



## Confitarma's Information Days

### 2020 GLOBAL SULPHUR CAP



Dal 1° gennaio 2020 il tenore massimo di zolfo del combustibile per uso marittimo utilizzabile sulle navi in tutto il mondo passerà dall'attuale 3,5% allo 0,5%, a meno che non sia stato installato a bordo un dispositivo di abbattimento degli inquinanti contenuti nei gas di scarico. Per approfondire aspetti normativi e pratici legati all'utilizzo del nuovo *fuel* e degli *scrubber*, il 20 febbraio, Confitarma ha organizzato per le aziende associate un *Information Day* intitolato *2020 Global Sulphur Cap*.

Lorenzo Maticena, Presidente Commissione Tecnica Navale Sicurezza Ambiente, promotore dell'evento ha introdotto i lavori della giornata, alla presenza del Presidente di Confitarma, Mario Mattioli, e di Luca Sisto, Direttore Generale. In merito agli aspetti normativi per il nuovo combustibile, Dario Bocchetti, del Gruppo Grimaldi e Vice Presidente Commis-

sione Tecnica Navale Sicurezza Ambiente, ha illustrato il punto di vista dell'armamento, mentre Giovanna Carosi e Andrea Cogliolo, RINA S.p.A., hanno spiegato la posizione del Rina, quale Società di Classificazione.

Marina Barbanti, dell'Unione Petrolifera, ha svolto un intervento sulla situazione nazionale dei combustibili evidenziando aspetti tecnici e logistici, mentre il quadro europeo è stato oggetto dell'intervento di Damien Valdenaire, del *Concave* (*Conservation of Clean Air and Water in Europe*). Infine, Franco Porcellacchia, Vice Presidente Carnival Corporation & PLC, ha illustrato aspetti positivi e negativi connessi con l'installazione degli *scrubber*.

### BALLAST WATER MANAGEMENT



Il 21 maggio, si è tenuto a Roma l'Information day Ballast Water Management, organizzato dalla Commissione Tecnica Navale, Sicurezza e Ambiente di Confitarma, presieduta da Lorenzo Maticena che ha introdotto i lavori della giornata.

Dopo l'aggiornamento di Filippo De Ferrari (RINA Services S.p.A.) sulla normativa IMO relativa al trattamento delle acque di zavorra, moderati da Umberto D'Amato, Vicepresidente della Commissione, Cesare d'Api (Gruppo d'Amico), Francesco Bellusci (Scorpio Group) e Carlo Incoronato (F.lli d'Amico Spa) hanno illustrato le diverse esperienze maturate per l'installazione degli impianti e la loro operatività, specie nei casi di refitting e con particolare attenzione alla specifica normativa americana.

## Sotto i riflettori



### IL PRESIDENTE DI CONFITARMA ALLE CELEBRAZIONI DEI 60 ANNI DEL CNEL

Il 12 marzo, a Roma presso Villa Lubin, sono stati celebrati i 60 anni dall'istituzione del Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro.

“Com'è cambiata la rappresentanza dei lavoratori e delle imprese negli ultimi 60 anni?”

Questa la domanda posta da Tiziano Treu nel corso della tavola rotonda che ha aperto le celebrazioni e che ha visto la partecipazione di Carmelo Barbagallo, Vincenzo Boccia, Annamaria Furlan, Claudia Fiaschi, Maurizio Landini e Giorgio Merletti. Successivamente, si è tenuta un'Assemblea straordinaria alla presenza del Presidente del Senato della Repubblica Maria Elisabetta Alberti Casellati che ha portato la sua riflessione sul ruolo costituzionale e l'attualità del Cnel. È intervenuto in rappresentanza del Governo il Prof. Salvatore Giuliano, Sottosegretario al MIUR.

La mattinata si è conclusa con la *Lectio magistralis* del costituzionalista Prof. Massimo Luchiani.

In rappresentanza della Confederazione Italiana Armatori ha partecipato all'evento il Presidente Mario Mattioli insieme a Gennaro Fiore, Consigliere del Cnel.





## NOTIZIE DAL GRUPPO GIOVANI ARMATORI

### Il Presidente



Giacomo Gavarone

### I Vice Presidenti



Salvatore d'Amico



Costanza Dell'Abate



Vittorio Morace

### Past President



Andrea Garolla di Bard

### I Consiglieri



Michol Donativi Barretta



Aldo Negri



Valeria Novella



Andrea Polisenò



Andrea Riso



Giovanni Ivan Romeo

🌀 Navigare è LA scelta 🌀



### Al via il progetto i professionisti del mare!



Il 16 gennaio 6 studenti del quinto anno dell'istituto Nautico "San Giorgio" di Genova hanno iniziato la loro esperienza lavorativa.

L'11 aprile altri 6 studenti dell'Istituto Nautico di Genova e Camogli, hanno iniziato la loro esperienza lavorativa nell'ambito del Progetto "Professionisti del Mare" ideato dal Gruppo Giovani Armatori di Confitarma. Gli studenti avranno due settimane a disposizione all'interno della società Rimorchiatori Riuniti per confrontarsi con tutti i dipartimenti della società, come l'ufficio chartering, il tecnico, l'operativo, il crewing e l'HSE&Quality. "Una buona occasione - ha affermato Giacomo Gavarone, Presidente dei Giovani Armatori - per assaggiare il mondo dello shipping per cui si stanno preparando con impegno e sacrificio!"

### 20 febbraio: CONSIGLIO DIRETTIVO GGA

Il 20 febbraio si è riunito in Confitarma il Consiglio Direttivo del Gruppo Giovani Armatori, presieduto da Giacomo Gavarone. Mario Mattioli, Presidente di Confitarma, è intervenuto all'inizio dei lavori per rinnovare il suo personale bentornato a Salvatore d'Amico che a dicembre scorso è stato nominato vice presidente dall'Assemblea del Gruppo Giovani Armatori. Il Presidente Mattioli si è anche congratulato per l'ottimo lavoro che i gruppi di lavoro costituiti in seno al GGA stanno portando avanti. Giacomo Gavarone ha quindi illustrato le attività svolte negli ultimi mesi: in materia di semplificazione delle norme, nell'ambito del Comitato Regole e competitività, i Giovani Armatori stanno contribuendo notevolmente alla redazione di un documento che verrà presentato al MIT.



Il 2 aprile a Genova presso il Museo del mare si è tenuto l'evento organizzato dal Gruppo Giovani Armatori di Confitarma per approfondire le tematiche legate alla prossima entrata in vigore della normativa IMO che prevede dal 1° gennaio 2020 l'utilizzo di combustibili per uso marittimo con un tenore massimo di zolfo dello 0,5%.

Dopo i saluti di Nicoletta Viziano, Direttrice del Museo del Mare, Filippo Gavarone ha introdotto i lavori della giornata, iniziata con il *welcome speech* di Mario Mattioli, presidente Confitarma, che dopo essersi complimentato con il Gruppo Giovani Armatori per il lavoro svolto, ha ricordato l'impegno dell'industria armatoriale per la salvaguardia dell'ambiente ed ha sottolineato che, con le nuove normative IMO "il trasporto marittimo farà un ulteriore passo in avanti per restare la modalità di trasporto più eco-compatibile".

L'Am. Isp. Nicola Carlone, Direttore marittimo della Liguria e Comandante del porto di Genova, ha ricordato che la sfida del 2020 coinvolgerà non solo gli armatori ma anche l'Amministrazione e porterà indubbi benefici per l'ambiente e la collettività.

