



Riciclaggio delle navi: l'Europa può recuperare il tempo necessario?

New Delhi, 14 ottobre 2018 - Con un divieto cinese di demolizione delle navi battenti bandiera europea e un nuovo regolamento sui cantieri navali che entrerà in vigore alla fine dell'anno, gli armatori del continente sono preoccupati per le ridotte capacità di riciclaggio. Ma la loro reazione è giustificabile o esagerata considerando che per decenni, l'industria navale europea ha portato le sue navi dismesse in Cina per essere riciclate.

Ma dal 1 ° gennaio 2019, gli armatori del continente dovranno trovare una destinazione di demolizione alternativa. Come annunciato a maggio scorso, il governo cinese ha aggiunto le vecchie navi al suo crescente elenco di importazioni proibite.

Il governo cinese afferma di aver attuato il divieto in nome dell'ambientalismo, ma questo ha fatto poco per placare gli armatori europei, che temono che l'embargo ridurrà drasticamente le loro opzioni quando si tratta di riciclaggio.

L'inizio del divieto coincide anche con l'introduzione del regolamento europeo sul riciclaggio delle navi del 2013, che mira a rendere il riciclaggio delle navi in Europa più sicuro e più rispettoso dell'ambiente. I cantieri navali che non rispettano gli standard verranno rimossi dall'elenco europeo degli impianti di riciclaggio delle navi.

Vi sono timori che la ritirata della Cina, insieme al nuovo regolamento, potrebbe drasticamente ridurre le opzioni di riciclaggio per le navi battenti bandiera dell'UE. Questo è stato il tema dei recenti incontri a Bruxelles, cui hanno partecipato esperti marittimi degli Stati membri, i quali ritengono che lo standard dovrebbe essere allentato al fine di consentire a più cantieri di demolizioni ottenere l'approvazione.

Jingvild Jensen, fondatore e direttore della NGO Shipbreaking Platform, non è d'accordo. Pur riconoscendo che l'accesso chiuso ai cantieri cinesi è "un peccato", ritiene che le 21 strutture con sede nell'UE attualmente in lista siano più che in grado di riciclare la flotta europea di fine vita.

"Il problema della capacità potrebbe essere una falsa pista", dice. " Si trascorre più tempo a inventare soluzioni errate per non seguire la legislazione - concordata nel 2013 e rendere il riciclaggio delle navi una pratica molto più pulita e più sicura - piuttosto che trovare alternative alle pratiche pericolose e inquinanti delle spiagge.

"Vi è una capacità nell'UE di riciclare correttamente le navi, ed i cantieri nell'elenco UE possono contenere molte più navi - e più grandi - di quelle che riciclano oggi."

Vi sono anche altre opzioni al di fuori dell'UE, anche se lei disegna la linea ai cantieri indiani, che hanno chiesto di essere inclusi nell'elenco: "Non c'è modo per questi cantieri di soddisfare i requisiti fino a quando le navi vengono demolite sull' "arenile".

Torna Shipping and the Law: "Il futuro è adesso", armatori da tutto il mondo a confronto a Napoli

Nella foto: Francesco Saverio Lauro e Mario Mattioli.

Le sfide tecnologiche, l'ambiente, il neo protezionismo, l'impovertimento della flotta italiana ad opera del turbocapitalismo.

Shipping and the Law, IX edizione Napoli, 15 e 16 ottobre 2018 Complesso monumentale di San Lorenzo Maggiore

Napoli, 13 ottobre 2018 - "Il futuro è adesso". E' questo il tema su cui si confronteranno a Napoli il 15 e 16 ottobre gli armatori di tutto il mondo e i vertici delle associazioni internazionali della categoria, in occasione della nona edizione di "Shipping and the Law", la due giorni di convegno organizzata dall'avvocato marittimista **Francesco Saverio Lauro**, che all'apertura vedrà anche un intervento del Presidente della Camera dei Deputati **Roberto Fico**.

Tra i partecipanti alla conferenza figurano i vertici dell'industria marittima internazionale e italiana, come il presidente dell'Associazione Europea degli Armatori (Ecsa) **Panos Laskaridis**, il vicepresidente dell'International Chamber of Shipping **Emanuele Grimaldi**, il presidente emerito Ecsa e degli armatori greci **John C. Lyras**, il presidente di Confitarma **Mario Mattioli** ma anche esperti come **Leo Drollas**, direttore del think tank dell'ex ministro del petrolio saudita sceicco Yamani o **Fredrick Kenney**, in rappresentanza della Organizzazione Marittima Internazionale dell' ONU, l'amministratore Delegato del RINA **Ugo Salerno** e **Lorenzo Maticena** di Catour, che parlerà del suo nuovo traghetto alimentato a gas.

Al centro del dibattito di quest'anno l'accelerazione e le sfide poste ai traffici marittimi dal tumultuoso sviluppo di tecnologie avveniristiche e le sempre più stringenti regole internazionali sulle emissioni delle navi, che chiamano gli armatori a nuove sfide e investimenti: restano infatti soltanto un anno e pochi mesi di tempo per adeguare le flotte, e i vertici mondiali degli armatori faranno dunque il punto della situazione in questa occasione a Napoli.

Innanzitutto si discuterà circa la reperibilità di prodotti petroliferi che rientrino nei nuovi

limiti stabiliti dell'Organizzazione Marittima Internazionale, che richiederanno combustibili che soddisfino le nuove stringenti regole, e dell'introduzione di innovazioni tecnologiche di avanguardia (batterie, propulsione a gas, cellule a idrogeno). Ma si farà il punto anche sulle problematiche connesse al rapido farsi strada della digitalizzazione e a un ricorso all'automazione sempre più spinto, mentre nuove pressioni arrivano da più parti: dai cambiamenti radicali nella situazione geopolitica internazionale (in particolare dopo i provvedimenti del governo Trump), dalle guerre commerciali, dal neoprotezionismo e dal loro influsso sui traffici marittimi e sui futuri investimenti e, infine, dalla crisi del multilateralismo con le possibili ricadute sul WTO e sulle agenzie facenti capo all' ONU.

Alcuni si chiedono se vi sia il pericolo che ciò possa creare un'inversione di tendenza per le norme su sicurezza e ambiente: sul fronte degli scenari economici globali certi segnali lasciano presumere che il boom economico attuale possa addirittura condurci ad una crisi ancora più rovinosa delle precedenti, mentre altri inducono a un maggiore ottimismo.

