



SINGAPORE: VARD VINCE "PREMIO AZIENDA 2015 PIU' TRASPARENTE" DAL SIAS INVESTORS

Singapore, 17 ottobre 2015 - Vard Holdings Limited ("VARD"), uno dei principali progettisti e costruttori navali a livello mondiale di mezzi offshore e naviglio specializzato, è lieta di annunciare che le e' stato conferito il premio Società ("MTCA") per la Trasparenza dalla "SIAS" Securities Investors Association Singapore. La premiazione e' avvenuta ieri sera, 16 ottobre 2015.

Condotto su base annua, il "Choice Awards Investors SIAS" mira a onorare e riconoscere le aziende pubbliche quotate per la corporate governance e la trasparenza esemplare delle pratiche commerciali.

Il premio "Società più trasparente", che VARD ha vinto per la lista Categorie Esteri, riconosce gli sforzi dell'impresa per garantire informazioni tempestive e accurate ed è a disposizione del pubblico. Esso prende in considerazione la comunicazione e la trasparenza attraverso la società di informazioni a disposizione del pubblico delle sue prestazioni e le operazioni per aiutare gli investitori a prendere decisioni informate. Questo encomio testimonia l'impegno costante di VARD verso le buone pratiche di governo societario.

Il comitato di selezione del premio, e' composto una giuria di giornalisti di alto livello, di broker, manager di fondi e SIAS, ed è supportato dalla Exchange di Singapore e approvato dall'Istituto dei Dottori Commercialisti di Singapore, Singapore, CFA Investment Management Associazione di Singapore, Securities Association di Singapore, The Straits Times, The Business Times, Today e Lianhe Zaobao.

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

Porto Empedocle: tre nuove ordinanze della locale Capitaneria di Porto

Capitaneria di Porto - Guardia Costiera di P. Empedocle: Ordinanze n. 62/2015 (Campionato provinciale di pesca sportiva surf casting in loc. Lido Cannatello e Le Dune del Comune di Agrigento); 63/2015 (Lavori di demolizione di un edificio in stato di abbandono in Contrada Scavuzzo del Comune di Realmonte); 64/2015 (Riprese cinematografiche nel porto di P. Empedocle per

la realizzazione di un film per Rai 1 sulla vita di Andrea Camilleri)

Porto Empedocle, 17 ottobre 2015 - La Capitaneria di Porto - Guardia Costiera di P. Empedocle ha emanato le seguenti Ordinanze:

- **62/2015 del 14/10/2015**, con cui è stato disciplinato lo svolgimento del **campionato provinciale di pesca sportiva surf casting**. La manifestazione, a cura della FIPSAS - Federazione Italiana Pesca Sportiva ed Attività Subacquee di Agrigento, avrà luogo in loc. Lido Cannatello e in loc. Le Dune del Comune di Agrigento il giorno 17 ottobre, dalle ore 17.00 alle 22.00;
- **63/2015 del 15/10/2015**, con cui è stato disciplinato lo svolgimento di **lavori di demolizione di un edificio in stato di abbandono in Contrada Scavuzzo del Comune di Realmonte, posto a strapiombo sulla falesia della fascia costiera a ridosso di un piccolo lembo di spiaggia e dell'antistante specchio acqueo**. L'attività, disposta dall'amministrazione comunale di Realmonte ed a cura dell'impresa "Mediterranea Servizi" di Sbalanca Ignazio & c. s.a.s., avrà luogo il giorno 19 ottobre, dalle ore 8.30 a termine esigenza;
- **64/2015 del 16/10/2015**, con cui è stato disciplinato lo svolgimento di **riprese cinematografiche nella strada sopraelevata del molo Francesco Crispi e nella banchina Sanità del porto di P. Empedocle**, per la realizzazione di un film per Rai 1 sulla vita di Andrea Camilleri, con la regia di Emanuele Imbucci. L'attività, a cura della società di produzione cinematografica "Anele" s.r.l. di Roma, avrà luogo il giorno 23 ottobre, dalle ore 7.00 al tramonto.

E' fatto obbligo di prestare la massima attenzione e cautela, con divieto di transito, sosta, navigazione, ancoraggio, pesca, balneazione, sorvolo (a quota inferiore a 200 metri), atterraggio e ogni altra attività di superficie e subacquea all'interno degli specchi acquee e delle aree demaniali marittime interessate. Personale della Guardia Costiera condurrà mirate attività di vigilanza al fine di garantire il rispetto delle Ordinanze. Tutte le norme emanate dalla Capitaneria di Porto - Guardia Costiera di P. Empedocle per fini di sicurezza della navigazione e portuale, tutela della pubblica incolumità, salvaguardia ambientale e polizia marittima sono integralmente reperibili sul sito www.guardiacostiera.gov.it/porto-empedocle.

Posted in News | No Comments »

TORRE DEL GRECO: ABBANDONO DI AMIANTO SULL'ARENILE

Torre del Greco, 17 ottobre 2015 - Continua senza sosta l'attività della Capitaneria di Porto nel contrasto all'ecocriminalità in danno dell'ambiente ed a tutela e recupero dell'equilibrio ambientale del litorale vesuviano.

Nell'ambito dell'intensa e complessa operazione di monitoraggio e controllo ambientale dell'intero tratto marino/costiero ricompreso tra i Comuni di Torre del Greco, Portici ed Ercolano denominata "Miglio D'oro", condotta in stretto coordinamento investigativo con le competenti Procure delle Repubbliche di Napoli e Torre Annunziata, che ha già consentito di portare alla luce numerose e gravi situazioni di compromissione

ambientale, gli uomini della Capitaneria di Porto di Torre del Greco congiuntamente agli uomini del Comando di Polizia Municipale di Torre del Greco, con il supporto di unità specializzata del Comune di Torre del Greco, hanno riscontrato lo smaltimento illegale di rifiuti pericolosi illecitamente abbandonati lungo la spiaggia libera adiacente la zona "Scala" a confine con il Comune di Ercolano.

Intervenuti immediatamente, sono stati riscontrati diversi pacchi maldestramente accantonati e depositati sull'arenile in spregio alle vigenti normative di settore.

I pacchi, in cartone e tutti aperti, riversati sull'arenile contenevano lastre di eternit (frantumate) e residui di tubi in eternit abbandonati sul suolo senza la benché minima protezione ed esposti agli agenti atmosferici (vento, pioggia, moto ondoso).

Considerata la necessità di garantire la salute pubblica, il team d'intervento, a mezzo ditta specializzata, ha provveduto dapprima ad interdire la zona e successivamente a mettere in sicurezza il materiale ricoverandolo in appositi sacchi.

Il materiale ivi collocato, sulla scorta di uno specifico piano di rimozione ed una volta caratterizzato, sarà avviato allo smaltimento in conformità alle vigenti normative di settore.

L'azione accertativa posta in essere dalla guardia costiera proseguirà con analogo incessante intensità al fine di assicurare alla giustizia i responsabili di tale "atto criminale" al fine di scongiurare ulteriori simili reati garantendo difatti il ripristino del delicato equilibrio ecosistemico/ambientale di territori assoggettati ad uno dei maggiori carichi antropici d'Europa e di per sé caratterizzati da gravi criticità sistemiche.

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

INDUSTRIA MARITTIMA: CONCLUSA OGGI A NAPOLI LA VI EDIZIONE DEL CONVEGNO INTERNAZIONALE SHIPPING AND THE LAW

"Shipping and the Law in the recent and current markets"

15 e 16 ottobre 2015

Pio Monte della Misericordia, Via dei Tribunali 253

Napoli

Oggi confronto con Grimaldi, D'Alimonte, Ranieri, Lauro e armatori provenienti da tutto il mondo su emergenza migratoria, ambiente e scenari mondiali. Ieri si è discusso di finanza, questioni giuridiche e Innovazione.

Napoli, 16 ottobre 2015 – Si è conclusa oggi, venerdì 16 ottobre, ***Shipping and the Law*** in

the recent and current markets, la conferenza organizzata dallo Studio legale Lauro con il patrocinio di **Confitarma** che riunisce ogni anno a Napoli alcuni tra i massimi esponenti dell'industria armatoriale, della cantieristica, della finanza, del mondo assicurativo e bancario, oltre a giuristi specializzati nel diritto marittimo provenienti da tutto il mondo.

I lavori di *Shipping and the Law* hanno raggiunto il loro culmine nella mattinata di oggi, venerdì 16 ottobre, in cui sono intervenuti, tra gli altri, il presidente di Confitarma **Emanuele Grimaldi**, il presidente degli armatori europei **Thomas Rehder**, il vicepresidente della Camera Internazionale dello Shipping (ICS) e già presidente degli armatori greci ed europei **John C. Lyras**, l'attuale presidente degli armatori di Singapore e vicepresidente ICS **Esben Poulsson**.

Accanto a questi interventi e a quelli di altri esponenti di spicco del mondo armatoriale e marittimo internazionale, il programma della mattinata ha visto anche la relazione del politologo **Roberto D'Alimonte** dal titolo *The European Union: to be or not to be* e l'intervento introduttivo di un fine esperto di politica estera come **Umberto Ranieri**.