Esben Poulsen, Presidente ICS, prima di moderare gli interventi e le domande dalla platea, nella sua relazione introduttiva, ha ricordato che oltre alla scadenza del prossimo 1° gennaio 2020 lo *shipping* deve fronteggiare anche la sfida della *Ballast Water Management Convention* nonché gli ambiziosi traguardi di lungo periodo in materia di emissioni da qui fino al 2050.

Grant Hunter, Capo del Dipartimento *Contracts & Clauses* di BIMCO, ha illustrato gli aspetti legati alla contrattualistica che BIMCO ha sviluppato in merito alla normativa *low sulphur fuel*, incluso il periodo di transizione, nell'ambito dei contratti *time charter*.

Filippo Gavarone ha spiegato che per conformarsi alla nuova scadenza Crystal Pool ha già iniziato a predisporre il piano di implementazione collaborando anche i noleggiatori e trovando molto utili le indicazioni di BIMCO e ICS.

Guido Cardullo, della Fratelli Cosulich società di *bunker trading*, dopo aver passato in rassegna i principali porti del mondo valutandone la disponibilità di *low sulphur fuel*, ha affermato che il combustibile con tenore di zolfo 0,5% sarà disponibile nei principali porti del mondo. Le criticità sono legate alle quantità disponibili ed alle caratteristiche del nuovo *fuel*, che non saranno le stesse ovunque. Per quanto riguarda il combustibile con tenore di zolfo a 3,5%, che comunque sarà utilizzato dalle navi



Pietro Profumo, IPLOM, ha affermato che i produttori sono pronti: le raffinerie hanno effettuato gli investimenti necessari scegliendo fra i diversi processi produttivi utilizzabili per produrre *low sulphur fuel*. Uno di questi potrebbe accrescere la domanda di importazione di "sweet crude oil" da parte delle raffinerie.

Enrico Paglia, di Banchemo Costa, ha ricordato che già si sta registrando un aumento dei prezzi del bunker legato alla prossima entrata in vigore delle nuove regolamentazioni. Per questo, si prevede da un lato un rallentamento della velocità delle navi per risparmiare sui costi del bunker e, dall'altro, una leggera ripresa dei noli anche grazie ad una ripresa delle demolizioni

prevista per il 2019 e 2020 delle navi più datate per le quali i maggiori consumi e i costi per l'adeguamento alla *Ballast Water Convention* non saranno convenienti. All'evento era presente anche l'Associazione Porto dei Piccoli per promuovere iniziative benefiche a favore dei bambini bisognosi di assistenza negli ospedali genovesi.

### 27 giugno ASSEMBLEA GGA A GENOVA



Il 27 giugno 2019 i Giovani Armatori si sono riuniti in Assemblea presso l'Acquario di Genova per programmare le prossime attività 2019-2020.

Filippo Gavarone, Crystal Pool, entra a far parte del Consiglio del Gruppo.

Esther Marchetti subentra a Francesco Beltrano nella Segreteria.



## Parliamo di ...

### FEDERAZIONE DEL MARE COMPIE 25 ANNI

Il 6 febbraio si è tenuta a Roma la riunione del Consiglio della Federazione del Sistema marittimo italiano, presieduta da **Mario Mattioli**. Dopo aver approvato il bilancio preventivo per il 2019, il Consiglio ha rinnovato il mandato di segretario generale della Federazione a **Carlo Lombardi** ed ha definito gli eventi che si terranno nel corso dell'anno per celebrare il Venticinquennale dell'organizzazione del cluster marittimo nazionale. In particolare, in vista delle prossime elezioni del Parlamento europeo, nel corso della riunione è emersa l'esigenza di richiamare con forza all'attenzione delle forze politiche italiane la necessità di dare al cluster marittimo, nei programmi e nei dibattiti della prossima campagna elettorale, uno spazio adeguato alla sua importanza economica e sociale per un paese manifatturiero povero di materie prime e a forte connotazione turistica come il nostro. "Prima dell'inizio della campagna elettorale - ha affermato **Mario Mattioli** - invieremo a tutte le segreterie dei partiti una nota che sottolinei l'importanza del cluster marittimo e solleciti la definizione di programmi e la scelta di candidati che mettano in rilievo le questioni marittime e la loro tutela a livello europeo. La Federazione del Mare ritiene indispensabile che i parlamentari individuati dalle forze politiche



nazionali quali referenti nel nuovo Parlamento europeo del mondo marittimo, cui questo possa rivolgersi per condividere le strategie di sviluppo, segnalare problematiche e trovare tutela adeguata in seno all'Unione europea, abbiano la necessaria conoscenza e competenze del settore e si dichiara pronta ad incontrarli, in un confronto costruttivo che apra nuove prospettive in Europa per il cluster marittimo tricolore". "Il peso dell'economia marittima nel nostro Paese - ha aggiunto il **presidente Mattioli** - ben rappresentata dalla Federazione del Mare, che riunisce le principali organizzazioni legate al mare, impone che i nostri parlamentari europei tengano in debito conto le attività marittime italiane, che annualmente producono beni e servizi per un valore pari al 2% del PIL globale italiano e al 3,5% di quello dipendente dalle sole attività private, creando circa 500mila posti di lavoro tra addetti diretti e dell'indotto". "Dobbiamo sapere di poter contare, non solo come Federazione del Mare, ma anche come singole organizzazioni marittime di settore - ha concluso il **presidente della Federazione** - sull'attenzione dei deputati europei, scelti dagli elettori per rappresentare gli interessi di cittadini e imprese italiani nel processo legislativo dell'Unione".

### LA BLUE ECONOMY FULCRO DELLA COOPERAZIONE TRA MEDITERRANEO E OCEANO INDIANO FdM ALLA TAVOLA ROTONDA IORA

Il 17 maggio si è tenuta a Roma la Tavola Rotonda "Italy and the Indian Ocean Rim Association (IORA). Blue Economy as an opportunity to develop stronger cooperation in the Mediterranean and the Indian Ocean", organizzata dal Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale in collaborazione con la presidenza sudafricana di IORA e con il supporto della Federazione del Mare in rappresentanza del cluster marittimo italiano. Scopo dell'evento, inserito nel programma di EXCO 2019, prima fiera internazionale dedicata alla cooperazione, era quello di favorire i contatti tra l'Italia e gli Stati IORA sulle principali tematiche della Blue Economy quali: pesca e acquacoltura, energie oceaniche rinnovabili, porti e spedizioni marittime, ricerca e sviluppo in biologia marina, turismo e sviluppo delle comunità costiere. Oltre ai rappresentanti del MAECI e agli ambasciatori dei paesi aderenti a IORA, in rappresentanza del cluster marittimo italiano erano presenti **Carlo Lombardi**, segretario generale della Federazione del Mare con la vicesegretaria **Laurence Martin**, caposervizio Relazioni Internazionali di Confitarma, e **Luigi Giannini**, presidente di Federpesca. **Carlo Lombardi**, dopo aver ricordato le dimensioni e il ruolo del cluster marittimo in Italia, possibile esempio anche per lo sviluppo dei paesi IORA, ha messo in evidenza che le barriere commerciali stanno diventando sempre più diffuse e rappresentano una preoccupante tendenza. Ha in proposito ribadito l'impegno del cluster marittimo italiano per la salva-



guardia e promozione di politiche e principi di libero scambio in tutto il mondo, riconoscendo l'importante ruolo svolto dall'organizzazione del commercio mondiale (WTO). Inoltre, il segretario generale della FdM ha posto l'accento sulla questione della demolizione e del riciclaggio delle navi, tema molto sentito a livello europeo. "Dovremmo riconoscere il forte progresso dei cantieri di paesi dell'Oceano Indiano, i quali stanno ponendosi in linea con la Convenzione di Honk Kong e pertanto auspicano di essere inclusi nell'elenco UE degli impianti autorizzati per le navi battenti bandiera di uno Stato membro. - ha affermato - L'UE deve agire come un vero promotore di ulteriore sviluppo in tale campo, dando a queste strutture la possibilità di entrare nell'elenco UE. Infine, **Carlo Lombardi** ha ribadito ancora una volta che IMO, organizzazione marittima internazionale facente capo alle Nazioni Unite, deve restare l'unica sede deputata ad emanare norme per il settore marittimo. "Solo le normative provenienti da questo organismo internazionale trovano un'applicazione uniforme in tutto il mondo. E questo garantisce una concorrenza leale su tutti i mercati marittimi, un prerequisito per qualsiasi sviluppo della Blue Economy. Un esempio significativo sono gli ambiziosi traguardi adottati per la limitazione delle emissioni delle navi ai fini del contrasto al cambiamento del clima". Concludendo, **Carlo Lombardi** ha condiviso la proposta del presidente di Federpesca di rendere annuale l'incontro tra Italia e IORA a Roma, rendendosi disponibile ad ospitarlo.

