeri parlano da soli: alla Blue Economy viene attribuito un volume di affari di 658 miliardi di euro, di cui 180 miliardi di valore aggiunto (quindi quasi 480 miliardi di costi intermedi, cioè di acquisti effettuati negli altri settori dell'economia), ed un'occupazione di 4 milioni di addetti.

Ciò è frutto di un insieme di attività marittime vasto e diversificato quanto la stessa Europa, la cui forza in campo marittimo, del resto, sta anche nella presenza nell'Unione di soggetti attivi lungo l'intera catena del valore, tutti protagonisti del cluster marittimo fondamentali per un'industria di successo e volta al futuro: senza una grande capacità ingegneristica diffusa nei paesi europei, l'energia eolica offshore non avrebbe avuto un simile successo nei mari del Nord; senza la collaborazione di armatori, costruttori navali e istituti di ricerca - tra gli altri - non potremmo costruire le navi pulite del futuro, così importanti per mari come il Mediterraneo.

Secondo il rapporto, geograficamente parlando, l' Italia è la terza delle economie blu europee dietro il Regno Unito e la Spagna e seguita da Francia e Grecia.

La tutela dell'ambiente marino è un tema centrale per lo shipping mondiale in generale e per quello italiano in particolare.

La flotta italiana è tecnologicamente avanzata e giovane (quasi il 50% ha meno di dieci anni). Gli armatori infatti hanno investito molto sulla sostenibilità ambientale e la sicurezza della flotta: l'80% dell'inquinamento dei mari viene da terra mentre il trasporto delle merci via mare è la modalità meno dannosa per l'ambiente.

Infatti, da anni, nonostante il massiccio aumento del commercio marittimo mondiale, si registra una forte riduzione dell'inquinamento marino da parte delle navi.

Ci sono stati significativi miglioramenti nell'efficienza del motore e nella progettazione dello scafo e le economie di scala assicurate da navi più grandi hanno portato a una riduzione delle emissioni.

Certamente, il sempre maggiore ricorso alla navigazione marittima come modalità di trasporto delle merci nel mondo fa sì che anche essa contribuisca alle emissioni totali di gas-serra (circa il 2,2% delle emissioni totali di $CO_2$). Chiediamoci, però, che effetto negativo avrebbe trasportare le merci con altre modalità, certamente molto più inquinanti per unità trasportata. Comunque, l'armamento è fortemente coinvolto nelle iniziative globali per ottenere una significativa riduzione delle emissioni di $CO_2$, fissata in sede IMO per il 2050 al 50% rispetto ai livelli del 2008.

Tra il 2007 e il 2012, lo shipping mondiale ha ridotto le sue emissioni totali di $Co_2$ di oltre il 10% , nonostante l'aumento della domanda di trasporto marittimo. Da ricordare sempre che le navi trasportano circa il 90% del commercio mondiale, ma ora rappresentano solo il 2,2% delle emissioni totali di $Co_2$ nel mondo (rispetto al 2,8% nel 2007). L'industria ha un obiettivo consolidato da lungo tempo di ridurre le emissioni di $Co_2$ delle navi del 20% entro il 2020. Questo sarà raggiunto prima del previsto. Con i nuovi design di motori e scafi, le navi moderne sono sempre più grandi ed offrono delle eccezionali efficienze di carburante:

Le più grandi portarinfuse trasportano 400.000 tonnellate di minerali di ferro, oppure l'ultima generazione di navi portacontainer trasporta la stessa quantità di merci e prodotti di 10.000 camion pesanti, ma solo 1 grammo di carburante viene utilizzato per spostare una tonnellata di merci per un chilometro.

Navi più grandi, motori migliori, carburanti più puliti e più intelligenti, gestione della velocità; nuovi modelli di scafo ed elica, satellite assistito, ottimizzazione dell'assetto, potere accessorio rinnovabile: tutto ciò porterà una riduzione del 50% di $CO_2$ entro il 2050.

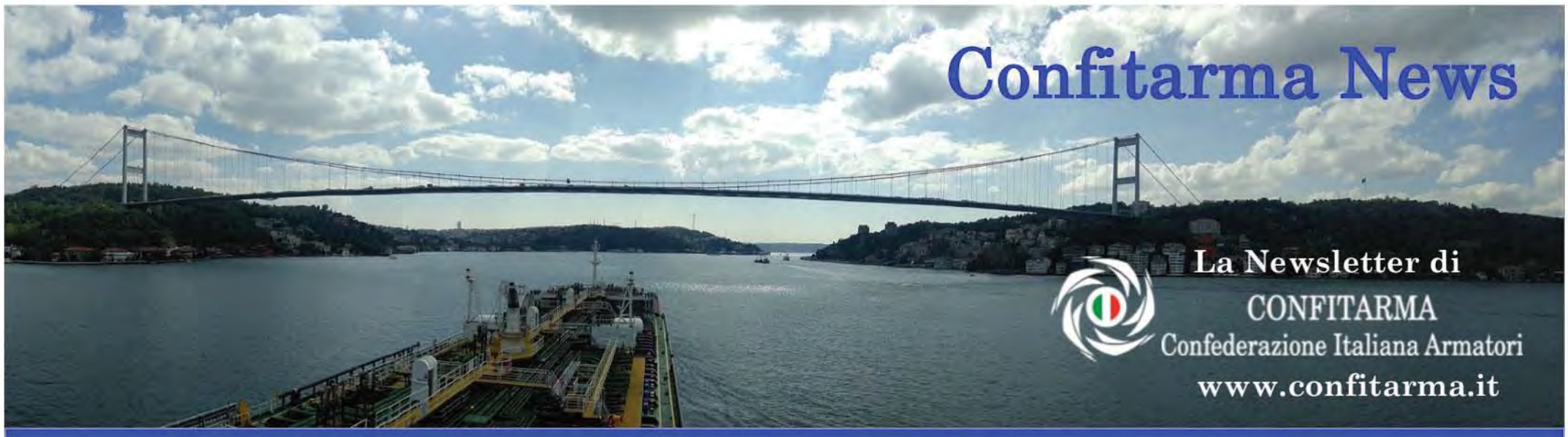
Non solo: gli armatori stanno iniziando ad utilizzare fonti energetiche con "zero emissioni" (ad esempio le batterie) e navi sempre più green. In ogni caso, nel 2020 scatterà un limite di zolfo nel combustibile marino dello 0,5% con una riduzione di ben sette volte del limite attuale. Di recente un armatore associato a Confitarma ha immatricolato la prima nave italiana a propulsione LNG (dual-fuel) che segue i requisiti previsti dal nuovo Codice IGF (International Code of Safety for Ships using Gases or other Low flashpoint Fuels) seguito da una nave da crociera a LNG.

Purtroppo ad oggi, nei porti in cui opereranno non è disponibile il rifornimento di LNG e non si sa ancora da dove e con quali costi il combustibile potrà arrivare. E il problema potrebbe acuirsi nei prossimi anni con l'entrata in esercizio di ulteriori navi alimentate a LNG.

L'attenzione dell'industria armatoriale non si ferma alle emissioni. Cito solo due casi: la Ballast Water Management Convention, entrata in vigore nel 2017 che mira ad evitare il trasferimento di specie non indigene che viaggiano nelle acqua di zavorra delle navi in altri ecosistemi acquatici causando gravi impatti economici e ambientali.

Inoltre, l'armamento italiano, insieme a quelli degli altri paesi europei rappresentati in seno all"ECSA, ritiene che le navi di tutto il mondo debbano essere riciclate in strutture conformi alla "Convenzione di Hong Kong del 2009 l'unico strumento internazionale applicabile in grado di fornire una regolamentazione significativa per lo sviluppo di strutture di riciclaggio globali sostenibili.

Piazza SS. Apostoli, 66 - 00187 Roma
Tel. 06-67481.212
E-mail *comunicazione@confitarma.it*






# Diario di bordo

## Assemblea della Confitarma
## Roma, 19 giugno 2019

**Il 19 giugno a Roma, presieduta da Mario Mattioli, si è tenuta la sessione privata dell'Assemblea della Confederazione Italiana Armatori che ha approvato il Bilancio e la Relazione annuale sull'anno 2018**

Le attività svolte negli ultimi mesi dalle Commissioni confederali sulle materie di competenza sono state illustrate da Carlo Cameli, presidente Navigazione Oceanica, Beniamino Maltese e Fabrizio Vettosi, rispettivamente presidente e vicepresidente Finanza e Diritto d'impresa, Angelo D'Amato, presidente Risorse umane, Relazioni industrial ed Education, Guido Grimaldi, Presidente Navigazione a corto raggio, Gianpaolo Polichetti, vicepresidente Porti e infrastrutture, Fabio Faraone, segretario Tecnica Navale Sicurezza e Ambiente. Giacomo Gavarone, è intervenuto in qualità di presidente del Gruppo Giovani Armatori e coordinatore del Comitato regole e competitività.

Le priorità dello shipping in ambito internazionale sono state illustrate da Paolo d'Amico, presidente dell'Intertanko, ed Emanuele Grimaldi, vicepresidente ICS.

