



## In questo numero

### IL PUNTO pag. 1

- ◆ E. Grimaldi, Presidente Confitarma
- ◆ La nota del Direttore

### PARLIAMO DI pag. 2

- ◆ Economia del Mare

### PIRATERIA pagg. 3 e 4

- ◆ Sventato attacco dei pirati a nave italiana nell'Oceano Indiano
- ◆ Pirata somalo cambia lavoro: la pirateria non è più redditizia
- ◆ Un fondo africano contro la pirateria nel Golfo di Guinea
- ◆ Pirateria Flash
- ◆ Attacchi diminuiti grazie ai team armati sulle navi. Gli armatori italiani grati alla MM per lo straordinario impegno
- ◆ La vicenda dei Marò

### LA VOCE DELLA STAMPA pag. 5

- ◆ Ancora lontana l'era delle navi cargo drone
- ◆ Moore Stephens certifica la ripresa della fiducia nello shipping

### SOTTO I RIFLETTORI pag. 5

- ◆ L'attività del Cirm nel 2013

### DIARIO DI BORDO pagg. 6 e 7

- ◆ Confitarma incontra IACS e ICS
- ◆ Paolo d'Amico confermato al vertice della FdM
- ◆ Costituita la Commissione Education
- ◆ Costituito SOLIMARE, il Fondo di Solidarietà bilaterale nel settore marittimo
- ◆ In Confitarma si è parlato di...

### NOTIZIE DAL GRUPPO GIOVANI ARMATORI pag. 8

- ◆ La competitività dell'industria navale. Prima Assemblea Generale e primo Workshop di YOUNG SHIP ITALIA
- ◆ Flash GGA

### NAVI, ARMATORI, E... pag. 9

- ◆ Deepsea Ro/Ro shipping

## Il Punto: l'ecobonus va seriamente discusso in sede Ue Emanuele Grimaldi, Presidente Confitarma

Il tema delle autostrade del mare è sempre di grande attualità ma ciò che sconcerta è che sembra che negli ultimi anni non sia successo nulla di nuovo e si continua a porre sempre la stessa domanda: cosa si deve fare per sviluppare le autostrade del mare?

In realtà, da molti anni le autostrade del mare in Italia sono una realtà grazie ai notevoli investimenti degli armatori italiani che hanno la più grande flotta ro-ro e ro-ro pax al mondo e sono i leader assoluti mondiali nelle attività di *short sea shipping*. Basti pensare agli importanti passi avanti nei collegamenti con la Spagna e la Grecia ove ci sono almeno una ventina di navi che operano con successo.

Certo, si potrebbe fare di più.

Da un lato è importante puntare su programmi infrastrutturali di ampio respiro che consentano di realizzare gli indispensabili spazi operativi nei nostri porti considerando anche l'opzione di svilupparli nell'entroterra, fuori cioè dalla cinta portuale, in modo da avvicinare, con collegamenti ad hoc e con modalità e potenzialità adeguate, la merce alle aree fortemente produttive del Paese, come ad esempio quella del Nord Italia che, per una parte rilevante, è tuttora servita dai porti del North Range.

Molto importante poi è l'altra sponda del Mediterraneo ove, nonostante le difficoltà che devono affrontare paesi come la Tunisia, il Marocco, la Libia e l'Egitto a seguito delle varie primavere arabe, si registra uno sviluppo importante di trasporto non solo delle merci ma anche dei passeggeri. Pensiamo che in Italia vivono circa mezzo milione di marocchini e mezzo milione di tunisini.

E' evidente che il trasferimento della merce dalla strada al mare comporta forti benefici per la collettività in termini ambientali: meno congestione sulle strade, meno incidenti e, in termini globali, meno inquinamento.

Purtroppo, l'inefficienza del nostro sistema logistico e delle infrastrutture portuali non adeguate all'evoluzione dei traffici causano una costante perdita di competitività dei porti italiani.



Emanuele Grimaldi  
Presidente Confitarma

La crisi economica internazionale e la conseguente scarsità delle risorse pubbliche disponibili impongono di razionalizzare al massimo i finanziamenti nei porti, dando priorità a quei progetti di infrastrutturazione che più rispondono alle esigenze di sviluppo del sistema portuale nazionale. Se poi si analizzano le cause che determinano la nostra grave inadeguatezza infrastrutturale non si può non considerare la carenza di coordinamento e di indirizzo strategico unitario, il solo che consentirebbe di legare tra loro i vari progetti di sviluppo, evitando dispersione di risorse e di investimenti. I vincoli burocratici e geografico-morfologici del nostro Paese di fatto impediscono uno sviluppo in tempi ragionevoli delle aree operative portuali nei nostri scali, ma grazie alla moderna tecnologia detti vincoli potrebbero essere superati in tempi rapidi.

Dall'altro lato, occorre affrontare seriamente con l'Europa il discorso delle autostrade del mare e del trasporto intermodale. L'Italia aveva introdotto una *best practise* europea che era l'ecobonus. Adesso invece ci sono varie forme di contribuzione sotto forma di incentivazioni, i co-finanziamenti ai sensi del programma TEN-T per migliorare le infrastrutture.

Credo che, con l'attuale saturazione di linee in Europa, i sistemi che favoriscono una linea rispetto ad un'altra, oltre a creare problemi di competizione possano essere addirittura controproducenti. Quindi l'unico aiuto neutrale dal punto di vista della concorrenza, pur essendo il più grande acceleratore di processo, è favorire le compagnie di trasporto che utilizzano la nave, lasciando loro la libertà di scegliere la linea ritenuta più competitiva in termini di servizio al cliente, frequenza, attenzione al carico, riduzione dei danni, logistica nei porti, ecc.

Ritengo che sarebbe fortemente auspicabile introdurre un ecobonus europeo e bisogna farsi parte diligente perché questo avvenga oppure ottenere di fare questo in Italia visto che noi abbiamo necessità anche di una continuità territoriale.

## IL VALORE DELLO SHIPPING PER L'ECONOMIA DELL'UE Gennaro Fiore, Direttore responsabile



Gennaro Fiore  
Direttore Generale Confitarma

Il 2 aprile nel corso di un seminario presso il PE, in presenza di Siim Kallas, vicepresidente della Commissione responsabile per i trasporti, l'Ecsa ha presentato i risultati dello studio realizzato dall'Oxford Economics sul valore economico del settore dei trasporti marittimi dell'Ue. In sintesi il rapporto dimostra che la flotta controllata dall'Ue rappresenta circa il 40% del tonnellaggio mondiale e dal 2005 al 2014 è aumentata di circa il 70%. Per quanto riguarda l'impatto economico complessivo, lo studio stima che lo shipping europeo nel 2012, ha contribuito con €145 Mld al PIL, ha impiegato 2,3 mln di lavoratori e ha generato entrate fiscali pari a € 41 Mld. Tra il 2004 e il 2012 l'occupazione diretta è cresciuta del 22% e in termini di PIL la produttività dello shipping per lavoratore è più elevata della media UE. Lo studio evidenzia anche il nesso di causalità tra le flotte controllate europee, cresciute nonostante il recente periodo di grave crisi e le misure di

aiuti di Stato approvati dall'Ue per sostenere il trasporto marittimo, in particolare la tonnage-tax.

Lo studio dell'Oxford Economics oltre a fornire dettagliate indicazioni sul valore del trasporto marittimo per l'economia dell'UE, fornisce anche interessanti spunti utili in sede di elaborazione di normative europee relative al settore.

In particolare, emerge l'importanza dell'industria armatoriale europea verso la quale l'UE dovrebbe essere più attenta evitando l'adozione di norme che possono danneggiare la competitività.

Per esempio, l'adozione delle norme per la riduzione dello zolfo nei combustibili marini potrebbe rivelarsi come un "autogol", dato che i limiti di emissione che a breve entreranno in vigore potrebbero comportare la chiusura di rotte marittime con uno spostamento dei carichi sulle strade e con il conseguente aumento della congestione stradale e degli incidenti sulle strade.

Gli armatori sono disposti a partecipare, in una logica di sostenibilità a questi importanti programmi, ma c'è la necessità di un buon coordinamento tra l'industria e il legislatore europeo.



## Parliamo di... Economia del mare

Il 28 aprile, nell'ambito dello Yacht Med Festival svoltosi a Gaeta dal 24 aprile al 1° maggio, si è tenuta la 3<sup>a</sup> edizione del Forum Nazionale dell'Economia del Mare a cui hanno partecipato rappresentanti delle istituzioni e delle associazioni del settore.

Roberta Busatto, direttore del magazine "Economia del Mare" nell'introdurre il dibattito ha affermato che "In un momento in cui si discute di riforme strutturali e costituzionali, del ruolo dell'Italia in Europa, della forza dell'Europa nel Mondo e di cambiamento, noi vogliamo affermare in maniera forte e unanime la strategicità dell'Economia del Mare nelle politiche di sviluppo nazionali ed europee. E' questa un'occasione che non possiamo perdere.

Il percorso di riconoscimento del settore e delle sue prerogative è ormai inevitabile ma è ancora troppo lento per rispondere adeguatamente alle esigenze delle imprese".

Al centro del dibattito il lancio ufficiale dell'iniziativa del Blue Paper, nata per aggregare intorno ad un manifesto chiaro ed inequivocabile la più ampia rete possibile di imprese, associazioni, istituzioni che vogliono affermare, insieme e con determinazione, che il momento per l'Economia del Mare in Italia è adesso. Dieci punti programmatici motivano un appello semplice e immediato che sarà presentato entro l'estate al Governo corredato da un elenco di concrete priorità relative a ogni specifico settore coinvolto.

"L'Italia si appresta a vivere una stagione di riforme



e ad assumere la guida del Semestre Europeo: è questa l'occasione per fare dell'Economia del Mare uno dei punti prioritari della strategia di sviluppo del nostro Paese - ha affermato **Vincenzo Zottola**, Presidente del Comitato Filiera Nautica Unioncamere - Oggi questo settore rappresenta 42 miliardi di euro di valore aggiunto e 800.000 occupati. Il progetto Yacht Med Festival ha saputo aggregare le più importanti realtà imprenditoriali, associative e istituzionali intorno ad un'idea nuova di sviluppo legato al mare. Ecco perché posso affermare con convinzione l'appoggio di tutto il sistema camerale all'iniziativa del Blue Paper, impegnandomi in prima persona per la sua promozione".