Durante la conferenza sarà esaminato anche il tema della scelta del "porto rifugio", un luogo di rifugio per le navi in caso di incidenti potenzialmente catastrofici, ovvero un porto o una baia marittima circoscritta in cui condurre le petroliere che rischiano di affondare per contenere la fuoriuscita di petrolio, scelta che in Italia è di competenza diretta della Protezione Civile, che al convegno vedrà l'intervento di un suo rappresentante. Il tema sarà analizzato da **Mans Jacobsson**, storico fondatore e direttore degli International Oil Pollution Compensation Funds, nella sua analisi dal titolo "*Porto di rifugio, la prospettiva legale*", che darà il via a un panel moderato da **Mauro Iguera** al quale parteciperanno i rappresentanti dei maggiori assicuratori e soccorritori marittimi.

Ma il futuro dello shipping è anche nelle mani dei giovani armatori che raccoglieranno le sfide a Napoli e che nel corso di Shipping and the Law saranno rappresentati in un incontro con **Giacomo Gavarone**, presidente del Gruppo Giovani Armatori Confitarma.

Federico Deodato e **Francesco Saverio Lauro** modereranno poi un panel sul futuro dei temi normativi nel settore, con particolare riferimento all'arbitrato, alla mediazione ma anche alle nuove normative per regolare gli sviluppi tecnologici e le nuove sfide della concorrenza ma anche all'influsso dei nuovi nazionalismi e protezionismi sul diritto internazionale.

A Shipping and the Law si guarderà poi agli aspetti economici del trasporto marittimo con le soluzioni alla crisi finanziaria in un dibattito moderato dall'amministratore delegato di Venice Shipping and Logistics **Fabrizio Vettosi**, con esponenti del mondo creditizio che si confronteranno con armatori e con i vertici di importanti banche e fondi d'investimento.

In un'ottica italiana, che tuttavia si inserisce nel fenomeno globale del cosiddetto turbocapitalismo, spicca al centro del dibattito quale tema dolente la decimazione della flotta italiana, che ha recentemente perso oltre cento navi e molte migliaia di addetti diretti e dell'indotto, a causa della vendita di crediti in presunta sofferenza da parte delle maggiori banche italiane e straniere a fondi di investimento e operatori finanziari esteri: si tratta di un fenomeno che sta provocando un'irreparabile perdita di occupazione e di know-how all'interno del settore italiano. Per far sì che questo prezioso patrimonio non venga ulteriormente disperso è dunque imperativo che si rinvengano soluzioni urgenti in collaborazione tra le banche e i gruppi armatoriali italiani, attraverso provvedimenti

legislativi e del governo.

Durante i lavori, infine, verrà ricordato il professor **Francesco Berlingieri**, leggendario giurista e presidente del Comitè Maritime International recentemente scomparso, che ha rappresentato per decenni l'Italia nelle trattative che hanno portato alla formazione e all'aggiornamento delle convenzioni internazionali tese ad uniformare il Diritto del Mare.

cliccare per aprire il programma-web-1

[programma-web-1](#)

Posted in News | [No Comments](#) »

La Nave scuola Amerigo Vespucci a Venezia

Trieste, 12 ottobre 2018 - **Nidec ASI** - capo azienda della piattaforma Nidec Industrial Solutions del gruppo Nidec - ha partecipato oggi al **workshop “Navigare dal Blue al Green - studio e tecnologia per una navigazione sostenibile”**, promosso dall'Università degli Studi di Trieste e dall'Associazione Elettrotecnica Italiana, che si è **tenuto a bordo della Nave scuola Amerigo Vespucci** in occasione della settimana dedicata alla **Barcolana**, la regata internazionale che si svolge tradizionalmente nel golfo di Trieste, arrivata quest'anno alla 50^a edizione.

Nel corso del suo intervento sulla navigazione sostenibile, **Kaila Haines**, Marketing & PR Director di **Nidec ASI ha dichiarato**: *“Nidec, leader mondiale nel mercato dell'energy storage, si impegna profondamente nella progettazione e nella realizzazione di soluzioni ibride che permettono una navigazione a basso impatto ambientale, grazie all'utilizzo di batterie a bordo delle navi. Forti della nostra esperienza di 180 anni nell'elettronica di potenza e del nostro riconosciuto know how nel power management, siamo in grado di offrire un portfolio completo di prodotti compatti e ad elevate prestazioni; in seguito all'acquisizione di Leroy Somer e Control Techniques, inoltre, abbiamo integrato il nostro portfolio con una più ampia gamma di motori, generatori e convertitori sia in bassa che in media tensione, che ci permettono di ideare progetti importanti di propulsione e generazione di energia a bordo, sia per quanto riguarda nuove imbarcazioni, sia per il retrofitting di navi esistenti. Inoltre, le nostre soluzioni sono studiate per garantire la massima affidabilità a bordo, con avanzati sistemi di sicurezza e controllo che vanno ben oltre la compliance alle normative vigenti.”*

La **nave Amerigo Vespucci**, fiore all'occhiello della Marina Militare Italiana, ha un cuore “elettrico”: un motore elettrico di ultima generazione, progettato e realizzato da Nidec ASI, che offre agli studenti l'opportunità di imparare a gestire i moderni sistemi di propulsione. È stato progettato e fabbricato nello stabilimento di Monfalcone che

vanta una lunga tradizione nella progettazione e realizzazione di motori per il settore marittimo, fin dai tempi dei Cantieri Triestini, oltre 125 anni fa.



[cliccare per ingrandire](#)

Il motore è stato chiamato “Aliseo” dall’equipaggio della nave Vespucci, con riferimento ai venti importanti per la navigazione a vela. Il team di Nidec ASI ha realizzato una targa speciale con il nome del motore, che è stata consegnata nel corso di una cerimonia ufficiale, alla presenza del Capitano di Vascello Stefano Costantino e del suo equipaggio.

Posted in [News](#) | [No Comments](#) »

Aiuti di Stato: la Commissione approva l’estensione del regime danese di tassazione del tonnello a nuovi tipi di navi

Bruxelles, 12 ottobre 2018 - La Commissione europea ha approvato, in base alle norme UE sugli aiuti di Stato, l’estensione dell’attuale regime danese di imposta sul tonnello a tipi di navi supplementari. Ciò incoraggerà la registrazione delle navi in Europa e contribuirà alla competitività globale del settore senza distorcere indebitamente la concorrenza.

Allo stesso tempo, la Danimarca modificherà il suo attuale regime per garantire che si applichi solo alle attività di trasporto marittimo, limitando le entrate provenienti da attività non strategiche ad un livello accettabile.

Il commissario Margrethe Vestager, responsabile della politica di concorrenza, ha

dichiarato: “Il regime di tassazione modificato della Danimarca aiuterà l’industria marittima a rimanere competitiva sul mercato globale, preserverà posti di lavoro e promuoverà elevati standard ambientali nel settore dei trasporti marittimi. Linee guida sugli aiuti di Stato e nuove misure di salvaguardia per garantire la parità di trattamento delle compagnie marittime europee ed evitare distorsioni della concorrenza “.