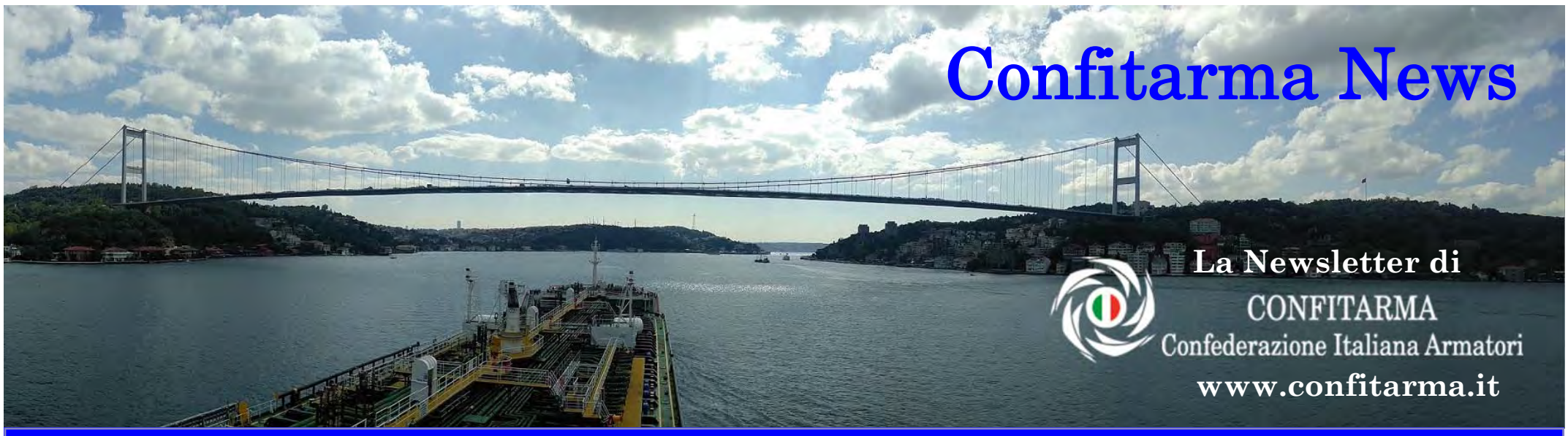
Il presidente Mattioli si è in particolare soffermato sulle recenti proposte francesi per una possibile istituzione di una ECA (Emission Controll Area) nel Mediterraneo, nella quale applicare limiti più severi alle emissioni delle navi. Confitarma ritiene che la sede più opportuna per discutere tali iniziative debba essere l'IMO. Peraltro, attualmente lo shipping mondiale si sta impegnando in uno sforzo senza precedenti per rispettare i nuovi limiti del contenuto del tenore di zolfo nei combustibili marini che dal 1° gennaio 2020 si ridurrà di ben sette volte passando dal 3,5 % allo 0,5%. Una ECA nel Mediterraneo potrebbe essere presa in considerazione solo dopo aver valutato i benefici derivanti dall'implementazione del Sulphur Cap 2020.

### RINNOVATI PROBIVIRI E REVISORI

L'assemblea della Confederazione Italiana Armatori ha proceduto al rinnovo per il quadriennio 2019-2022 del Collegio dei Probiviri e di quello dei Revisori, nonché del presidente di quest'ultimo. Dall'elezione a scrutinio segreto sono risultati eletti:

| Collegio dei Revisori | Collegio dei Probiviri |
|---|---|
| **Bernardo Cirillo** - Presidente | **Giorgio Berlingieri** |
| Roberto Coccia | Alfonso Magliulo |
| Carlo Lomartire | Alfonso Scannapieco |
| Andrea De Santis - supplente | Corrado Medina - supplente |
| Pia Queirolo – supplente | Francesco Serao - supplente |

Piazza SS. Apostoli, 66 - 00187 Roma
Tel. 06-67481.212
E-mail *comunicazione@confitarma.it*






# Confitarma ha parlato di…

◊ **17 gennaio:** nella sala Antonio d'Amico di Confitarma, si è tenuta la prima riunione del 2019 del gruppo Tecnico Confindustria (LTEM). Il presidente di Confitarma Mario Mattioli e il vicepresidente di Confindustria con delega al settore Guido Ottolenghi, insieme ai componenti del gruppo e ad esponenti di vertice delle associazioni aderenti a Confindustria, hanno discusso di trasporto, logistica ed intermodalità. Entrambi hanno ribadito l'importanza del progetto di costituire il primo nucleo industriale della "Blue Economy" in seno a Confindustria e dell'opportunità di allargare il gruppo ad altri soggetti, per avere sempre maggiore peso come interlocutore politico, coordinarsi e condividere gli sforzi per creare valore aggiunto al settore ed alle aziende associate.

◊ **29 gennaio:** presso Confitarma, si è tenuta la riunione del Comitato Regole e Competitività coordinato da Nicola Coccia con Giacomo Gavarone coordinatore operativo. Nel corso della riunione è stato analizzato un documento contenente proposte di semplificazione normativa a costo zero predisposto dalla struttura nel 2015, con l'obiettivo di aggiornarlo.

◊ **31 gennaio:** il direttore generale di Confitarma Luca Sisto, è stato audito alla 14a Commissione del Senato (Politiche dell'Unione europea) sul disegno di legge di delegazione europea 2018 che attua alcune direttive comunitarie di specifico interesse per il settore marittimo. Su richiesta di alcuni senatori, il direttore Sisto, ha colto l'occasione per chiarire specifici aspetti normativi relativi al cabotaggio e alla politica marittima nazionale.

◊ **13 febbraio:** nell'ambito dell'iniziativa finalizzata ad istruire un progetto di legge di semplificazione nel settore della logistica, si è tenuta presso il CNEL l'audizione di Confitarma, rappresentata dal Presidente Mario Mattioli e dal Direttore Generale Luca Sisto che ricordato di aver più volte presentato istanze di semplificazione per il settore dello shipping e in particolare per gli adempimenti burocratici, quando essi rappresentano un inutile aggravio di tempi e costi, che limitano la competitività della bandiera italiana. Infatti, alcune istanze che a prima vista potrebbero apparire non direttamente collegate con la logistica interessano invece l'efficienza dell'intera catena che, come noto, basa la sua forza sulla tenuta dei singoli anelli. In tal senso, la semplificazione del settore logistico italiano passa anche attraverso la competitività della bandiera italiana. Infatti, intorno ad essa ruota un'intera economia, quella del mare, che assicura al PIL nazionale un contributo di circa il 2,7% e circa mezzo milione di occupati a terra e a bordo. Si tratta di ricchezza che si genera e che resta sul territorio italiano sotto forma di retribuzioni e investimenti, nonché acquisto di beni strumentali. Vista l'importanza dei trasporti marittimi nell'economia italiana e, in particolare, il ruolo che possono ricoprire nel percorso di sviluppo della logistica italiana, Confitarma ha ribadito che salvaguardare l'integrità del regime giuridico introdotto dalla Legge 30/98, istitutiva del Registro Internazionale, è prioritario ma non più sufficiente: occorre semplificare e aggiornare le procedure e le norme di settore, in sostanza la burocrazia, in linea con i maggiori Paesi marittimi europei ed internazionali. La sfida della logistica è una partita che si gioca nel contesto internazionale: per evitare di condannare il sistema italiano ad una perpetua subalternità è necessario promuovere la competitività internazionale di ogni singolo anello della catena.

◊ **14 febbraio**: in vista dell'entrata in vigore nel 2020 del nuovo limite globale per il tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo, si è tenuto in Confitarma il primo di una serie di incontri con i rappresentanti dell'Unione petrolifera al fine di approfondire tale tematica. Nel corso della riunione sono stati trattati anche i problemi legati alla qualità dei prodotti.

◊ **26 febbraio**: presieduto da Mario Mattioli, il Consiglio confederale all'unanimità ha approvato l'ingresso di Cesare d'Amico (d'Amico Società di Navigazione) nel Comitato Esecutivo e nel Consiglio della Confederazione Italiana Armatori. Nel corso della riunione il Consiglio ha poi esaminato le principali problematiche del settore in trattazione a livello nazionale e internazionale. Particolare attenzione è stata dedicata al documento che il Comitato Regole e Competitività sta mettendo a punto, e che presto Confitarma presenterà al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in cui vengono delineate le proposte per la sburocratizzazione del settore per accrescere la competitività della bandiera italiana. In particolare, è stata sottolineata la necessità di salvaguardare l'attuale impianto normativo che ha reso competitiva la nostra flotta sui mari del mondo, con importanti ricadute positive anche sull'occupazione, sottolineando che la semplificazione delle norme e delle procedure potrà ulteriormente rafforzare le performance della nostra industria armatoriale.

◊ **28 febbraio**: si è tenuto nella sede del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera a Roma il terzo incontro del Cluster marittimo italiano, rappresentato dalla Federazione del sistema marittimo italiano (Federazione del Mare) e dai Propeller Club nazionali, con i vertici delle Amministrazioni marittime militari e civili. Il workshop "Funzioni pubbliche, shipping e marittimità" è stato concluso da Mario Mattioli, Presidente della Federazione del Mare e di Confitarma, che ha affermato che "senza il Registro Internazionale oggi non saremmo qui a parlare dei successi della nostra flotta mercantile, la quale – nonostante la crisi dei mercati che dura da più di dieci anni – è ancora in grado di competere sui mercati internazionali". Inoltre ha messo in evidenza la necessità di "un Ministero del Mare che possa raggruppare tutte le competenze oggi frazionate in più ministeri ed ha sottolineato l'incongruenza delle divisioni all'interno delle varie attività marittime, divisioni, dalle quali derivano difficoltà di coordinamento che penalizzano l'azione regolatoria delle funzioni pubbliche competenti e di fatto ostacolano la semplificazione normativa che tutti gli operatori richiedono. Ciò naturalmente va a detrimento della competitività delle attività marittime italiane".