### IL RUOLO DELL'ORGANIZZAZIONE EUROPEA DEI CLUSTER MARITTIMI NEL PROMUOVERE L'ECONOMIA MARITTIMA



L'organizzazione europea dei cluster marittimi *European Network of Maritime Clusters* (ENMC) ha incontrato a Bruxelles i rappresentanti europei delle principali attività marittime e della DG MARE. Dall'incontro è emerso come ENMC possa svolgere una funzione utile nello stimolare la realizzazione di analisi economiche e statistiche del settore da tutti condivise e promuovere così l'economia marittima, valorizzando il suo rilievo per l'Unione europea. Sotto questo profilo, il 2019 *Blue Economy Report* pubblicato di recente dalla DGMARE della Commissione europea, ha segnato un progresso, ancorché in esso l'economia marittima vada meglio definita rispetto alla più ampia Economia Blu. Nel corso dell'incontro si è anche discusso del ruolo

che ENMC potrebbe giocare per facilitare i collegamenti tra gli stakeholder marittimi al fine di poter identificare e suggerire una dimensione unitaria delle loro attività di rappresentanza degli interessi degli operatori presso le istituzioni europee. Oltre all'olandese **Arjen Uytendaal**, presidente di ENMC, e alla coordinatrice **Marjolein van Noort**, erano presenti i vertici dei cluster marittimi di Danimarca, Malta, Spagna e Italia, rappresentata da **Carlo Lombardi**, segretario generale della Federazione del Mare. Sono inoltre intervenuti **Martin Dorsman**, segretario generale di ECSA (*European Community Shipowners' Associations* - industria armatoriale), **Christophe Tygat**, segretario generale di Sea Europe (*Shipyards' & Maritime Equipment Association* - industria cantieristica e delle componenti marittime), **Lamia Kerdjoudj Belkaid**, segretaria generale di Feport (*The Federation of European Private Port Companies and Terminals* - operatori portuali). In rappresentanza della DG MARE è intervenuto **Frangiscos Nikolian**, responsabile delle analisi economiche. Previsto un nuovo incontro a settembre.

### "FUTURE FOR OCEAN GOVERNANCE AND BLUE GROWTH"

### FdM in rappresentanza dei cluster marittimi europei

Il 2 aprile a Bruxelles presso il Parlamento europeo si è tenuta la Conferenza ad Alto Livello "Future for Ocean Governance and Blue Growth", organizzata con la partecipazione delle principali istituzioni marittime dal deputato europeo portoghese **José Inácio Faria**, della commissione Ambiente, per affrontare tre importanti temi: modellare la governance globale dell'oceano per il futuro, ottenere mari sani e puliti entro il 2030, promuovere un'economia blu sostenibile. Per ENMC (*European Network of Maritime Clusters*), organizzazione di cui l'Italia detiene la vicepresidenza, è intervenuta **Laurence Martin**, vicesegretario generale della Federazione del Mare. La rappresentante dei cluster marittimi europei ha ricordato che l'economia blu dell'UE sta crescendo costantemente e che, con un fatturato di oltre 560 miliardi di euro, crea posti di lavoro per quasi 3,5 milioni di persone. "L'industria marittima è un settore vitale e strategico per l'Europa. Oltre ad avere un'enorme dimensione costiera, con il turismo che ne deriva, e numerose città importanti, il cui sviluppo è tuttora legato al mare, l'Europa è una grande potenza marittima: il 90% del commercio internazionale, l'80% del commercio estero dell'UE e il 40% del commercio interno dell'UE utilizzano la navigazione. Inoltre, gli armatori europei controllano quasi il 40% della flotta mercantile mondiale e sono attori chiave nello shipping. L'industria cantieristica europea è leader mondiale per quanto riguarda le navi da crociera e gli yacht da diporto, mentre l'industria di produzione di apparecchiature e componenti dell'UE serve metà della flotta mondiale. L'attività europea di pesca svolge un ruolo importante nella nostra politica alimentare". Lo shipping rappresenta il 3,1% delle emissioni globali di CO2 e senza l'adozione di misure adeguate, le emissioni prodotte dalle navi aumenterebbero ulteriormente nei prossimi anni (fino al 250% entro il 2050, secondo alcune fonti). Ridurre le emissioni di gas-serra dello shipping è quindi fondamentale e su questo l'industria marittima si sta impegnando e condivide la norma dell'*International Maritime Organization* (IMO) che stabilisce al 2050 una crescita delle emissioni di gas-serra limitata al 50% del livello del 2008. Inoltre, dal 2020 entrerà in vigore in tutto il mondo la normativa IMO che prevede un limite di 0,5% dello zolfo nei carburanti marini. Facendo riferimento alle affermazioni di una delle associazioni ambientaliste presenti, **Laurence Martin** ha ribadito che gli armatori europei vogliono navigare con navi pulite e per questo hanno appoggiato la nuova normativa IMO, mentre sono simili navi che i cantieri navali, insieme a fornitori, università e istituti di ricerca vogliono progettare e costruire. Per compiere passi significativi, assicurare un trasporto a emissioni zero entro il 2050 e quindi contribuire a rendere entro quell'anno l'Europa un'economia e una società a impatto climatico neutro, il settore marittimo è aperto a continuare ad investire e sperimentare, ma per farlo chiede scelte politiche stabili e ha bisogno di una quota equa e sostanziale di finanziamento da programmi come *Horizon Europe*. In tal modo, l'Europa contribuirà alla lotta globale al cambiamento climatico, oltre ad aiutare i cantieri navali europei a fronteggiare la concorrenza in termini di innovazione e consentire la progettazione e la costruzione dei tipi di navi più innovativi. Per questi motivi, l'Europa e i suoi Stati membri devono agire ora a livello politico, a sostegno dei settori della navigazione, della costruzione e delle tecnologie marittime.



guate, le emissioni prodotte dalle navi aumenterebbero ulteriormente nei prossimi anni (fino al 250% entro il 2050, secondo alcune fonti). Ridurre le emissioni di gas-serra dello shipping è quindi fondamentale e su questo l'industria marittima si sta impegnando e condivide la norma dell'*International Maritime Organization* (IMO) che stabilisce al 2050 una crescita delle emissioni di gas-serra limitata al 50% del livello del 2008. Inoltre, dal 2020 entrerà in vigore in tutto il mondo la normativa IMO che prevede un limite di 0,5% dello zolfo nei carburanti marini. Facendo riferimento alle affermazioni di una delle associazioni ambientaliste presenti, **Laurence Martin** ha ribadito che gli armatori europei vogliono navigare con navi pulite e per questo hanno appoggiato la nuova normativa IMO, mentre sono simili navi che i cantieri navali, insieme a fornitori, università e istituti di ricerca vogliono progettare e costruire. Per compiere passi significativi, assicurare un trasporto a emissioni zero entro il 2050 e quindi contribuire a rendere entro quell'anno l'Europa un'economia e una società a impatto climatico neutro, il settore marittimo è aperto a continuare ad investire e sperimentare, ma per farlo chiede scelte politiche stabili e ha bisogno di una quota equa e sostanziale di finanziamento da programmi come *Horizon Europe*. In tal modo, l'Europa contribuirà alla lotta globale al cambiamento climatico, oltre ad aiutare i cantieri navali europei a fronteggiare la concorrenza in termini di innovazione e consentire la progettazione e la costruzione dei tipi di navi più innovativi. Per questi motivi, l'Europa e i suoi Stati membri devono agire ora a livello politico, a sostegno dei settori della navigazione, della costruzione e delle tecnologie marittime.