*“Questa varietà di interventi - ha dichiarato l'avvocato marittimista **Francesco S. Lauro**, organizzatore della conferenza - è dovuta al fatto che la sesta edizione di Shipping and the Law ha affrontato, con un approccio ancora più aperto del solito, l'intreccio tra le tematiche del settore marittimo e grandi temi d'attualità come l'emergenza migratoria, i conflitti in Medio Oriente e in Africa, il mancato decollo di un ruolo politico unitario dell'Unione Europea, le fluttuazioni del prezzo del petrolio, le nuove norme a difesa dell'ambiente, il rallentamento dell'economia cinese. Il dibattito scaturito alla conferenza, come mi aspettavo, ha fornito una dimostrazione che anche oggi, come già in passato, gli esponenti di spicco e più lungimiranti dell'industria marittima, abituata da sempre ad adattarsi a situazioni e condizioni sempre mutevoli e fluttuanti, avvertono l'esigenza di guardare avanti e di fare con responsabilità la propria parte per contribuire a disegnare scenari sostenibili e di progresso per il futuro”.*

La mattinata di lavori ha visto poi svolgersi un ampio dibattito sull'emergenza migratoria e la situazione geopolitica dei paesi dell'area del Mediterraneo: tra i relatori **Lorenzo Banchemo** (Banchemo Costa & C.), **Ugo Salerno** (RINA), **Diletta Lauro** (Università di Oxford). A seguire una tavola rotonda in cui sono stati analizzati gli scenari e le sfide relative all'evoluzione dei mercati marittimi e l'introduzione di nuove e sempre più stringenti regole a tutela dell'ambiente, alla quale hanno partecipato tra gli altri **Giuseppe Bottiglieri** (Giuseppe Bottiglieri Shipping Company - INTERCARGO), **Mario Mattioli**, **John Xylas** (Ariston Navigation), **Roberto Martinoli** (GNV) e **George Tsavlis**.

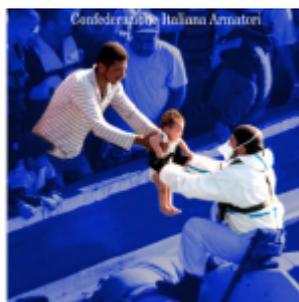
Nel pomeriggio si è svolta la consueta sessione *“Managing the Risks”* dedicata allo stato dell'arte del settore assicurativo corpi e P&I presieduta come di consuetudine da **Federico Deodato** (PL Ferrari) e **Mauro Iguera** (Cambiaso Risso Marine and Aviation). Tra gli interventi: **Mariella Bottiglieri** (Giuseppe Bottiglieri Shipping Company), **Rocco Bozzelli** (Scorpio), **Alessandro Morelli** (SIAT), **Marco Polisenno** (Poliass), **Giannicola Forte** (Studio Legale Lauro).

Quest'anno i lavori si sono poi conclusi con una sessione dal titolo *“Looking to the Future”*, presieduta dal Presidente del Gruppo Giovani Armatori presso Confitarma, **Andrea Garolla di Bard** e da **Peppino D'Amato** (Perseveranza) che ha visto, tra gli altri, gli interventi di: **Valeria Novella** (Ottavio Novella), **Giacomo Gavarone** (Rimorchiatori Riuniti Spa), **Yavuz Kalkavan** (Besiktas), **Yannis Tryphillis** (Hellenic

Chamber of Shipping) e nella quale alcuni giovani armatori, che rappresentano il nuovo che avanza, hanno provato a tracciare uno scenario futuro assieme ad alcuni “grandi vecchi” dello shipping. Le conclusioni dei lavori sono state tratte da **Efthimios Mitropoulos**, segretario generale emerito dell’Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) e da **Francesco S. Lauro**.

SHIPPING & THE LAW





Posted in News | No Comments »

MAREVIVO E MSC CROCIERE AL VIA I 'DELFINI GUARDIANI' DEGLI ARCIPELAGHI DELLE EOLIE E DELLE EGADI

INSIEME PER IL MARE E LE NUOVE GENERAZIONI

Correrà sul mare, partendo dalle isole Eolie ed Egadi per arrivare alle navi da crociera, il messaggio rivolto ai giovani sull'importanza dell'ecosistema marino per la sopravvivenza dell'uomo sul Pianeta Terra.

Napoli, 16 ottobre 2015 - L'associazione **Marevivo** e **MSC Crociere** si alleano per trasmettere ai giovani la passione per il mare e diffondere la cultura della sostenibilità fuori e dentro le aule scolastiche: a partire da ottobre partirà nuovamente il progetto scolastico di educazione ambientale "**Delfini Guardiani degli arcipelaghi delle Eolie e delle Egadi**".

Alla base del progetto c'è la convinzione che l'attenzione verso l'ambiente non può che partire dalle generazioni di domani, quindi va focalizzata sugli alunni delle scuole che saranno i futuri "delfini guardiani", cioè coloro che controlleranno e sorveglieranno il mare affinché venga rispettato da tutti. Infatti solo una coscienza diffusa delle nuove generazioni può portare a un cambiamento di rotta, indispensabile per proteggere un territorio tanto prezioso e fragile come le isole minori del nostro Paese.

Per questa ragione sotto la guida di esperti Marevivo, oltre mille studenti saranno coinvolti nel progetto attraverso ricognizioni in spiaggia, attività di *sea-watching*, andando a 'scuola' dagli artigiani e dagli anziani dell'isola e scoprendo i segreti racchiusi nelle rocce e nella flora mediterranea.

Nel corso delle attività, saranno coinvolte anche la **Capitaneria di Porto**, la **Marina Militare** e le associazioni sul territorio. Al termine del primo anno di tale percorso didattico, dopo aver acquisito una maggiore consapevolezza e anche una capacità e volontà di reagire alle situazioni di incuria, i ragazzi riceveranno il **distintivo di "guardiani dell'isola"**, che darà loro il diritto-dovere di presentarsi, senza accompagnatori adulti, presso il proprio Comune o la Capitaneria di Porto per segnalare eventuali problemi di carattere ambientale.

Ma non finisce qui: l'eco-messaggio dei "delfini guardiani" delle isole sarà raccolto dai loro coetanei a bordo delle navi MSC Crociere, perché anche in vacanza e proprio attraverso il gioco è più facile e divertente imparare cosa significhi proteggere l'ambiente. Per questo Marevivo ha predisposto dei materiali ludico-didattici ad hoc, che saranno messi a disposizione dei giovanissimi e dei loro genitori a bordo, per dare vita ad un **tamtam** che unisce nella passione e nel rispetto per il mare i bambini che abitano le isole minori e quelli che navigano il Mediterraneo a bordo delle navi, vere e proprie isole galleggianti.

"MSC Crociere ritiene che essere uno dei leader mondiali del settore crociere comporti maggiore responsabilità verso l'ambiente, in particolare quello marino" afferma **Leonardo Massa**, Country Manager Italia di MSC Crociere. *"L'impegno per la salvaguardia dell'ecosistema marino ha consentito alla compagnia di ricevere nel tempo numerosi riconoscimenti, ad esempio siamo la prima al mondo ad aver ricevuto le '7 Golden Pearls' per la tutela dell'ambiente grazie ai sistemi a bordo delle 4 ammiraglie della flotta per il contenimento dei consumi energetici, per la sicurezza alimentare, per la salute e la sicurezza sul lavoro"*.

"Il Mare, che rappresenta il 71% della Terra e assorbe un terzo della CO2, è il più grande scrigno di biodiversità, alla base di tutte le catene trofiche e il primo motore del clima. Questa benefica funzione la esercita non perché sia fatto di acque salate, ma perché è un organismo vivo composto di animali e vegetali in equilibrio tra di loro. Equilibrio raggiunto in milioni di anni che ha creato le condizioni ottimali per la vita dell'uomo sul pianeta"- spiega la Presidente di Marevivo, **Rosalba Giugni** - . *"Solo la conoscenza dell'importanza dell'ecosistema marino potrà sviluppare nei giovani la necessità di preservare questo immenso patrimonio dell'intera umanità e, perciò, siamo grati a MSC Crociere per l'opportunità data di rafforzare il network dei 'delfini guardiani e diffonderne il messaggio sulle sue navi e attraverso la sua importante rete internazionale"*

Il progetto Delfini Guardiani, nato nel 2009, coinvolgerà oltre alle Eolie e le Egadi anche le scuole delle isole del **Giglio, La Maddalena, Ponza, Ventotene, Capri, Ischia, Lampedusa e Linosa**.

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

Il Gruppo di Eccellenza MARUM-DFG dell'Università di Brema utilizza il Distributive Vision Control System (DVCS) di Delta per il suo programma di esplorazione subacquea

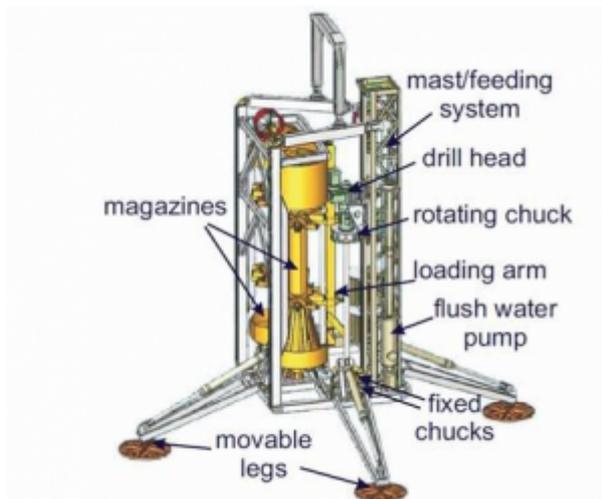
Brema, 16 ottobre 2015 - Il DVCS Delta è uno dei più avanzati sistemi di controllo e soluzioni collaudate chiavi in mano con molte caratteristiche all'avanguardia progettate specificamente per i sistemi di visualizzazione in sala controllo. Il DVCS ha permesso a MARUM di acquisire, distribuire, controllare e visualizzare sorgenti video ad alta definizione durante le spedizioni di ricerca delle piattaforme di sondaggio MeBo e MeBo200. Con il DVCS, i segnali video dalla strumentazione sul fondale marino sono trasmessi tramite fibra ottica all'interno del cavo principale in acciaio e quindi distribuiti nel contenitore di controllo tramite una rete IP in modo affidabile e conveniente. Grazie alla loro stretta collaborazione, Delta ha fornito al team MARUM un'assistenza superiore e un addestramento completo, che hanno assicurato il successo del progetto.