◊ **4 marzo**: presso Confitarma si è tenuta una riunione tecnica di confronto e aggiornamento con rappresentanti di alcuni dei Fondi di Capitale Privato (quelli più coinvolti nell'ambito dell'acquisto di crediti problematici e di risanamento e ristrutturazione delle imprese operanti nello shipping). Oltre ad un responsabile dell'ABI intervenuto come osservatore, hanno partecipato il Presidente di Confitarma, alcuni membri del Comitato Esecutivo e il Vice Presidente della Commissione Finanza e Diritto d'Impresa, delegato per le problematiche della finanza di Confitarma. Dalla riunione è emerso un fattivo spirito di collaborazione. Confitarma ha ribadito l'esigenza di preservare e, anzi, rafforzare la componente di flotta di bandiera italiana anche in virtù delle rilevanti competenze e capacità delle nostre imprese acquisite in anni di formazione ed esperienza sia a terra che a bordo. Sono stati anche dettagliati alcuni aspetti tecnici ritenuti interessanti per i soggetti Istituzionali Finanziari, come il funzionamento dei pool commerciali ed ha sottolineato l'esigenza di maggiore monitoraggio, selezione e controllo da parte delle banche durante la fase di cessione del credito e, soprattutto, che tale processo avvenga attraverso una preventiva informativa all'azienda oggetto di cessione del relativo credito. Da parte dei soggetti Istituzionali presenti è stata ribadita la volontà di procedere costruttivamente nell'interesse delle imprese armatoriali affinché si possano stabilizzare i processi di ristrutturazione ed accelerare il ritorno al normale corso per quelle oggetto di tali complessi processi.

◊ **8 marzo:** presso la sede di Confitarma si è tenuto il VI° seminario Trasporto e Logistica organizzato da GAM editori per aggiornare gli operatori dell'informazione sugli aspetti tecnici ed economici del settore marittimo. Luca Sisto, Direttore generale di Confitarma, ha svolto l'intervento introduttivo sull'importanza della flotta di bandiera italiana. Sono poi intervenuti: Amm. Isp. (CP)Antonio Basile, Vice Comandante Generale Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, Alessandro Panaro, Resp.Uff.Mar.Med. SRM Intesa San Paolo, Alberto Moroso, Presidente Atena, Leonardo Piliego e Francesco Beltrano, rispettivamente Capo servizio Risorse umane, Relazioni Industriali e Education e Capo Servizio Porti e Infrastrutture di Confitarma, Alessandro Russo, Assorimorchiatori, Francesco Tranquilli, Federimorchiatori, Corrado Baliva, Fedepiloti. I lavori del Seminario si sono conclusi con un intervento di Mario Mattioli, Presidente Confitarma.

◊ **8 marzo:** il proficuo rapporto tra industria armatoriale e mondo bancario italiano è stato ancora una volta confermato nel corso dell'incontro tra rappresentanti di Confitarma e ABI. Erano presenti, per Confitarma Mario Mattioli, Presidente, Fabrizio Vettosi, Vicepresidente Commissione Finanza e Diritto d'Impresa, Paolo Cagnoni, membro del Comitato Esecutivo e Luca Sisto, Direttore generale; per ABI Gianfranco Torriero, Vice Direttore generale, Raffaele Rinaldi, Responsabile dell'Ufficio Credito e Sviluppo, insieme a rappresentanti del mondo bancario. Nel corso della riunione è stato ribadito che, in questa delicata fase economica, è necessario sostenere la bandiera italiana per preservare l'integrità delle imprese armatoriali evitando di disperdere un importante patrimonio di know how, professionalità e occupazione con inevitabili ricadute negative sul territorio nazionale. In quest'ottica, anche al mondo bancario Confitarma chiede di sostenere il Registro Internazionale nel suo impianto normativo attuale che da venti anni risulta essere uno strumento fondamentale per la competitività della flotta mercantile italiana. È stata ribadita la necessità di poter condividere il più possibile la complessa gestione dei crediti deteriorati con le banche, in linea con le indicazioni a suo tempo circolarizzate dall'ABI ai suoi associati.

◊ **3 aprile:** si è tenuto presso la sede dell`Unione Petrolifera, il Workshop "Il trasporto marittimo: opzioni e prospettive" promosso dal nuovo Gruppo strategico carburanti ed energie alternative istituito in seno all`UP, incentrato sulla nuova normativa IMO che dal 1° gennaio 2020 stabilisce il nuovo limite del tenore di zolfo nei bunker allo 0,5%. Fabio Faraone, Capo servizio Tecnica Navale Sicurezza e Ambiente di Confitarma, in merito al quesito "a quali combustibili per le navi nel medio termine e lungo termine?", dopo aver analizzato quali sono i "fattori condizionanti" (salvaguardia dell'ambiente, costi, progresso tecnologico e geopolitica) ha illustrato le soluzioni scelte dagli armatori (impiego del fuel con contenuto massimo 0,5%, scrubber, LNG e batterie) e i relativi vantaggi e svantaggi alla base delle motivazioni che hanno indotto scelte e strategie differenti.

◊ **5 aprile:** presso il Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale, presieduto dal Cons. Daniele Bosio, Contact Point Mare del MAECI, si è tenuto il primo incontro del "Tavolo Mare" nel corso del quale funzionari del Ministero e rappresentanti di Marina Militare e Guardia Costiera si sono proficuamente confrontati con Confitarma, rappresentata dal DG Luca Sisto e dai Capi Servizio Laurence Martin, Leonardo Piliego, sui principali dossier aperti presso la Farnesina.

◊ **6 maggio:** il 6 maggio a Napoli si è tenuto il forum organizzato da Marco Zigon, presidente del Gruppo Getra e della Fondazione Matching Energies, per un confronto tra industriali, banchieri, economisti, mondo universitario globale, con Andrea Montanino, Chief economist Confindustria e Dario Scannapieco, Vice Presidente BEI, sugli attuali scenari dell'economia. Ha partecipato tra gli altri Mario Mattioli, Presidente Confitarma, che ha sottolineato la grave situazione che si è venuta a creare in Italia a seguito della diminuzione degli investimenti e dell`aumento del debito. Secondo Mattioli, per una vera ripresa economica del Paese, servirebbe stabilità politica per portare avanti le riforme ed anche gli imprenditori hanno grandi responsabilità e devono fare la loro parte. Ad esempio la spaccatura associativa delle imprese armatoriali non giova al settore in quanto la frammentazione della rappresentanza fa perdere la forza di incidere sulle Amministrazioni di riferimento. "Senza contare che il tempo è una variabile che in Italia non conta ". Infine sul tema della via della seta Mario Mattioli ha affermato che si tratta di un'opportunità per iniziare a recuperare i 70 miliardi "derivanti dal mancato introito delle merci marittime che non transitano per i porti italiani".

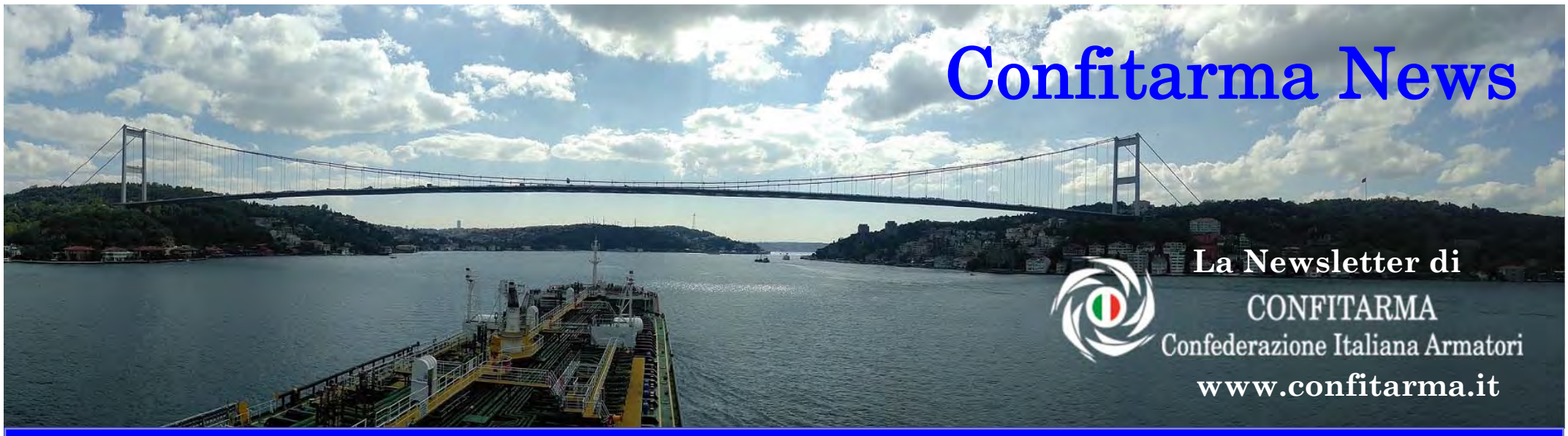
◊ **9 maggio**: presso Confitarma si è tenuto il Seminario Looking ahead to IMO 2020organizzato da Atena Roma per analizzare le prospettive mondiali per i nuovi combustibili marini, in vista dell'entrata in vigore delle nuove norme IMO 2020, nonché il punto di vista degli armatori.