In base ai regimi di imposta sul tonnelloaggio, le società di trasporto marittimo pagano le tasse in base al tonnelloaggio della nave (ossia le dimensioni della flotta di trasporto) anziché sulla base dei loro profitti imponibili effettivi. Tali regimi possono essere approvati dalla Commissione in base alle norme UE in materia di aiuti di Stato.

Nel maggio 2016, la Danimarca ha notificato alla Commissione i suoi piani di estensione del suo attuale regime di imposta sul tonnelloaggio per coprire le navi da guardia, le navi che servono gli impianti off-shore e le navi per sollevare, riparare e smantellare i mulini a vento e le navi posacavi e cavi navi di gestione e navi di accoglienza.

La Commissione ha deciso oggi che tali tipi di navi sono coinvolte in attività marittime soggette agli stessi requisiti giuridici e alle condizioni concorrenziali del trasporto marittimo. La Commissione ha quindi approvato l’estensione del regime a tali navi in base alle norme UE in materia di aiuti di Stato (gli orientamenti della Commissione per gli aiuti di Stato del 2004 ai trasporti marittimi).

La decisione conferma inoltre che la Danimarca modificherà alcuni aspetti del suo attuale regime di imposta sul tonnelloaggio per allinearli all’attuale interpretazione della Commissione degli orientamenti in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi. A tale riguardo, negli ultimi anni la Commissione ha chiesto agli Stati membri di rivedere i loro regimi di imposta sul tonnelloaggio per garantire parità di trattamento tra le compagnie marittime europee e per tenere il passo con l’evoluzione del settore marittimo evitando indebite distorsioni della concorrenza a livello mondiale. In particolare, la Danimarca modificherà le sue norme in materia di tonnelloaggio per quanto riguarda:

I servizi ausiliari strettamente connessi alle attività di spedizione. Questi servizi saranno soggetti alla tassazione sul tonnelloaggio solo se rappresentano meno del 50% del reddito totale tassato di una nave e entrate derivanti da attività di noleggio di imbarcazioni scoperte (l’affitto di navi senza equipaggio). I servizi saranno soggetti a tassazione sul tonnelloaggio a condizione che il beneficiario autogestisca almeno il 50% della flotta di tonnelloaggio e che la nave non sia affittata per un periodo superiore a tre anni.

La Commissione ha valutato il regime d’imposta danese sul tonnelloaggio modificato ai sensi delle sue linee direttrici sugli aiuti di Stato al trasporto marittimo e ha concluso che è in linea con le norme dell’UE in materia di aiuti di Stato.

Posted in [News](#) | [No Comments](#) »

MARINA MILITARE: LA FREGATA ALPINO IN SOSTA A TUNISI

La sosta nell'ambito dell'esercitazione multinazionale "Seaborder 2018".

Tunisi, **12 ottobre 2018** - Da oggi al 15 ottobre, la fregata **Alpino** della Marina Militare, impegnata quale *flag ship* dell'operazione Mare Sicuro nel Mediterraneo Centrale, effettuerà una sosta a Tunisi (Tunisia) per partecipare all'esercitazione multinazionale "Seaborder 2018".

L'attività "Seaborder 2018", che coinvolge i paesi della regione mediterranea e non, ha lo scopo di rafforzare l'interoperabilità delle Marine partecipanti e promuovere la collaborazione nel campo della sicurezza marittima, del contrasto ai traffici illeciti e della salvaguardia della vita umana in mare, in modo da rafforzare il livello di cooperazione nell'applicazione delle leggi internazionali in vigore. Alle attività collaterali previste prenderanno parte il Capo di Stato Maggiore della Marina tunisina, contrammiraglio Abderraouf Atallah e il Comandante in Capo della Squadra Navale italiana, ammiraglio di squadra Donato Marzano.

La sosta in Tunisia di nave Alpino terminerà il giorno 16 ottobre con la partecipazione alla parata navale che si terrà in occasione del sessantesimo anniversario della Marina Militare tunisina, alla presenza del Presidente della Repubblica del Paese Nord Africano.

Al termine la nave riprenderà il mare per continuare la sua attività operativa nel Mediterraneo Centrale.

SCHEDA APPROFONDIMENTO Nave Alpino:

La fregata Alpino, al comando del capitano di fregata Milos Argenton, è la quinta nave italiana costruita nell'ambito del programma italo-francese denominato Fregata Europea Multi Missione (FREMM), nonché la quarta in versione antisommergibile (*Anti Submarine Warfare - ASW*). Con un equipaggio di 168 tra uomini e donne, 144 metri di lunghezza ed un dislocamento a pieno carico di 6.700 tonnellate, nave Alpino è una fregata polivalente, progettata all'insegna dell'innovazione e della flessibilità, in modo da operare attivamente nella tutela degli interessi nazionali e poter rispondere con successo agli scenari futuri.

Posted in [News](#) | [No Comments](#) »

Napoli: Sabato 20 ottobre al via il 31° Navigare al Circolo Posillipo

Nove giorni di prove a mare, organizzata dall'Associazione Nautica Regionale

Campana, con oltre 80 imbarcazioni in un villaggio a terra con ingresso gratuito

Napoli, 12 ottobre 2018 - L'Associazione Nautica Regionale Campana organizza, al Circolo Nautico Posillipo di Napoli, dal 20 al 28 ottobre, l'edizione autunnale dell'esposizione *Navigare*. Giunto alla 31.ma edizione la fiera nautica, che si svolge ogni sei mesi, presenta le migliori produzioni 2018 con 80 imbarcazioni in mare, disponibili per prove a mare, ed un villaggio con numerosi stand che ospita espositori di motori marini, accessori e servizi.

La manifestazione, con ingresso libero al pubblico, sarà aperta tutti i giorni dalle 10.30 alle 18.30 (solo da lunedì 22 a mercoledì 24 l'orario di apertura è alle 12.30).

La trentunesima edizione del *Navigare*, con la partecipazione nel porticciolo e sulla banchina del sodalizio posillipino di oltre 35 aziende tra cantieri e distributori, mette in mostra le migliori realizzazioni tra yacht, gozzi, gommoni e motori marini del 2018. Tra gli espositori i maggiori cantieri produttori: Fiart Mare, Rizzardi, Salpa, Rio, Granchi, Janneaut, Beneteau, Bavaria, Sessa e Gagliotta con i loro modelli di punta.

clickare per ingrandire



Ma alla manifestazione, organizzata dall'ANRC presieduta da Gennaro Amato, con barche tra i 4 e 15 metri, esporranno anche i migliori cantieri di gommoni come Italiamarine, Opera, Oromarine e Novamares. Nel settore motori grande attesa per la nuova produzione della Mercury presentata dal concessionario Schiano: il nuovo V8 Verado, da 175 cc sino a 400cc.