MARUM, una facoltà di ricerca dell'Università di Brema finanziata dal DFG (Deutsche Forschungsgemeinschaft) è focalizzata sul ruolo dell'oceano nel sistema climatico, sulle interazioni fra la geosfera e la biosfera e sui processi di sedimentazione sul fondale marino. MARUM sviluppa e gestisce tecnologie marine come i Remotely Operated Vehicles (ROV) e le particolari piattaforme di perforazione per fondali marini MeBo e MeBo200. Essi sono utilizzati in tutto il mondo durante spedizioni di ricerca su navi di esplorazione scientifica. I flussi video di alta qualità e bassa latenza e l'acquisizione di immagini statiche sono essenziali per le operazioni di perforazione dei fondali marini e l'analisi scientifica. Il MeBo può essere utilizzato in acque profonde fino a 2.000 m ed è in grado di campionare sedimenti morbidi e rocce dure fino a 80 m dal fondale marino.

Per la gestione video e il controllo delle telecamere PAL del cliente installate sul MeBo è stato utilizzato il DVCS Delta.

I segnali delle telecamere e altre telemetrie sono trasmessi attraverso un cavo a fibra ottica inserito nel cavo principale.

Gli operatori nella sala controllo gestiscono le operazioni di perforazione del MeBo e i video possono essere osservati su 2 PC LCD nella sala controllo del container. Vi sono 12 processori Video DVCS collegati alle telecamere PAL e 2 processori RGB collegati ai PC come sorgenti d'ingresso. Tutti i processori d'ingresso e uscita del DVCS sono collegati sulla rete LAN / IP tramite uno switch di rete con un cavo Ethernet standard industriale CAT6. Ciò significa che non è più necessario un cavo analogico RGB/Video, con conseguente miglioramento dell'affidabilità. Il set up della visualizzazione e la configurazione delle finestre sono totalmente controllati dal DVCS, che assicura l'esatta acquisizione, elaborazione, trasmissione e visualizzazione del contenuto sorgente del MeBo. Il processore RGB assicura la perfetta continuità delle immagini su più cubi. Oltre alle 12 telecamere PAL e ai 2 processori RGB del DVCS, sono utilizzati 2 processori di visualizzazione su PC per i video MeBo e 1 processore di visualizzazione su PC è collegato a un videoregistratore.



Una soluzione robusta

La prima installazione di prova è stata eseguita il 24 Aprile, quando Delta ha fornito al team MARUM istruzioni e una preparazione approfondita; gli operatori MARUM sono stati adeguatamente addestrati su tutte le procedure operative, perché devono essere indipendenti. Infatti, le spedizioni MARUM durano tipicamente 5 settimane e non è possibile un supporto alla manutenzione sul posto, ma solo un'assistenza remota. Delta ha fornito alimentatori e dongle di ricambio per qualsiasi evento imprevisto durante la spedizione. Il DVCS offre anche una sicurezza aggiuntiva, perché il sistema non si arresta mai completamente, a differenza dei vecchi controllori tradizionali basati su PC. Il DVCS è una soluzione

flessibile e robusta che può supportare 64 sorgenti di segnali d'ingresso su un display e 10 anteprime di segnali RGB/Video simultanee, oltre a permettere a più operatori di controllare contemporaneamente un display wall a larga scala. Inoltre, il server DVCS può comunicare con oltre 10.000 processori. Con il DVCS manager, è possibile controllare in ogni momento la risoluzione delle immagini, le informazioni di testo e la posizione delle finestre. Inoltre, un altro punto da sottolineare, è la soluzione SRIS (Super Resolution Image Software) del DVCS, progettata per gestire immagini ad alta risoluzione con elevate prestazioni anche nelle severe condizioni dell'acqua marina e che può supportare risoluzioni fino a 102400×7680. Tutte queste caratteristiche avanzate e questi benefici hanno offerto, al programma MARUM, video e display ad alta definizione e alta risoluzione che hanno permesso di aumentare la conoscenza dei fondali marini in modo utile per le future esplorazioni. Grazie al successo del DVCS con il MeBo, MARUM è interessato all'acquisto di un sistema DVCS con un LCD wall per un nuovo container.



Note sul Gruppo Delta

Fondato nel 1971, il Gruppo Delta è leader mondiale negli alimentatori di potenza e nella produzione di ventole in CC. La nostra mission, "Innovare, Risparmiare, Proteggere l'ambiente per Garantire un futuro migliore", evidenzia il nostro impegno nell'affrontare problematiche ambientali importanti come il cambiamento climatico globale. Le attività di Delta, come fornitore di soluzioni per il risparmio energetico, abbracciano gli alimentatori di potenza, la gestione dell'energia e la smart green life. Delta ha uffici commerciali in tutto il mondo e stabilimenti di produzione a Taiwan, in Cina, Europa, Thailandia, Giappone, Singapore, India, Messico e Brasile.

Nel corso della sua storia, il Gruppo Delta ha ricevuto molti premi e riconoscimenti mondiali per i traguardi raggiunti, per la tecnologia innovativa e per la responsabilità sociale d'impresa. Dal 2011, Delta è stata selezionata come membro del prestigioso Dow Jones Sustainability™ World Index (DJSI World) per tre anni consecutivi. Nel 2013 è stata inclusa anche nel DJSI Emerging Markets Index e si è classificata prima nei sei criteri del segmento World-leading Electronic Equipment, Instrument and Component Companies del DJSI.



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

INDRA PRESENTA LA VERSIONE "UNMANNED" DELL'AEREO DI SORVEGLIANZA MARITTIMA P2006T MRI

- Il P2006T MRI è stato testato con successo dall'Agenzia Europea Frontex nella operazione Cross Eye, svolta recentemente nelle acque del Canale di Sicilia. Frontex ha selezionato il P2006T MRI per le future operazioni di sorveglianza aerea di frontiere marittime e terrestri. Si tratta di un sistema di sorveglianza e soccorso ad alte prestazioni e con basso costo operativo, che arriverà sul mercato al prezzo altamente competitivo di 6 milioni di euro

Roma, 16 ottobre 2015.- Indra ha presentato alla Conferenza *Maritime Reconnaissance & Surveillance*, che si è tenuta a Londra recentemente, la versione "unmanned" (senza equipaggio) del suo aereo di sorveglianza marittima P2006T MRI. Il direttore generale dell'area Sicurezza e Difesa di Indra, José Manuel Pérez-Pujazón, ha colto l'occasione per presentare l'aereo durante la Conferenza. La multinazionale ha portato a termine, all'interno del progetto "Targus", l'adattamento dell'aereo, che ha già superato i test di viabilità e una dimostrazione sperimentale. Al momento, Indra sta lavorando alla fase di certificazione e test del sistema. La Società ha proposto al Governo regionale della Galizia lo sviluppo di queste attività all'interno dell'UAV Development Center che sarà costruito presso l'aeroporto di Rozas (Lugo). L'obiettivo di questo progetto è quello di commercializzare un UAV ad un costo molto competitivo, inferiore a sei milioni di euro per unità. "Si tratta di un sistema che garantirà un'autonomia di volo di 12 ore, con elevata capacità di sorveglianza marittima, ricerca, soccorso e costi operativi e di manutenzione imbattibili", ha affermato il direttore generale di Indra Pérez Pujazón.

Il P2006T MRI è stato testato con successo dalla "Guardia Civil" spagnola e da Frontex nell'operazione Indalo, che si svolge ogni estate nella costa sud della Spagna. Inoltre, è stato testato nell'operazione *Cross Eye*, svolta recentemente nelle acque del Canale di Sicilia e nelle dimostrazioni del sistema Perseus dell'UE realizzate nelle acque del mare di Alboran e del Mar Egeo. La buona performance dell'aereo ha portato l'Agenzia Europea Frontex a selezionare il P2006T MRI per le future operazioni di sorveglianza aerea di frontiere marittime e terrestri. Il P2006T MRI è stato inizialmente sviluppato da Indra come soluzione di sorveglianza aerea a basso costo basata su un aereo leggero con equipaggio. L'obiettivo era quello di complementare i sistemi di ricognizione costiera che, come il SIVE in Spagna, sono stati installati in diversi paesi per la protezione e sorveglianza delle proprie frontiere marittime.

Per la loro natura, i sistemi di ricognizione costiera forniscono una copertura efficace della zona compresa tra la costa e le 20-30 miglia di distanza. Tuttavia, gli interessi economici dei paesi costieri si estendono oltre questo raggio, fino al limite delle acque territoriali, a 200 miglia dalla costa, o fino alla distanza media tra le coste di due paesi, come nel caso del Mediterraneo, dove spesso le distanze tra le coste dei diversi paesi stabiliscono un'ampiezza delle acque territoriali tra le cinquanta e le ottanta miglia.

Un aereo intelligente a basso costo

Garantire il controllo efficace su queste aree, rispondendo al problema dell'immigrazione illegale e con capacità di dare risposta alle crisi umanitarie che essa causa, esige di complementare i sistemi di sorveglianza costiera con mezzi di ricognizione aerea e di superficie.

Il P2006T MRI è stato progettato per coprire queste aree e ha costi operativi più bassi rispetto agli aerei tradizionali per la ricognizione marittima. La miniaturizzazione e la grande riduzione di peso dei sensori radar, a infrarossi e degli Automatic Identification Systems (AIS) necessari per le missioni, ha consentito l'installazione di questi su aerei leggeri progettati in origine per l'aviazione di svago e con bassi consumi.

Il P2006T MRI di Indra può contare, tra le altre caratteristiche, su: una autonomia di sei ore nell'attuale versione disponibile (il nuovo sistema UAV raddoppierà questa autonomia), un consumo di 32 litri di carburante per ora di volo e dei costi di manutenzione estremamente ridotti. Inoltre, l'aereo consente l'installazione e integrazione a bordo del radar Seaspray 5000E (equipaggiamento standard della Royal Navy), di una telecamera nello spettro visibile e infrarosso ad alta risoluzione, un sistema AIS, un sistema radio con campo di azione di 180 miglia nautiche e un terminale INMARSAT. Questo terminale è in grado di trasmettere a una stazione di terra in tempo reale il segnale radar, il video visibile e infrarosso, i dati AIS e i dati di navigazione dall'aereo, in modo che tutte queste informazioni possano essere monitorate da terra in tempo reale.