◊ **7 giugno:** a Napoli, in occasione del 15° Annual Meeting dell'International Network for SME, Mario Mattioli, presidente Confitarma, è intervenuto alla sessione "Logistics for SMEs in the Mediterraneans" affermando che "il potenziamento del sistema portuale è indispensabile per aumentare la competitività italiana. Ed è altrettanto importante non prescindere da una visione integrata a livello nazionale. Basti dire che lo Shanghai International Shipping Institute prevede che nel 2030 si muoveranno lungo la via della seta marittima da e per l'Europa almeno 40 mln teu. L'Italia per poter intercettare una consistente quota di questo flusso Paese deve dotarsi di infrastrutture adeguate ed anche se importanti scali quali Venezia, Trieste e Genova hanno già avviato numerosi progetti anche con autonome iniziative bilaterali, nessun porto potrà gestire da solo volumi tanto elevati. Soprattutto, l'Italia potrà giocare il suo ruolo di protagonista nell'ambito delle nuove "geo-mappe" del Mediterraneo se verranno rispettati i tempi per la realizzazione dei progetti. È fondamentale quindi che i tempi della burocrazia siano allineati a quelli degli operatori**".**

◊ **18 giugno:** presso Confitarma, nell'ambito del programma della Shell "Partners in Safety" si è tenuto un workshop coordinato da Carlo Cameli, presidente della Commissione Navigazione Oceanica di Confitarma, e da Silvia Zacchello, Direttore Marwave Shipmanagement srl. Hanno partecipato rappresentanti delle principali compagnie armatoriali italiane operanti nel settore cisterniero insieme ad esponenti della Shell International Trading and Shipping.

◊ **27 giugno**: a Roma, nell'ambito dell'Assemblea di Cisambiente si è tenuto il Convegno "Un mare di impegno per l'Ambiente" al quale è intervento in rappresentanza di Confitarma il Direttore Generale Luca Sisto che ha ribadito quanto l'armamento sia impegnato nelle iniziative globali per ottenere una significativa riduzione delle emissioni di Co2, fissata in sede IMO per il 2050 al 50% rispetto ai livelli del 2008, nell'utilizzo di fonti energetiche con "zero emissioni" (ad esempio le batterie) e navi sempre più green, tenuto conto del fatto che comunque, nel 2020 scatterà un limite di zolfo nel combustibile marino dello 0,5% con una riduzione di ben sette volte del limite attuale.

**Piazza SS. Apostoli, 66 - 00187 Roma**
**Tel. 06-67481.212**
**E-mail *comunicazione@confitarma.it***






# Confitarma e il mondo del lavoro e della formazione…

◊ **18 gennaio**: presso l'IIS De Pinedo Colonna di Roma, Luca Sisto, Direttore Generale Confitarma, ha tenuto un intervento sul ruolo dello shipping nell'economia globale e sull'importanza del comparto marittimo per il nostro Paese, con un focus specifico sulla navigazione a corto raggio e le Autostrade del Mare. Si è inoltre soffermato sulla necessità di una maggiore collaborazione tra scuola e industria al fine di fornire agli studenti una preparazione sempre più in linea con le attuali esigenze delle compagnie di navigazione.

◊ **13 marzo**: presso il MEMIT - Master in Economia e Management dei Trasporti, della Logistica e delle Infrastrutture dell'Università Bocconi di Milano, Luca Sisto, D.G. Confitarma, ha tenuto una lezione sulla competitività della flotta mercantile italiana nel corso della quale sono intervenuti anche il Consigliere Bruno Musso, che ha illustrato in dettaglio il Progetto "Bruco", e l'Amm: Francesco Chiappetta che si è soffermato sulle attuali criticità in tema di maritime security.

◊ **21 marzo**: a Napoli, in occasione dell'inaugurazione dell'XI edizione del master in "Shipping: Logistica e International Management" dell'IPE, Mario Mattioli, presidente di Confitarma, ha illustrato agli allievi le opportunità di impiego nelle imprese armatoriali italiane che hanno bisogno di personale di terra qualificato per poter competere nei mercati mondiali.

◊ **21 marzo:** a Genova si è tenuto l'incontro tra i giovani e le eccellenze del cluster marittimo genovese *Genoa Shipping Leader* organizzato da Guardia Costiera Ausiliaria Regione Liguria. Per Confitarma è intervenuto Claudio Barbieri che ha illustrato il ruolo strategico della flotta mercantile di bandiera italiana.

◊ **29 marzo**: nel corso della giornata di studi "Le Zone Economiche Speciali (ZES): profili normativi ed aspetti applicativi" organizzata dal Dip. Scienze Giuridiche dell'Università degli Studi di Salerno, Francesco Beltrano, Capo servizio Porti e Infrastrutture di Confitarma, ha affermato che "Le Zes e le Zls rappresentano sicuramente un'opportunità di sviluppo per il territorio e i traffici portuali. Poiché le risorse per le agevolazioni fiscali economiche, seppure necessarie, sono limitate, per il loro successo diventa determinante l'altro incentivo, quello legato alle semplificazioni amministrative e la certezza del quadro giuridico per gli investitori".

◊ **12 aprile:** si è tenuto presso la Camera di Commercio di Pescara, nell'ambito del Master in Diritto ed Economia del mare, il seminario "Lo Shipping e il Cabotaggio", organizzato dall'Università di Teramo e Pescara, nel corso del quale Luca Sisto, Direttore generale di Confitarma ha tenuto una lezione sulla competitività della flotta mercantile di bandiera italiana con un focus particolare sulla navigazione di cabotaggio.

◊ **29 maggio** si è tenuto il convegno "San Giorgio & Co per il futuro del diplomato. L'Alternanza Scuola lavoro con la Città". Tra gli altri, hanno partecipato in rappresentanza di Confitarma, Giacomo Gavarone, Presidente del Gruppo Giovani Armatori, e Claudio Barbieri dell'ufficio di Genova. Quest'ultimo ha sottolineato che Confitarma e le sue aziende associate sono molto favorevoli all'alternanza scuola lavoro, fondamentale sia per le aziende del settore sia per i giovani che in futuro vorranno lavorare a bordo delle navi. Giacomo Gavarone, ha illustrato il progetto "Professionisti del Mare" ideato dal Gruppo Giovani Armatori ricordando che per i ragazzi è importante maturare esperienze a bordo tenendo anche conto delle prospettive di carriera a terra. Rimorchiatori Riuniti, molto attenta all'alternanza scuola-lavoro, ha avuto ottimi riscontri sia a bordo delle navi che negli uffici dell'azienda. L'intenzione è quella di continuare questa bella esperienza.

◊ **30 maggio:** a Pozzallo si è tenuto l'Evento Orienta(la)mente sul tema "L'armamento incontra la scuola". Leonardo Piliego, Capo Servizio Risorse Umane, Relazioni Industriali e Education di Confitarma, ha sottolineato la strategicità del tema della formazione per l'armamento italiano e per lo sviluppo dell'occupazione marittima nazionale. Soltanto fornendo ai marittimi e in particolare alle nuove generazioni competenze ai rispondenti ai bisogni dell'impresa armatoriale si potranno garantire nuovi e ulteriori opportunità di imbarco e sviluppo professionale. Tiziano Minuti, Vice Presidente Commissione Risorse Umane, Relazioni Industriali e Education di Confitarma, ha illustrato raccontato i progetti di alternanza scuola lavoro in campo nel gruppo Caronte e Tourist, evidenziando la necessità di fornire ai marittimi che ricoprono posizioni apicali anche competenze relazionali e di gestione del team.

◊ **13 giugno**: "L'unica strada per far crescere l'occupazione marittima italiana è elevare il suo livello di qualificazione e specializzazione affinché i nostri marittimi possiedano le competenze richieste dal mercato del lavoro nazionale e internazionale". Questa la conclusione dell'intervento di Luca Sisto, Direttore generale di Confitarma al IV Convegno sul Lavoro marittimo organizzato a Procida da ALAMARI dedicato al tema delle nuove figure professionali marittime, ai programmi scolastici da ammodernare, all'innovazione e alla formazione. Una formazione rispondente alla costante evoluzione tecnologica e operativa delle navi, unitamente agli interventi di ammodernamento della normativa superata e all'attuazione della fondamentale riforma del collocamento della gente di mare, che attende da troppo tempo di essere compiuta, possono certamente avere effetti molto positivi sull'occupazione dei marittimi italiani e, quindi, dare ulteriori opportunità di carriera marittima alle nuove generazioni.

◊ **5 luglio:** a Catania si è tenuto il Convegno organizzato da ITS Mobilità Sostenibile Trasporti per mettere i giovani in contatto diretto con il mondo del lavoro. Sono intervenuti Brigida Morsellino dirigente scolastica del Politecnico del Mare, e Antonio Scamardella, Presidente Accademia Mediterranea della Logistica e della Marina Mercantile, che ha affermato che "L'Its diventa una realtà importante con una formazione che va incontro alle esigenze delle aziende. Un filo conduttore questo che, a Catania, vede la presenza di cadetti provenienti da tutta Italia. L'Its è il luogo dove si incontrano scuole e aziende attraverso quei percorsi che l'Accademia è in grado di realizzare. Da qui la sinergia con tutte le componenti legate alla navigazione e al mare. Concetti, questi, ribaditi anche da Luca Sisto, Direttore Generale Confitarma che ha parlato dei "Professionisti del mare: il motore per aumentare l'occupazione Italiana", e Marcello Di Caterina Direttore Generale Alis che ha discusso di "Logistica per un futuro lavorativo - Alis ed Its".