### CONSIGLIO DELLA FEDERAZIONE DEL MARE A BORDO DI NAVE BERGAMINI Genova 28 giugno 2019

La proposta del presidente **Mario Mattioli** di aprire la Federazione del Mare a tutto il cluster per elaborare un documento comune sulle istanze della blue economy è stata unanimemente condivisa dal Consiglio della Federazione del Mare, che ha ipotizzato una sorta di assise del mare da convocare nel 2020.





La Newsletter di  
**CONFITARMA**  
Confederazione Italiana Armatori  
[www.confitarma.it](http://www.confitarma.it)

**PS** PART OF **genoa shipping week**  
PORT & SHIPPING TECH MAIN CONFERENCE Genoa 26-28 giugno 2019

ANNO XIV – Gennaio - Luglio 2019 Pag. 10

## Sotto i riflettori

### MATTIOLI: DARE UNA VOCE UNICA AL MARE

“In Italia è sempre più difficile attrarre investimenti esteri a causa soprattutto di costi burocratici elevatissimi”. Mario Mattioli, presidente Confitarma, durante la sessione Fattori competitivi 2.0 organizzata nell’ambito della Port&ShippingTech a Genova il 27 giugno, ha ribadito le difficoltà determinate da un sistema burocratico obsoleto e legato da norme e regole ormai troppo vecchie. “A questo si aggiunge la contrapposizione tra pubblico e privato che anziché rafforzare indebolisce il sistema”.

In proposito il presidente Mattioli ha portato l’esempio delle rappresentanze del cluster marittimo portuale ridotte ad un ruolo meramente consultivo all’interno degli organismi di partenariato presso le Autorità di sistema portuale.

“Se privati e Amministrazione collaborano è più facile prevenire i problemi anziché essere costretti a curarli”.

Per quanto riguarda l’esigenza di dare una unica voce al comparto, il presidente Mattioli ha ribadito la sua disponibilità ad allargare la Federazione del mare a tutti coloro che vogliono contribuire al raggiungimento di obiettivi comuni.

“Sono infinite le procedure che il sistema è capace di creare per impedire lo sviluppo invece di creare le condizioni affinché gli operatori possano lavorare e produrre ricchezza per tutto il Paese. Evitiamo tante proposte ma lanciamo un unico forte messaggio del mare, dando voce a tutti coloro che fanno parte del cluster.

La Federazione del mare potrebbe essere la camera di compensazione ideale – ha concluso Mattioli – in cui tutti i rappresentanti del cluster in una sorta di parlamento si possano confrontare, scontrare e discutere, ma dalla dialettica può nascere un sentiero comune”.

### SHIP RECYCLING: AMPLIARE L'ELENCO UE PER PROMUOVERE LA CONVENZIONE DI HONG KONG 2009

Organizzato dallo Studio Legale Siccardi Bregante & C., in collaborazione con la rivista TTM – Tecnologie Trasporti Mare, nell’ambito della Genoa Shipping Week, il 25 giugno a bordo della Fregata Bergamini si è tenuto il convegno dedicato allo Ship Recycling, cioè alla demolizione delle navi e al recupero delle loro parti in maniera più sostenibile per l’ambiente e per la salute.

Fabio Faraone, Capo Servizio Tecnica Navale, Sicurezza e Ambiente di Confitarma, nel suo intervento dopo aver ribadito la necessità di una regolamentazione globale che solo l’IMO può garantire per evitare distorsioni della concorrenza, ha illustrato la posizione sostenuta dall’Ecsa, l’associazione che riunisce gli armatori europei, che ritiene di fondamentale importanza promuovere la ratifica della Convenzione internazionale di Hong Kong del 2009 per il riciclaggio delle navi sicuro e rispettoso dell’ambiente affinché quelle disposizioni siano valide in tutto il mondo “la Convenzione di Hong Kong è l’unico strumento internazionale applicabile in grado di fornire una regolamentazione significativa per lo sviluppo

di strutture di riciclaggio globali sostenibili”.

Per questo è molto importante che gli Stati membri dell’Ue oltre a ratificare la Convenzione collaborino con la Commissione europea affinché tutti i paesi marittimi si attivino in tal senso.

L’Ecsa, che di recente ha organizzato una missione presso gli stabilimenti di Alang in India, per capire meglio quali possano essere i rischi ed anche le opportunità derivanti dal riciclaggio delle navi, ha espressamente chiesto alla Commissione europea di ampliare l’elenco dei cantieri navali autorizzati ad effettuare attività di riciclaggio delle navi ai sensi del regolamento UE 1257/2013.

È notizia di pochi giorni fa che otto cantieri navali europei (due danesi, cinque norvegesi ed uno turco) sono stati aggiunti nell’elenco che ad oggi conta 34 impianti.



### L'APPROCCIO NON SISTEMICO ALLA LOGISTICA FARÀ PERDERE COMPETITIVITÀ ALLA NOSTRA INDUSTRIA

Il 28 giugno, nel corso della sessione “SMART PORT & LOGISTICS”, organizzata nell’ambito della Port&ShippingTech a Genova, Fabrizio Vettosi, Consigliere Confitarma, ha evidenziato che i Porti-Terminals hanno caratteristiche diverse a seconda delle diverse funzioni e che occorre distinguere tra automazione (tipica dei terminal container ad alta standardizzazione) e Smart port (comune a tutti e tendente verso l’innovazione per rendere il ciclo nave più efficiente). Esiste poi l’infrastruttura soft, ovvero la governance ed i processi burocratici, oltre che lo sviluppo dei “green port”.

“Tutto ciò richiede uno sforzo ed un’integrazione da parte delle autorità preposte – ha affermato Fabrizio Vettosi – oltre alla componente dei servizi tecnico-nautici, oggi più che mai oggetto di attenzione e

revisione e su cui il dibattito è vivo”.

Questo complesso sistema rende l’infrastruttura portuale una delle più complesse, e l’insieme delle componenti genera il costo totale e la relativa competitività dei porti.

“Con il ridursi dei costi di trasporto (navi più grandi, non solo container, e che consumano meno) diventa cruciale il “cargo time” – ha sottolineato Vettosi aggiungendo che – secondo le mie stime il ritardo di un giorno per merce convenzionale proveniente dal Far East, può incidere dello 0,30% sul costo della logistica mentre tre giorni fanno quasi un punto percentuale”.

“Dobbiamo renderci conto che la logistica pesa sulle nostre merci e se l’approccio non è sistemico a perdere sarà la competitività della nostra industria”.



### PRESENTATO IL VADEMECUM CYBER SECURITY DI CONFITARMA

Il 26 giugno, nel corso della sessione Maritime Security, organizzata nell’ambito della Port & Shipping Tech a Genova, Valeria Novella, Vicepresidente della Commissione Navigazione Oceanica di Confitarma, ha illustrato il “Vademecum per la Sicurezza Informatica (Cyber Security) a bordo delle Navi mercantili nazionali”, realizzato nel maggio 2018 dal gruppo di lavoro “Operatività nave” della Confederazione e da lei stessa presieduto.