"Voglio dare tre contributi al Blue Paper e allo sviluppo dell'Economia del Mare - ha sottolineato **Guido Milana**, Vicepresidente della Commissione per la Pesca del Parlamento Europeo - tre proposte che reputo essenziali. Il primo atto da compiere è quello del Piano Regolatore Generale del Mare. Il secondo è la necessità di costruire documenti programmatici che siano la raccolta delle esigenze delle imprese e che quindi consentano un uso intelligente dei fondi europei. Il terzo è la definizione di una politica estera italiana che guardi al Mediterraneo e arrivi ad ottenere analisi economiche finalizzate a comprendere le reali possibilità di sviluppo".



### Un forte appello a favore dell'Economia del Mare nel corso del 3° Forum Nazionale organizzato nel contesto dello Yacht Med Festival di Gaeta



Per Confitarma è intervenuto **Luca Sisto**, Capo Servizio Politica dei Trasporti, che dopo aver illustrato il recente studio dell'Oxford Economics sull'impatto economico dello shipping per l'economia dei Paesi Ue, ha sottolineato l'esigenza di un'amministrazione specifica per il settore marittimo.

Sono intervenuti anche **Alfredo Malcarne**, Presidente di Assonatica Italiana, **Maria Grazia Iadaro**,

Dirigente dell'Area Economia del Mare della Regione Lazio, **Cosimo Nicastro**, Comandante della Capitaneria di Porto di Gaeta, **Paolo Ferrandino**, Segretario Generale Assoport, Vincenzo Poerio, AD Benetti, **Luciano Serra**, Presidente Assonat, **Eugenio Massolo**,

Presidente della Fondazione Accademia Italiana Marina Mercantile, **Enrico Brugnoli**, Direttore del Dipartimento Ambiente del CNR, **Silvio Rossignoli**, Vicepresidente PMI del Cluster Tecnologico Nazionale dell'Aerospazio.



I lavori sono stati conclusi da **Maria Teresa Amici**, Sottosegretario di Stato alle Riforme Costituzionali che ha dichiarato "Mi impegno a consegnare una relazione dettagliata di questo

convegno e del manifesto al Presidente del Consiglio Renzi perché ritengo che oggi abbiamo avuto la prova che esiste un'Italia che vuole tornare a sperare e a crescere. Ho letto con attenzione il Blue Paper e voglio partire da uno dei punti citati, il quarto, che ci dice che il mare è parte integrante della nostra essenza. La sua economia è anche qualità della vita. Il mare è l'elemento principe di sviluppo perché unisce la costa all'entroterra. Oggi abbiamo avuto la possibilità di avere contezza della complessità dell'Economia del Mare, articolata su una trasversalità di settori e competenze ampia e in questo convegno ben rappresentata".

"L'Economia del Mare" ha concluso "ha bisogno di svilupparsi intorno a tre assi strategici: internazionalizzazione, integrazione e semplificazione, ancor più in virtù della necessità di definire politiche condivise legate ai fondi europei. Uniamo il mare ad un'idea innovativa dell'agricoltura per costruire condizioni concrete di sviluppo".





## Pirateria

### SVENATTO ATTACCO DEI PIRATI A NAVE ITALIANA NELL'OCEANO INDIANO

Il nucleo di sicurezza e protezione della Triskel Risk Management ha sventato un attacco di pirati contro la nave italiana Jolly Quarzo, della compagnia di navigazione Ignazio Messina.

Intorno alle 17 di venerdì la Jolly Quarzo, in navigazione nell'Oceano Indiano al largo delle coste somale, è stata avvicinata da tre piccole imbarcazioni che hanno tentato un abbordaggio.

E' bastato che il team della Triskel imbarcato sulla nave italiana sparasse alcuni razzi di segnalazione per far capire ai pirati che la Jolly Quarzo aveva a bordo un nucleo di sicurezza e così le tre imbarcazioni si sono allontanate. Alle 19,00 l'allarme è rientrato e, come da procedura, è stato avvisato il dispositivo militare presente in zona nell'ambito delle operazioni antipirateria. E' quindi giunto sul posto un elicottero della marina militare giapponese, che ha potuto constatare che i pirati avevano nel frattempo fatto perdere le proprie tracce.

**La nave Jolly Quarzo della Società Ignazio Messina & C. Spa di Genova, abbordata il 7 marzo al largo della Somalia**



#### Curiosità **PIRATA SOMALO CAMBIA LAVORO: LA PIRATERIA NON E' PIU' REDDITIZIA**

Isse Yuluh, originario della regione di Bari nel Puntland, ha dichiarato di voler abbandonare l'attività di pirata, a causa della drastica riduzione dei profitti. Prima i pirati guadagnavano milioni di dollari con i riscatti chiesti per liberare gli equipaggi delle navi sequestrate, ora non è più così, per cui l'ex pirata, durante un'intervista ad una radio locale, ha chiesto all'amministrazione regionale e alla comunità internazionale di dimenticarsi di lui.

Per inciso, nel 2011 Isse Yuluh sequestrò una famiglia danese ottenendo poi un riscatto di 3 milioni di dollari.

#### **UN FONDO AFRICANO CONTRO LA PIRATERIA NEL GOLFO DI GUINEA**



Potrà contare su un budget di 1,7 miliardi di \$USA il nuovo fondo antipirateria che 24 paesi dell'Africa Centrale e Occidentale si sono impegnati a creare per contrastare il fenomeno.

Lo riferiscono i media nigeriani, precisando che la decisione è stata presa durante la riunione dell'Organizzazione Marittima dell'Africa Occidentale e Centrale (MOWCA), tenutasi a marzo 2014 ad Abidjan, in Costa d'Avorio.

Per facilitare l'utilizzo dei fondi, gestito dalla MOWCA che li metterà a disposizione dei paesi sotto forma di prestiti, sarà facilitato da un centro per l'Informazione e la Comunicazione (INFOCOM) che con un database centrale e uffici dislocati nei vari paesi potrà creare una rete tra le varie amministrazioni marittime interessate.

La pirateria marittima nel Golfo di Guinea è diventata una seria minaccia per le navi mercantili che attraversano la zona, soprattutto quelle che trasportano petrolio.

Mentre in tutto il mondo il numero degli attacchi contro le navi attribuiti a fenomeni di pirateria è sceso al suo minimo da cinque anni a questa parte (grazie soprattutto al calo di quelli in Somalia), gli abbordaggi compiuti al largo delle coste della Nigeria sono aumentati fino a toccare il massimo registrato dal 2008.

Secondo il rapporto dell'IMB, lo scorso anno quasi un quinto di tutti gli attacchi di pirateria realizzati nel mondo sono stati fatti nelle acque del Golfo di Guinea, in Africa occidentale.