## ITS - GIOVANNI CABOTO
### SCUOLA SUPERIORE DI TECNOLOGIA PER IL MARE

Il 7 febbraio si è tenuta a Gaeta la Cerimonia di consegna dei Diplomi ITS Fondazione G. Caboto.

Dopo l'introduzione dell'Esame Unificato, oltre al Diploma Tecnico Superiore i 20 allievi dell'ITS Fondazione G. Caboto hanno conseguito anche il Certificato di Competenza di Ufficiale di Coperta o di Macchina, titolo necessario per intraprendere la carriera marittima. Durante la Cerimonia, è stata comunicata l'istituzione, da parte dell'ITS Fondazione G. Caboto, di due Borse di Studio (intitolate al giovane allievo Daniele Viola, prematuramente scomparso a inizio 2018) rivolte ai Diplomati dell'Istituto Tecnico Nautico di Gaeta che intenderanno frequentare l'ITS. Le Borse di Studio corrisponderanno all'esonero delle tasse di iscrizione per il biennio di formazione e rappresentano quindi un ulteriore impegno dell'ITS per diffondere la formazione e la cultura del mare.

"L'I.T.S. Fondazione G. Caboto in questi otto anni si è dimostrato una straordinaria opportunità per i giovani professionisti del comparto marittimo italiano - ha dichiarato il Presidente Cesare d'Amico - I 180 giovani allievi a cui abbiamo dato l'opportunità di un imbarco e che hanno già conseguito il titolo rappresentano un patrimonio per il futuro del nostro settore, nonché una speranza per il nostro Paese. Mobilitare tutte le migliori energie per mettere a sistema le eccellenze del sistema formativo e imprenditoriale consente di arrivare a questi prestigiosi traguardi. È un orgoglio vedere ragazzi così motivati, preparati e capaci di rappresentare un valore aggiunto rispetto al ruolo che ricopriranno nel mondo del lavoro".

Sono intervenuti tra gli altri: C.V. (CP) Vincenzo Leone, Direttore Marittimo del Lazio, CF (CP) Andrea Vaiardi, Comandante del Porto di Gaeta, Francesco Maria di Majo, Presidente AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Lucio Pavone, Direttore Autorità Portuale di Gaeta, Luca Sisto, DG Confitarma, Cosmo Mitrano, Sindaco di Gaeta.

## FONDAZIONE ACCADEMIA ITALIANA MARINA MERCANTILE

L'11 luglio a Genova presso Villa Candida, sede centrale dell'Accademia Italiana della Marina Mercantile, numerosi rappresentanti del mondo armatoriale hanno presenziato al commiato ufficiale di Daniela Fara, ex Direttore dell'Accademia.

Il nuovo Direttore dell'AIMM è Paola Vidotto, che già da anni collabora con l'Accademia e da tempo si occupa di percorsi formativi soprattutto nel campo della formazione marittima con particolare attenzione al potenziamento delle soft skills (comunicazione, team building, leadership) di comandanti, direttori di macchina ed ufficiali.

Carissimi colleghi e amici,

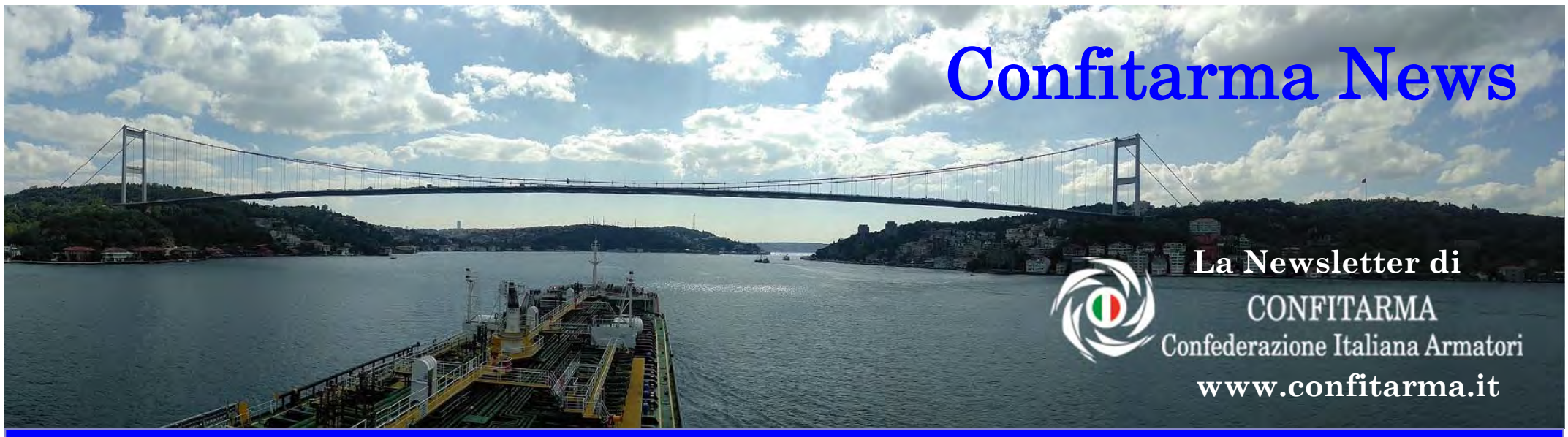
Come molti di voi sapranno, ad Aprile è terminato il mio incarico come Direttore dell'Accademia e desidero cogliere questa occasione per ringraziarvi per le tante cose fatte insieme, per la disponibilità, collaborazione e stima che ho ricevuto.

Il compito e la responsabilità di proseguire e ulteriormente avanzare nel percorso intrapreso è ora affidato alla Dott.ssa Paola Vidotto che già da anni collabora con noi e alla quale faccio i miei migliori auguri.

Esprimo inoltre a tutti voi, con profonda gratitudine, un sincero augurio di un futuro pieno di soddisfazioni, sia dal punto di vista professionale che personale. Vi lascio con sinceri sentimenti di orgoglio, per aver avuto il piacere di conoscervi e aver potuto lavorare e contribuire insieme alla crescita e al successo di Accademia.

Daniela Fara

Piazza SS. Apostoli, 66 - 00187 Roma
Tel. 06-67481.212
E-mail *comunicazione@confitarma.it*



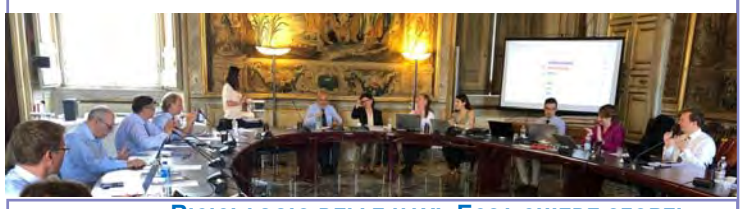



# Shipping industry news

## ECSA — Shipping Policy Committee

Il 6 giugno, a Roma presso Confitarma, si è tenuta una riunione dell'ECSA SPC presieduto da Laurence Martin, Capo servizio Relazioni internazionali di Confitarma, alla quale hanno partecipato rappresentanti degli armatori belgi, danesi, francesi, giapponesi, greci, inglesi, italiani, maltesi, olandesi, svedesi, tedeschi, nonché delle segreterie Ecsa e ICS.

Il Comitato ha discusso delle principali tematiche di attualità per il settore ed in particolare, a seguito delle recenti elezioni europee, delle priorità dell'armamento europeo da presentare al nuovo PE, alla nuova Commissione e al Consiglio. Al termine della riunione i membri dell'ECSA SPC si sono recati in visita all'I.M.R.C.C. (Italian Maritime Rescue Coordination Centre), presso la Centrale Operativa del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto.



## ECSA — European Maritime Single Window

Si è concluso l'iter legislativo del Regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio che istituisce un sistema di interfaccia unica marittima europea al fine di fissare norme armonizzate tra gli Stati membri per uniformare le informazioni richieste per scalare i porti europei.

Al fine di stimolare il confronto tra gli stakeholder pubblici e privati, identificare le criticità e facilitare la graduale attuazione del Regolamento entro il 2025, su iniziativa di Confitarma, l'ECSA ha programmato, in collaborazione con la Commissione europea (DG MOVE), una serie di seminari negli Stati membri, il primo dei quali si è tenuto il 7 giugno a Roma presso la sede di Confitarma.

Sandro Santamato, Capo Unità della DG MOVE, responsabile trasporti marittimi, ha illustrato il nuovo Regolamento evidenziando che, per garantire la competitività e l'efficienza del settore del trasporto marittimo europeo, la riduzione degli oneri amministrativi a carico delle navi e la facilitazione dell'uso di informazioni digitali sono ormai fattori imprescindibili per poter migliorare l'efficienza, l'attrattiva e la sostenibilità ambientale del trasporto marittimo e contribuire alla integrazione del settore nella catena logistica multimodale digitale.

Laurence Martin, capo servizio Relazioni internazionali di Confitarma, ha coordinato i successivi interventi e, come presidente dello Shipping Policy Committee ECSA, ha ribadito l'apprezzamento dell'industria marittima europea per l'adozione del Regolamento che si prefigge di migliorare l'efficienza dei trasporti marittimi, favorire la digitalizzazione e agevolare il commercio, auspicando che sia la Commissione sia gli Stati membri rispettino questo ambizioso progetto che potrebbe portare ad un vero mercato unico della navigazione marittima senza oneri amministrativi.