Si potranno quindi ammirare e provare, tra gli yacht, il big 48 piedi di Apreamare così come il 48in di Rizzardi, oppure il Fiart 47 in nuova versione, ma anche i modelli classici ed innovativi della gamma dei Cantieri Eposito con il 38 Positano e non ultimo la new-entry dei gozzi Cantieri Mimì: Libeccio 11, appena presentato a Genova.

clickare per ingrandire



Per i gommoni spiccano quelli di Italiamarine, che porterà l'intera gamma di produzione, "capitanati" dal nuovo Positano 31, tra i pochi gommoni di quasi dieci metri dotati di unico motore Mercury, da 300 cavalli, che raggiunge i 43 nodi. Oromarine, invece, presenterà la novità legata alla pedana di poppa: un travel lift che consente l'accesso agevolato all'acqua di tender o moto d'acqua, come nei grandi scafi rigidi, con i modelli S11 ed S13; infine il più grande: l'Opera 53 (16 mt), dell'omonimo cantiere salernitano con sede a Milano.

[cliccare per ingrandire](#)



"Mare e beneficenza", questo il messaggio voluto da Gennaro Amato, presidente Anrc, che affiancherà questa edizione del Navigare e dichiara: "Da anni sosteniamo con un'offerta la ricerca e cura dei piccoli ammalati della onlus Santobono Pausilipon, ma dallo scorso anno abbiamo deciso di donare loro anche una bella giornata di mare e di felicità fuori dall'ospedale, cosa che faremo anche questa volta con le barche in esposizione. Inoltre - prosegue Gennaro Amato - aiuteremo anche la onlus Missione Affatà che si adopera nel mondo per i bambini audiolesi".

Posted in [News](#) | [No Comments](#) »

GRIMALDI POTENZIA ULTERIORMENTE I COLLEGAMENTI MERCI CON LA SARDEGNA

Nuova linea merci tra Genova e Porto Torres a partire dal prossimo 13 ottobre

Napoli, 11 ottobre 2018 - Il Gruppo Grimaldi potenzia i propri collegamenti per il trasporto merci tra l'Italia Settentrionale e la Sardegna grazie all'introduzione di una nuova linea che unirà Genova a Porto Torres.

La nave impiegata sulla rotta sarà la nave ro/pax "Euroferry Malta", con una capacità di stiva pari a 130 semirimorchi/camion a partenza e la possibilità di ricevere 50 autisti al seguito.

Il collegamento sarà attivato a partire dal prossimo 13 ottobre con frequenza trisettimanale da entrambi i porti. Sono previste partenze a giorni alterni da Genova (martedì, giovedì e sabato) e da Porto Torres (lunedì, mercoledì e venerdì) alle ore 19:30, con arrivo al porto di destinazione alle ore 09:30 del giorno seguente.

"Su richiesta dei nostri affezionati clienti e allo scopo di completare una rete logistica e di continuità territoriale con la Sardegna, abbiamo ritenuto indispensabile iniziare questa linea la quale si aggiunge agli oltre 120 collegamenti di AdM offerti dal nostro Gruppo nel Mediterraneo", afferma Guido Grimaldi, Corporate Short Sea Shipping Commercial Director, Grimaldi Group.

Con questo potenziamento il Gruppo Grimaldi conferma la sua ferma volontà di investire sempre più nel mercato sardo. Attualmente, infatti, il gruppo partenopeo offre una rete capillare di collegamenti da e per la Sardegna che include, oltre ai collegamenti storici Civitavecchia-Porto Torres e Porto Torres-Barcellona, altre linee regolari miste merci e passeggeri quali Livorno-Olbia e Civitavecchia- Olbia, nonché numerosi servizi regolari per il trasporto di sole merci rotabili che collegano il porto di Cagliari con Genova, Salerno, Livorno e Valencia.

Posted in [News](#) | [No Comments](#) »

PROJECT CARGO DA RECORD A VENEZIA:SALPANO 2 REATTORI PER OLTRE 3000 TONNELLATE,I PIU' GRANDI MAI IMBARCATI NELLO SCALO LAGUNARE

Venezia, 11 ottobre 2018 - Sono salpati a bordo della nave Happy Star della compagnia BigLift i due reattori di hydrocracking realizzati da ATB Riva Calzoni e destinati alla prima raffineria privata nigeriana della società Dangote Refining Ltd. I corpi in pressione sono stati fabbricati tra Roncadelle, in provincia di Brescia, headquarter della storica società lombarda, e Marghera, nelle officine di assemblaggio

di ATB Riva Calzoni, a pochi metri dal terminal di spedizione. Ciascuno dei due componenti (pressure vessel), tra i più grandi mai prodotti al mondo per il settore petrolchimico, pesa 1535 tonnellate e misura 60 metri di lunghezza, e fa segnare un record per lo scalo, dal quale non erano mai stati effettuati imbarchi di tale peso.

clicare per ingrandire



La fase del trasporto dei reattori dallo stabilimento alla banchina è stata messa in opera da Fagioli spa che, nel dovuto rispetto delle portanze del terreno, ha impiegato 72 assi SPMT (Self-Propelled Modular Transporter) formando per ciascun carico un convoglio di ben 60 metri di lunghezza, 8,5 metri di larghezza e 10 metri di altezza. I convogli sono stati fatti transitare verso le banchine del terminal Multiservice attraverso l'accesso di Via Sali - realizzato appositamente per il passaggio dei carichi straordinari -, dove i due reattori sono stati imbarcati alla volta della Nigeria sulla nave BigLift dotata di due gru della portata di 1.100 tonnellate ciascuna.

“In Italia, a oggi, solo a Porto Marghera è possibile realizzare operazioni come questa: disponiamo di aree di produzione prossime alle banchine, dei migliori operatori per la parte dei servizi, e di aziende di eccellenza come ATB Riva Calzoni che scelgono il nostro scalo per la propria attività produttiva e che continuano a investire: tutti asset che incrementano le nostre performance, confermando la nostra unicità a livello europeo ” afferma il **Presidente dell’Autorità di Sistema Portuale Pino Musolino**.

clicare per ingrandire



“Per noi Porto Marghera continua ad essere uno scalo strategico e fondamentale - spiega **Sergio Trombini, presidente di ATB Riva Calzoni** -. È solo grazie alla

disponibilità di infrastrutture portuali di livello eccellente che la nostra società può continuare a servire i propri clienti in tutto il mondo, garantendo un servizio efficiente e puntuale. Il supporto degli operatori e di chi lavora all'interno del sistema portuale è stato importante soprattutto in questa occasione, considerando le dimensioni e il peso dei corpi in pressione che abbiamo spedito”.