## Pirateria Flash

- Dal 1° gennaio l'Ue per un anno è alla presidenza del Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia (CGPCS) con Maciej Popowski, vice segretario generale dell'European External Action Service (EEAS). La presidenza del gruppo di contatto è uno sforzo congiunto dell'EEAS e la Commissione europea e continuerà il lavoro svolto nel 2013 sotto la presidenza degli USA. Mentre il numero degli ostaggi è sceso da più di 700 nel 2011 a circa 50 oggi, l'Ue è fortemente impegnata a portare questo numero a zero: zero navi e zero marittimi nelle mani dei pirati somali. Catherine Ashton, Alto rappresentante per gli affari esteri e la politica di sicurezza ha dichiarato: "Gli attacchi dei pirati lo scorso anno sono scesi del 95%, ma la lotta contro la pirateria non è ancora vinta, è fondamentale che la comunità internazionale continui a lavorare insieme, a debellare la pirateria e consolidare le conquiste già ottenute".
- Negli ultimi anni, per garantire la sicurezza nel Golfo di Aden e nell'Oceano Indiano, è aumentato l'impiego di guardie armate private a bordo di navi mercantili e l'Ecsa è favorevole ai provvedimenti adottati di recente da alcuni Stati membri, come Belgio e Italia, che consentono l'utilizzo di team privati armati e si compiace che anche altri Stati stiano andando nella stessa direzione, come la Francia il cui Parlamento in febbraio esaminerà la proposta di legge presentata dal Ministro dei trasporti che autorizza il ricorso a guardie private di sicurezza a difesa dei mercantili francesi. Inoltre, l'Ecsa richiama l'attenzione sul crescente numero di attacchi di pirateria nel Golfo di Guinea ed invita l'Ue e i suoi Stati membri ad un'azione immediata e concreta. Il 28 gennaio a Parigi, il Servizio europeo per l'azione esterna (EEAS) e la Commissione incontreranno gli Stati Membri e l'ICS in rappresentanza dell'industria sosterrà l'esigenza di azioni concrete per fronteggiare la crescente pirateria nell'Africa Occidentale.
- Dal 2008 più di 30 Merchant Navy Liaison Officer (MNLO) sono stati distaccati a Northwood da compagnie di navigazione di tutto il mondo per svolgere in seno alla Eunavfor, forza navale europea costituita per fronteggiare la pirateria, il ruolo di collegamento vitale tra navi militari e mercantili che operano in aree a rischio di pirateria. In questi giorni, Eunavfor rende noto che è imminente una carenza di volontari per ricoprire il ruolo di MNLO e sollecita la promozione nei paesi Ue per la presentazione di domande da parte di potenziali volontari.
- La I Corte d'Assise d'appello di Roma ha inflitto 10 anni di reclusione all'ultimo dei componenti la banda che nell'ottobre 2011 sequestrò l'equipaggio della nave italiana Montecristo del gruppo D'Alesio di Livorno.
- Il 6 febbraio, a Salalah (Oman), la fregata Libeccio della Marina Militare, ha effettuato il cambio di Comando con il cacciatorpediniere Mimbelli nell'attività di contrasto al fenomeno dell'antipirateria nell'area del Corno d'Africa e Oceano Indiano nell'ambito dell'Operazione Atalanta dell'Ue. Dal 6 ottobre ad oggi la Libeccio ed il suo equipaggio, hanno effettuato il monitoraggio di oltre 8.000 mercantili e fornito assistenza medica alle piccole imbarcazioni presenti nei pressi della Somalia. La costante presenza dei dispositivi aeronavali e l'imbarco dei NMP sulle navi mercantili nelle zone del Corno d'Africa e dell'Oceano Indiano ha determinato dal 2010 ad oggi una riduzione di attacchi di pirateria del 93%. Il cacciatorpediniere Francesco Mimbelli, è inserito nella Operazione Nato di antipirateria Ocean Shield, integrata nella Task Force 508.
- Il Giappone ha dato un contributo di US\$ 1,0 milioni al West and Central Africa Maritime Security Trust Fund, istituito da Koji Sekimizu, Segretario generale Imo, per attuare i progetti di sicurezza marittima nel Golfo di Guinea, tra cui la prevenzione e la repressione della pirateria e rapina a mano armata contro le navi e altre attività marittime illecite. Il significativo contributo del Giappone andrà a sostenere l'attuazione del codice di condotta firmato dai paesi dell'Africa occidentale e centrale nel giugno 2013.
- Il 18 marzo, il Comitato politico e di sicurezza ha nominato il Contrammiraglio (LH) Jürgen Zur Mühlen comandante della Missione Atalanta, forza militare Ue per il contrasto della pirateria in Somalia, a decorrere dal 6 aprile 2014.
- In occasione dell'Ue-Africa Summit svoltosi a Bruxelles il 2 e 3 aprile, ECSA e ETF (European Transport Workers' Federation), hanno rilasciato una dichiarazione congiunta in cui si evidenzia che pirateria e rapine a mano armata, che affliggono alcune delle più trafficate rotte marittime del mondo, sono tra i principali problemi delle relazioni Ue-Africa. In particolare, ECSA ed ETF rivolgono agli Stati dell'Ue l'invito a continuare l'impegno a combattere la pirateria in Somalia con adeguate risorse a sostegno della EU NAVFOR, mentre per quanto riguarda il fenomeno nel golfo di Guinea, sollecitano diplomazia e dialogo politico, ma anche la condivisione delle best practices e l'assistenza tecnica agli Stati costieri della regione al fine di sviluppare una solida cooperazione per contrastare questi atti illeciti.
- Secondo IMB nel primo trimestre 2014 vi sono stati 49 episodi di pirateria (2 navi dirottate, 37 abbordate, 5 sono state attaccate con armi e 5 hanno subito tentativi di attacco. 46 membri di equipaggi presi in ostaggio e 2 sono stati rapiti). Ci sono stati 5 incidenti segnalati al largo della Somalia e in proposito IMB segnala che anche se gli incidenti si sono ridotti, i pirati somali sono ancora in grado di svolgere attacchi per cui è necessario mantenere la presenza navale nell'area e proseguire con le BMP da parte delle navi. In Africa occidentale ci sono stati 12 incidenti tra cui il sequestro di 2 navi con 39 membri di equipaggi presi in ostaggio e 2 rapiti. Una delle navi è stata utilizzata, senza successo, come nave madre prima di essere rilasciata. Si registra il primo incidente al largo dell'Angola che dimostra l'abilità dei pirati nigeriani. Il Golfo di Guinea rimane una zona ad alto rischio mentre l'Indonesia è il paese con il numero più alto di incidenti (18), quasi tutti classificabili come rapine. La polizia indonesiana ha organizzato ancoraggi sicuri all'interno di alcuni porti ad alto rischio, che saranno monitorati e pattugliati regolarmente.



## Diario di bordo: Pirateria

### La vicenda dei Marò

• **8 gennaio:** l'udienza dei due marò è stata rinviata al 30 gennaio e la polizia investigativa di New Delhi (Nia) ha respinto la richiesta presentata da Massimiliano Latorre e Salvatore Girone di essere esentati dall'apparire personalmente in tribunale. Il 9 gennaio a New Delhi il ministro della Giustizia, Kapil Sibal, e quello degli Esteri, Salman Khurshid, hanno tenuto un vertice con il collega degli Interni, Sushil Kumar Shinde (da cui dipende la Nia) per esaminare la vicenda giudiziaria dei due marò trattenuti in India. Secondo la tv Cnn-Ibn, il ministro degli Esteri, Salman Khurshid, rivolgendosi al collega degli Interni, Sushil Kumar Shinde, ha affermato che la vicenda dei marò Massimiliano Latorre e Salvatore Girone "non rientra nei casi in cui si può applicare la pena di morte".



• **il 17 gennaio,** al termine della riunione del presidente del Consiglio Enrico Letta con i ministri degli Esteri, Emma Bonino, e della Difesa, Mario Mauro, Staffan De Mistura, inviato del governo per il caso marò, ha affermato che in attesa di sviluppi, "chiederemo alla Corte suprema indiana di far rientrare in

Italia i due fucilieri". Si è deciso di "mantenere ferma la rotta, con una posizione decisa e determinata". Dopo il ricorso dell'Italia, il 20 gennaio la Corte Suprema indiana ha chiesto al governo di trovare entro 2 settimane una soluzione allo stallo che sta ritardando il processo ai due marò. In una breve seduta, durata 10 minuti, i giudici hanno chiesto di "riconciliare il conflitto di opinione all'interno dell'amministrazione" e hanno rinviato l'udienza al 3 febbraio. Il 20 gennaio, il ministro Bonino a Bruxelles per il Consiglio esteri Ue che esaminerà la questione, ha affermato che "tutte le opzioni sono sul tappeto, anche quelle più di pertinenza della Ue". "Se a due anni dai fatti non si è neanche in grado di stabilire un capo d'accusa, è evidente che questa è una violazione di ogni idea di giustizia adeguata" ha aggiunto, definendo "inaccettabile" l'applicazione della legge indiana sulla pirateria che comporterebbe "l'inversione dell'onere della prova".