Daniele Bosio, (ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale), Sarah Melini e Giuseppe Urraci (Dogane) Agnese Di Napoli e Claudio Di Chiara (ministero degli Interni), Mauro Dionisio (ministero della Salute) e Giuseppe Aulicino (Guardia Costiera) hanno poi svolto interventi sullo stato di attuazione dello sportello unico nazionale, mentre Marcello Pica e Vito Ravo (Grimaldi Group) e Guido Nasta (Assoporti) hanno parlato delle priorità di politica marittima e portuale illustrando alcune specifiche problematiche per le compagnie di navigazione che scalano i porti italiani per le quali è auspicabile una semplificazione burocratica.

Al termine, sono intervenuti Fabrizio Spada, rappresentante dell'Ufficio Italiano del PE, e Vittorio Caprice, rappresentante della Commissione europea in Italia, ai quali Liselot Marinus dell'Ecsa ha ricordato che innovazione e digitalizzazione sono tra le principali priorità strategica di politica marittima per il periodo 2019-2024 individuate dall'industria marittima europea sulle quali è auspicabile la dovuta attenzione delle istituzioni comunitarie.

## ECSA — Riciclaggio delle navi: Ecsa chiede sforzi congiunti di Ue e shipping

Il 6 maggio l'Ecsa ha pubblicato il rapporto della sua missione, svoltasi dal 25 al 27 febbraio, negli impianti di riciclaggio delle navi ad Alang, Stato di Gujarat in India, per conoscere e valutare quali possono essere i rischi e le opportunità di tali impianti per il riciclaggio delle navi in linea con la Convenzione internazionale di Hong Kong del 2009 per il riciclaggio sicuro e rispettoso dell'ambiente delle navi (HKC), e con il Regolamento Ue del 2013 sul riciclaggio delle navi che ha creato un elenco di impianti approvati di riciclaggio delle navi per le navi battenti bandiera degli Stati membri. Di conseguenza, dal 2016, le strutture non Ue, incluse quelle in India, hanno ricevuto dichiarazioni di conformità con HKC e hanno chiesto di essere inserite nell'elenco dell'UE. Le strutture visitate dall'Ecsa mostrano enormi progressi realizzati negli ultimi 3 anni per migliorare gli standard, guidati dall'HKC e dalla prospettiva di essere inclusi nell'elenco dell'UE. A tal fine, secondo Ecsa, l'Ue deve agire per promuovere ulteriori progressi offrendo alle strutture sottoposte a verifica un'equa possibilità di entrare nell'elenco Ue. La missione Ecsa ha rilevato la volontà da parte degli impianti di riciclaggio delle navi, della SRIA dell'India e della Gujarat Maritime Board (GMB) per dimostrare in modo trasparente e discutere criticamente l'attuale stato di avanzamento verso operazioni di riciclaggio sane, sicure e rispettose dell'ambiente ad Alang. Infine l'Ecsa, ritenendo che l'HKC sia l'unico strumento internazionale applicabile in grado di fornire una regolamentazione significativa per lo sviluppo di strutture di riciclaggio globali sostenibili, ritiene prioritario che gli Stati membri dell'Ue ratifichino la Convenzione di Hong Kong e, insieme alla Commissione europea, si impegnino per garantire che gli Stati principali di riciclaggio e gli Stati di bandiera seguano l'esempio. Rapporto Ecsa e foto sono disponibili sui siti Ecsa e Confitarma.

## Allarme del mondo dello shipping per la pirateria nel Golfo di Guinea

Il 7 giugno a Londra, i rappresentanti dello shipping, degli stati di bandiera, delle agenzie del Golfo di Guinea ed esperti militari e accademici si sono riuniti presso la sede dell'IMO per un simposio sulla sicurezza marittima nel Golfo di Guinea organizzato da BIMCO, IMCA, ICS, ITF e OCIMF per evidenziare il costante pericolo per i marittimi che operano in tale area.

Nonostante le iniziative di cooperazione congiunta avviate nella regione per combattere il crimine marittimo attraverso il processo di Yaoundé, tutta la comunità marittima chiede azioni immediate.

Guy Platten, segretario generale dell'ICS, ha concluso: "È inaccettabile che i marittimi siano esposti a pericoli così spaventosi e abbiamo bisogno che le autorità agiscano subito". Il Comunicato stampa congiunto disponibile nel sito www.confitarma.it.

## Shipping in allarme per i recenti sviluppi nei traffici mondiali:

Il 14 maggio a Ginevra presso la sede del WTO una delegazione di ICS, ASA (Asian Shipowners 'Association) e ECSA ha espresso preoccupazione per le recenti misure protezionistiche ed ha presentato due position paper ribadendo l'impegno dell'industria per la salvaguardia e la promozione di politiche e principi del libero commercio in tutto il mondo.

Nei paper si evidenzia che dal 2017 al 2018 sono state istituite ben 137 nuove misure commerciali restrittive, con un incremento di 588,3 miliardi di US$ dei costi per il commercio mondiale. Rilevante la decisione degli USA di aumentare le tariffe di importazione su alcuni prodotti dalla Cina. "Il commercio marittimo globale supera ora 10 Mld di tonnellate di merci all'anno - ha dichiarato Simon Bennett, vice segretario generale dell'ICS - ma l'efficienza del settore marittimo dipende da un sistema commerciale basato su regole. Ciò richiede la negoziazione e l'adesione agli accordi commerciali multilaterali sotto l'egida del WTO".

Lieselot Marinus, direttore della politica marittima e commerciale ECSA, ha aggiunto: "Siamo preoccupati per la crescita di misure protezionistiche specifiche del settore, in particolare per la riserva di merci in cui il trasporto di carichi internazionali è limitato alle navi della bandiera nazionale, minando la concorrenza leale e una parità di condizioni a livello globale". Lo shipping raccomanda quindi agli Stati membri del WTO di continuare a garantire che gli accordi bilaterali e gli accordi regionali - compresi quelli relativi ai servizi di trasporto marittimo e marittimo - non siano in conflitto con i loro attuali calendari nazionali di impegni, come concordato nel quadro del WTO.

Il comunicato stampa congiunto e i due position paper sono disponibili nel sito www.confitarma.it.

## I benefici dell'accesso a Internet per i marittimi

Una nuova indagine dell'ICS e dell'ECSA rivela che l'accesso a Internet per la gente di mare per uso personale a bordo delle navi è più diffuso e disponibile di quanto immaginato in precedenza, e che i benefici derivanti da tale accesso superano i timorosi problemi di sicurezza legati alla tecnologia.

Il Comunicato stampa completo è disponibile nel sito www.confitarma.it

## International Chamber of Shipping — ICS in linea con gli obiettivi IMO per la riduzione di emissioni di Co2 e di zolfo

Il 17 maggio a Londra, dopo la riunione dell'Imo Marine Environment Protection Committee (MEPC 74), Guy Platten, segretario generale dell'Ics ha dichiarato che vi sono forti probabilità che lo shipping possa migliorare la sua efficienza nelle emissioni di Co2 almeno del 40% entro il 2030 rispetto al 2008, in linea con gli obiettivi dell'Imo al fine di ridurre le emissioni di gas serra (GHG).

Platten ha affermato "Accogliamo con favore l'adozione di importanti nuovi regolamenti IMO per rafforzare e portare avanti l'applicazione dell'*Energy Efficiency Design Index* per diversi tipi di navi di nuova costruzione, incluse le portacontainer. Auspichiamo ulteriori progressi nello sviluppo di ulteriori misure a breve termine per aiutare la flotta esistente a ridurre le sue emissioni e siamo ottimisti sul fatto che gli Stati membri dell'Imo possano concordare alcune normative aggiuntive, nel 2020, combinando approcci prescrittivi e basati sugli obiettivi che forniranno ulteriori riduzioni dei gas serra prima del 2023".

Anche riguardo al *Sulphur Cap 2020* l'Ics accoglie con favore le linee guida aggiuntive concordate dal MEPC dell'Imo per agevolare l'attuazione del massimale mondiale di zolfo che dal 1° gennaio 2020 renderà obbligatorio per le navi al di fuori delle zone di controllo delle emissioni di zolfo di utilizzare combustibile con un contenuto di zolfo dello 0,5% o inferiore.

## International Chamber of Shipping — Annual General

Nel corso dell'Annual General meeting dell'ICS, svoltosi dall'11 al 13 giugno alle Isole Faroes, sono state ribadite le azioni da intraprendere a sostegno della strategia Imo per la decarbonizzazione del trasporto marittimo internazionale confermando anche l'importanza della ricerca e sviluppo di carburanti a zero emissioni e sistemi di propulsione necessari per raggiungere l'ambizioso obiettivo IMO di ridurre le emissioni totali di GHG del 50% entro il 2050, indipendentemente dalla crescita del commercio marittimo e continuando a collaborare con le altre parti interessate del settore . È stato anche ribadito l'impegno dei membri ICS a favore dell'attuazione del *sulphur cap* da gennaio 2020 nonostante la continua incertezza sulla disponibilità mondiale di combustibili a basso tenore di zolfo sicuri e conformi e le sfide operative associate all'utilizzo del nuovo limite dello 0,5% .
Inoltre, sono state espresse preoccupazioni per gli attacchi nel Golfo di Oman: nel corso dell'Assemblea generale svoltasi alle Isole Faroes, l'ICS ha espresso le forti preoccupazioni dello shipping per i gravi incidenti che hanno coinvolto due petroliere nel Golfo di Oman con grave pericolo per gli equipaggi. "Lo stretto di Hormuz è cruciale per l'economia mondiale, e qualsiasi tentativo deliberato di minacciare il traffico deve essere condannato nei termini più forti" ha affermato Guy Platten, segretario generale dell'ICS - monitoreremo la situazione in continua evoluzione per fornire assistenza all'industria al fine di salvaguardare il commercio mondiale e, soprattutto, la vita di uomini e donne il cui compito quotidiano è garantire il suo flusso continuo".