Il 26 giugno, nel corso della sessione Maritime Security, organizzata nell’ambito della Port & Shipping Tech a Genova, Valeria Novella, Vicepresidente della Commissione Navigazione Oceanica di Confitarma, ha illustrato il “Vademecum per la Sicurezza Informatica (Cyber Security) a bordo delle Navi mercantili nazionali”, realizzato nel maggio 2018 dal gruppo di lavoro “Operatività nave” della Confederazione e da lei stessa presieduto.

“In attesa di una normativa o, almeno di linee guida comuni di riferimento anche a livello istituzionale – ha affermato Valeria Novella – abbiamo ritenuto opportuno dare alle nostre aziende il maggior numero di informazioni possibili circa i concreti pericoli connessi ad intromissioni accidentali ed intenzionali nei sistemi informatici, specie in quelli di bordo”.

“In attesa di una normativa o, almeno di linee guida comuni di riferimento anche a livello istituzionale – ha affermato Valeria Novella – abbiamo ritenuto opportuno dare alle nostre aziende il maggior numero di informazioni possibili circa i concreti pericoli connessi ad intromissioni accidentali ed intenzionali nei sistemi informatici, specie in quelli di bordo”.

Il Vademecum contiene una raccolta di suggerimenti, informazioni, indicazioni tecniche e precauzionali su come gestire la sicurezza informatica a bordo delle navi mercantili che possano, in qualche modo, essere utili per prevenire e mitigare i rischi e le minacce di attacchi informatici a cui il mondo dello shipping può essere sottoposto.

Per la realizzazione del Vademecum sono stati presi in esame documenti e pubblicazioni internazionali

mento, a fronte dell’esigenza di poter fornire alle aziende associate elementi ed informazioni che ampliassero la consapevolezza dei rischi informatici per consentire loro di mettere in atto almeno i primi e basilari adeguamenti organizzativi”.

“E’ evidente che, data la continua evoluzione delle minacce informatiche, le iniziative finora messe in campo e gli stessi documenti prodotti non sono esaustivi e che è necessario tenere costantemente sotto osservazione quanto accade sia a livello di eventi e attacchi informatici che ogni giorno registriamo che negli adeguamenti normativi internazionali e nazionali. Pertanto, non è escluso che a breve procederemo alla stesura di una edizione aggiornata del nostro Vademecum”.

### MATTIOLI: SBUROCRATIZZAZIONE E AGGREGAZIONI PER AFFRONTARE IL FUTURO DELLE IMPRESE MARITTIME

Il 28 giugno, nel corso della sessione Shipping Innovation & Finance, Mario Mattioli, presidente Confitarma, ha concordato con quanto emerso dagli altri interventi in merito al fatto che è ormai improcrastinabile e urgente attuare una concreta sburocratizzazione se si vuole mantenere una flotta italiana e che “se si vuole migliorare il sistema non lo si può fare sulla base di norme vecchie e obsolete”.

vantaggi riservati all’impresa armatoriale italiana, Mattioli si è detto favorevole, previa verifica di compatibilità con il quadro giuridico dell’Unione Europea, ribadendo purtroppo i ritardi drammatici legati al complessivo Sistema Italia.

Inoltre, il presidente di Confitarma ha sottolineato che nella politica marittima è quanto mai importante il dialogo tra Italia e Unione Europea, dialogo che purtroppo ha tempi lunghi.

Concludendo, Mario Mattioli ha affermato che le aggregazioni tra aziende sono molto importanti per riuscire a spingere realtà medio-piccole, abbastanza tipiche del mondo marittimo italiano, verso realtà più complesse.

Sul tema della possibile divisione tra proprietà e shipmanagement riconoscendo a quest’ultimo i

Guardando poi al settore mare nel suo insieme, Mattioli ha ribadito che la proposta da fare alla politica deve provenire dal cluster nel suo insieme e non solo dalle singole categorie.



### ISTITUTO ITALIANO DI NAVIGAZIONE CELEBRA I SUOI PRIMI 60 ANNI



Il 29 maggio a Roma presso il Circolo Ufficiali Marina “Caio Duilio”, l’Istituto Italiano della Navigazione ha celebrato i 60 anni dalla sua istituzione alla presenza di numerosi esponenti del mondo delle istituzioni, delle università e degli ITS, e degli operatori del settore della navigazione terrestre, marittima, aerea e spaziale.



delle Ricerche. L’IIN ha lo scopo di diffondere la conoscenza e di promuovere lo sviluppo della cultura tecnica e scientifica della navigazione.

Il tutto senza scopo di lucro e basandosi solo sulle forze dei propri associati. Per questo Palmira Petrocelli si è rivolta a tutti i presenti auspicando in un sostegno anche finanziaria delle attività dell’Istituto che potrebbero contribuire con un ricco patrimonio di esperienza e conoscenza alle numerose tematiche della navigazione.

L’appello dell’IIN è stato raccolto da tutti rappresentanti delle istituzioni presenti (Amm. Giovanni Pettorino, Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, Amm. Pierfederico Bisconti, Capo del III Reparto, Stato Maggiore Marina Militare, Mauro Colletta, Direttore Generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali e il trasporto marittimo, Sen. Roberta Pinotti, ex Ministro della Difesa) che hanno assicurato il massimo impegno

nel proseguire il proficuo rapporto di collaborazione con l’Istituto.

In particolare, Mario Mattioli, presidente Confitarma, rispondendo a Palmira Petrocelli che aveva illustrato le attuali difficoltà logistiche dell’Istituto, si è reso disponibile a dare una nuova sede all’IIN presso gli uffici della Confederazione.



Nel corso della cerimonia l’attrice Ornella Giusto ha letto alcuni brani e poesie legate al mare ed è stata consegnata una targa al decano dell’Istituto, Salvatore Scotto di Santillo per i suoi 90 anni vissuti sul mare e per il mare.



## Navi, Armatori e...

**AMORETTI ARMATORI:** a metà marzo Marittima Emiliana S.p.A. società del gruppo Amoretti Armatori di Parma ha ordinato due nuove chimichiere al cantiere cinese Ningbo Xinle Shipbuilding. Le navi - 2 chimichiere di 4.500 tonnellate di portata lorda per un valore di 34 milioni \$. - avranno la classe RINA, lunghe 89,99 metri, larghe 16 metri e avranno una velocità di servizio di 13,4 nodi. Le navi una volta entrate in servizio saranno noleggiate dalla compagnia petrolifera ExxonMobil. Tutta l'operazione è stata finanziata da Crédit Agricole Italia.

**CARONTE&TOURIST:** il 28 marzo la compagnia di navigazione Caronte&Tourist ha rafforzato la flotta grazie ad un finanziamento da 34 milioni di euro, erogato da Banco Bpm e garantito da Sace Simest, con l'acquisizione definitiva della Cartour Epsilon - ha detto Rino Famiani, A.D. di Caronte&Tourist - è un'ulteriore azione di consolidamento della flotta del gruppo che si conferma una delle realtà meridionali di maggior prospettiva nel mercato dello shipping". La partnership di carattere finanziario e industriale siglata con il gruppo siciliano prevede un piano industriale che porterà a un rinnovamento della flotta navale, con particolare attenzione alla sostenibilità ambientale. La Cartour Epsilon sarà utilizzata da Irish Ferries per collegamenti fra l'Irlanda e la Francia.