Posted in [News](#) | [No Comments](#) »

AL VIA LA RETE ITALIANA DEL GNL, FUTURO DEL TRASPORTO MULTIMODALE

Consegnati ieri a Pisa due serbatoi criogenici per la prima infrastruttura mobile dedicata al trasporto del gas naturale liquefatto nel Mar Mediterraneo

Pisa, 11 ottobre 2018 - Lo sviluppo della rete italiana del GNL (Gas Naturale Liquefatto) è la chiave per il futuro del trasporto multimodale. E' quanto emerso ieri mattina presso gli stabilimenti Gas and Heat Spa a Pisa, nel corso della cerimonia di consegna dei due serbatoi criogenici che verranno installati sulla prima infrastruttura mobile del Mar Mediterraneo dedicata al trasporto e al bunkeraggio di GNL.

La consegna di ieri rappresenta uno step forward di grande importanza per il trasporto del gas: i due serbatoi, realizzati da Gas and Heat Spa, formeranno l'innovativo sistema di contenimento di questa pionieristica infrastruttura mobile, in grado di trasportare fino a 7.500 m³ di GNL.

La nave, che è stata ordinata nel 2017 dall'armatore Stolt-Nielsen Gas e sarà operativa da fine 2019, è oggetto del progetto GAINN4MID - GAINN for Mobile Infrastructure Deployment, selezionato dal primo bando europeo di finanziamento Blending 2017 e coordinato da Consorzio 906, nella più ampia cornice dell'iniziativa GAINN_IT per lo sviluppo della rete nazionale del GNL.

Sul fronte terrestre il Consorzio 906 ha invece recentemente collaudato il trasporto multimodale utilizzato per l'approvvigionamento del GNL, identificando le problematiche che ancora impediscono una logistica smart, veloce e flessibile, che assicuri la distribuzione del gas su tutto il territorio italiano.

“E' tempo di inserire sia le infrastrutture marittime che quelle terrestri nel più ampio quadro del deployment industriale che Consorzio 906, insieme a tutti i partners coinvolti, si sta impegnando a portare avanti per completare la rete italiana del GNL, costruita su misura a partire dalle esigenze e caratteristiche particolari del nostro paese - ha dichiarato Evelin Zubin, Vicepresidente di Consorzio 906 - L'Obiettivo della rete nel suo complesso è il trasporto del gas nel Mediterraneo passando per il centro focale del Sud Italia, dove in particolare la carenza di infrastrutture per la distribuzione compromette la diffusione di questo combustibile alternativo e dei suoi benefici in termini di sicurezza e sostenibilità”.

Questa la dichiarazione di Carlo Coppola, Project Manager del progetto GAINN4MID presso INEA, Innovation and Networks Executive Agency dell'Unione Europea: “Esprimo la mia soddisfazione per il raggiungimento di questo primo importante step

nell'esecuzione del progetto GAINN4MID. L'Azione, parte del più ampio progetto GAINN_IT, globalmente supportato da INEA e in particolare dal Meccanismo per Collegare l'Europa (MCE), contribuirà al raggiungimento degli obiettivi europei di ridurre drasticamente la dipendenza dal petrolio e mitigare l'impatto ambientale del sistema Trasporto".

Evelin Zubin, insieme all'Amministratore Delegato di Gas e Heat Spa Claudio Evangelisti, ha infine sottolineato che i due serbatoi consegnati a Pisa sono espressione di manifattura made in Italy e riaffermano la leadership italiana in Europa e nel mondo anche nello small scale bunkering, un mercato relativamente giovane e in rapida espansione.

-

Consorzio 906 nasce come operatore europeo a supporto di imprese, istituzioni nazionali ed internazionali che hanno individuato nella strategia di rete, nella specializzazione e nella condivisione della conoscenza la via per lo sviluppo e l'innovazione. Facilitando il dialogo tra stakeholders pubblici e privati e le istituzioni europee a partire dalla sede sita al centro di Bruxelles, in Place Schuman, Consorzio 906 promuove solidi partenariati settoriali e assicura l'assistenza tecnica necessaria per la realizzazione di progetti di sistema in comparti strategici per l'intera area euro-mediterranea, fra cui intermodalità, efficienza energetica e ICT. In particolare, svolge un ruolo di coordinamento delle azioni di pianificazione, progettazione e gestione degli strumenti finanziari entro i Programmi Connecting Europe Facility (CEF) e Horizon 2020 nell'asse Smart, Green and Integrated Transport. Al mese di giugno 2018 il valore totale dei progetti europei di innovazione gestiti da Consorzio supera i 220 milioni di Euro, dedicati alle due grandi iniziative di sviluppo nazionale: i combustibili alternativi per il trasporto (iniziativa GAINN_IT) e la digitalizzazione del trasporto (iniziativa DIGITMED).

Posted in [News](#) | [No Comments](#) »

Il 26 e 26 ottobre prossimi a Piombino una 2 giorni sul tema "Anticorruzione e Trasparenza nelle Autorità di Sistema Portuale (Punti di Forza e di Criticità).

Piombino, 11 ottobre 2018 -Il programma prevede una 2 giorni su: "Anticorruzione e Trasparenza nelle Autorità di Sistema Portuale Punti di Forza e di Criticità" per il 26 ottobre 2018.

Piombino-Porto Marina di Salivoli - Via Salivoli - 57025 -PIOMBINO (LI) Soggetto organizzatore: Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale con il patrocinio di Assoporti (Porti Livorno-Piombino)

PROGRAMMA

1° MEETING NAZIONALE DEI RESPONSABILI DELLA PREVENZIONE DELLA CORRUZIONE E DELLA TRASPARENZA DELLE AUTORITA' DI SISTEMA PORTULE

9,00 - 09,30

Registrazione partecipanti - open coffee

9,30 - 10,00

Saluti di benvenuto

Presidente ADSP Mar Tirreno Settentrionale

Stefano Corsini

Sindaco di Piombino

Massimo Giuliani

10,00 - 10,20

Apertura dei lavori

Prefetto di Livorno Gianfranco Tomao

10,20 - 10,40

L'anticorruzione e la trasparenza quale elemento di forza per porti "performanti" nel quadro internazionale

Presidente ANAC

Raffaele Cantone (o suo delegato)

10,40 - 11,00

Sintesi del confronto dei responsabili anticorruzione delle AdSP

Assoporti

Tiziana Murgia

11,00 - 11,20

L'anticorruzione e la trasparenza nell'AdSP quale elemento di forza di una pubblica amministrazione "performante"

Consigliere di Stato

Stefano Toschei

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale

11,20 - 12,45

Dibattito - Interventi

Moderatore Dirigente Controllo Interno, Trasparenza, Anticorruzione, Formazione

Claudio Capuano

12,45 - 13,00

Compiti in materia di anticorruzione e trasparenza del Ministero delle Infrastrutture e dei

Trasporti quale amministrazione e organo di indirizzo e vigilanza

Ministero Infrastrutture e Traporti

(nominativo da confermare)

13,00 - 13,20

Conclusioni

Presidente ANAC

Raffaele Cantone (o suo delegato) da confermare

13,20 - 13,30 Chiusura dei lavori

AdSP-MTS

13,30- 14,30 Light Lunch

Posted in [News](#) | [No Comments](#) »

Shipping and the Law IX edizione a Napoli, il 15 e 16 ottobre 2018

Napoli, 10 ottobre 2018 - Lo Studio legale Lauro ha il piacere di annunciare che la IX edizione di *Shipping and the Law* si terrà il 15 e 16 ottobre 2018 a Napoli presso San Lorenzo Maggiore, un complesso monumentale eretto tra il XIII e il XVIII secolo sovrastante gli scavi della Neapolis greca e romana.