Lasse Kristoffersen (Norvegia) è stato eletto nuovo Vice-presidente che affiancherà John Adams (Bahamas), Emanuele Grimaldi (Italia) e Mark Martecchini (Liberia) in supporto del Presidente di ICS, Esben Poulsson.

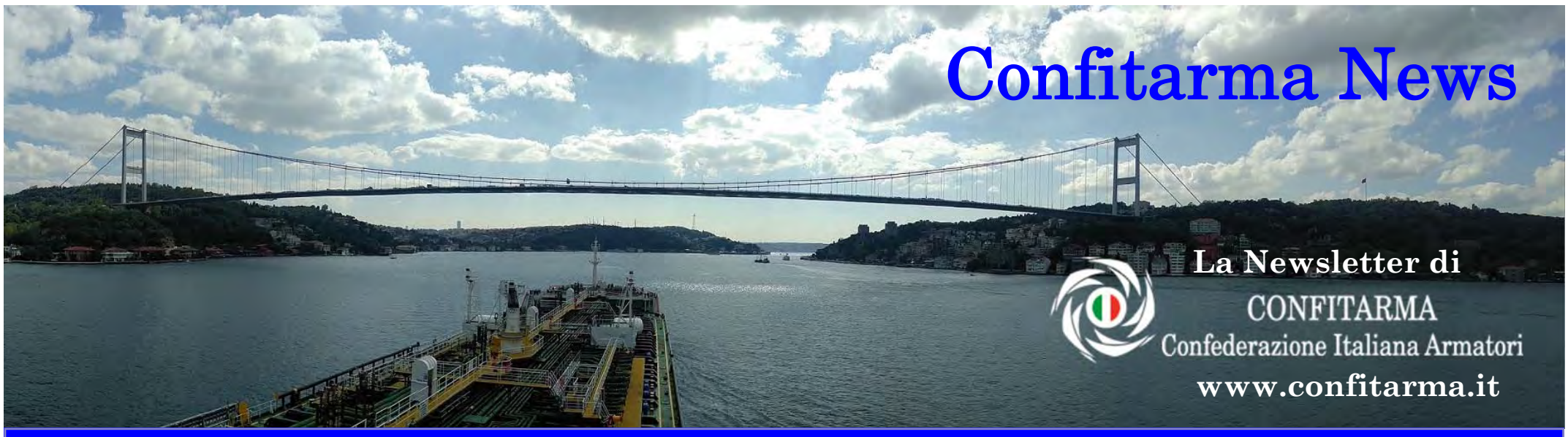
## Preoccupazioni ICS per situazione nello stretto di Hormuz

Guy Platten, segretario generale della Camera internazionale della navigazione, ha dichiarato: "Siamo estremamente preoccupati per questo ultimo sviluppo nello stretto di Hormuz, in particolare per quanto riguarda la sicurezza dei marittimi. Chiediamo a tutte le autorità di lavorare insieme per cercare una soluzione rapida e trasparente alla situazione e per garantire che gli equipaggi siano tenuti al sicuro.

"La libertà di navigazione è vitale per il commercio globale e incoraggiamo tutte le nazioni a rispettare questo principio fondamentale della legge marittima.

Nel XXI secolo non è accettabile per i marittimi e le navi diventare pedine in alcun modo, devono essere autorizzati a operare in sicurezza Esamineremo la situazione e rimarremo in contatto con le autorità competenti".

Piazza SS. Apostoli, 66 - 00187 Roma
Tel. 06-67481.212
E-mail *comunicazione@confitarma.it*






# Diario di bordo

## Incontro annuale con l'armamento nazionale *Flag State Performances Award* alla società Fratelli d'Amico Armatori SpA

L'8 aprile si è tenuto a Roma presso il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto l'incontro annuale con l'armamento nazionale e gli stakeholder al quale hanno partecipato società di gestione, associazioni di categoria, organismi riconosciuti, accounting authority, rappresentanti del Ministero dello sviluppo economico e Coordinatori regionali Flag State.

Per Confitarma era presente il Direttore generale Luca Sisto accompagnato dai Capi servizio Fabio Faraone e Leonardo Piliego.

Durante l'incontro il 6° Reparto, guidato dal C.A. Giardino, ha illustrato l'attività svolta nel 2018 a favore dell'armamento italiano e i risultati ottenuti, evidenziando le performances della flotta alla luce delle ispezioni eseguite sia dai Port State Control Officers nei porti stranieri, sia dal personale del Corpo che opera in qualità di flag state officer.

Sono stati poi resi noti gli obiettivi fissati per il 2019 dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti anche attraverso i contenuti dell'Annual Report – giunto alla sua III^ edizione – che si pone quale strumento di divulgazione istituzionale a supporto alle decisioni strategiche dell'Organizzazione.

Infine, il Comandante Generale Amm. Isp. Capo Giovanni Pettorino ha consegnato il Flag State Performances Award alla società Fratelli d'Amico Armatori SpA che, in base agli esiti delle ispezioni Port State Control, ha ottenuto i migliori risultati nel corso del 2018.

Per la Fratelli d'Amico, il riconoscimento è stato ritirato da Massimo De Domenico, Vice Presidente della Commissione Tecnica Navale Sicurezza e Ambiente di Confitarma.

## *Blue Economy contribution to the Summit of the Two Shores*

Il 14 maggio a Palermo si è tenuto il primo West-MED Hackathons, evento organizzato dalla Commissione europea e dalla Co-Presidenza franco-marocchina dell'Iniziativa per lo sviluppo sostenibile della blue economy nel Mediterraneo occidentale, nell'ambito del Dialogo 5+5 (Francia, Italia, Malta, Portogallo, Spagna + Algeria, Libia, Marocco, Mauritania, Tunisia).

Nel corso dell'evento sono state presentate e sviluppate idee progettuali tra operatori, investitori, ricercatori e autorità nazionali dei paesi del Mediterraneo occidentale. Scopo dell'incontro è stato infatti quello di trasmettere tali proposte al "Vertice delle due rive tra capi di stato e di governo" che si si è tenuto il 24 giugno 2019 a Marsiglia.

L'evento si è sviluppato in sei sessioni di discussione (hackathons) nel corso delle quali sono state identificate e discusse le idee progettuali su pesca illegale, acquacultura, rifiuti marini e plastica, trasporto sostenibile, cluster marittimi e turismo costiero e marittimo.

Lorenzo Matacena, Presidente della Commissione Tecnica Navale Sicurezza e Ambiente di Confitarma, accompagnato da Laurence Martin, Capo servizio Relazioni internazionali, ha partecipato alla sessione dedicata al trasporto sostenibile nel corso della quale sono state identificate due linee progettuali per la creazione di network dei porti del Mediterraneo occidentale sia per la fornitura di bunker LNG sia per il monitoraggio della qualità dell'aria.

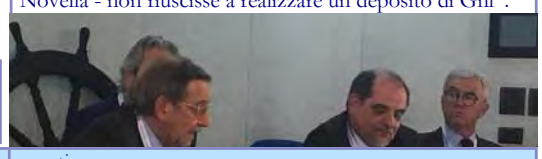
## *"Six months to 2020 – The ships of the future, green and autonomous?"*

Il 21 maggio a Genova si è tenuta la IV edizione del Forum Shipowners & Shipbuilding organizzato da Il Secolo XIX, TTM e l'Avvisatore Marittimo. Franco Porcellacchia, vice presidente di Carnival Corporation, ha ribadito che "il Gnl riguarda il futuro" tanto che Carnival ha ordinato 10 nuove unità a gas che si aggiungeranno alle altre 105 navi della flotta e affiancheranno la "AidaNova" già operativa dal 2018, e la Costa Smeralda che entrerà in esercizio a novembre.

Per quanto riguarda l'approvvigionamento, Marco Novella, armatore del Gruppo Ottavio Novella, ha affermato che alla fine del 2017 è stata presentata un'istanza all'AdSP del Mar Ligure Occidentale per realizzare una struttura di deposito del GNL ma ancora non è arrivata alcuna risposta definitiva.

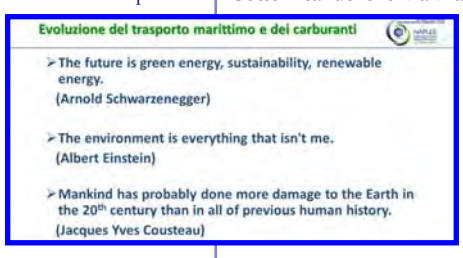
Inoltre, Marco Novella, la cui società è attiva nel settore bunker, ha spiegato che con l'entrata in vigore della normativa IMO 2020 occorrerà organizzarsi per rispondere all'aumento di domanda di combustibile Gnl tenendo anche conto dei costi per i depositi di questo combustibile già stimati in €.70/80 mln.

