



## **2M COLLABORA CON ZIM SU ASIA IN MEDITERRANEO E ASIA AI SERVIZI DELLA COSTA OCCIDENTALE**

Lugano, 10 gennaio 2019 - MSC Mediterranean Shipping Company e il partner 2M Maersk Line annunciano una nuova cooperazione strategica con ZIM sulle rotte Asia-Stati Uniti West Coast (USWC) e Asia-Mediterraneo.

MSC, Maersk Line e ZIM gestiranno l'operazione sul servizio Maple con sette navi tra l'Asia e la costa occidentale degli Stati Uniti. Il VSA 2M contribuirà con tre navi e ZIM gestirà quattro navi. Le parti si scambieranno gli slot sul servizio di Orient, che rimane un servizio completamente gestito da 2M. Non ci saranno modifiche agli orari dei servizi Maple e Orient di MSC.

Tra l'Asia e il Mediterraneo, MSC e Maersk Line assegneranno alcune slot a ZIM su Phoenix e Tiger. Le rotazioni rimarranno le stesse dell'annuncio della nuova rete 2M Est-Ovest pubblicata nel dicembre 2018.

Le nuove disposizioni miglioreranno i prodotti MSC in queste regioni e offriranno ai nostri clienti orari competitivi e affidabili.

Le modifiche del servizio dovrebbero iniziare nel mese di marzo 2019, previa approvazione della normativa.

Per qualsiasi domanda, si prega di contattare il servizio clienti locale MSC o rappresentanti di vendita.

fonte: MSC

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

## **Concentrazioni: la Commissione UE esaminerà l'acquisizione di Chantiers de l'Atlantique da parte di Fincantieri**

Bruxelles, 9 gennaio 2019 - La Commissione europea ha accolto la domanda presentata dalla Francia e dalla Germania che la invitavano a esaminare alla luce del regolamento sulle concentrazioni la proposta di acquisizione di Chantiers de l'Atlantique da parte di Fincantieri. Secondo la Commissione l'operazione rischia di nuocere alla concorrenza a livello europeo e mondiale.

Il progetto di acquisizione di Chantiers de l'Atlantique da parte di Fincantieri non raggiunge le soglie di fatturato previste dal regolamento UE relativamente alle concentrazioni per le operazioni che devono essere notificate alla Commissione a causa della loro dimensione europea. Esso è stato però oggetto di notifica per autorizzazione in Francia e in Germania.

La Francia ha presentato alla Commissione una domanda di rinvio a norma dell'articolo 22, paragrafo 1, del regolamento UE sulle concentrazioni. Tale disposizione permette a uno o più Stati membri di chiedere alla Commissione di esaminare una concentrazione che pur non rivestendo una dimensione europea incide sugli scambi all'interno del mercato unico e rischia di incidere in misura significativa sulla concorrenza nei territori degli Stati membri che presentano la richiesta. La Germania si è associata alla richiesta di rinvio trasmessa dalla Francia.

Sulla base degli elementi forniti dalla Francia e dalla Germania, e fatti salvi i risultati della sua indagine esaustiva, la Commissione ritiene che l'operazione potrebbe nuocere in misura significativa alla concorrenza nel settore della costruzione navale, in particolare per quanto riguarda il mercato mondiale delle navi da crociera. La Commissione ha inoltre concluso di rappresentare l'autorità più idonea a valutare i potenziali effetti transfrontalieri dell'operazione. Di conseguenza, l'acquisizione di Chantiers de l'Atlantique da parte di Fincantieri sarà esaminata nella sua integralità da parte della Commissione.

La Commissione intende ora chiedere a Fincantieri di notificare l'operazione.

### **Contesto**

Fincantieri è un gruppo italiano attivo nel settore della costruzioni navali, il cui capitale di maggioranza è detenuto dalla Cassa depositi e prestiti, a sua volta detenuta in maggioranza dallo Stato italiano. Il gruppo Fincantieri è principalmente attivo nella progettazione e nella costruzione di navi mercantili, di navi militari e di navi offshore specializzate di lusso. Esso fornisce inoltre servizi agli armatori e progetta e fabbrica apparecchi meccanici. Fincantieri è il più grande costruttore navale europeo.

**Chantiers de l'Atlantique** è un'impresa di costruzione navale francese con sede a Saint-Nazaire, il cui capitale di maggioranza è detenuto dallo Stato francese, attraverso l'Agenzia delle partecipazioni statali. Chantiers de l'Atlantique è principalmente attiva nella progettazione e nella costruzione di navi passeggeri, oltre

a fornire servizi agli armatori.

Maggiori informazioni sull'operazione saranno disponibili sul sito web [Concorrenza della Commissione](#) nel [registro pubblico](#) dei casi, con il numero M.9162.