- **30 gennaio:** il tribunale speciale di New Delhi ha rinviato al 25 febbraio la discussione su una richiesta della polizia investigativa Nia di trasferire i marò sotto la tutela dello stesso tribunale. La decisione del giudice Dar-mesh Sharma, della "session court", è stata adottata alla luce del fatto che il 3 febbraio è prevista un'udienza per il ricorso italiano presso la Corte Suprema contro l'eventuale applicazione della legge per la repressione della pirateria, che prevede anche la pena di morte.
- **5 febbraio:** Mario Mauro, ministro della difesa, nel suo intervento in Senato per le comunicazioni del governo sullo stato delle missioni in corso e degli interventi di cooperazione allo sviluppo a sostegno dei processi di pace e di stabilizzazione, ha affermato che "la partecipazione italiana alle future missioni antipirateria della Nato e della Ue è legata intrinsecamente alla soluzione della vicenda dei nostri marò, che dovrà concludersi positivamente con il ritorno a casa, con onore, dei nostri due fucilieri". Il 6 febbraio a Gibuti, Emma Bonino, ministro degli Esteri, commentando l'ipotesi che i due fucilieri Latorre e Girone vengano processati in India sulla base del Sua Act, la legge antiterrorismo, pur escludendo la pena di morte, ha affermato che "i marò non sono terroristi né pirati". "Siamo riusciti con un lavoro molto paziente anche se avere il sostegno dell'Ue e degli Usa" e "questo sostegno credo che sia una carta importante, spero che faccia riflettere le autorità indiane". A sua volta il Presidente del Consiglio, Enrico Letta, in una lettera pubblicata su Il Tempo il 6 febbraio, ha affermato che "la posizione dell'esecutivo è chiara. Da mesi lavoriamo - coi ministri Bonino e Mauro e con l'inviato speciale, Staffan De Mistura - affinché si possa giungere al più presto a una soluzione equa della vicenda. Ci aspettiamo ora segnali concreti e coerenti da parte dell'India" e "prima di tutto, che la Corte Suprema si pronunci il 10 febbraio, senza più rinvii, in merito alle nostre richieste. L'obiettivo è sempre stato e resta quello di riportare a casa Salvatore Girone e Massimiliano Latorre. Continueremo a operare, senza sosta e senza proclami velleitari, in questa direzione".
- **13 febbraio:** Emma Bonino, ministro degli Esteri, ha espresso "grande rammarico e perplessità" commentando in Aula al Senato le parole di Ban Ki-moon, Segretario generale Onu, che ha definito "bilaterale" la vicenda dei marò Girone e Latorre. "Non si tratta di una divergenza tra due membri dell'Onu ma di una massa critica di stati che solleva un problema di principio fondamentale" ha spiegato il ministro aggiungendo che nel colloquio avuto la sera precedente il segretario generale ha assicurato una sua successiva azione nei confronti delle autorità indiane. Il 12 febbraio a New York, i 28 paesi Ue, hanno manifestato "piena adesione e incondizionata solidarietà" confermata dall'intervento dell'alto rappresentante Catherine Ashton. Antonio Tajani, vicepresidente della Commissione europea e commissario all'Industria nel corso di un intervento a un convegno a Lisbona ha affermato che l'accusa di terrorismo per i due marò italiani in India è "infamante" e che "non riconoscere il loro ruolo di difensori della legalità comporterebbe, come ha detto Catherine Ashton, gravi ripercussioni, non solo in Italia, ma in tutti i Paesi coinvolti nella lotta contro la pirateria".
- **20 febbraio:** si è tenuto a Bruxelles un Consiglio straordinario dei Ministri degli esteri Ue per discutere la questione dei due fucilieri della Marina Militare Italiana trattenuti in India dal 15 febbraio 2012 con l'accusa di aver ucciso due pescatori. Il 26° rinvio della Corte Suprema Indiana ha provocato la dura reazione del ministro Bonino: l'ambasciatore italiano in India, Daniele Mancini, è stato richiamato a Roma per consultazioni, ed è stato convocato alla Farnesina l'ambasciatore indiano. Staffan De Mistura, rientrato in Italia solo per le consultazioni con il ministro degli Esteri Emma Bonino, tornerà in India il 24 febbraio, in vista dell'udienza alla Corte Suprema, l'ennesima, che deve stabilire se applicare o meno la legge anti-terrorismo (Sua Act).
- **26 febbraio:** "i due marò non devono essere processati in India perché operavano in acque internazionali". Questa la linea dell'Italia ribadita da Roberta Pinotti, Ministro della difesa, nel suo intervento al Senato sul dl missioni internazionali. Il neo-ministro ha detto anche che l'Italia deve proseguire il suo impegno nella missione internazionale anti-pirateria perché la comunità internazionale "ci sta dando sostegno" nella vicenda dei due marò facendo pressioni su New Delhi. Lo stop alla partecipazione sarebbe percepito come una minaccia ai nostri alleati e non all'India". Il 24 febbraio in apertura delle plenarie a Strasburgo il caso dei marò è stato ricordato anche da Martin Schulz, presidente del PE, che ha dichiarato di condividere le preoccupazioni delle autorità italiane sulla lunghezza e i ritardi del caso, ed ha lanciato un appello alle autorità indiane perché rispettino pienamente e prontamente il diritto internazionale e specialmente la Convenzione Onu sul diritto del mare. Schulz infine ha detto che "l'Italia e la Ue restano fortemente impegnate a combattere contro la pirateria, globalmente ed in particolar modo nelle zone ad alto rischio" e che "Le relazioni tra l'Ue e l'India devono essere basate sulla fiducia reciproca e sul rispetto dello stato di diritto". Infine, il 26 febbraio a Bruxelles, Andres Fogh Rasmussen, Segretario generale della Nato, si è detto "personalmente molto preoccupato della vicenda dei due marinai italiani in India" e durante la conferenza stampa a margine della riunione dei ministri della Difesa della Nato, ha aggiunto che i membri dell'Alleanza hanno "preso nota della dichiarazione odierna del ministro italiano della Difesa", che ha insistito sulla dimensione internazionale, e non bilaterale o interna indiana, della vicenda dei marò e che questo caso potrebbe avere implicazioni negative per la lotta internazionale contro la pirateria.
- **28 marzo:** la Corte suprema indiana ha ammesso il ricorso dei due marò Massimiliano Latorre e Salvatore Girone contro l'utilizzo della polizia Nia antiterrorismo e ha sospeso il processo a loro carico presso il tribunale speciale.
- **31 marzo:** il tribunale speciale indiano che si sta occupando dell'incidente in cui sono coinvolti i due marò italiani, Massimiliano Latorre e Salvatore Girone, ha deciso di rinviare l'udienza al 31 luglio. I giudici hanno preso atto della sospensione del procedimento penale decisa il 28 marzo dalla Corte Suprema. Il 2 aprile il Presidente del Consiglio Renzi, ha parlato della vicenda dei due marò nel corso dell'incontro con Ban Ki-moon, segretario ONU, nell'ambito del vertice Ue-Africa, svoltosi a Bruxelles.
- **24 aprile:** Federica Mogherini, ministro degli Esteri, durante un'audizione al Senato con Roberta Pinotti, ministro della Difesa, ha annunciato che si è aperta una nuova fase sul caso marò, con l'avvio della procedura internazionale. "Il 18 aprile scorso l'Italia ha inviato una nota verbale alle autorità indiane, la quinta in due mesi, ricevuta da Delhi il 21 aprile, in cui si riconferma il richiamo all'immunità funzionale dei due fucilieri di marina e al diritto internazionale, ha spiegato Mogherini ricordando che "dopo due anni c'è ancora una divergenza sulla giurisdizione. Divergenza che ho potuto constatare anche all'Aja il 25 marzo scorso". Con la nota "chiediamo l'avvio di un exchange of views sulla disputa e il ritorno dei marò in Italia. Nel caso in cui non si raggiungesse in tempi ragionevoli, per questa via, una soluzione accettabile, si ricorrerà a strumenti internazionali di risoluzione delle dispute in base alle norme internazionali", ha aggiunto il ministro aprendo quindi la strada all'arbitrato internazionale. Ora "servono figure nuove, stiamo definendo un team di esperti, sotto la guida di un coordinatore" per seguire la nuova fase, ha aggiunto il capo della diplomazia. Si tratta di "una decisione che è stata condivisa con Staffan de Mistura che ha partecipato all'elaborazione di questo passaggio, frutto anche del suo lavoro", ha puntualizzato il ministro nel ringraziare de Mistura "anche a nome del governo per la dedizione e l'instancabile impegno con cui ha seguito la vicenda". E' stato poi "deciso di far rientrare a Delhi l'ambasciatore italiano, Daniele Mancini" per seguire "la nuova fase".

### CONFITARMA, ATTACCHI DIMINUITI GRAZIE A TEAM ARMATI SULLE NAVI ARMATORI ITALIANI GRATI ALLA MARINA MILITARE PER LO STRAORDINARIO IMPEGNO

*Grazie all'utilizzo di team armati a bordo delle navi mercantili gli attacchi dei pirati, soprattutto nell'area dell'Oceano Indiano, sono drasticamente diminuiti. Occorre tenerne conto, dato che la principale preoccupazione è quella di salvaguardare la vita dei nostri equipaggi che operano in aree pericolose. Non dobbiamo dimenticare tra i vari precedenti, il sequestro del mercantile Savina Caylyn e del suo equipaggio, per quasi un anno nelle mani dei pirati somali. Gli armatori italiani sono estremamente grati alla Marina Militare per lo straordinario impegno che, dal novembre 2011, ha assicurato protezione alle navi italiane nell'Oceano In-*

*Emanuele Grimaldi, presidente Confitarma, commenta la vicenda dei due fucilieri della Marina Militare, Salvatore Girone e Massimiliano Latorre, trattenuti in India da quasi due anni con l'accusa di aver ucciso due pescatori indiani scambiati per pirati mentre svolgevano una missione antipirateria*

*diano, e siamo soddisfatti dei risultati raggiunti, ottenuti a seguito dell'intenso lavoro con le varie componenti dell'Amministrazione.*

*Oggi la situazione è diversa: "Il ministero*

*dell'Interno, ha completato il quadro normativo consentendo di attivare servizi di protezione del naviglio mercantile da parte degli Istituti di vigilanza privata, come prevedeva la legge 13 del 2011, qualora non siano disponibili i Nuclei Militari di Protezione della Marina.*

*Ma la costante crescita della pirateria anche nel Golfo di Guinea, preoccupa molto la comunità marittima internazionale.*



## LA VOCE DELLA STAMPA

### Ancora lontana l'era delle navi cargo drone

Se per vedere le prime consegne effettuate da Amazon per mezzo di droni aerei bisognerà attendere almeno fino al 2015 (data in cui la FAA, l'ente americano per l'aviazione, emanerà la prima normativa in materia), per le prime navi drone impiegate nel trasporto di merci probabilmente sarà necessaria un'attesa molto più lunga.

**Rolls Royce realizza un prototipo per il comando da remoto, ma gli operatori sono ancora scettici**

giore capacità di carico. Secondo le stime di Rolls Royce, che ha avviato il progetto un anno fa, queste unità sarebbero inoltre in grado di ridurre il consumo di carburante di una percentuale compresa tra il 12 e il 15%.



Oskar Lavender, vice presidente della divisione di Rolls Royce dedicata all'innovazione tecnologica nel settore marine, ha dichiarato la scorsa settimana a Bloomberg che la multinazionale ha già realizzato, nella sua sede di Alesund, in Norvegia, un prototipo di simulatore di una plancia di comando, con vista a 360 gradi, che si avvale delle tecniche della realtà virtuale. Lo strumento renderebbe possibile, almeno in via teorica, il comando remoto di una nave priva di equipaggio, una possibilità che Lavender ha definito come ormai alla portata dell'attuale sviluppo tecnologico. Numerosi, ha spiegato ancora Lavender, i vantaggi che le navi cargo garantirebbero alle compagnie in termini economici: oltre, naturalmente, all'abbattimento del costo del lavoro dei marittimi – circa il 44% del costo operativo medio di una portacontainer, secondo le stime di Moore Stephens –, le unità sarebbero prive del ponte dell'equipaggio (e dei relativi costi per garantirvi l'approvvigionamento di acqua, elettricità, condizionamento d'aria, etc.) potendo offrire al contempo mag-

Ciononostante, l'utilizzo di navi commerciali senza equipaggio appare estremamente irrealistico, in un futuro prossimo, anche su rotte brevi e non oceaniche. Oltre all'opposizione dei rappresentanti dei lavoratori, sull'ipotesi al momento le difficoltà maggiori sono quelle di tipo normativo, poiché sui droni marittimi sono ancora del tutto assenti delle linee guida comuni da parte di organismi come IACS o l'IMO, mentre – registra ancora Lavender – le compagnie di shipping attualmente non sembrano interessate a investimenti in questo ambito. Per non dire del fatto che le navi cargo drone, se da un lato sembrano offrire maggiori sicurezza o vantaggi ad armatori alle prese con la necessità di ridurre i costi operativi o di sfuggire alle incursioni dei pirati, dall'altro potrebbero rivelarsi estremamente vulnerabili rispetto ad altri tipi di attacchi: ad esempio, quelli dei pirati informatici.

N. 9 del 3 marzo 2014

### Moore Stephens certifica la ripresa della fiducia nello shipping

Cresce la fiducia tra gli operatori dello shipping, giunta nel periodo dicembre 2013-febbraio 2014 ai livelli più alti mai registrati negli ultimi 6 anni.

**Secondo i sondaggi i tassi di confidence sul futuro dell'industria marittima hanno toccato il livello più alto mai registrato dal 2008**

L'ultima edizione della Shipping Confidence Survey, redatta dalla società specializzata Moore Stephens, ha analizzato il livello di confidence, certificando un rating medio che, su una scala da 1 a 10, si è attestato a quota 6,5, rispetto a 6,1 di novembre 2013 (quando era stata pubblicata la precedente edizione della ricerca). L'indice emerso a febbraio ha raggiunto il massimo livello mai toccato dopo il 6,8 registrato a maggio 2008.



Il miglioramento della fiducia – secondo la survey – è dovuto in larga misura a previsioni stabili o positive sull'andamento dei noli marittimi nei prossimi mesi, e al crescente afflusso di capitali verso l'industria marittima da parte di fondi di private equity.