Secondo Novella a Genova vi sono due aree ove è possibile realizzare il progetto. Certamente la complessità del porto di Genova non facilita l'individuazione della soluzione migliore ma è oltremodo importante che l'AdSP realizzi tale struttura come già stanno facendo Livorno, Ravenna e Oristano. "Sarebbe un autogol clamoroso se Genova, il primo porto italiano - ha concluso Marco Novella - non riuscisse a realizzare un deposito di Gnl".



## *The Small Scale LNG Use. Euro-Mediterranean Conference*

Dal 15 al 16 maggio a Napoli si è tenuta la 5^ Conferenza Internazionale sul GNL, importante evento dell'area mediterranea sugli usi diretti del gas naturale liquefatto e sullo sviluppo dell'uso metano su piccola scala,. In rappresentanza di Confitarma ha partecipato alla sessione dedicata al trasporto marittimo Umberto D'Amato, Vice Presidente della Commissione Tecnica navale, Sicurezza e Ambiente, che ha illustrato come, accanto all'evoluzione del comparto siano parallelamente aumentate le misure per la salvaguardia dell'ambiente, che tra norme già entrate in vigore e quelle in via di definizione fanno di quello marittimo il settore più regolamentato al mondo.




In tema di GNL Umberto D'Amato ha ricordato la recente entrata in esercizio del traghetto Elio della Caronte & Tourist che, per ora, è l'unica nave italiana con doppia alimentazione (diesel/metano) ma che opera con diesel perché non esistono ancora in Italia stazioni di rifornimento di metano.

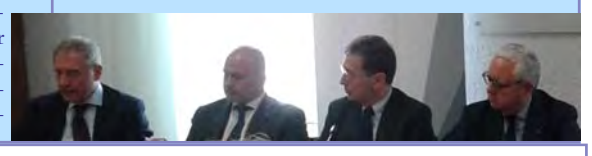
Sottolineando che via mare vengono trasportate quasi il 90% delle merci mondiali e che la maggior parte delle emissioni sono di origine terrestre e non derivanti dalle navi, ha ricordato che recenti studi scientifici dimostrato che il 14,5% del metano disperso nella nostra atmosfera, che contribuisce ad aumentare l'effetto serra in maniera considerevole, proviene dalle mucche. "Era solo questione di tempo - ha concluso Umberto D'Amato - ma alla fine qualcuno ha pensato seriamente al suo recupero".

## Il futuro della marittimità italiana

l'11 giugno a Roma, si è tenuto il Forum organizzato da CESI-Centro Studi Internazionali in collaborazione con ANSA, da cui è emersa l'esigenza che il mare diventi una priorità per l'Italia e gli si dedichi adeguata attenzione con un ministero o un Segretariato apposito come accaduto in altri Paesi.

Insieme ad Andrea Margelletti, Presidente Cesi, e al Sen. Adolfo Urso, vicepresidente del Copasir, sono intervenuti Luca Sisto, Dir. Gen. Confitarma, Amm. Pier Federico Bisconti, capo del 3° Reparto, Stato Maggiore della Marina Militare, Luigi Giannini, Presidente Federpesca, e Francesco Mariani, Segr. Gen. Assoporti.

Luca Sisto ha ricordato che "l'industria marittima dà al Paese 470mila occupati ed una ricchezza pari al 2% del Pil. Serve la costituzione di un Ministero del mare, o di un Dipartimento: gli interessi in gioco non possono essere rappresentati dalla sola Direzione del mare all'interno del Mit".



## Troppi decaloghi e poca unitarietà

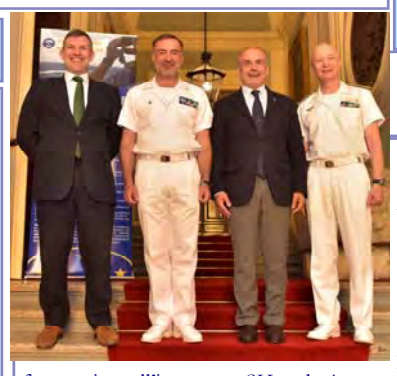
Il 14 giugno, a Portonovo, Mario Mattioli, presidente di Confitarma, è intervenuto all'Assemblea Generale di Federagenti, incentrata sull'esigenza di "sbloccare" il comparto marittimo-portuale con azioni che incidano sulla burocrazia.

Mario Mattioli nel commentare il "Decalogo per lo Sbloccamare", presentato da Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti, ha affermato che "Certamente vi sono molti punti condivisibili ma, di fatto esistono tanti decaloghi fatti negli anni in tema di sburocratizzazione, a cominciare dalla grande mole di documentazione in materia prodotta da Confitarma".

"Il problema è a monte – ha sottolineato il Presidente di Confitarma – cioè il cluster marittimo italiano non è ancora riuscito ad esprimere una effettiva compattezza di intenti: ogni componente elabora proposte, tutte in gran parte condivisibili ma spesso caratterizzate da un individualismo che inevitabilmente tende a svalutare l'interesse comune.

"In questo delicato momento per il nostro Paese e in particolare per il nostro settore, è quindi importante essere uniti e solidali. In quest'ottica, come Presidente della Federazione del Mare – ha aggiunto Mario Mattioli – sarei più che felice di poter accogliere in quella sede tutti coloro che sono disponibili a condividere gli obiettivi per formulare finalmente proposte che veramente possano restituire forza al cluster marittimo italiano".

"Occorre una vera e concreta volontà a lavorare insieme per un obiettivo comune, prima di chiedere alla politica di essere efficace come regolatore".



## Lo shipping incontra EunavFor Med

Il 28 giugno 2019, a Roma si è svolto il 3° Intersessional Meeting intitolato "Moving forward together to enhance mutual understanding and cooperation at sea", organizzato da ICS- International Chamber of Shipping, EUNAVFOR MED (ENFM) – Operazione Sophia (OHQ) e CONFITARMA, che fa seguito all'incontro SHared Awareness and DEconfliction nel MED (SHADE Med)del gennaio 2019 per proseguire le discussioni strutturate e periodiche sulle principali questioni di sicurezza marittima (safety e security) in relazione alla situazione nel Mediterraneo centrale.

Durante l'incontro, i partecipanti sono stati aggiornati sullo sviluppo delle attività di ENFM e sullo scenario in evoluzione nella regione del Mediterraneo centrale analizzate da diverse prospettive (tra cui aggiornamenti del flusso migratori, il traffico di petrolio e le questioni di embargo sulle armi).

L'industria armatoriale ha evidenziato l'esigenza di proseguire nella cooperazione e interazione, specie per affrontare le attività di Search and Rescue (SAR) in un ambiente marittimo operativo sempre più complesso.

Luca Sisto, Direttore Generale di Confitarma, nel suo intervento introduttivo ha ribadito che la sicurezza marittima rappresenta un requisito necessario per il libero flusso del traffico marittimo, "forza trainante dell'economia mondiale, dato che il 90% del commercio mondiale viaggia via mare" e che ciò vale in particolare per il nostro Paese, grande importatore ed esportatore di merci. "Dobbiamo sempre tenere a mente che un mare più insicuro rappresenta un mare più costoso per tutti!". Dopo aver ricordato la critica situazione in Africa occidentale, dove dal 2018 si è registrato un aumento del numero di attacchi di pirateria e di rapine a mano armata in mare ("Si tratta di un settore con un ruolo strategico per la politica energetica italiana e in cui la nostra industria marittima ha importanti interessi commerciali"), Luca Sisto si è soffermato sulla complessa situazione delle operazioni SAR nel Mediterraneo centrale che negli ultimi anni ha visto il coinvolgimento di molti armatori italiani. "Lo scorso febbraio abbiamo inviato al nostro Ministero dei Trasporti una serie di domande specifiche con l'obiettivo di ricevere chiare linee guida sulla condotta che i nostri comandanti devono seguire rigorosamente se chiamati a intervenire in operazioni di soccorso coordinate dalla competente autorità in particolare per quanto attiene all'area SAR libica. Questo al fine di evitare qualsiasi dubbio che potrebbe essere sollevato da un'autorità inquirente, nazionale o internazionale, sulla condotta dell'equipaggio e della società armatrice. Al momento – ha concluso il Direttore di Confitarma – siamo in attesa di ricevere una risposta formale, pur consci della complessità della questione giuridica sottostante".

John Stawpert, dell'ICS, ha aggiunto: "Mentre la pressione per la migrazione di massa ed i salvataggi su larga scala è in un certo qual modo diminuita, vi sono preoccupazioni relativamente all'attuale clima politico in Europa ed in particolare alle problematiche connesse con la soluzione dei porti di sbarco. E' essenziale che gli Stati forniscano la debita assistenza alle unità commerciali chiamate al soccorso nel consentire lo sbarco delle persone tratte in salvo nel più breve tempo possibile e la cooperazione fra il mondo armatoriale e l'Operazione EUNAVFOR MED è una componente cruciale perché questi requisiti siano soddisfatti. L'Operazione Sophia è un pilastro per la sicurezza marittima nel Mediterraneo Centrale e speriamo fortemente che detta Operazione possa continuare.

L'Amm. Enrico Credendino, Comandante dell'operazione Sophia, ha dichiarato: "Un proficuo confronto tra le componenti civili e militari si configura quale soluzione a garanzia della libera e sicura navigazione. L'operazione EUNAVFOR MED continua a garantire il monitoraggio sulle potenziali situazioni di crisi nel bacino del centro Mediterraneo e dei Paesi rivieraschi".

Piazza SS. Apostoli, 66 - 00187 Roma
Tel. 06-67481.212
E-mail *comunicazione@confitarma.it*