La conferenza avrà come sempre tra i suoi protagonisti molte fra le maggiori personalità dell'industria marittima internazionale e delle istituzioni.

Il titolo della manifestazione di quest'anno è *"The Future is now"* e verterà su diversi temi tra i quali spiccano la sfida costituita dall'entrata in vigore delle nuove regolamentazioni ambientali IMO e le tecnologie ed i combustibili che risponderanno più efficacemente ad essa, la rapida implementazione dell'automazione, l'insorgenza di nuove barriere al movimento di persone e cose, l'ingresso dei fondi di investimento nello shipping, i poteri decisionali relativi alla scelta del Port of Refuge.

Posted in [News](#) | [No Comments](#) »

ASSEGNAZIONE DEI PREMI "IL LOGISTICO DELL'ANNO" E CONVEGNO SU INTERMODALITÀ E LOGISTICA IL PROSSIMO 26 OTTOBRE, A MILANO

Assologistica e il suo ramo formativo Assologistica Cultura e Formazione, assieme al magazine Euromerci, organizzano la 14a edizione dell'evento che premia manager e aziende che hanno innovato nel nostro settore. Big del mondo della logistica, dei trasporti e delle infrastrutture si confronteranno sui temi dell'intermodalità nella tavola rotonda che precede l'assegnazione dei premi

Milano, 10 ottobre 2018 - E' iniziato il conto alla rovescia per l'edizione 2018 del **Premio Il Logistico dell'Anno**, evento organizzato da **Assologistica** (l'associazione nazionale degli operatori di logistica in conto terzi), dalla sua divisione formativa **Assologistica Cultura e Formazione** e dal **magazine Euromerci**. La manifestazione, che premia l'impegno innovativo di manager e aziende, avrà infatti luogo venerdì **26 ottobre 2018 (ore 9,00-13,00)** presso **l'auditorium Gio' Ponti di Assolombarda, in via Pantano 9, a Milano**.

Come ogni anno numerose sono state le aziende candidatesi al premio, con progetti in alcuni casi davvero molto innovativi e interessanti, soprattutto per quel che concerne aspetti quali la Sostenibilità ambientale e l'ICT (Information and Communication Technology, anche in chiave 4.0). Nel corso dell'evento verranno consegnati anche premi riservati a manager, imprenditori e professionisti che - nel loro specifico ambito

d'azione - si sono rivelati particolarmente dediti all'evoluzione del nostro settore. Immane infine l'attribuzione della **Borsa di Studio Alvaro Spizzica** (sponsorizzata dal CIM - Centro Intermodale di Novara) e riservata a un neo-laureato particolarmente meritevole per avere elaborato una tesi con apporto di novità o analisi significative per il mondo della logistica.

Nella prima parte della mattinata la premiazione sarà - come sempre - preceduta da un convegno- tavola rotonda, che quest'anno si intitola **"Trasporto intermodale: quali idee, progetti e soluzioni per una logistica moderna ed efficiente?"**, moderato dal giornalista Massimo De Donato.

clickare per ingrandire

Non tutti sanno che il 2018 è stato proclamato dalla UE anno della multimodalità, in sintonia con la politica dei trasporti dell'Unione, in base alla quale entro il 2030 un terzo del traffico merci oltre i 350 chilometri dovrà spostarsi su ferro. Del resto gli esperti confermano che l'intermodalità risulta essere strategica per un utilizzo ottimale delle differenti modalità trasportistiche, specie sulle medie e lunghe distanze, con anche un impatto ambientale più contenuto rispetto all'unica modalità rappresentata dal trasporto su gomma: si calcola che mediamente il trasporto intermodale riduca le emissioni di CO2 del 55% rispetto al solo tutto-strada.

Ma per essere una vera alternativa l'intermodalità richiede impegno e sviluppo di idee e progetti che ne favoriscano la diffusione, portando il nostro settore verso soluzioni sempre più green nelle quali convenga investire da parte di tutti i suoi stakeholder. Senza trascurare il ruolo delle infrastrutture e delle istituzioni, che dovranno supportare con decisione un processo che ha ancora lentezze e criticità. Certo tutto questo può comportare un cambio di passo e paradigma non sempre facile da compiere, ma che purtuttavia occorre avere il coraggio di effettuare, dal momento che - stante l'attuale

situazione - tra il 2020 e il 2030 i trasporti su strada saranno responsabili del 50% della produzione mondiale di CO2, di cui il 40% ascrivibile al trasporto su gomma delle merci.

Su questi temi, nel corso della tavola rotonda del 26 ottobre, si confronteranno rappresentanti di Associazioni, infrastrutture, operatori logistici (per il loro elenco rimandiamo al programma allegato).

L'evento è pubblico, con obbligo di registrazione al seguente indirizzo:

<http://www.euromerci.it/iscriviti.html>

Posted in News | No Comments »

LINEE GUIDA FORMAZIONE E CERTIFICAZIONE DEI PORTI: PRESIDENTE UNIONE PILOTI REPLICA AL PRESEIDENTE DI FEDEPILOTI

IL CAPITANO VINCENZO BELLOMO, PRESIDENTE DELL'UNIONE PILOTI REPLICA AL PRESEIDENTE DI FEDEPILOTI: ***"Pochi ma coerenti, questa è l'Unione Piloti!"***

Ascoltare l'intervento del presidente di Fedepiloti Francesco Bandiera, durante il convegno "SAFETY & WELFARE La Gestione della Sicurezza delle Attività in ambito Portuale" in occasione della Naples Shipping Week è esilarante ed allo stesso tempo sconcertante. In quella occasione ha infatti affermato: *"... quei pochi colleghi che non fanno direttamente riferimento alla grande casa della Federazione hanno cambiato idea sul mio documento cui il Comando Generale e la Direzione dei Porti hanno lavorato e dedicato tutta l'attenzione necessaria affinché l'elaborato finale possa continuare"* ovvero *"... i concetti alla base di questo decreto non sono mai stati messi in discussione da nessuno e sono l'insostituibilità della licenza definitiva di pilotaggio..."*.