Tutte le categorie intervistate dagli analisti di Moore Stephens hanno risposto positivamente riguardo ad un miglioramento della fiducia: per gli armatori il rating è passato da 6,2 a 6,6, mentre il livello di confidence espresso dai noleggiatori è arrivato al suo massimo storico, crescendo da 5,7 a 6,5. Anche i gestori navali hanno confermato una rinnovata fiducia nelle prospettive del settore, con un valore medio passato da 6,1 e 6,4, mentre per i broker si è arrivati a 6,4 dai precedenti 5,6 di novembre 2013. A livello geografico il maggiore tasso di fiducia

nell'immediato futuro dell'industria marittima è stato rilevato in Nord America, dove il rating è passato da 6,6 a 7,1, ma anche in Europa e Asia i livelli di confidence sono buoni, in entrambi i casi a quota 6,4 (rispettivamente 6,1 e 5,9 a novembre 2013).

Il buon andamento dell'indice calcolato da Moore Stephens non cancella tuttavia la consapevolezza degli operatori dello shipping riguardo le difficoltà che il settore si trova ancora ad affrontare, ma è diffusa la convinzione che il periodo peggiore sia ormai alle spalle e che le cose siano destinate, seppure lentamente, a migliorare.

I segnali sono positivi anche in relazione alle dinamiche della domanda e dell'offerta di trasporto marittimo: in base ai risultati della survey, infatti, le previsioni sull'andamento della capacità di stiva globale sono stabili, mentre la domanda dovrebbe crescere

grazie all'inizio della ripresa in alcune economie del mondo. Come conseguenza si dovrebbe raggiungere un equilibrio soddisfacente tra i due parametri nel quarto trimestre 2014 e da quel momento i noli marittimi dovrebbero tornare a crescere.

Il problema dell'oversupply sembra infatti recedere, o quanto meno aver superato la fase più critica, anche se il rischio è dietro l'angolo: il nuovo afflusso di capitali nel settore – se da un lato è segnale positivo di ripresa di una vivacità imprenditoriale – potrebbe infatti favorire una nuova ondata di ordini per newbuilding, anche a fini speculativi, che rischierebbe di vanificare il pur modesto miglioramento appena avviato.

N. 14 del 7 aprile 2014



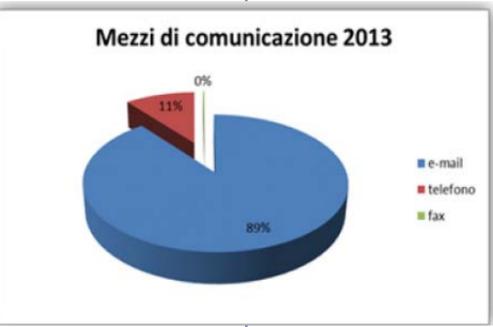
## SOTTO I RIFLETTORI



L'attività del Centro Internazionale Radio Medico è in costante aumento negli anni e alla fine del 2013 registra una crescita del 75% rispetto a 2008, un trend di crescita superiore al 20% annuo. Dai dati relativi all'assistenza emerge come ormai l'uso di Internet, ed in particolare della posta elettronica, abbia soppiantato l'impiego della fonia e di altri mezzi di comunicazione, utilizzati ancora in caso di urgenze, ma quasi sempre seguiti da e-mail contenenti in allegato immagini, file con le dotazioni di farmaci di bordo, eventuali altri esami clinici, ecc. Nel corso del 2013 sono stati scambiati oltre 35.000 messaggi di contenuto sanitario tra il CIRM e le navi, via e-mail.

Inoltre, nel 2013 è stato attivato con alcune compagnie armatoriali il protocollo Healthy Ship, progetto che include la sorveglianza sanitaria, il monitoraggio dello stress, delle condizioni igieniche a bordo delle navi, con l'obiettivo di ridurre il ricorso ai servizi del CIRM, attività svolte in collaborazione con la Guardia Costiera, il 118, le Prefetture e gli enti locali interessati, 3 esercitazioni SAR (Search & Rescue) SEASUB-SAREX sull'emergenza in mare, con esito positivo; è stato fornito supporto clinico alla revisione della cassetta dei medicinali di bordo, sommando l'esperienza sul campo alle valutazioni tecniche e burocratiche per arrivare al miglior risultato possibile.

Tra i mezzi assistiti, per la maggior parte navi di grandi dimensioni, anche 26 aerei e 18 pescherecci. La tipologia di mezzi assistiti dal CIRM rende ragione della eterogeneità dell'assistenza. Pur trattandosi, per il 93% dei casi, di navi commerciali da trasporto, nel restante gruppo (che, non dimentichiamo, è costituito da circa 190 pazienti) sono ricompresi traghetti, navi da crociera, pesca in costa ed in altura, yacht ed anche aerei che hanno contattato il CIRM per casi urgen-



ti a bordo e spesso, proprio in queste situazioni, si è dovuto intervenire con una evacuazione urgente. Una delle principali ragioni di contatto con il CIRM sono i traumi e gli incidenti, seguiti da malattie gastrointestinali, infezioni ed acuzie dell'apparato genito-urinario. Patologie che possono essere probabilmente ridotte da opportuna prevenzione ed educazione igienico-sanitaria. Le malattie cardiovascolari, anch'esse rilevanti, riguardano per la maggior parte emergenze di origine cardiaca. In ogni caso la prevenzione, anche in questo caso, ha una importanza decisiva e in proposito, dopo aver rilevato che uno dei principali problemi per l'assistenza sanitaria è la totale mancanza di riferimenti anamnestici ed esami strumentali precedenti all'evento, il CIRM, nel 2013 in collaborazione con l'armamento ha completato lo sviluppo di un progetto che possa integrare la sorveglianza sanitaria, l'igiene di bordo, il controllo dello stress, la tenuta dei farmaci di bordo ed molti altri parametri raccolti annualmente in sede di controlli routinari, con l'assistenza nell'emergenza. I dati clinici raccolti in quelle sedi (sorveglianza sanitaria) vengono inoltre inseriti nel CIRM CLOUD, in modo da essere disponibili ai medici dell'assistenza in caso di emergenza. I risultati sono molto incoraggianti e questa attività che, come detto precedentemente, sposta il paradigma dal curare al prendersi cura, riscuote un successo sempre crescente tra la gente del mare.





## Diario di bordo



### CONFITARMA INCONTRA IACS E ICS A ROMA

Sicurezza della navigazione, protezione dell'ambiente, nuove costruzioni e nuove tecnologie, sostenibilità, utilizzo LNG ed emissioni: questi ed altri argomenti al centro dell'incontro organizzato da Confitarma, a Roma il 21 gennaio 2014, con Roberto Cazzulo, Presidente dell'IACS (International Association of Classification Societies, l'associazione internazionale che raggruppa gli enti di classificazione navale) e Peter Hinchliffe, Segretario generale dell'ICS (International Chamber of Shipping, la principale associazione internazionale dell'industria del trasporto marittimo, che rappresenta oltre l'80% della flotta mercantile mondiale).

Per Confitarma hanno fatto gli onori di casa Stefano Messina, Presidente della Commissione Relazioni Industriali, e Giuseppe Mauro Rizzo, Presidente della Commissione Gestione Tecnica Navi, sottolineando di aver voluto cogliere l'opportunità della presidenza IACS affidata al Rina per rafforzare i legami tra questi importanti organismi dello shipping internazionale e l'armamento italiano.

Hanno partecipato all'incontro numerosi armatori oltre al Com.te Giuseppe Famà, intervenuto in rappresentanza dell'Amm. Felicio Angrisano Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto.

Nel suo intervento introduttivo, Stefano Messina, dopo aver ricordato l'importante ruolo che IACS e ICS giocano nel panorama marittimo mondiale, ha affermato che "Viviamo in un'epoca caratterizzata da evoluzioni molto più veloci di quelle a cui eravamo abituati fino a qualche anno fa e dato che la globalizzazione ha in un certo senso accelerato certi processi, dobbiamo essere consci dell'esigenza di essere preparati ad affrontare nuove situazioni ed



za, la tutela dell'ambiente e le responsabilità, siano applicate a tutte le navi del mondo indipendentemente dall'area geografica in un cui esse navigano. L'unica alternativa sarebbe il caos". "Per questo, secondo Hinchliffe, è così importante che i protagonisti dello shipping mondiale condividano le loro informazioni e le loro esperienze a tutti i livelli per poter dare un contributo concreto nelle sedi deputate a creare le norme che regolamentano i numerosi aspetti del trasporto marittimo".

In un contesto economico così complesso come quello attuale, Roberto Cazzulo, dal luglio 2013 alla guida dell'IACS che oggi classifica oltre il 90% della flotta mondiale, condivide l'esigenza di regole uniformi da adottare in una sede internazionale quale è l'Imo evitando pericolosi regionalismi. È importante poi un confronto costante dell'IACS sia con tutti gli operatori del settore sia al suo interno in modo che una stretta collaborazione delle più importanti società di classificazione di tutto il mondo possa contribuire ad innalzare ancora di più i livelli di sicurezza, di protezione dell'ambiente e di performance della flotta mondiale. "Nell'assumere la presidenza dell'IACS - ha aggiunto l'Ing. Cazzulo - tra i principali obiettivi strategici che mi sono impegnato a raggiungere vi è quello imprescindibile di essere quotidianamente al fianco dell'industria marittima per poterne essere interpreti in sede internazionale e contribuire a creare condizioni normative che permettano di essere competitivi tenendo conto di tutti i requisiti di sicurezza, che resta e sarà sempre la nostra priorità".

Giuseppe Mauro Rizzo, ha sottolineato che uno dei principali obiettivi che gli organismi internazionali e le Amministrazioni di bandiera devono raggiungere è quello di ridurre drasticamente la presenza nei mercati marittimi di navi sub standard e vecchie ancora troppo numerose. "Da questo punto di vista sono orgoglioso di

poter affermare che l'Italia oggi si pone in una importante posizione nel contesto dello shipping mondiale, non solo per la consistenza della sua flotta mercantile, ma anche e soprattutto perché le nostre navi sono giovani, sempre più avanzate ed ecologiche".