Indra

Indra, presieduta da Fernando Abril-Martorell, è una delle principali multinazionali di consulenza e tecnologia

dell'America Latina ed Europa. La società offre soluzioni di business, servizi di Tecnologia dell'Informazione e sistemi integrati per i clienti nel mondo. Indra ha un modello di business differenziale basato sulle proprie soluzioni (circa il 65% del totale del fatturato 2014) con clienti leader in numerosi paesi. Nell'esercizio 2014 ha avuto ricavi per un valore di 2.938 milioni di euro, 39.000 professionisti, con una presenza locale in 46 paesi e progetti in 149 paesi.

In Italia Indra ha sedi a Roma, Milano, Napoli, Bologna e Matera e offre soluzioni e servizi di alto valore nei settori Finance; Energia e Utilities; Telecomunicazioni; Pubblica Amministrazione e Sanità; Industria e Media; Trasporto e Traffico; Sicurezza e Difesa. La Società ha un Software Lab a Napoli connesso ad altri 22 Software Lab che operano in Europa, Asia e America Latina come avanzati laboratori di R&S.

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

La Piattaforma Europa:aggiornamento sullo stato dell'arte sulla procedura di gara.Le banchine verranno ancorate ad una profondità di 20mt

Il bando verrà pubblicato dopo il via libera dell'ANAC

Intanto Ledo Gorio (Regione Toscana) annuncia: «in via di soluzione la questione delle Porte Vinciane»

Livorno, 16 ottobre 2015 - Le banchine saranno ancorate ad una profondità di 20 metri. In Comitato Portuale si torna a parlare di Piattaforma Europa ed è spettato al commissario straordinario dell'Autorità Portuale di Livorno, Giuliano Gallanti, aggiornare i rappresentanti del Parlamentino di Palazzo Rosciano sulle ultime novità.

Alla presenza del capo gabinetto della Regione Toscana, Ledo Gori, Gallanti ha comunicato che la Piattaforma Europa verrà progettata per rispondere alle sfide del gigantismo navale. «Lo studio di fattibilità della P.E. - ha spiegato - prevede 16 metri di profondità, lavoreremo, però, per realizzare un imbasamento fino a 20 metri. Il promoter valuterà poi se andare oltre quanto preventivato dal PRP».

Se lo riterrà opportuno, insomma, sarà il vincitore della gara a decidere se andare oltre i 16 metri, in tal caso dovrà presentare un progetto e indicare una adeguata soluzione per lo smaltimento del materiale dragato.

«Le banchine e le opere foranee - ha spiegato Marco Tartagini, responsabile della Modimar, la società capofila nella progettazione del Prp - verranno dimensionate sulla scorta delle nuove esigenze di escavo e avranno un costo maggiore rispetto a quello originariamente preventivato».

Per questo motivo, prima della indizione della gara, dovrà essere aggiornato lo studio di fattibilità che successivamente sarà oggetto di esame in sede di Conferenza di Servizi.

Nel caso in cui il promoter dovesse optare per un maggiore approfondimento dei fondali, basterà un adeguamento tecnico funzionale del Prp, da sottoporre alla valutazione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici: «Si tratta di una iniziativa che non richiede molto tempo,- ha spiegato Claudio Vanni, responsabile di Piano Regolatore Portuale - a Piombino, dove hanno avviato procedure simili, non ci hanno messo più di due mesi».

La convenzione con l'ANAC

Fondali a parte, il bando di gara è praticamente pronto: «Posso anticipare che siamo nelle fasi conclusive - ha detto Gallanti -, prima di poter pubblicare il bando di gara sulla Gazzetta Ufficiale Europea, sarà necessario un passaggio con l'Autorità Nazionale Anti-Corruzione».

Il segretario generale dell'APL, Massimo Provinciali, ha infatti comunicato che, come preannunciato, sta per essere stipulata con l'ANAC una convenzione per la vigilanza collaborativa e il monitoraggio della procedura di gara relativa alla Piattaforma Europa. «L'articolo 4 del regolamento in materia di attività di vigilanza dell'Autorità - ha detto Provinciali - dispone che le stazioni appaltanti possano chiedere un'attività di vigilanza anche preventiva finalizzata a verificare la conformità degli atti di gara alla normativa vigente. Abbiamo scritto all'ANAC il 6 ottobre scorso, richiedendo in proposito la loro collaborazione e illustrando a grandi linee la rilevanza della Piattaforma Europa».

La convenzione, che verrà sottoscritta a giorni dalle due parti, avvierà una collaborazione che consentirà all'Autorità Nazionale Anti-Corruzione di fornire osservazioni sul bando di gara prima della sua pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale.

I tempi

Ottenuto il nulla osta dall'Anac, il bando potrà essere pubblicato.

«Nella prima fase della gara - ha sottolineato Claudio Vanni - verranno raccolte le manifestazioni di interesse e saranno selezionati i soggetti partecipanti sulla base di una serie di requisiti. Per questo step sono richiesti circa tre mesi».

Conclusa la fase di prequalifica, verrà poi avviato un dibattito pubblico. Sono stati infatti presi contatti con l'Autorità regionale per la garanzia e la promozione della partecipazione, cui la legge regionale 46 del 2013 affida il compito di promuovere la partecipazione dei cittadini nei processi di costruzione delle politiche regionali e locali. L'organismo regionale ha già ricevuto tutto il materiale relativo alla realizzazione della prima fase della Piattaforma Europa e sta predisponendo una delibera per l'avvio del dibattito pubblico, che si svolgerà durante la fase di elaborazione dei progetti preliminari da parte dei soggetti che hanno ricevuto la lettera di invito.

Si ipotizza che siano concessi ai partecipanti circa sei mesi per redigere il progetto preliminare e svolgere tutte le necessarie analisi geo-tecniche sulle aree interessate dalla realizzazione dell'opera. Per verificare l'ulteriore documentazione amministrativa, le offerte tecniche ed economiche, ci vorranno almeno altri quattro mesi prima di addivenire all'individuazione dell'aggiudicatario.

Se il progetto preliminare presentato dal soggetto vincitore sarà coerente con le previsioni del Prp basterà l'approvazione da parte dell'Autorità Portuale, altrimenti sarà necessario un adeguamento tecnico funzionale da sottoporre all'attenzione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Dopo di che verrà sottoscritto il contratto di concessione con il promoter, contratto non potrà essere stipulato se non dopo l'espletamento di tutti gli adempimenti previsti dalla normativa, tra cui le verifiche anti-mafia.

Il promoter dovrà poi sviluppare la progettazione definitiva ed esecutiva di tutta l'opera, che dovrà essere sottoposta alla valutazione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e alla valutazione di impatto ambientale. Dal momento in cui viene sottoscritto il contratto di concessione al momento dell'approvazione del progetto esecutivo sono previsti circa 14 mesi.

Accordo con Piombino

Durante il Comitato Portuale, il segretario generale ha inoltre parlato dell'accordo sottoscritto a Roma a fine settembre con l'Autorità Portuale di Piombino. «Questa collaborazione - ha dichiarato Provinciali - va oltre quanto realizzato in passato con l'Associazione Tuscan Port Authorities. I due enti sono già a lavoro per studiare elementi di strategia cooperativa e per adeguare la programmazione infrastrutturale alla pianificazione del sistema portuale toscano».

Le Porte Vinciane

Nelle fasi conclusive della riunione, il capo gabinetto dell'Ufficio di Presidenza della Regione Toscana, Ledo Gori, ha infine annunciato che sta per concludersi l'annosa questione relativa alla gestione delle Porte Vinciane. «Con la legge finanziaria che dovrà essere discussa entro la fine dell'anno - ha detto - disporremo di affidare direttamente all'Autorità Portuale la gestione dell'apertura e della chiusura delle Porte Vinciane».

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

"COSTA LUMINOSA": MASSIMO DEI VOTI PER LE CONDIZIONI IGIENICHE E SANITARIE DURANTE IL GIRO DEL MONDO

La nave Costa, impegnata in un emozionante viaggio di 98 giorni che tocca 5 continenti, ha raggiunto un punteggio di 100 su 100 nell'ispezione dei CDC (Centers for Disease Control and Prevention) statunitensi a San Francisco.

Genova, 16 ottobre 2015 - Costa Luminosa ha ottenuto il massimo dei punti (100) in seguito alla recente ispezione da parte dei Centers for Disease Control and Prevention (CDC) degli Stati Uniti. L'ispezione è stata effettuata il 14 ottobre

a San Francisco, una delle 39 meravigliose destinazioni comprese nella crociera Giro del Mondo di Costa Luminosa. La nave è partita da Savona lo scorso 14 settembre per un magnifico viaggio di 98 giorni, che porterà gli ospiti Costa alla scoperta delle meraviglie del globo, percorrendo 30.227 miglia nautiche e visitando 5 continenti e 24 differenti paesi, prima di fare rientro a Savona il 21 dicembre.

Le ispezioni del CDC fanno parte di un programma chiamato Vessel Sanitation Program (VSP), istituito nei primi anni '70 e riguardante tutte le navi che fanno scalo in un porto statunitense. Si tratta di ispezioni condotte a sorpresa da ufficiali del USPHS (United States Public Health Service) due volte l'anno. Il punteggio, che varia da 1 a 100, viene assegnato in base al controllo di una check-list che comprende 48 aree di valutazione riguardanti le condizioni igieniche e sanitarie del cibo (dalla conservazione alla preparazione), dell'acqua, del personale di bordo e della nave in generale.