Il presidente di Fedepiloti, dovrebbe porre molta attenzione alle dichiarazioni di intenti che rende ai media ovvero fornisce nel corso di interventi pubblici. Tali affermazioni appaiono un chiaro segnale di disonestà intellettuale e dimostrano che la Federazione, pur di non ammettere i propri errori, è disposta ad appropriarsi di meriti altrui.

Molti ricorderanno ad esempio le slide mostrate durante la 71^a assemblea di Fedepiloti, le quali sintetizzavano un corposo documento redatto dalla stessa associazione di categoria, con cui si argomentavano minuziosamente, le ragioni che l'hanno spinta a promuovere e sollecitare

l'Amministrazione affinché i Piloti dei Porti, e delle zone di transito ove è stato reso obbligatorio il Pilotaggio, fossero dotati di un certificato, da rinnovarsi ogni cinque anni, vincolante per il mantenimento della licenza.

La bozza di decreto interdirigenziale - sia nella prima versione che nella seconda - aveva quale titolo del provvedimento "*Linee guida per la formazione e la **certificazione** dei piloti dei porti*" elemento che sicuramente avrà soddisfatto la Fedepiloti che tanto aveva posto in essere per favorire la citata **certificazione**.

In tal senso, ed a sostegno della convinzione del percorso, in un articolo apparso lo scorso luglio sulla stampa di settore (La Gazzetta Marittima), il presidente Francesco Bandiera, si dichiarava favorevole alla proposta del certificato. Nello stesso articolo anche il nuovo direttore Giacomo Scarpati, riteneva che il certificato non fosse una limitazione di autonomia ma, addirittura una necessaria integrazione. Solo pochi giorni dopo, a seguito degli interventi sulla stampa specializzata, in cui l'Unione Piloti ha rappresentato le proprie ragioni, il presidente di Fedepiloti si è affrettato a dare "macchine indietro" modificando completamente la sua opinione sul certificato e abbracciando le tesi dell'Unione Piloti che chiedeva il mantenimento della licenza senza vincoli di certificati. Del resto è la stessa Risoluzione IMO A.960 (23) a prevedere che gli Stati inseriscano nella loro legislazione, il rilascio di un certificato o di una licenza a seconda della relativa disciplina giuridica adottata.

La nostra associazione, dopo aver analizzato lo studio operato da Fedepiloti, ha contestato, in ben due riunioni convocate il 10 maggio e il 9 giugno 2018, punto su punto, la bozza relativa alle "*Linee guida per la formazione e la certificazione dei piloti dei porti*" preparata dal Comando Generale e dal Ministero, motivando in modo dettagliato la sua posizione.

Successivamente - a seguito di esplicito invito del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, l'Unione Piloti ha fermamente ribadito la propria contrarietà alla proposta di tale provvedimento richiedendo fortemente un incontro che ha prodotto le modifiche e la condivisa stesura dell'atto finale.

Giova ricordare che se l'ottenimento dell'attestato di partecipazione ai corsi, la cui frequenza sarà comunque obbligatoria, non avrà alcun effetto sulla licenza, è grazie alla capacità avuta dall'Unione Piloti, che si è avvalsa di un abile consulente come l'avvocato Paolo Malaguti, di esporre le problematiche inerenti l'argomento. Va in ogni caso dato atto di aver trovato nell'Ammiraglio Giardino, e nei dirigenti del MIT, Patrizia Scarchilli e Maria Cristina Farina, interlocutori che hanno saputo ascoltare, valutare e, quando possibile, accogliere le nostre proposte.

Noi dell'Unione Piloti saremo pochi ma non abbiamo mai cambiato idea. Per mesi ci siamo battuti, in disgraziata solitudine, contro l'introduzione di un nuovo specifico certificato IMO che di fatto avrebbe surrogato la licenza di pilotaggio, con inevitabili conseguenze anche sulla natura pubblicistica del servizio. In tal senso una lettera dell'ex direttore di Fedepiloti Fiorenzo Milani conferma l'intenzione di applicare in Italia la risoluzione IMO A960, ovvero di poter avere un certificato di competenza (COC) specifico per pilota.

Più volte l'Unione Piloti ha infatti sostenuto che le norme del Codice della navigazione ed il relativo Regolamento sono molto più selettive e stringenti delle raccomandazioni contenute nella Risoluzione IMO A.960 (23) che, tra l'altro, si pone l'obiettivo di sopperire, in ambito internazionale, alle eventuali vacanze legislative di alcuni Stati. Ma questo non è certo il caso dell'Italia.

Sono altri, semmai, ad aver fatto propri i contenuti di una bozza condivisa di decreto interdirigenziale sulle linee guida per la formazione e l'aggiornamento professionale dei Piloti che ha di fatto recepito i

suggerimenti sostenuti con forza nell'ultimo anno dalla nostra associazione.

Ma sarebbe stato così senza la tenace opposizione dell'Unione Piloti?

Capitano (CLC) Vincenzo Bellomo
Presidente Unione Piloti.

Posted in [News](#) | [No Comments](#) »

UN CODICE DI GUERRA PER IL COMMISSARIO BUCCI

Il presidente degli spedizionieri spezzini, Alessandro Laghezza, individua la vera priorità per il dopo-Morandi Genova è chiamata subito a fornire al mercato logistico certezze sui tempi

La Spezia, 10 ottobre 2018 – “ Il Sindaco Bucci, commissario per l'emergenza di Genova. La scelta migliore, ma è ora necessario e indispensabile costruire trincee e ammucciare sacchi di sabbia per consentirgli di operare al di fuori di ogni schema, evitando di incorrere in rischi giudiziari, esposti e ricorsi che produrrebbero effetti letali sulla tempistica dei lavori facendo permanere quell'incertezza che nel mondo della logistica e nelle logiche della merce rappresenta il peggiore nemico. In altre parole il commissario deve disporre di un vero e proprio Codice di guerra”.

A esprimersi così è Alessandro Laghezza, presidente degli spedizionieri di La Spezia, sceso già in più di un'occasione in campo a rimarcare l'importanza determinante che il nodo di Genova ha per l'intero sistema di trasporto e di logistica del Paese, per le industrie e per il sistema della distribuzione. L'attenzione – secondo Laghezza – va ora concentrata sull'articolo 1 del cosiddetto decreto Genova. Un decreto unico nel suo genere perché pronuncia una sentenza ancora prima che si istruisca un processo, e perché non garantisce alcuna copertura non solo nei confronti di un ipotetico ricorso della società Autostrade ma anche nei confronti di altri concessionari autostradali, esclusi a prescindere anche nella prospettiva tutta da verificare di una gara internazionale dai tempi imprevedibili.