"È indubbio che, all'interno di un settore come lo shipping fondamentale fattore per l'economia globale per la sua capacità di creare occupazione e investimenti, lo scambio di esperienze tra i principali protagonisti del mondo marittimo sia di grande vantaggio per tutti nell'affrontare le sfide dettate dal progresso tecnologico e dai mercati".

Il Com.te Giuseppe Famà, ha ricordato il ruolo del Corpo delle Capitanerie di Porto nell'applicazione delle norme in materia di sicurezza della navigazione, in veste di Flag State



essere molto più in relazione con tutti gli anelli del processo decisionale".

Per quanto riguarda lo shipping italiano, gravato da un'eccessiva burocrazia, fattore di debolezza competitiva soprattutto in un mercato che risponde a logiche che vanno oltre quelle nazionali, Stefano Messina ha voluto sottolineare che, salvo rari casi, "l'armamento italiano ha affrontato e sta affrontando la crisi in maniera egregia: possiamo contare su una flotta che consente di guardare con maggior ottimismo al futuro".

"Lo shipping è un'importante industria internazionale, la cui efficienza dipende in gran parte dall'uniformità di un quadro normativo globale" ha affermato Peter Hinchliffe, "E' quindi fondamentale che le norme che regolano materie come la sicurezza



e Port State Control. "Si rende sempre più necessario il dialogo fra armatori e istituzioni nazionali per poter fronteggiare i cambiamenti della materia nei vari ambiti di produzione delle normative (IMO, Ue e regole nazionali) e non si può prescindere dal confronto con gli operatori per identificare le soluzioni". L'incontro si è sviluppato in due sessioni durante le quali sono stati affrontati dal punto di vista tecnico numerosi temi di interesse per il settore. Alla prima sessione, "Newbuildings - Commercial and technical issues" presieduta da Giuseppe Mauro Rizzo, sono intervenuti Lorenzo Banchemo, presidente Banchemo Costa, Maurizio d'Amico, d'Amico Società di Navigazione, Michele Francioni, Ceo Rina Services spa e membro del Consiglio IACS.

Alla seconda sessione, "Operations - Air emissions and energy efficiency", presieduta da Stefano Messina, sono intervenuti Umberto D'Amato, della Perseveranza Spa, Dario Bocchetti, del Gruppo Grimaldi di Napoli, e Paolo Moretti, Rina Services spa, Luca Bertani, Finbeta spa.

Particolare attenzione è stata dedicata alla questione della riduzione delle emissioni ed alle difficoltà derivanti dall'applicazione della nuova normativa internazionale che, anche in considerazione dell'attuale crisi economica, pone gli armatori di fronte ad nuova sfida tecnologica e commerciale sia per le nuove costruzioni che per le navi già in esercizio.



## Diario di bordo

### PAOLO D'AMICO CONFERMATO AL VERTICE DELLA FEDERAZIONE DEL MARE



Paolo d'Amico è stato confermato per il prossimo

#### Allo studio la partecipazione

biennio quale Presidente della Federazione del sistema marittimo italiano (Federazione del Mare), l'organizzazione che riunisce il cluster nazionale delle attività marittime. Vicepresidente della Federazione è stato confermato Umberto Masucci.

Il Consiglio della Federazione ha inoltre concordato sul ruolo di primo piano giocato dal sistema marittimo attraverso pesca ed acquacoltura, da un lato, trasporto navale e logistica, dall'altro, nell'assicurare a tutti i mercati produzione e distribuzione di derrate alimentari e prodotti energetici. La prossima Expo 2015 di Milano verterà proprio su questi temi e la Federazione si è attivata per ottenere un riconoscimento del ruolo del sistema marittimo attraverso una propria presenza all'evento.

Durante il Consiglio è stata poi illustrata in dettaglio la modalità di partecipazione delle imprese marittime medie e piccole al progetto europeo di ricerca Horizon 2020.

### COSTITUITA LA COMMISSIONE EDUCATION

Il 13 maggio 2014, il Consiglio confederale, riunitosi a Roma sotto la presidenza di Emanuele Grimaldi, ai sensi dell'art.23 dello statuto Confederale, ha deliberato la costituzione della nuova Commissione Permanente denominata "Education", avente l'obiettivo di migliorare le figure professionali impiegate, a bordo e a terra, dalle imprese armatoriali.

Tale decisione conferma la costante attenzione dell'armamento italiano al tema della formazione e della valorizzazione della gente di mare, in quanto le risorse umane sono l'elemento fondamentale a garanzia di un trasporto marittimo sicuro, efficiente e rispettoso dell'ambiente.

Con questa nuova Commissione, Confitarma evidenzia che quello dell'Education è un tema centrale per la preparazione delle nuove generazioni marittime e sottolinea l'esigenza di portare avanti l'insieme di iniziative e attività necessarie per interagire con le scuole ed i principali istituti di formazione affinché vengano adottati programmi per una adeguata formazione di studenti e allievi.

Inoltre, la Commissione avrà lo scopo di migliorare la qualità, l'aggiornamento e la riqualificazione professionale del personale delle aziende armatoriali italiane in modo da soddisfare le richieste del mondo del lavoro, rispettando non solo le disposizioni contenute nella Convenzione STCW ma anche l'evoluzione dei fabbisogni che emergono dal mercato del lavoro ed i valori aziendali.

La Commissione "Education" sarà presieduta dal Consigliere Mario Mattioli.



Mario Mattioli

### In Confitarma si è parlato di...

**Il 22 e 23 gennaio** a Roma, presso la sede di Confitarma, circa 40 persone hanno partecipato all'incontro annuale tra il Fondo Nazionale Marittimo e i centri accreditati per la formazione di allievi ufficiali durante il quale sono state confrontate le diverse esperienze al fine di un costante miglioramento dei percorsi formativi.

**Il 6 febbraio**, il Consiglio di Confitarma, presieduto da Emanuele Grimaldi, ha deliberato la sostituzione del Consigliere Pier Luigi Foschi, in pensione dalla fine del 2013, con Beniamino Maltese che entra a far parte del Consiglio e del Comitato Esecutivo di Confitarma in rappresentanza di Costa Crociere

**L'11 febbraio** si è riunita la Commissione Navigazione Oceanica presieduta da Angelo D'Amato, affiancato dal vicepresidente Cesare d'Amico, alla quale hanno partecipato rappresentanti della Marina Militare e del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto. Nel corso della riunione è stato illustrato il Manuale di cooperazione navale e guida per l'industria marittima (NCAGS) realizzato dalla NATO per fornire informazioni ad armatori, operatori e comandanti sull'interazione tra forze navali e la marina mercantile. E' stato poi fatto il punto sulle azioni antipirateria e in particolare sull'impiego delle guardie giurate a bordo delle unità mercantili ed anche sulla situazione in altre aree a rischio. Nell'ottica di una sempre più ampia sinergia, la MM ha proposto che le navi mercantili nei porti di Bari, Brindisi e Taranto effettuino esercitazioni per l'imbarco di NMP in vista di viaggi in aree a rischio di pirateria. Con i rappresentanti del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto sono stati discussi possibili miglioramenti nel disbrigo di pratiche marittime all'estero di competenza dei consolati italiani.

**Il 24 e il 25 febbraio** si sono svolti presso Confitarma i primi incontri con le Organizzazioni Sindacali per la trattativa del rinnovo del CCNL dei lavoratori marittimi. Nel corso della prima riunione è stato trattato il contratto del naviglio impiegato nei traffici internazionali mentre la seconda riunione è stata incentrata sulle integrazioni derivanti dall'applicazione della Maritime Labour Convention (MLC2006), ratificata dall'Italia nel novembre 2013 che entrerà in vigore nel novembre 2014. E' stato affrontato anche il tema dell'impiego di allievi ufficiali e sottufficiali sulle navi di bandiera italiana. Tra gli altri argomenti discussi, l'istituzione del Fondo bilaterale di solidarietà (Solimare), previsto dalla riforma Fornero che consentirà anche ai lavoratori marittimi di usufruire della cassa integrazione in caso di crisi o fallimento aziendale.

**L'11 marzo**, Ivan Brajovic, Ministro dei Trasporti della Repubblica del Montenegro ha incontrato Emanuele Grimaldi, Presidente Confitarma, e gli armatori italiani interessati alle relazioni di traffico tra Italia e Montenegro. Il Ministro Brajovic era accompagnato da una delegazione guidata da Vojin Vlahovic, Ambasciatore del Montenegro in Italia.

**Il 12 marzo** presso il CINNAV-Comando operativo della Marina Militare si è svolto il periodico incontro di Confitarma con i capi team Nuclei Militari di Protezione per l'aggiornamento sulle misure di contrasto alla pirateria.

**Il 31 marzo**, presso la sede di Confitarma, si è tenuta una riunione del Comitato direttivo della Escuela Europea de Short Sea Shipping (2E3S). Hanno partecipato all'incontro Emanuele Grimaldi, Presidente Confitarma, Pasqualino Monti, Presidente Assoporti e Sisto Cambra, Presidente del porto di Barcellona. Eduard Rodes, direttore della Escuela, ha reso noto che dall'inizio dell'attività fino alla fine del 2013, la 2E3S ha formato più di 6.500 studenti. Nel 2013, 1.000 studenti si sono iscritti ai 24 corsi per professionisti e studenti nel campo della logistica. Le attività di formazione sono state dedicate ai progetti LIFE (programma Marco Polo), WHITE (2E3S) e Intermodalità nella Logistica (cofinanziato dal Ministero dello Sviluppo). Anche le attività di consulenza della Escuela hanno registrato un aumento. Nel 2013 si sono conclusi con successo i progetti MOS4MOS e B2MOS, per cui la Scuola cura i temi della Comunicazione e della Formazione: entrambi i progetti hanno l'obiettivo di promuovere la capacità del trasporto marittimo di corto raggio per competere nel porta a porta e facilitare lo sviluppo delle autostrade del mare, nell'ambito della Rete TEN-T.