**COSTA CROCIERE:** Michael Thamm il 30 gennaio è stato nominato Presidente di Cruise International Association (CLIA) Europe. Thamm, CEO del Gruppo Costa e Carnival Asia, succede a David Dingle, presidente di Carnival UK.



Il 28 febbraio nello stabilimento Fincantieri di Monfalcone, Costa Crociere ha preso ufficialmente in consegna Costa Venezia, la prima nave della compagnia italiana progettata appositamente per il mercato cinese, parte di un piano di espansione che comprende un totale di 7 nuove navi in consegna per il Gruppo Costa entro il 2023, per un investimento complessivo di oltre €6 Mld. Con una stazza di 135.500 gt, una lunghezza di 323 m. e una capacità di oltre 5.200 ospiti, Costa Venezia sarà la più grande nave introdotta da Costa nel mercato cinese, dove la compagnia italiana è entrata per prima nel 2006 ed è attualmente leader.



Il 26 marzo, a bordo della Costa Fortuna, è stato celebrato il ritorno della Costa Crociere a Genova, alla presenza di Giovanni Toti, Presidente della Regione Liguria, Marco Bucci, Sindaco di Genova, Paolo Emilio Signorini, Presidente dell'AdSP del Mar Ligure occidentale, Amm. Isp. Nicola Carlone, Comandante Capitaneria di Porto di Genova. Tra gli altri, oltre a Beniamino Maltese, Vice president di Costa Crociere, per Confitarma era presente il Dir. Gen. Luca Sisto. Dopo 15 anni di assenza, nel 2019 gli scali Costa a Genova saranno 40, pari a 170.000 passeggeri movimentati ed è già stata confermata la presenza anche per il 2020.

Il 20 maggio a Civitavecchia, il Gruppo Costa ha organizzato una visita a bordo della AidaNova, prima nave da crociera a propulsione LNG, nel corso della quale sono state illustrate le caratteristiche di questa innovativa tecnologia. In rappresentanza di Confitarma erano presenti Luca Sisto, Direttore generale, e Fabio Faraone, Capo servizio tecnica navale, sicurezza e Ambiente.



**CIANE:** entrata in servizio la nuova cisterna "Tecne", di 2.500 gt della società Ciane Spa di Genova, dotata del doppio scafo (anche se è stata costruita per operare in porto), 12 cisterne del carico, tutte con pompe sommerse, per il trasporto alle navi dei prodotti bunker cioè olio combustibile e gasolio nonché il nuovo tipo di olio combustibile con 0,5% di zolfo che diventerà obbligatorio a livello mondiale da gennaio 2020. Fra le innovazioni tecniche la propulsione diesel-elettrica, con un computer in grado di scegliere fra i 3 generatori diesel la potenza necessaria per tutti i servizi della nave, inclusa la potenza da inviare ai 2 propulsori elettrici azimutali posteriori e l'elica direzionale di prua.



Il 21 maggio l'Assemblea privata di Confindustria ha votato per il rinnovo di 20 rappresentanti generali del Consiglio generale dell'Associazione per il biennio maggio 2019-2021 e per i nuovi 15 provvisori per il quadriennio 2019-2023. Tra questi è stato eletto l'armatore Marco Novella, del Gruppo Ottavio Novella di Genova.

**D'AMICO:** il 29 gennaio presso lo Yacht Club of Greece ad Atene, il Gruppo d'Amico ha ricevuto lo *SMART4SEA Energy Efficiency Award* 2019, per essere una delle società di shipping maggiormente sostenibili a livello mondiale, grazie agli investimenti effettuati sia in programmi di nuove costruzioni "eco-ship" sia nello sviluppo di un sistema di monitoraggio delle performance a livello ambientale estremamente efficiente.



Salvatore d'Amico, Fleet Director del Gruppo d'Amico ha commentato, "Siamo particolarmente orgogliosi di avere ricevuto questo premio, specialmente perché dimostra quanto i nostri partner credano in noi e quanto il nostro settore sia assolutamente unito per raggiungere un obiettivo comune: rendere il settore dello shipping più efficiente e sostenibile. Tutte le nuove tecnologie sviluppate dal nostro Gruppo, inoltre, avranno il pregio di ridurre la richiesta di dati dalla terraferma verso i marittimi, e di incrementare la consapevolezza in merito alla sicurezza in mare. Noi crediamo che queste misure siano la strada giusta per rendere le nostre navi più sicure, in un settore in cui il margine di errore è pari a zero". Ivana Melillo, ha ritirato il premio.

**GRUPPO GRENDI:** a marzo Bruno Musso presidente del Gruppo Grendi con un convegno organizzato alla facoltà di ingegneria di Genova, rilancia il progetto del "Bruco", ovvero la costruzione di un tunnel di 38 chilometri, che dal porto di Pra'-Voltri arriverebbe a Novi Ligure con un costo di meno di 2 miliardi di euro e collegherebbe le banchine genovesi con il retroporto del Basso Piemonte. Obiettivo: convogliare a Genova tutti i traffici della Pianura Padana e magari qualcuno in più da Svizzera e Germania meridionale, facendo del porto del capoluogo ligure un hub di destinazione finale da 10 milioni di teu. .



Il 1° giugno il presidente della Repubblica Mattarella ha nominato Cavaliere del Lavoro **Costanza Musso**. Unica ligure tra i 25 Cavalieri del Lavoro nominati quest'anno, è amministratore delegato del gruppo Grendi, che si occupa di trasporti marittimi e logistica ed opera nel settore da oltre 20 anni: "Un settore prettamente maschile specifica Costanza Musso - ma il fatto di essere donna lo ho sempre considerato un plus e non un minus. Sono molto fiera, è un riconoscimento che viene dato all'azienda di famiglia che fa questo lavoro da 190 anni".

**GRIMALDI NAPOLI:** Il 25 gennaio ha preso il via ufficialmente il progetto "Scuola della famiglia" ideato, realizzato e finanziato dalla Fondazione Grimaldi Onlus in collaborazione con diverse associazioni del terzo settore. La sede centrale delle attività sociali è l'Istituto Bianchi, rilevato dalla Fondazione per una cifra superiore ai 10 milioni di Euro. La prima attività a partire è stata la Spes-F, un programma che coinvolge famiglie numerose e a basso reddito in seminari di potenziamento genitoriale in ambito economico, giuridico, domestico, sanitario e relazionale, con remunerazione del gettone di presenza. In più saranno attivati un doposcuola per bambini e adolescenti e uno sportello legale gratuito per le famiglie. La "Scuola della famiglia" include diverse attività che mirano a sostenere le famiglie numerose e a basso reddito della città di Napoli, gli anziani, i bambini, gli adolescenti e disabili.

Il gruppo Grimaldi di Napoli, tramite le sue tre compagnie di navigazione Grimaldi Lines, Minoan Lines (Grecia) e Finnlines (Finlandia), punta a movimentare complessivamente 5 milioni di passeggeri nel 2019, in crescita rispetto ai 4 milioni trasportati durante il 2018. Ad annunciare l'obiettivo è stata la stessa Grimaldi che, intervenendo il 23 marzo all'edizione 2019 della Borsa Mediterranea del Turismo (BMT) in corso a Napoli, ha poi passato in rassegna le altre novità che caratterizzano l'offerta del gruppo, «a partire - ha ricordato Francesca Marino, passenger department manager di Grimaldi Lines - dalla nuova vita delle nostre ammiraglie gemelle Cruise Roma e Cruise Barcelona, che abbiamo sottoposto ad un intervento di profondo restyling e allungamento, con il duplice obiettivo di ridurre l'impatto ambientale e renderle ancora più accoglienti per meglio soddisfare le esigenze della clientela».