“Ancora una volta – afferma Laghezza, ricordando la necessità sottolineata dal presidente della Regione Liguria, Toti, di operare certo con il cuore, “ma anche con il cervello” – l'attenzione è da concentrare su due aspetti che forse sono stati sottovalutati e che hanno forse peso ancor maggiore dell'entità degli stanziamenti. Il primo è relativo all'effettiva libertà che viene concessa al commissario per operare al di fuori delle norme, mettendolo al sicuro dai blocchi che potrebbero essere attuati utilizzando l'arma dei ricorsi. E in quest'ottica deve essere tenuto in particolare considerazione il pericolo-autostrade ovvero che la concessionaria, esclusa e revocata, possa disporre di poteri legali di interdizione”.

“Il secondo aspetto – prosegue il presidente degli spedizionieri spezzini – è il fattore certezza: nella logistica l'unico strumento per difendere i clienti e i traffici consiste nella capacità di attenuare il rischio incertezza, fornendo previsioni e date precise ad esempio dell'entrata in funzione di nuovi sistemi di viabilità alternativi al ponte, all'inizio e al completamento della demolizione, alla prospettiva effettiva di entrata in servizio del nuovo ponte. Solo così il porto potrà difendere la sua credibilità e presentarsi alla merce con una prospettiva di certezze. Prospettiva credibile solo trovando all'interno degli articoli 2 e 6 del Decreto anche una possibilità di rafforzare in modo decisivo gli organici e le strutture delle amministrazioni

adibite ai controlli, prima fra tutte quella delle Dogane”.

Infine, secondo Alessandro Laghezza, il commissario dovrà attuare una massiccia operazione trasparenza nei confronti della sua clientela e in particolare della merce fornendo addirittura quotidianamente tutte le informazioni operative sulle misure anti emergenza e sulle loro tempistiche.

Posted in [News](#) | [No Comments](#) »

GRIMALDI: "MARE NOSTRUM AWARDS" Premio Giornalistico Internazionale - Edizione 2019

Con il Patrocinio del Consiglio nazionale dell'Ordine dei Giornalisti

1. Finalità e area tematica - La XII edizione del Premio giornalistico internazionale **Mare Nostrum Awards**, bandito dalla rivista **Grimaldi Magazine Mare Nostrum**, si propone di promuovere e valorizzare i viaggi via mare nel Mediterraneo ed in particolare la conoscenza delle Autostrade del Mare che costituiscono una valida alternativa al trasporto stradale ed un'eccezionale opportunità per lo sviluppo sostenibile dei paesi bagnati dal Mare Nostrum. Gli elaborati in concorso dovranno, pertanto, sottolineare i vantaggi che i collegamenti marittimi, effettuati con navi moderne, sicure e veloci, assicurano dal punto di vista economico, sociale, turistico ed ambientale nonché il loro contributo a creare un'area di scambi e cooperazione tra le varie sponde del Mare Nostrum.

2. Requisiti per la partecipazione - Al Premio possono partecipare giornalisti professionisti e pubblicisti, autori in generale e fotografi che avranno diffuso l'argomento, descritto nell'area tematica, **tra il 15 settembre 2018 e il 15 aprile 2019**. La partecipazione al concorso è aperta ad autori residenti in Italia, Spagna, Grecia, Tunisia e Marocco che potranno presentare i propri lavori in italiano, inglese, spagnolo, catalano, francese o greco. I premi saranno assegnati a servizi giornalistici, documentari, servizi televisivi o radiofonici, reportage fotografici, nonché inchieste economico-turistiche giudicati dalla Giuria coincidenti con le finalità istitutive del Premio.

3. Media - Saranno ammessi al concorso gli elaborati divulgati, nelle lingue sopra indicate, in Italia, Spagna, Grecia, Tunisia e Marocco attraverso: quotidiani e periodici a diffusione nazionale (incluso le versioni online); pubblicazioni a diffusione nazionale e testate online di trasporto e di turismo; agenzie di stampa; emittenti radio e/o televisive nazionali e locali; riviste di fotografia e mostre fotografiche.

4. Modalità di partecipazione - La partecipazione al Premio è gratuita, ma non è consentita a dipendenti o collaboratori di società del Gruppo Grimaldi. I partecipanti dovranno far pervenire i loro elaborati, con lettera di accompagnamento firmata alla Segreteria Organizzativa del Premio, sia in formato digitale (file Word) tramite posta elettronica all'indirizzo mna@grimaldi.napoli.it, sia in formato cartaceo **entro il 30**

aprile 2019.

5. Ospitalità ai concorrenti - Per favorire l'acquisizione di informazioni ed esperienze dirette, utili per l'elaborazione delle loro opere, agli autori interessati a partecipare al premio Mare Nostrum Awards sarà offerto un viaggio di andata e ritorno a bordo di una delle navi di Grimaldi Lines o di Minoan Lines in servizio tra Italia, Spagna e Grecia, da effettuarsi **entro il 31 marzo 2019**. Per informazioni sulle linee passeggeri è possibile consultare i siti www.grimaldi-lines.com e www.minoan.gr.

6. Premi - I premi consistono nella corresponsione di **cinque riconoscimenti in denaro, per un importo di 10.000 euro netti ciascuno**. I premi saranno attribuiti secondo l'insindacabile giudizio della Giuria.

7. Giuria - La Giuria Internazionale del Premio, presieduta dal giornalista Bruno Vespa, è composta da eminenti personalità del mondo della cultura e del giornalismo. Segretario della Giuria è Luciano Bosso, direttore della rivista Grimaldi Magazine Mare Nostrum. Le decisioni della Giuria sono definitive ed inappellabili. Le motivazioni dell'assegnazione saranno illustrate nel corso della Cerimonia di Premiazione.

8. Premiazione - La Cerimonia di Premiazione si svolgerà in luogo e data da definire, con l'impegno dei membri della Giuria e dei vincitori a presenziare personalmente all'evento. Tutte le informazioni necessarie ai fini della partecipazione all'evento saranno tempestivamente comunicate ai vincitori.

9. Riserve - La rivista Grimaldi Magazine Mare Nostrum si riserva la facoltà di pubblicare le opere dei vincitori. Tutti i partecipanti consentono, quindi, di utilizzare e pubblicare gli articoli o i servizi inviati o parte di essi, mantenendo il diritto ad essere menzionati come autori.

10. Segreteria Organizzativa del Premio - Vita Wembagher - Via Marchese Campodisola, 13 - 80133 Napoli -

Tel. +39 081 496440 - fax 081 496390; e-mail: mna@grimaldi.napoli.it

Posted in [News](#) | [No Comments](#) »