La flotta di Costa Crociere si aggiudica così per la tredicesima volta la promozione a pieni voti dagli ispettori del CDC. La prima nave a ricevere il massimo dei punteggi fu Costa Atlantica nel 2001, e poi nel 2005, 2009, 2010, 2011 e 2012; Costa Mediterranea aveva ottenuto il punteggio massimo nel 2004, 2005 e 2006; Costa Deliziosa aveva ottenuto "il punteggio 100", il 2 febbraio 2012, a seguito di un'ispezione nel porto di Honolulu, mentre Costa Luminosa a dicembre 2013 e dicembre 2014.

Costa Luminosa (92.600 di stazza lorda e 1.130 cabine), costruita da Fincantieri a Marghera (Venezia) ed entrata in servizio nel 2009, è la nave della luce. Prestigiose opere d'arte - 288 opere originali e più di 4.700 copie - sono state commissionate appositamente per la nave, a cominciare dalla scultura di Fernando Botero, "Donna Sdraiata 2004", che domina l'atrio principale. Divertimento e svago sono garantiti a bordo, grazie al Cinema 4D, al simulatore di Golf di ultima generazione e al simulatore di auto da Gran Premio. Per gli ospiti che desiderano rilassarsi c'è l'esclusivo centro benessere di 3.500 m², la "Samsara Spa".

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

Bruxelles, le discussioni del Consiglio europeo si sono concentrate sulla migrazione e la crisi dei rifugiati, il futuro referendum nel Regno Unito

Bruxelles, 16 ottobre 2015 - Si concludono per le delegazioni le conclusioni adottate dal Consiglio europeo nella riunione sulla migrazione verso l'Europa.

MIGRAZIONE

1. Affrontare la crisi migratoria e dei rifugiati è un obbligo comune che richiede una strategia globale e un impegno deciso nel corso del tempo, in uno spirito di solidarietà e responsabilità. Gli orientamenti concordati il 23 settembre dai capi di Stato o di governo erano incentrati sulle questioni più urgenti. Si stanno compiendo rapidi progressi nell'attuazione di tali orientamenti, come dimostrato dai lavori svolti in sede di Consiglio e dalla relazione della Commissione del 14 ottobre. Ciò sarà oggetto di un attento monitoraggio, anche per quanto riguarda gli impegni finanziari ed eventuali

ulteriori esigenze.

2. Quest'oggi il Consiglio europeo ha stabilito gli ulteriori orientamenti che seguono.

Cooperazione con i paesi terzi per contenere i flussi

a) valutare positivamente il piano d'azione comune con la Turchia nel quadro di un programma di cooperazione globale basato su condivisione delle responsabilità, impegni reciproci e conseguimento di risultati. Un'attuazione efficace contribuirà ad accelerare l'adempimento della tabella di marcia per la liberalizzazione dei visti nei confronti di tutti gli Stati membri partecipanti e la piena attuazione dell'accordo di riammissione. I progressi saranno valutati nella primavera del 2016. L'UE e i suoi Stati membri sono pronti a rafforzare la cooperazione con la Turchia e a intensificare significativamente il loro impegno politico e finanziario entro il quadro stabilito. Occorre rilanciare il processo di adesione al fine di compiere progressi nei negoziati conformemente al quadro di negoziazione e alle pertinenti conclusioni del Consiglio.

Il Consiglio europeo ha espresso le sue condoglianze al popolo turco a seguito dell'attentato dinamitardo di Ankara e si è impegnato a prestare il proprio sostegno nella lotta al terrorismo;

b) assicurare un follow-up efficace e operativo della conferenza ad alto livello sulla rotta del Mediterraneo orientale/dei Balcani occidentali, dedicando particolare attenzione alla gestione dei flussi migratori e alla lotta contro le reti criminali;

c) conseguire misure operative concrete, in occasione del prossimo vertice di La Valletta con i capi di Stato o di governo africani, incentrate in modo equo ed equilibrato sui seguenti temi: rimpatrio e riammissione efficaci, smantellamento delle reti criminali e prevenzione della migrazione illegale, unitamente a sforzi concreti per affrontare le cause profonde e sostenere lo sviluppo socioeconomico africano, insieme a un impegno in materia di possibilità continuative di migrazione legale;

d) valutare le possibilità per sviluppare capacità di accoglienza sicure e sostenibili nelle regioni interessate e fornire ai rifugiati e alle loro famiglie prospettive durature e procedure adeguate, anche attraverso l'accesso all'istruzione e al lavoro, fino a quando potranno tornare nel paese d'origine;

e) chiedere agli Stati membri di contribuire ulteriormente agli sforzi compiuti a sostegno dell'UNHCR, del Programma alimentare mondiale e di altre agenzie, nonché a sostegno del fondo fiduciario regionale dell'UE in risposta alla crisi siriana e del fondo fiduciario dell'UE per l'Africa.

Rafforzare la protezione delle frontiere esterne dell'UE (sulla base dell'acquis Schengen)

f) adoperarsi per l'istituzione progressiva di un sistema di gestione integrata delle frontiere esterne;

g) sfruttare appieno l'attuale mandato di Frontex, anche per quanto concerne il dispiegamento di squadre di intervento rapido alle frontiere;

h) conformemente alla ripartizione delle competenze a norma del trattato, nel pieno rispetto della competenza nazionale degli Stati membri, rafforzare il mandato di Frontex nel contesto delle discussioni sullo sviluppo di un sistema di guardia di frontiera e costiera europea, anche per quanto concerne il dispiegamento di squadre di intervento rapido alle frontiere nei casi in cui le valutazioni Schengen o l'analisi dei rischi dimostrino la necessità di interventi rapidi e decisi, in cooperazione con gli Stati membri interessati;

i) concepire soluzioni tecniche per rafforzare il controllo delle frontiere esterne dell'UE al fine di conseguire gli obiettivi in materia di migrazione e sicurezza, senza

ostacolare la fluidità degli spostamenti;

j) valutare positivamente l'intenzione della Commissione di presentare a breve un pacchetto di misure al fine di migliorare la gestione delle nostre frontiere esterne.

Rispondere all'afflusso di rifugiati in Europa e assicurare i rimpatri

k) conformemente alle decisioni finora adottate, procedere speditamente alla creazione di altri punti di crisi entro il calendario convenuto per assicurare l'identificazione, la registrazione, il rilevamento delle impronte digitali e l'accoglienza dei richiedenti protezione internazionale e degli altri migranti, e nel contempo assicurare la ricollocazione e i rimpatri. Gli Stati membri sosterranno appieno tali sforzi, in primo luogo soddisfacendo le richieste di consulenza da parte di Frontex ed EASO per le squadre di sostegno per la gestione della migrazione incaricate di operare nelle zone dei punti di crisi, nonché mediante la fornitura delle risorse necessarie;

l) a seguito dell'esito positivo delle prime ricollocazioni, procedere rapidamente alla piena attuazione delle decisioni finora adottate in materia di ricollocazione e dei nostri impegni in materia di reinsediamento e di funzionamento dei punti di crisi;

m) intensificare nel contempo l'attuazione della direttiva rimpatri da parte degli Stati membri e creare, entro la fine dell'anno, un apposito ufficio rimpatri all'interno di Frontex per rafforzare il sostegno agli Stati membri;

n) ampliare il mandato di Frontex in materia di rimpatri per includervi il diritto di organizzare di propria iniziativa operazioni congiunte di rimpatrio e rafforzare il ruolo di Frontex per quanto riguarda l'acquisizione dei documenti di viaggio per i rimpatriati;

o) promuovere l'accettazione, da parte dei paesi terzi, di un lasciapassare europeo per i rimpatri migliorato come documento di riferimento a fini di rimpatrio;

p) attuare effettivamente tutti gli impegni in materia di riammissione, siano essi assunti attraverso accordi di riammissione formali, l'accordo di Cotonou o altre intese;

q) rafforzare ulteriormente l'effetto leva nei settori del rimpatrio e della riammissione, ricorrendo se del caso al principio "di più a chi fa di più". A tale proposito, la Commissione e l'alto rappresentante proporranno entro sei mesi incentivi globali e su misura da utilizzare nei confronti dei paesi terzi.

3. Gli orientamenti sopra esposti rappresentano un ulteriore passo avanti importante verso la nostra strategia globale, coerentemente con il diritto di chiedere asilo, i diritti fondamentali e gli obblighi internazionali. Vi sono tuttavia altre importanti azioni prioritarie che richiedono ulteriori discussioni nelle sedi pertinenti, comprese le proposte della Commissione, e occorre portare avanti le riflessioni sulla politica complessiva dell'UE in materia di asilo e migrazione. Il Consiglio europeo seguirà da vicino gli sviluppi al riguardo.

Siria e Libia

4. Il Consiglio europeo ha discusso degli sviluppi politici e militari in Siria, compreso il loro impatto sulla migrazione. Il regime di Assad è il principale responsabile dei 250.000 morti nel conflitto e dei milioni di sfollati. Il Consiglio europeo ha convenuto sulla necessità di concentrarsi sulla lotta contro il Daesh e altri gruppi definiti terroristici dall'ONU nel quadro di una strategia unitaria e coordinata e di un processo politico sulla base del comunicato di Ginevra del 2012. L'UE è pienamente impegnata a trovare una soluzione politica al conflitto in stretta cooperazione con le Nazioni Unite e i paesi della regione e invita tutte le parti coinvolte ad adoperarsi per tale obiettivo. Una pace duratura in Siria non sarà possibile sotto l'attuale leadership e

finché non saranno tenute in considerazione le legittime rivendicazioni e aspirazioni di tutte le componenti della società siriana. Il Consiglio europeo ha espresso preoccupazione per gli attacchi russi contro l'opposizione siriana e i civili e per il rischio di un'ulteriore escalation militare.