**Il 3 aprile** a Roma, presso Confitarma si è tenuto il Convegno, organizzato dall'Istituto Italiano di Navigazione in collaborazione con I.S.I.A. GROUP, che ha visto un'ampia partecipazione di rappresentanti della Marina Militare, Capitanerie di Porto, mondo accademico e dell'industria della sicurezza. Per Confitarma è intervenuto il Consigliere Cesare d'Amico. Il convegno ha dato l'opportunità di riflettere sui numerosi aspetti connessi alla libertà di movimento, sicurezza e sostenibilità che interessano i 23 paesi che si affacciano sul Mediterraneo uniti da 46.000 Km di coste.

**L'11 aprile**, si è riunita la Commissione Navigazione Oceanica di Confitarma. Su invito del presidente Angelo D'Amato e del Vice Presidente Cesare d'Amico, è intervenuto Thomas J. Wiker, Director Compliance Services della Gallagher Marine Systems, che ha svolto una relazione sul tema "Pollution and Operational Proactive Guidelines: the Environmental Compliance Plan (ECP)". Successivamente la Commissione ha discusso di varie tematiche quali la pirateria, gli accordi bilaterali, il rilascio di licenze e certificati di sicurezza radio, i medicinali di bordo.

**Il 23 e 24 aprile** Confitarma ha ospitato presso la sua sede di Roma l'European Panel Meeting dell'Intertanko. Nel corso dell'incontro Presieduto da Paolo d'Amico, sono stati discussi numerosi argomenti d'interesse per il settore cisterniero, tra cui: vetting, acque di zavorra, formazione degli equipaggi, pirateria nel Golfo di Guinea.

### COSTITUITO SOLIMARE IL FONDO DI SOLIDARIETÀ BILATERALE NEL SETTORE MARITTIMO

Il 24 marzo 2014, a Roma, Confitarma, Fedarlinea, Federimorchiatori, Filt-CGIL, Fit-CISL e Uiltrasporti hanno sottoscritto l'Accordo sindacale per la costituzione presso l'INPS del Fondo di solidarietà bilaterale nel settore marittimo, denominato Fondo SOLIMARE.

Il Fondo SOLIMARE, previsto dalla Legge di riforma del mercato del lavoro n.92 del 28 giugno 2012, (cosiddetta Legge Fornero), ha lo scopo di attuare interventi a tutela del reddito dei lavoratori marittimi, inclusi quelli iscritti nel Turno Particolare, del personale amministrativo e di terra delle imprese armatoriali nei casi di riduzione o sospensione dell'attività lavorativa in relazione alle cause previste dalla normativa in materia di Cassa Integrazione Ordinaria e Straordinaria.

"Siamo molto soddisfatti - ha affermato Stefano Messina, Presidente della Commissione Risorse Umane e Relazioni Industriali di Confitarma - perché finalmente anche ai lavoratori del settore

marittimo viene assicurata una tutela del reddito nei casi di crisi delle imprese armatoriali con conseguenti situazioni di eccedenza di personale. Da tempo Confitarma e le Organizzazioni Sindacali avevano sensibilizzato il Governo al fine di prevedere adeguati strumenti di sostegno per consentire ai lavoratori marittimi di poter fronteggiare le minori opportunità di imbarco derivanti da crisi aziendali. Ancora una volta la concertazione tra armamento e Organizzazioni sindacali ha portato ad un importante risultato da tutti auspicato".

SOLIMARE verrà amministrato da un Comitato nominato con Decreto del Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, in carica per quattro anni e composto da 5 esperti nominati da Confitarma, Fedarlinea e Federimorchiatori, 5 designati dalle Segreterie Nazionali di Filt CGIL, FIT Cisl e Uil Trasporti nonché da 2 funzionari del Ministero del Lavoro e delle politiche sociali e del Ministero dell'Economia e delle Finanze.



## Notizie dal Gruppo Giovani Armatori



### LA COMPETITIVITÀ DELL'INDUSTRIA NAVALE

#### Il Presidente



Andrea Garolla di Bard

#### I Vice Presidenti



Francesca Romana Barbaro



Giacomo Gavarone

#### Past President



Valeria Novella

#### I Consiglieri



Alberto Banchemo



Salvatore d'Amico



Costanza Dell'Abate



Giovanni Masucci



Giovanni Battista De Carlini



Lorenzo Maticena



Andrea Poliseo

Si è tenuta il 4 aprile a Roma, presso la sede di Confitarma, la prima assemblea generale di YoungShip Italia che ha approvato il bilancio dell'anno 2013 e ha inaugurato l'anno in corso con il suo primo Workshop formativo intitolato "La competitività dell'industria navale a livello nazionale e internazionale" cui ha partecipato la segretaria generale di Youngship International Birgit Liodden. I principali temi trattati dai relatori sono stati: la competitività della flotta, l'evoluzione dei registri e le sfide che l'industria marittima dovrà affrontare in un prossimo futuro. Hanno partecipato al dibattito alcuni esponenti di

#### Prima Assemblea Generale e primo Workshop di YOUNG SHIP ITALIA

internazionale".

"L'associazione sta portando avanti con impegno ed entusiasmo la propria *mission* - ricorda la Presidente Simona Coppola - quello di oggi è il primo di una lunga serie di eventi indispensabili per coinvolgere a partecipare alla vita associativa il maggior numero di associati. Come già annunciato YoungShip Italia ha confermato la sua partecipazione alla *Naples Shipping Week* che sarà sicuramente una vetrina importantissima per incontrare tutto il cluster marittimo nazionale e internazionale, ma sono in programma



Confitarma e Giovani armatori di rilievo come Andrea Garolla di Bard, Lorenzo Maticena, Valeria Novella e Giacomo Gavarone che, con la loro esperienza, hanno fatto eco a Luca Sisto nella relazione inerente la competitività della flotta italiana e l'evoluzione dei registri navali.

Dopo i saluti della Presidente Simona Coppola, ha introdotto il meeting Andrea Morandi, responsabile eventi e formazione di Youngship Italia, passando poi la parola a Luca Sisto, responsabile delle politiche dei trasporti di Confitarma. Dalle relazioni è emerso che la flotta italiana è una delle più giovani grazie soprattutto agli investimenti effettuati dagli armatori italiani per il rinnovamento della flotta ed all'introduzione nel nostro ordinamento, a partire dal 1989, di alcuni importanti istituti che hanno evitato la delocalizzazione delle imprese armatoriali all'estero (*flagging out*). Infatti, come uno studio dell'epoca aveva dimostrato, i maggiori costi sostenuti negli anni '80 e '90 da una nave di bandiera italiana adibita ai traffici internazionali rispetto ad una nave gemella battente una bandiera di convenienza erano pari a circa 1,5 miliardi di lire. Pertanto, senza l'introduzione della bareboat charter registration, prima, e soprattutto del registro internazionale, poi, la flotta italiana adibita a traffici internazionali sarebbe scomparsa nel 2004. Oggi questo pericolo è stato scongiurato e le predette disposizioni hanno contribuito in maniera determinante al rilancio della flotta italiana ed alla possibilità di operare anche su mercati internazionali spesso riservati.

"Dobbiamo far conoscere le professioni del mare - ricorda Birgit Liodden - facendo in modo che le persone credano nello shipping e nelle sue potenzialità. L'immagine e la comunicazione sono elementi fondamentali nel mondo moderno e su questo deve intervenire il cluster marittimo, spiegando che la navigazione via mare trasporta oltre l'80% delle merci mondiali, proponendosi come elemento indispensabile per lo sviluppo dell'economia internazionale. E' necessario inserire elementi giovani nel mondo marittimo e dare a quest'ultimi esempi da seguire, proponendo le molteplici carriere che il mondo dello shipping già offre: carriere che permettono di maturare esperienze in tutto il mondo e di conoscere da vicino l'economia

anche altri 2 eventi rispettivamente in ottobre e dicembre. Cerchiamo così di perseguire anche lo scopo di Youngship International: avvicinare i giovani al mondo dell'economia marittima facendo capire la diversità e la complementarietà di ogni settore dello shipping."

"Partiamo dalla formazione - è la voce di Aldo Negri vice presidente Centro Italia dell'associazione e coordinatore della fase preparatoria dell'evento - per dare ai giovani l'opportunità di scambiare le proprie esperienze mettendo a confronto le varie professioni dello shipping, grazie anche, e soprattutto, alle relazioni che la vita associativa offre. Questo primo evento del 2014 ha proprio questo scopo, connettere tra loro professionisti del settore, come in questo caso gli esponenti di Confitarma e i giovani interessati a espandere le proprie vedute. Abbiamo puntato su Roma sia perché centro nevralgico d'Italia sia per la collaborazione dei membri di Confitarma che sono intervenuti durante l'incontro. YoungShip Italia è nata da meno di un anno e già si dimostra un gruppo molto unito. In brevissimo tempo è sensibilmente cresciuto il numero degli associati: questa è la dimostrazione che l'Italia del mare crede nell'associazionismo e che, coesa, si fa artefice del proprio destino."

### FLASH GGA

13 febbraio si è riunito in Confitarma il Consiglio Direttivo del Gruppo Giovani Armatori, presieduto da Andrea Garolla di Bard, per un aggiornamento sulle attività da portare avanti nel corso del 2014. In particolare, la collaborazione con il Ministero Infrastrutture e Trasporti per iniziative volte alla semplificazione delle procedure, la collaborazione con le università per lo svolgimento di tirocini presso le aziende e la preparazione di una missione a Singapore che potrebbe tenersi nel mese di settembre.

Lo stesso giorno, si è tenuta la prima riunione del Consiglio Direttivo YoungShip Italia, presieduto da Simona Coppola, che ha definito il programma delle principali attività per il 2014 e in particolare la partecipazione alla *Naples Shipping Week* che si terrà dal 23 al 28 giugno.



## Navi, armatori e...

Il 10 gennaio, presso i cantieri coreani Hyundai Mipo, varate contemporaneamente 4 navi del gruppo d'Amico, che saranno adibite per al trasporto di prodotti petroliferi. "Cielo di Gaeta" e "Cielo di New York" sono due Eco-ships con una capacità di 40mila tonn. "High Freedom" e "High Discovery" hanno una portata di 50 mila dwt. Tutte sono lunghe 183 m. e caratterizzate da un'alta efficienza energetica, in grado di ridurre del 20% le emissioni di CO2.