Composta da agenti di viaggio e operatori, ed anche dai viaggiatori che hanno espresso la loro preferenza per ognuna delle categorie prese in esame, la giuria della IV edizione del premio Italia Travel Awards 2019 ha premiato Grimaldi Lines quale compagnia di traghetti preferita dai passeggeri.

Il 1° luglio si è tenuta nel porto di Civitavecchia la cerimonia di presentazione della "nuova" Cruise Roma, la prima nave del Mediterraneo con zero emissioni in porto, recentemente sottoposta a lavori di allungamento e restyling dalla Fincantieri di Palermo, a conclusione dei quali è tornata operativa sulla linea Civitavecchia-Porto Torres-Barcellona. All'evento hanno partecipato autorità civili e marittime, clienti e partner del Gruppo Grimaldi. In particolare, erano presenti Mercè Conesa i Pagès, Presidente dell'Autorità Portuale di Barcellona, Ernesto Tedesco, Sindaco di Civitavecchia, Vincenzo Leone, Comandante della Direzione Marittima del Lazio, Francesco Maria di Majo, Presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale, Mauro Coletta, Dir. Gen. del MIT. Per Confitarma era presente il DG Luca Sisto. Grazie all'inserimento di un troncone di 29 metri, l'unità è lunga 254 m. e ha una stazza lorda di circa 63.000 tonn. Sotto il profilo tecnologico, sono state adottate soluzioni d'avanguardia volte alla riduzione dell'impatto ambientale e al risparmio energetico. In particolare, sono stati installati quattro scrubber per la depurazione dei gas di scarico al fine di abbattere le emissioni di zolfo fino allo 0,1% in massa - pari a 5 volte meglio di quanto sarà previsto dalla nuova normativa dell'IMO a partire dal gennaio 2020 - e di ridurre il particolato dell'80%. È stato inoltre installato un impianto di mega batterie a litio della capacità di oltre 5 MWh per alimentare la nave durante le soste nei porti senza la necessità di mettere in funzione i dieselgeneratori, raggiungendo così l'obiettivo promosso dal Gruppo Grimaldi delle zero emissioni in porto.



**PB TANKERS:** il 9 aprile a Roma, insieme ad altri esponenti del mondo delle imprese pubbliche e private attive nel settore delle infrastrutture, Federica Barbaro, AD della PB Tankers e membro del Comitato esecutivo di Confitarma, è intervenuta alla Conferenza organizzata dall'ISPI e presieduta dal Presidente Giampiero Massolo, ed ha illustrato le attività svolte dalla sua azienda, che sin dall'800 opera nel trasporto di petrolio e prodotti petroliferi. Ha sottolineato poi l'importanza del settore marittimo per il nostro Paese, evidenziando però che l'Italia investe solo il 2% nel trasporto marittimo rispetto al 19% della Germania e al 14% degli altri Paesi avanzati e che è fondamentale poter contare su un sistema portuale efficiente.



**RIMORCHIATORI LAZIALI:** il 26 marzo è stato consegnato "Sansone" il nuovo rimorchiatore, costato € 7 mln che si aggiunge alla flotta di Rimorchiatori Laziali composta di 11 unità a Civitavecchia - 6 rimorchiatori, 3 bettoline bunker e 2 bettoline acqua - per un totale di 70 lavoratori tra personale di bordo, tecnici e amministrativi. Per questo nuovo rimorchiatore il nome è stato scelto tra quelli proposti dagli studenti dell'Istituto Calamatta.



**RIMORCHIATORI RIUNITI:** A metà maggio, Rimorchiatori Mediterranei, del gruppo Rimorchiatori Riuniti di Genova, ha firmato un contratto con Damen Shipyards Group per il nuovo rimorchiatore Capo Peloro che sarà consegnato a dicembre e opererà in Sicilia gestito da Rimorchiatori Augusta. Come l'unità gemella Capo Boero, Capo Peloro avrà un equipaggiamento antincendio FiFi1, ganci traino aggiornati e tutta l'attrezzatura necessaria per soddisfare gli standard della bandiera italiana.

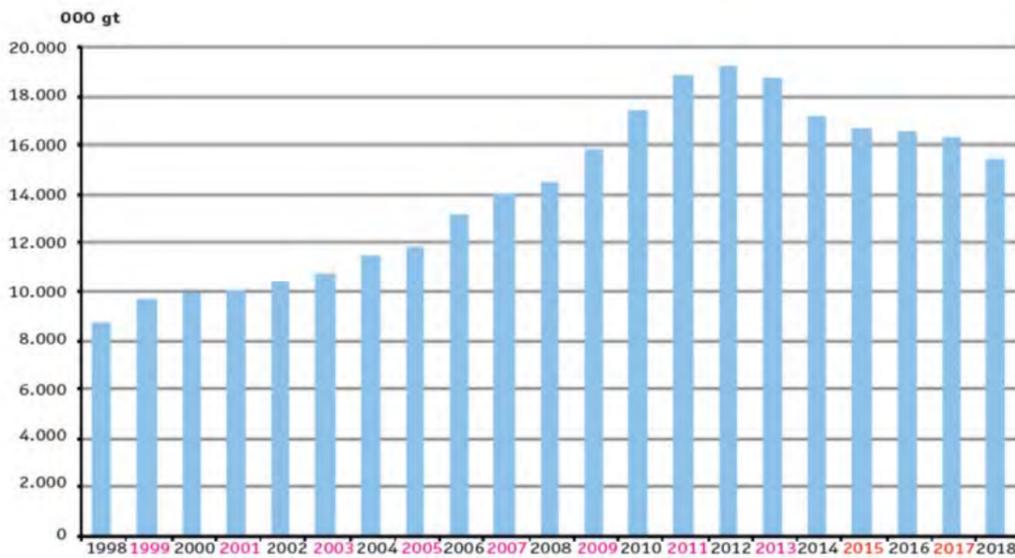
GMC (Euro-Greek towage Maritime Company), società greca di proprietà dei gruppi armatoriali italiani Rimorchiatori Mediterranei, Neri e Cafimar, per un terzo ciascuno, e Zouros Group hanno annunciato la firma di una lettera d'intenti per l'acquisto da parte dell'80% della società Zouros, uno dei principali operatori di rimorchio portuale negli scali del Pireo e di Salonico. La transazione riguarderà anche il passaggio della flotta di GMC, composta da 4 rimorchiatori azimutali, che andranno ad aggiungersi alle unità gestite attualmente dal gruppo Zouros. Quest'ultimo è previsto mantenere una quota pari al 20% del capitale sociale e resterà responsabile per l'impiego operativo dei mezzi insieme a GMC. I gruppi Rimorchiatori Mediterranei, Neri e Cafimar gestiscono complessivamente una flotta di oltre 200 unità, operanti principalmente in Italia, ma con importanti presenze in altri porti del Mediterraneo, del Mar Nero e del Sud America.





## Numeri e Numeri

### LA FLOTTA MERCANTILE ITALIANA ALLA FINE DEL 2018



Alla fine del 2018, la flotta mercantile di proprietà italiana si riduce del 5,1% rispetto alla fine del 2017, con 1.406 navi per un totale di 15.482.499 gt (tonnellate di stazza lorda), così ripartite:

- oltre le 1.000 gt: 643 navi, equivalenti a 15.224.252 gt
- da 100 a 999 gt: 763 navi, equivalenti a 258.197 gt.

Il 92% del tonnellaggio di proprietà italiana, pari a circa 14,2 milioni gt, sono iscritte nel Registro internazionale italiano, mentre l'8% (1,2 milione gt) sono iscritte nel Registro ordinario e una piccola parte del tonnellaggio di proprietà italiana batte temporaneamente bandiera estera (bareboat charter registration).