5. Per quanto riguarda la Libia, il Consiglio europeo ha accolto con favore l'annuncio delle Nazioni Unite e ha invitato tutte le parti a aderirvi rapidamente. L'UE ribadisce la sua offerta di un significativo sostegno politico e finanziario al governo di intesa nazionale non appena questo entrerà in carica.

ALTRI PUNTI

6. Il Consiglio europeo ha fatto il punto sulle discussioni in merito alla relazione dei presidenti sul tema "Completare l'Unione economica e monetaria dell'Europa". Il Consiglio europeo ribadisce che il processo di completamento dell'Unione economica e monetaria deve essere portato avanti nel pieno rispetto del mercato unico e in maniera aperta e trasparente. Il Consiglio europeo ritornerà su tali argomenti nella riunione di dicembre.

7. Il Consiglio europeo è stato informato sul processo che si prospetta riguardo ai piani del Regno Unito per un referendum sulla permanenza o l'uscita dall'UE. Il Consiglio europeo tornerà sulla questione a dicembre.

8. Il Consiglio europeo accoglie con favore la relazione internazionale indipendente sull'abbattimento del volo MH17 stilata dalla commissione per la sicurezza olandese, pubblicata il 13 ottobre, e sostiene le iniziative in corso per far sì che i responsabili rispondano dell'abbattimento del volo MH17, in conformità della risoluzione 2166 del Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite.

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

Dieci A. D. del settore oil&gas dichiarano congiuntamente di voler agire per contrastare i cambiamenti climatici

Le società che fanno parte dell'OGCI hanno adottato misure significative per ridurre il loro impatto in termini di GHG, attraverso la riduzione di emissioni di GHG provenienti dalle loro operazioni, di circa 20% negli ultimi 10 anni

- Gli AD di 10 società oil&gas internazionali dichiarano di voler collaborare sul tema del *climate change* attraverso:
 - *La richiesta di un accordo efficace sul climate change alla prossima COP21 di Parigi.*
 - *Il rafforzamento delle misure e degli investimenti per contribuire a ridurre l'intensità di gas ad effetto serra (GHG) del mix energetico globale.*
 - *Il sostegno e lo sviluppo di politiche chiare e stabili che siano in linea con un futuro a*
 - *2°C: questo aiuterà le nostre aziende a prendere decisioni consapevoli e a dare un contributo efficace e sostenibile per affrontare i cambiamenti climatici.*
 - *La collaborazione in aree come l'efficienza, il gas naturale, la Ricerca e lo Sviluppo (R&D) e la cattura e lo stoccaggio dell'anidride carbonica (CCS).*

- *Un aggiornamento periodico e coerente circa i progressi compiuti.*
- Il **report OGCI** delinea il lavoro che le società aderenti all'iniziativa svolgono per catalizzare azioni pratiche, significative e tecnologicamente fattibili per affrontare i cambiamenti climatici.

Parigi, 16 ottobre 2015 - Gli amministratori delegati di 10 società, tra le maggiori al mondo del settore Oil & Gas - che insieme forniscono quasi un quinto della produzione complessiva di petrolio e gas e forniscono quasi il 10% dell'energia mondiale - hanno dichiarato oggi il loro sostegno comune per il raggiungimento, il mese prossimo, di un accordo efficace sul clima durante la 21° sessione della Conferenza delle Parti della Convenzione Quadro delle Nazioni Unite sui Cambiamenti Climatici (COP21).

Nella loro dichiarazione gli AD delle 10 società che attualmente fanno parte dell'OGCI (Oil and Gas Climate Initiative) - BG Group, BP, Eni, Pemex, Reliance Industries, Repsol, Saudi Aramco, Shell, Statoil e Total - hanno confermato l'impegno comune per limitare l'aumento medio della temperatura globale a 2 gradi, evidenziando che il trend attuale delle emissioni nette globali di gas serra (GHG) non è in linea con questo obiettivo.

Le società che fanno parte dell'OGCI hanno adottato misure significative per ridurre il loro impatto in termini di GHG, attraverso la riduzione di emissioni di GHG provenienti dalle loro operazioni, di circa 20% negli ultimi 10 anni.

Nella loro dichiarazione i 10 AD hanno affermato:

“La nostra ambizione condivisa è per un futuro in linea con i 2°C. Si tratta di una sfida per l'intera società e noi ci impegniamo a fare la nostra parte: nel corso dei prossimi anni tutti insieme rafforzeremo misure e investimenti per contribuire a ridurre l'intensità di gas ad effetto serra del mix energetico globale.

La nostre compagnie collaboreranno in diverse aree con l'obiettivo di andare oltre gli sforzi individuali”.

“(Helge Lund, BG Group; Bob Dudley, BP; Claudio Descalzi, Eni; Emilio Lozoya, Pemex; Mukesh Ambani, Reliance Industries; Josu Jon Imaz, Repsol; Ben van Beurden, Royal Dutch Shell; Amin Nasser, Saudi Aramco; Eldar Sætre, Statoil; and Patrick Pouyanné, Total)”

L'OGCI oggi ha anche lanciato il suo primo report - “Più energia, meno emissioni” - sottolineando le misure pratiche che sono state prese dai suoi membri per migliorare la gestione delle emissioni di GHG e per contenere gli impatti sui cambiamenti climatici nel lungo periodo. Questi provvedimenti comprendono investimenti importanti nel gas naturale, nella cattura dell'anidride carbonica e il suo stoccaggio, nelle energie rinnovabili, così come nella ricerca e nello sviluppo di tecnologie a basse emissioni di GHG.

La dichiarazione e il report insieme definiscono i settori chiave nei quali le società che fanno parte dell'OGCI potranno concentrare la loro cooperazione, tra cui:

- efficienza: ottimizzare l'efficienza delle loro operazioni; migliorare l'efficienza dell'utilizzo finale dei carburanti e degli altri prodotti e lavorare con produttori e consumatori per migliorare l'efficienza dei veicoli stradali.
- gas naturale: contribuire ad aumentare la quota di gas nel mix energetico globale, assicurando emissioni significativamente più basse nel ciclo di vita rispetto ad altri combustibili fossili per la produzione di energia elettrica; eliminare la pratica del *flaring* di routine (gas bruciato in torcia) e ridurre le emissioni di metano nelle loro operazioni.
- soluzioni a lungo termine: investire in ricerca e sviluppo e innovazione per ridurre le emissioni GHG; partecipare a partnership per migliorare la cattura e lo stoccaggio dell'anidride carbonica, contribuire ad aumentare la quota di rinnovabili nel mix energetico globale.
- accesso all'energia: sviluppare progetti per migliorare l'accesso all'energia in partnership con le autorità locali e nazionali ed altri stakeholder.
- partnership e iniziative multi-stakeholder: cogliere le opportunità per accelerare le soluzioni per contrastare i cambiamenti climatici lavorando collettivamente o attraverso iniziative promosse dall'industria o da altri soggetti.

La OGCI è un'iniziativa volontaria guidata da AD del settore oil&gas che mira a catalizzare azioni e soluzioni pratiche sul tema dei cambiamenti climatici attraverso la collaborazione e la condivisione delle best practice. L'OGCI è nata a seguito dei dibattiti del gennaio 2014 durante il World Economic Forum Annual Meeting ed è stata lanciata ufficialmente nel settembre 2014 al summit delle Nazioni Unite sul clima.

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

Saipem presenta nuovi progetti subsea alla fiera internazionale DOT 2015

San Donato Milanese (Milano), 15 ottobre, 2015 - Saipem presenta una serie di promettenti progetti sottomarini che sta attualmente sviluppando presso lo stand allestito al Deep Offshore Technology International Conference & Exhibition a Houston, in Texas.

Tra le principali società di servizi per il settore oil&gas nel mondo, Saipem dispone di molteplici tecnologie innovative destinate a vari comparti del mercato subsea, fra cui quello del trattamento dell'acqua di mare, del trattamento di gas e petrolio, del riscaldamento elettrico per condotte e riser e quello delle installazioni a mare. La fiera di Houston rappresenta per Saipem un'importante occasione per mettere in mostra e illustrare i numerosi benefici derivanti da queste tecnologie. In molti casi, queste vengono sviluppate insieme a potenziali clienti e importanti partner accademici e del settore industriale.

Durante l'evento Saipem illustrerà principalmente tre innovazioni:

- Fusion Bonded Joint (FBJ) - una nuova tecnologia per il rivestimento dei tubi con

materiali plastici, sviluppata e certificata con successo per la posa a "J"

- SPRINGS® - un'unità sottomarina di rimozione dei solfati dall'acqua di mare, sviluppata in collaborazione con Total e Veolia

- Modular Multipipe - un nuovo sistema progettato per offrire un elevato livello di separazione per gravità in acque profonde, facendo fronte contemporaneamente alle rigorose esigenze di installazione e di manutenzione.

Inoltre, la conferenza vede Saipem impegnata in diversi panel sui progressi della tecnologia sottomarina (Subsea Technology Advancements), nonché in alcune presentazioni sulla costruzione e installazione di pipeline (Pipeline Construction & Installation) e sulla gestione dei riser e del trattamento sottomarino (Riser Management & Subsea Processing), che rappresentano attualmente le aree di sviluppo più interessanti e complesse.

Il settore delle acque profonde, nel cui ambito sono stati scoperti di recente numerosi campi di gas e petrolio, si attesta come mercato promettente nel medio e lungo termine, con una serie di giacimenti attualmente in fase di sviluppo iniziale in Africa Occidentale, Brasile e Golfo del Messico. La capacità del settore di rispondere adeguatamente e adattare le pratiche operative per lavorare in maniera più efficiente ne determineranno il successo.