La d'Amico International Shipping, attraverso la controllata d'Amico Tankers Limited ha firmato un contratto per la costruzione di altre 2 navi cisterna al prezzo di 36,6 mln \$USA ciascuna, che saranno costruite dal cantiere coreano Hyundai Mipo Dockyard. La consegna è prevista per la fine del 2016.

La d'Amico International Shipping (Dis) ha acquisito una nuova tanker *eco-design* del valore di 35,5 mln \$USA, attualmente in costruzione nel cantiere coreano Hyundai Mipo Dockyard, in precedenza destinata alla società finanziaria americana Hudson Partners che l'avrebbe fatta gestire da una società del gruppo d'Amico, ma la compagnia italiana, vista la forte domanda da parte delle *oil majors*, ha deciso di mantenere la nuova sotto il suo controllo. La consegna è prevista per il quarto trimestre del 2015.

Consegnata alla società livornese F.lli Neri una nave appoggio costruita nei cantieri cinesi Yuexin per essere impiegata nel programma IXV (Intermediate eXperimental Vehicle) dell'Agenzia Spaziale Europea (ESA). Il nuovo mezzo offshore da €15 mln partirà da Genova ad agosto con un carico di rifornimenti e apparati che dovranno raggiungere la base di lancio di Kourou (Guyana Francese). La nave Nos Aries si sposterà poi nell'Oceano Pacifico per recuperare il veicolo spaziale prodotto da Thales-Alenia che sarà riportato in Italia.

La società Laziomar e i suoi servizi sono stati ceduti alla Compagnia Laziale di Navigazione (Cln), partecipata da Alliauro, Snav, Medmar. Il passaggio della società è costato €2,27 mln, mentre l'affidamento dei servizi pubblici, sempre a Cln, durerà 10 anni al prezzo di €12,7 mln.

Il 22 gennaio la società napoletana Marnavi si è aggiudicata per 7 mln \$USA la nave cisterna Niker, all'asta fallimentare tenutasi presso il tribunale di Genova. L'unità, ribattezzata "Attilio levoli Junior" ha una stazza di 5.850 tonn., è stata costruita nel cantiere turco di Marmara nel 2005, e opererà nel Mediterraneo a ad arricchire la flotta dell'armatore campano Domenico Levoli, che afferma: "Ci serviva per poter operare nell'area mediterranea grazie a contratti che abbiamo già acquisito ed a consolidare così la nostra presenza in aree di mercato considerate altamente strategiche".

A gennaio, il gruppo genovese Rimorchiatori Riuniti ha acquisito da Setramar il 50% della Società Gesmar, posseduta per il restante 50% dai fratelli Vitiello. Setramar ha dismesso un asset considerato non più strategico, mentre Rimorchiatori Riuniti (tradizionalmente operante nel Tirreno) e Gesmar, (presente nell'Adriatico), considerano l'accordo strategico perché crea il primo gruppo di rimorchio del Mediterraneo che porterà nuove sinergie.

Il gruppo Rimorchiatori Riuniti ha ordinato un nuovo rimorchiatore ai cantieri olandesi Damen, che avrà una capacità di tiro a punto fisso di 70 tonn. e sarà utilizzato nel porto di Genova. Il nuovo rimorchiatore verrà consegnato a fine luglio 2014 e sostituirà un rimorchiatore più piccolo con capacità di tiro di 40 tonnellate costruito nel 1990.

Il 5 febbraio è stato consegnato a Efthimios Mitropoulos - ex segretario generale dell'Imo - il premio "Promotori Award" dell'Associazione Promotori Musei del Mare. Riconoscimento che ha lo scopo di valorizzare il personaggio o l'azienda che si sono distinti per l'impegno e il lavoro svolto, nel promuovere la tutela dell'ambiente e del mondo marittimo.

Clerici Logistics ha annunciato l'alleanza con Contship a La Spezia e che a giugno aprirà un referer center nel retroporto di Santo Stefano Magra. L'unione creerà un polo della frutta a La Spezia, chiamato "Spezia Reefer Center", partecipato al 51% da Spedemar, una controllata del terminal Lscl (La Spezia container terminal) di Contship, al 39% da Clerici e al 10% da Termocar.

Il 18 febbraio, nel corso di una cerimonia di premiazione svoltasi a Milano, Costa Crociere ha ottenuto la certificazione "Top Employers Italia 2014", che attesta i più alti standard in materia di gestione delle risorse umane. La certificazione Top Employers certifica le migliori aziende italiane in cui lavorare in base all'analisi accurata delle principali politiche di gestione del personale. Il processo valutativo ha previsto anche un audit nella sede centrale della compagnia, a Genova. I severi standard richiesti da Top Employers sono frutto della lunga esperienza internazionale di CRF Institute: solo le aziende che raggiungono i più alti punteggi richiesti dalla certificazione sono riconosciute e certificate come Top Employers e ottengono il marchio di qualità della certificazione, che dura un anno. I dipendenti di Costa Crociere sono circa 19.000, provenienti da oltre 70 nazioni diverse, suddivisi tra 14 navi in servizio, che costituiscono la flotta più grande d'Europa, e gli uffici, presenti in 14 paesi nel mondo. CRF Institute è un'organizzazione internazionale indipendente di certificazione, con un focus specifico sulla gestione delle risorse umane. Opera dal 1991 ed è presente in numerosi paesi in Europa, Asia, Americhe e Africa.

Il 12 marzo a Detroit, il Gruppo Grimaldi è stato premiato, per la 13^ volta negli ultimi 14 anni, come Fornitore dell'Anno da General Motors, con la seguente motivazione: "per l'orientamento al cliente, per aver offerto servizi eccellenti e per aver adeguatamente messo a disposizione capacità di carico aggiuntiva durante i picchi produttivi. Il Gruppo si è prodigato nel modulare la propria disponibilità di carico e le partenze navi al fine di soddisfare appieno le esigenze commerciali di GM. Infine, Grimaldi propone sempre rotte alternative che permettono un risparmio di costi ed è propositivo quando occorre affrontare problemi operativi".

La rete "Autostrade del mare" del Gruppo Grimaldi Napoli raddoppia la linea Valencia-Savona con collegamenti giornalieri che scalano anche a Livorno. Grazie a una capacità di carico incrementata del 100% ogni settimana potranno essere soddisfatte meglio le esigenze commerciali degli operatori dei settori dei trasporti refrigeranti e dell'automotive. Sulla linea Valencia-Savona saranno impegnati gli Eurocargo gemelli "Ravenna", "Alexandria", "Palermo" e "Cagliari", con una lunghezza di 200 metri, una stazza lorda di 23.700 tonnellate e una capacità di carico di 4.000 metri lineari ciascuna, pari a 300 unità fra semirimorchi, container, camion, automobili, macchinari e veicoli eccezionali.

L'armatore Gianluca Grimaldi, Grimaldi Group di Napoli, è uno dei 25 Cavalieri del Lavoro, scelti dal presidente della Repubblica Giorgio Napolitano il 21 maggio, tra i cittadini italiani, che si sono distinti nei settori dell'agricoltura, dell'industria, del commercio, dell'artigianato e dell'attività creditizia e assicurativa che operando nel proprio settore in via continuativa e per almeno 20 anni con autonomia responsabilità, hanno contribuito in modo rilevante attraverso, l'attività d'impresa, alla crescita economica, allo sviluppo sociale e all'innovazione.

Luca Cordero di Montezemolo lascia il vertice del movimento Italia Futura da lui fondato nel 2009 all'armatore napoletano Carlo Pontecorvo che si propone di farlo divenire una vera e propria forza politica in campo per le riforme urgenti del Paese.



## DEESEA RO/RO SHIPPING OPERATORS, SHIPS & TRADES

La società olandese Dynamar BV, ha pubblicato il rapporto "Deepsea Ro/Ro shipping" dedicato alle navi ro-ro convenzionali e alle vehicle carrier, con approfondite analisi sui principali operatori e traffici mondiali.

Secondo lo studio le navi ro-ro convenzionali e le vehicle carrier hanno in comune solo il fatto che entrambe sono dotate di una rampa ma in realtà questi due tipi di navi hanno avuto uno sviluppo molto diverso.

Al 1° gennaio 2014, 93 navi Ro / Ro per un totale di 2,4 milioni-dwt, fanno capo ai cinque maggiori operatori: la loro flotta costituisce il 49% della flotta mondiale di unità Ro/ro convenzionali.

Da notare che al primo ed al terzo posto tra i primi cinque operatori mondiali si posizionano due gruppi armatoriali italiani.

Per quanto riguarda le vehicle carrier, al 1° gennaio 2014, i cinque principali operatori del mondo (detengono una flotta di 501 PCC, PCTC e LCTC unità, con totale 2.693.000 CEU (Car equivalent unit), pari al 73% del totale mondiale.

Anno	Ro / Ro convenzionali		Vehicle carrier	
	Nuove navi	Navi Demolite	Nuove navi	Navi Demolite
2013	10	24	19	14
2012	7	29	35	9
2011	11	31	54	17
2010	11	41	61	44
2009	9	21	59	103

No	Main company	(1.000 dwt) Operated fleet		Order book	
		Ships	Dwt	Ships	Dwt
1	Grimaldi/ACL	36	981	11	449
2	WWL	11	466	-	-
3	NYK B&P	20	411	-	-
4	Messina	11	357	4	180
5	ECL	15	163	-	-
Total Top 5		93	2,378	15	629
World Ro/Ro fleet		324	4,830	22	731
Share Top 5		29%	49%	68%	86%

No	Main company	(1.000 CEU) Operated fleet		Order book	
		Ships	CEU	Ships	CEU
1	WWL	126	820	10	76
2	MOL	124	625	1	6
3	NYK Line	121	591	4	28
4	"K" Line	85	391	10	74
5	Hoegh Auto	45	264	10	77
Total Top 5		501	2,693	35	261
World VC fleet		776	3,679	67	469
Share Top 5		65%	73%	52%	56%