### EC 2019 ANNUAL REPORT ON THE EU BLUE ECONOMY



È stato pubblicato The *EU Blue Economy Report 2019*, rapporto annuale sulla Blue Economy predisposto dalla Commissione europea sotto la regia di DG MARE.

Oltre ad avere un'enorme dimensione costiera e numerose città importanti il cui sviluppo è tuttora legato anche al mare, l'Europa è infatti 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 da questo Rapporto 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 fondamentale 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.

Si tratta di un rapporto importante, ancorché migliorabile, visto che i dati riportati si riferiscono all'anno 2017, non consentendo di valutare le evoluzioni più recenti, e che manca un'analisi qualitativa accanto a quella quantitativa, entrambe necessaria per orientare le scelte politiche e rafforzare l'economia blu europea.

Inoltre, tra i dati si includono anche il turismo costiero e l'estrazione di idrocarburi, i quali concorrono rispettivamente per il 30% e il 14% al volume d'affari della Blue Economy e per il 54% e il 4% alla sua occupazione, dandone un'immagine a prima vista imprecisa se si ritiene che l'economia del mare debba includere solo le attività marittime vere e proprie (in Italia, ad esempio, quei settori non vengono analizzati nel rapporto dedicato periodicamente dalla Federazione del Mare e dal Censis al cluster marittimo nazionale, studio di cui uscirà in autunno la sesta edizione). Depurato di tali voci, i dati per la Blue Economy europea sono pari a 383 miliardi di euro come fatturato e 1,7 milioni di persone come occupazione.

Il rapporto EU Blue Economy Report 2019 è disponibile nella sezione pubblicazioni del sito <http://www.federazioneilmare.it>.

### 6° RAPPORTO ANNUALE SRM ITALIAN MARITIME ECONOMY

Il 4 luglio è stato presentato a Napoli il 6° Rapporto annuale "Italian Maritime Economy" curato da SRM, intitolato "Nuovi scenari nel Mediterraneo: Suez e la Cina, le strategie dei grandi carrier, le nuove tecnologie e le rotte dell'energia". La presentazione della ricerca ha coinciso, quest'anno, con l'apertura del primo Euromediterranean Investment Forum, meeting internazionale organizzato da FeBAF - Federazione Banche Assicurazioni e Finanza, dal titolo

- Le previsioni per il commercio marittimo sono positive, con un tasso di crescita media annua del 3,8% tra il 2019 e il 2023 (tra il 2005 e il 2017 è aumentato ad un tasso medio del 3,5%).
- L'Asia domina l'attività di movimentazione di container, rappresentando quasi i due terzi del totale globale. Circa 240 mln di container registrati in Cina.
- Per effetto della Trade War, le esportazioni in container dalla Cina verso gli Usa sono diminuite dell'8,2% nel 1° trim. 2019. Un'escalation del fenomeno, potrebbe comportare una riduzione dei volumi transpacifici in direzione Est di un ulteriore 8% per la fine dell'anno.
- Secondo stime la Belt & Road Initiative aumenterà il PIL mondiale entro il 2040 di \$7,1 trilioni l'anno, pari a una crescita del 4,2% annuo.
- Ultimo anno record per il Canale di Suez: oltre 18 mila navi e 983,4 mln di tonn. di merci transitate.
- L'era del gigantismo proseguirà anche in futuro. Nei prossimi tre anni, nel segmento 10.000-23.000 TEU verranno inaugurate 133 nuove navi e 45 di queste saranno nella fascia 18.000-23.000.
- Forte tendenza alla concentrazione delle rotte: nel 1998 i primi 4 operatori detenevano il 20% del mercato mondiale, ora tale percentuale è salita al 57-58%. Considerando i primi 10 si passa dal 40% del 1998 a oltre l'80%.
- In Italia cresce la componente internazionale del nostro trasporto marittimo. Il valore degli scambi commerciali via mare dell'Italia è stato pari a €253,7 Mld. Il mare assorbe il 37% dell'interscambio italiano.
- La Cina è il nostro principale Paese fornitore; con €22,4 Mld rappresenta il 17% di tutto l'import via mare italiano; il primo Paese cliente per modalità marittima sono gli Usa che con €27,7 Mld concentra il 23% del nostro export.
- In Italia ancora basso l'utilizzo dell'intermodale; su un panel di imprese intervistate, l'81% fa ricorso al mezzo gommatto per raggiungere i porti.
- SRM ha stimato che se il nostro Paese effettuasse investimenti portuali tali da comportare un aumento della capacità e di attrazione del traffico dei nostri porti del 10%, ciò genererebbe un impatto sul valore aggiunto prodotto dalla filiera marittima pari a ulteriori €3,2 Mld euro.
- Tutti i dati di traffico mostrano una presenza di rilievo del Mezzogiorno nel nostro commercio marittimo con percentuali di peso sul totale nazionale che si attestano intorno al 45%. Le ZES devono decollare al più presto per ispessire il tessuto produttivo ed attrarre investimenti industriali.



"Financing Maritime Economy, Investment and Social Development". Frutto del monitoraggio dell'Osservatorio Permanente sui trasporti marittimi e la logistica, il Rapporto delinea i nuovi scenari economici e marittimi che impatteranno sulla competitività del nostro sistema Paese, nonché gli assetti delle rotte globali su cui sta insistendo la Trade War Usa-Cina e le infrastrutture; i transiti del canale di Suez, che festeggia i suoi 150 anni; il gigantismo navale, che prosegue in maniera sostenuta accelerando il processo di selezione dei porti; la Cina, che ha ormai definito il suo posizionamento strategico nel Mediterraneo in alcuni dei più importanti terminal portuali; le free zone portuali, che continuano ad attrarre investimenti industriali sulla sponda africana. Ma non solo; non vanno trascurate le sfide imposte dalle nuove tecnologie e dagli scenari energetici.

### PIRATERIA: Rapporto IMB gennaio-giugno 2019



Secondo l'IMB - International Maritime Bureau, nella prima metà del 2019, nel mondo sono stati registrati 78 episodi di pirateria e rapina a mano armata contro navi rispetto ai 107 incidenti nel primo semestre. Complessivamente, 57 navi sono state abbordate con successo, pari al 73% di tutti gli attacchi.

Il 43% dei 78 casi segnalati si è verificato nel Golfo di Guinea, che permane l'area di rischio più alto per i marittimi: nei primi 6 mesi del 2019 sono stati rapiti 27 membri di equipaggi (25 nello stesso periodo del 2018). 21 incidenti sono stati registrati in Nigeria (31 nel 2018). Otto delle nove navi che hanno subito attacchi armati in tutto il mondo erano comunque in queste acque. Questi incidenti sono stati classificati come atti di pirateria perché le navi si trovavano ad una distanza media di 65nm al largo di Brass.

In ogni caso IMB sottolinea l'attività della Marina nigeriana che ha risposto prontamente alle segnalazioni di attacchi attivamente agli incidenti segnalati inviando navi di pattuglia. In Malesia, dieci membri dell'equipaggio sono stati rapiti da due pescherecci al largo di Sabah orientale a giugno. Di questi, nove membri dell'equipaggio sono stati rilasciati.



In Indonesia, la cooperazione con scambio di informazioni tra la polizia indonesiana e l'IMB continua a mostrare risultati positivi con solo 11 incidenti segnalati. In Sud America una nave partita da Guayaquil è stata attaccata con armi da fuoco sul fiume Guayas: è la prima volta che un attacco di questo tipo viene segnalato in Ecuador. Inoltre, sono stati segnalati episodi di violenti furti armati contro navi ancorate a Callao in Perù, Jose Terminal in Venezuela e Macapa in Brasile.