Fiduciosa nella crescita del mercato delle acque profonde nell'immediato futuro, che richiederà una molteplicità di opzioni di processo per assicurare uno sfruttamento economicamente vantaggioso delle immense riserve di gas e petrolio che si trovano in giacimenti a profondità di oltre 3000 metri, Saipem vuole cogliere questa importante opportunità per anticipare le prossime sfide tecniche che il mercato porrà agli operatori del settore. Di conseguenza, numerosi e intensi sono gli sforzi che la società rivolge allo sviluppo di tecnologie nell'ambito delle acque profonde, con l'obiettivo di arricchire il portafoglio aziendale di soluzioni tecniche ed esser pronta a offrire al mercato metodologie complete e competitive.

Da 34 anni, Deep Offshore Technology (DOT) International presenta tecnologie d'avanguardia che danno forma al futuro del settore delle acque profonde e ultra-profonde. DOT espone le tecnologie più innovative destinate all'industria dell'oil & gas in acque profonde, e offre un forum all'interno del quale è possibile discutere delle sfide specifiche che riguardano ambienti ostili e acque ultra-profonde. Saipem è presente alla fiera presso lo stand n. 409.

Saipem è attiva nei business di Engineering & Construction e Drilling con un forte orientamento verso attività oil & gas in aree remote e in acque profonde. Saipem è leader nella fornitura di servizi di ingegneria, di procurement, di project management e di costruzione, con distinte capacità di progettazione ed esecuzione di contratti offshore e onshore anche ad alto contenuto tecnologico quali la valorizzazione del gas naturale e degli oli pesanti.

Posted in News | No Comments »

Brodosplit, il cantiere più grande della Croazia, ha debuttato al MONACO YACHT SHOW 2015 con il 60 metri Superyacht Katin

Brodosplit, uno dei più grandi cantieri navali in Europa e il più grande in Croazia, conferma la volontà di entrare nel mercato dei superyacht con il loro secondo nuova costruzione. Il 60 metri da crociera-superyacht- "Katina", su misura per il suo proprietario, ha quattro ponti con scafo dislocante e costruito in acciaio e alluminio. Un sacco di posti disponibili su questo 60 metri, tra cui un ospedale e di una sala per il whisky. Ogni cabina ha il proprio terrazzo. Il cantiere Brodosplit già iniziato la costruzione di una barca a vela di 185 metri (ulteriori informazioni saranno disponibili a breve). Split, 15 ottobre 2015 - Durante il Monaco Yacht Show del 2015, Brodosplit ha esposto al pubblico un esclusivo spettacolo con il secondo dei loro yacht da diporto costruito, il 60 metri megayacht "Katina". I progettisti hanno fatto costruire per gli ospiti di "Katina" tre ponti interamente dedicati al loro comfort, relax e divertimento. A bordo diverse sorprese insolite, espressamente volute dal proprietario, come ad esempio un whisky bar o una sala impostata come un ospedale. Tutto è stato pensato e progettato per offrire ai proprietari e agli ospiti una lunga crociera familiare circondato dal divertimento più completo e di lusso, senza rinunciare a tutti i comfort. Con una lunghezza complessiva di 60 metri e un fascio di 10.68 (progetto è 3.10), "Katina" ha uno scafo costruito in acciaio e sovrastrutture in alluminio.

La disposizione razionale su quattro ponti, con il top-tre completamente dedicata agli ospiti, e il layout largo senza camminamenti laterali esterni, fanno di Katina uno dei più grandi yacht in termini di spazio interno, rispetto alle misure esterne.

Il design degli interni è dal designer turco Ali Getz che, in base alle indicazioni del proprietario, ha progettato un modello lineare, ma estremamente elegante con tonalità chiare e scure, utilizzando quercia raso, lucido noce, pelle color crema e tessuti più nobili.

Il salone principale è uno spazio unico, con zona relax di grande rotonda con un cocktail bar alla porta, due divani semicircolari e con una TV a schermo piatto nascosto. Spostare, la stessa TV pop-up è sostenuta da un secondo schermo indipendente e separa parzialmente il tavolo da pranzo rotondo per 12 ospiti.

Una sala a tutto baglio a centro barca è posta per il corretto accesso a bordo, grazie alle

due passerelle laterali e porte stagne, in stile nave da crociera.

Un corridoio centrale conduce verso l'ascensore e di quattro sale completamente dedicate agli ospiti: una palestra con sauna e doccia, un whisky bar / sala fumatori con caminetto, poltrone, armadi bottiglie e ventilazione indipendente, un ampio bagno giorno, e un ospedale attrezzato in una stanza, con ventilazione autonoma e alimentazione, letto di ospedale-like, bagno privato.

Attraverso l'ascensore o la scala arrotondata, gli ospiti raggiungono il ponte superiore, dove sei suite sono dotate di balcone privato e bagno en-suite. I due anteriori sono di 50 metri quadrati, e condividono un balcone frontale nascosta alla vista di altri ospiti ed equipaggio. I quattro, quelli a metà identiche misura 40 metri quadrati e dispongono di balcone privato pieghevole che si apre idraulicamente sul lato della nave (due per lato). Ognuna delle sei cabine dispongono di letti matrimoniali che scorrono aperti per dividere in due letti singoli, angolo vanity, "tavolo ufficio" con la sedia, e bagno con marmo e finiture in legno e riscaldamento a pavimento. Le due suite si possono inchinarsi sia con doccia sport e vasca separate, mentre gli altri quattro hanno un letto di dimensioni box doccia.

Una cabina di guida poppiera coperta è una zona pubblica all'aperto per meglio godere del mare.

Il sun deck vanta un enorme, in teak, ponte coperto. Mentre la parte posteriore ospita diversi giochi d'acqua, tra cui un battello di emergenza, con un 170HP, una moto d'acqua e di più, la parte centrale è dedicata a una vasca idromassaggio rialzata per 6. Una vasta tenda si apre e si chiude elettricamente in base ai desideri degli ospiti. Sotto la parte coperta del ponte un grill bar si trova di fronte a un cocktail bar per completare i servizi. Un corridoio centrale entra dentro il ponte e disponendo di un altro bagno giorno, mentre la parte anteriore è completamente dedicato al capitano con bagno privato, ufficio separato e l'ampia timoneria.

Tutto l'intrattenimento a bordo può essere controllato da tablet e smartphone, tra cui i dispositivi di riscaldamento, tonalità della finestra, e l'illuminazione. Una serie di 30 RGB (rosso, verde e blu) luci subacquee di tutto lo yacht che crea un effetto spettacolare mentre è irraggiato al porto nella notte.

Il padrone di casa al ponte inferiore con le aree tecniche e di servizio, tra cui, oltre al vano motore, un locale tecnico, lavanderia, la cambusa (in grado di servire tre piatti caldi a 50 persone in una sola volta), e 10 cabine equipaggio per un equipaggio di 13 persone. Una scala di quattro piani, completamente indipendenti dagli spazi per gli ospiti, equipaggio permette di muoversi a bordo indisturbato. La cambusa inferiore e il salone principale sono collegati con un montacarichi.

Katina è azionato da due motori Cummins offrendo 1000 kW (1360 MHP) ciascuno. La velocità massima supera i 14 nodi, mentre la velocità di crociera è 12. La gamma può raggiungere 4.000 miglia nautiche, ma soprattutto sette giorni di autonomia, considerando la riserva d'acqua e cambusa /capacità frigorifera. Due dissalatori producono 9 tonnellate di acqua dolce al giorno ciascuno, mentre l'alimentazione è garantita da tre generatori di 250 kW.

Katina è completamente compatibile con "illimitato Service" una certificazione per la navigazione ampia, e può quindi operare in qualsiasi zona e qualsiasi periodo dell'anno. Quattro stabilizzatori zero-speed (due per lato) garantiscono una oscillazione all'interno di un grado attorno agli assi, sia alla fonda che in navigazione.

BRODOSPLIT CANTIERE
Anche se tra i prodotti più importanti del Brodosplit sono navi da crociera, traghetti, passeggeri navi e navi mercantili alimentate a carburanti alternativi, il Cantiere si è

specializzato in unità "su misura": lavorare con i clienti fin dall'inizio, sono in grado di attuare un progetto in base alle esigenze e ai desideri dell'armatore con molte specifiche. Tutto, dalla progettazione alla consegna, viene effettuato all'interno del cantiere. Ottenere una sofisticata nave entro un breve periodo di costruzione è possibile grazie alla competenza del cantiere e una rete di imprese subappaltatrici, con fornitori e collaboratori di qualità eccelsa. Tra lo state-of-the-art processi, ci limitiamo a citare i lavori in acciaio, la pittura e le tubazioni. Una società specifica denominata Brodosplit Interiors è stato istituito per lavori interni e impiega architetti e addetti alla produzione. L'azienda fornisce un servizio completo di progettazione, sistema CAD / CAM completo di ingegneria e consulenza. Un forte team di progettazione, composto da 250 designer senior in diverse posizioni, in grado di coprire completamente il design concept, progetto e la documentazione per officina.

Dopo le prime fasi, il processo di progettazione prosegue con numerosi test presso l'Istituto scientifico-ricerca di architettura navale di Zagabria.

Brodosplit può costruire navi di oltre 160.000 tonnellate DWT (portata lorda). Ha due scali di alaggio: il primo può essere utilizzato per la costruzione di navi cisterna lungo fino a 300 metri e largo 50 metri, il secondo per la costruzione di navi fino a 250 metri di lunghezza e 42 metri di larghezza.

Negli ultimi settanta anni il cantiere ha consegnato più di 350 navi per un totale di oltre 10 milioni di tonnellate DWT, con l'80% della produzione realizzata per il mercato internazionale. Solo negli ultimi venti anni, dieci navi dagli scali di Brodosplit sono stati scelti come i migliori progetti nelle rispettive categorie.

Brodosplit possiede il record per la più grande cisterna del mondo mai lanciato in un pezzo unico: una nave di 280 metri, con 166.000 tonnellate dwt. Dal 2007 l'azienda ha il certificato di sistema di gestione qualità ISO 9001.

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

INDUSTRIA MARITTIMA: APERTA A NAPOLI LA VI EDIZIONE DEL CONVEGNO INTERNAZIONALE SHIPPING AND THE LAW

Oggi si è discusso di finanza, questioni giuridiche e Innovazione.

Domani confronto con Grimaldi, D'Alimonte, Ranieri e armatori provenienti da tutto il mondo su emergenza migratoria, ambiente e scenari mondiali

Napoli, 15 ottobre 2015 - Si è aperta oggi, giovedì 15 ottobre, la prima giornata dei lavori di **Shipping and the Law in the recent and current markets**, la conferenza organizzata dallo Studio legale Lauro con il patrocinio di **Confitarma** che riunisce ogni anno a Napoli alcuni tra i massimi esponenti dell'industria armatoriale, della cantieristica, della finanza, del mondo assicurativo e bancario, oltre a giuristi specializzati nel diritto marittimo provenienti da tutto il mondo.

I lavori di quest'anno si sono aperti stamani presso il [Pio Monte della Misericordia](#) : dopo il saluto dell'assessore alle attività produttive della Campania **Amedeo Lepore** e l'introduzione di **Francesco S. Lauro**, avvocato marittimista ideatore dell'evento, la mattinata ha visto gli interventi di **Efthimios Mitropoulos**, segretario generale emerito dell'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) sui recenti sviluppi dello shipping internazionale e di **Mans Jacobsson**, precedente direttore del fondo internazionale per i risarcimenti da inquinamento petrolifero, sui trattati internazionali e l'uniformità del diritto marittimo.

La conferenza è poi proseguita con la prima sessione **"Follow the Money"** dedicata alla finanza delle imprese armatoriali, presieduta da **Diego Pacella** (direttore finanziario di Grimaldi Group) nella quale si è sviluppato un vivace dibattito sul ruolo degli investitori di private equity nelle operazioni di ristrutturazione delle compagnie del settore provate dalla lunga crisi. Dopo la relazione introduttiva di **Fabrizio Vettosi** (VSL SpA) sono intervenuti, tra gli armatori: **Angelo D'Amato** (Perseveranza), **Giuseppe Rizzo** (RBD Armatori SpA) e **George Tsavlis** (Tsavlis Salvage Group); tra i banchieri: **Gaudenzio Bonaldi-Gregori** (PillarstonItal, KKR), **Guido Lorenzi** (HIG Whitehorse), **Francesco Moneta** (Lazard), **Nino Mowinkel** (Breakwater Capital), **Philip Van Aerssen** (ABN AMRO). Alle critiche del mondo armatoriale per l'eccessiva aggressività dei fondi gli esponenti del settore finanziario hanno illustrato talune strategie innovative finalizzate ad instaurare collaborazioni di lungo termine, non soltanto con investimenti nel capitale di rischio ma anche attraverso forme innovative di private debt. *"Occorre progettare delle strutture giuridico-finanziarie - ha dichiarato Francesco S. Lauro nel suo intervento "A Shipping White Knight Fund" - che possano apportare new equity in soccorso di quelle aziende che, pur essendo strutturalmente sane, soffrono la crisi indotta dal credit crunch e da un mercato troppo a lungo depresso"*.

La seconda sessione **"Shipping and the Law"**, presieduta dal giudice internazionale britannico **Sir Bernard Eder** e da **Francesco S. Lauro** e incentrata sulle tematiche giuridiche, ha visto gli interventi di rappresentanti di alcuni dei maggiori studi internazionali del settore, Ince & Co., Hill Dickinson, Watson Fairley e dirigenti degli uffici legali di grandi armatori, **Luca Forgione** (Scorpio) e assicuratori marittimi, **Per-Age Nygard** (Norwegian Hull Club).

A chiusura dei lavori della prima giornata una sessione di dibattiti dedicata ai temi dell'innovazione tecnologica, l'efficienza energetica e le normative in tema di ambiente e sicurezza: **"Innovation, Innovation, Innovation"**, presieduta da **Michele Francioni** (COO di Rina Services SpA) e **Alberto Moroso** (presidente di Atena, Associazione Italiana di Tecnica Navale), che ha visto la partecipazione di esponenti dei maggiori gruppi internazionali che operano nel settore, come **Guido Ceccherelli** (Ecospray Technologies srl), **Volkmar Galke** (Wartsila - [Winterthur Gas & Diesel](#)) e **Søren Andersen** (MAN Diesel), che si sono confrontati con rappresentanti del mondo armatoriale come **Lorenzo Maticena** (Caronte e Tourist SpA), **Yavuz Kalkavan** (armatore e proprietario dei cantieri Besiktas), **Umberto D'Amato** (Perseveranza), **Roberto Martinoli** (CEO di Grandi Navi Veloci SpA), **Dario Bocchetti** (responsabile risparmio energetico Grimaldi Group) e **Leonardo Rondinella** (CEO di LGR di Navigazione SpA).

DOMANI 16 OTTOBRE, SECONDA E ULTIMA GIORNATA DI LAVORI Dopo questa prima giornata i lavori di **Shipping and the Law** raggiungeranno il loro culmine nella mattinata di domani, venerdì 16 ottobre, quando interverranno, tra gli altri, il presidente di Confitarma **Emanuele Grimaldi**, il presidente degli armatori europei **Thomas Rehder**, il vicepresidente della Camera Internazionale dello Shipping (ICS) e già presidente degli armatori greci ed europei **John C. Lyras**, l'attuale presidente degli armatori di Singapore e vicepresidente ICS **Esben Poulsen**.

Accanto a questi interventi e quelli di altri esponenti di spicco del mondo armatoriale e marittimo internazionale, il programma della mattinata di venerdì vedrà anche la relazione del politologo **Roberto D'Alimonte** dal titolo *The European Union: to be or not to be* e l'intervento introduttivo di un fine esperto di politica estera come **Umberto Ranieri**. *“Questa varietà di interventi - afferma l'avvocato marittimista Francesco S. Lauro, organizzatore della conferenza - è dovuta al fatto che la sesta edizione di Shipping and the Law affronterà, con un approccio ancora più aperto del solito, l'intreccio tra le tematiche del settore marittimo e grandi temi d'attualità come l'emergenza migratoria, i conflitti in Medio Oriente e in Africa, il mancato decollo di un ruolo politico unitario dell'Unione Europea, le fluttuazioni del prezzo del petrolio, le nuove norme a difesa dell'ambiente, il rallentamento dell'economia cinese. Mi aspetto a tal riguardo che la conferenza fornirà una dimostrazione che anche oggi, come già in passato, gli esponenti di spicco e più lungimiranti dell'industria marittima, abituata da sempre ad adattarsi a situazioni e condizioni sempre mutevoli e fluttuanti, avvertono l'esigenza di guardare avanti e di fare con responsabilità la propria parte per contribuire a disegnare scenari sostenibili e di progresso per il futuro”*.

LA LOCATION

Shipping and the Law si caratterizza anche per la scelta di voler valorizzare ogni anno presso un pubblico proveniente da ogni parte del mondo una diversa location partenopea che sia unica e suggestiva dal punto del valore artistico, storico o paesaggistico. I lavori della conferenza di quest'anno si svolgeranno nella straordinaria sede monumentale della cappella ottagonale del Pio Monte della Misericordia, un gioiello del primo Seicento napoletano in cui è custodito uno dei maggiori capolavori di Michelangelo Merisi da Caravaggio, “Le Sette Opere di Misericordia”. La mattinata di Venerdì 16, che sarà in parte dedicata all'emergenza migratoria attraverso il Mediterraneo, sarà aperta dal famoso storico dell'arte, prof. **John T. Spike**, con una *lectio* dal titolo “*Caravaggio and the Seven Acts of Mercy*”, che si ricollegherà all'ospitalità dei fuggitivi

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

Roma: Assemblea Annuale di Confitarma Confederazione Italiana Armatori

Roma, 15 ottobre 2015 - Il **22 ottobre 2015** si terrà a **Roma** la sessione pubblica dell'Assemblea annuale della Confederazione Italiana Armatori.

Numerosi rappresentanti dell'industria armatoriale, delle associazioni e delle imprese del *cluster* marittimo, personalità del mondo politico, militare, amministrativo, economico, marittimo e sindacale hanno già confermato la loro partecipazione.

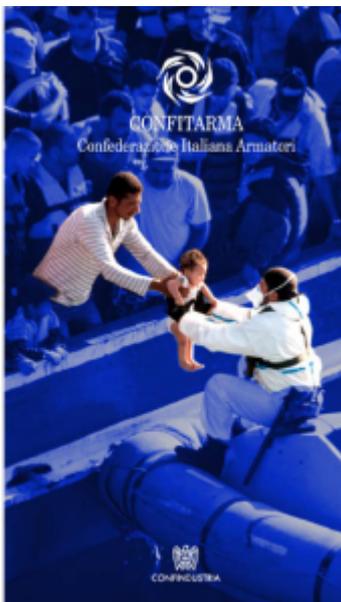
I lavori dell'Assemblea saranno aperti dalla relazione del Presidente **Emanuele Grimaldi**, che farà il punto sulla situazione della flotta mercantile italiana e sulle prospettive future del settore.

Seguirà l'intervento del Ministro della Difesa, **Roberta Pinotti**.

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, **Graziano Delrio**, concluderà i lavori dell'Assemblea.

Nel pomeriggio, verranno presentati i due studi "**La rilevanza socio-economica dei servizi di trasporto marittimo di corto raggio, merci e passeggeri, in Italia**" e "**L'impatto ambientale comparato della navigazione a corto raggio**", realizzati dalla Commissione Navigazione a Corto raggio di Confitarma, presieduta da **Roberto Martinoli**.

Oliviero Baccelli, Università Bocconi di Milano, illustrerà gli aspetti economici, **Flavio Marangon**, D'Appolonia Spa, quelli relativi all'impatto ambientale.



Posted in News | No Comments »