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

## **1719-2019:CELEBRAZIONI PER LA FONDAZIONE DEL PORTO FRANCO DI TRIESTE.A MARZO 300 CANDELINE**

**Ricco programma di eventi lungo tutto il corso del 2019 organizzato dall'Autorità di Sistema Portuale**

Trieste, 10 gennaio 2019 - Il 18 marzo 1719 l'imperatore Carlo VI ha istituito il Porto Franco di Trieste. Una "patente" che ha mutato il corso della storia della città e anche dell'impero d'Asburgo prima e dei mercati europei poi. In questi tre secoli, infatti, lo scalo giuliano ha avuto un ruolo fondamentale nelle relazioni commerciali tra Vecchio Continente e Oriente. Basti pensare allo sviluppo dei traffici intervenuto con l'apertura del canale di Suez. La stessa fondazione di Trieste come la conosciamo oggi, a partire appunto dal XVIII secolo, dipende dalla scelta di Carlo VI e di Maria Teresa di eleggervi "il" porto dell'Impero. Un porto che ha attirato l'insediamento delle più varie e qualificate imprese economiche.

**A partire dal 18 marzo**, L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale ha in programma una serie di attività lungo l'intero corso del 2019, con un calendario di eventi che verrà divulgato nelle prossime settimane.

Per il presidente Zeno D'Agostino: "Un tratto di storia così lungo e denso merita di esser indagato e raccontato. L'occasione dei 300 anni può e deve costituire l'opportunità di riflettere sulle peculiarità e sull'identità del porto e della città stessa in cui è inserito e di cui è motore economico da sempre. I grandi attori istituzionali e economici della città non mancheranno di avere parte in questo programma".

La modernità del disegno economico-politico immaginato tre secoli fa, non è dunque un astratto omaggio al passato, ma una riflessione che vale anche per il porto di oggi e di domani e per le ulteriori strategie di sviluppo in via di attuazione.

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

## Uiltrasporti in piazza a Torino con la manifestazione Si Tav

Roma, 10 gennaio 2019 - “La valutazione costi-benefici non è un conto aritmetico, ma deve tener conto delle esigenze del Paese che sono innanzitutto di sostenibilità ambientale del sistema dei trasporti e di collegamento con il resto dell’Europa”. A dichiararlo Claudio Tarlazzi, Segretario generale della Uiltrasporti, che sabato 12 gennaio sarà in piazza a Torino per sostenere con il Si Tav, il proseguimento dell’opera infrastrutturale ferroviaria Torino-Lione.

“2,9 milioni di camion che per oltre il 90% attraversano su gomma i valichi alpini Italia-Francia, non sono una facezia, ma una massa considerevole in movimento che genera un forte impatto in termini di inquinamento e congestionamento, oltre ad aumentare il rischio di incidenti stradali. Questo fatto non può non pesare nella valutazione della TAV.

“Come sindacato di categoria, non potremo mai essere d’accordo con valutazioni ideologiche che colpiscono le infrastrutture del Paese, limitandone la gestione e lo sviluppo dei settori economici principali del Pil nazionale, quali il manifatturiero e il turismo”.

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

## ECONOMIA CIRCOLARE E LOGISTICA A CONFRONTO IN UN CONVEGNO A MILANO

***Titolo dell’incontro in programma il 24 gennaio al Palazzo delle Stelline è “Supply Chain e Reverse Logistics: L’ABC per costruire un sistema circolare”. Lo organizza Assologistica Cultura e Formazione, il ramo formativo di Assologistica***

Milano, 10 gennaio 2019 - Il tema dell’economia circolare e dei suoi effetti anche sul mondo della logistica è al centro del convegno **“Supply Chain e Reverse Logistics: L’ABC per costruire un sistema circolare”** organizzato il **24 gennaio 2019** a Palazzo delle Stelline di Milano da **Assologistica Cultura e Formazione**.

**Ottantotto miliardi di fatturato, 22 miliardi di valore aggiunto** (pari all’1,5% del valore aggiunto nazionale), **oltre 575 mila gli occupati**. Sono questi **i numeri dell’economia circolare** emersi da una recente ricerca di Ambiente

Italia, dalla quale si evince chiaramente che il nostro Paese sta progressivamente abbandonando l’economia lineare (basata su estrazione di materie prime sempre nuove, consumo di massa e produzione di scarti una volta raggiunta la fine di vita dei prodotti) per passare all’economia circolare della rivalorizzazione, nella quale i prodotti sono parte di un modello in cui la competizione è basata sulla creazione del

valore aggiunto dato dal servizio di un prodotto e non solamente sul valore della sua vendita.

**La definizione classica di economia circolare** è quella di “un’economia pensata per potersi rigenerare da sola. In un’economia circolare i flussi di materiali sono di due tipi: quelli biologici, in grado di essere reintegrati nella biosfera, e quelli tecnici, destinati a essere rivalorizzati senza entrare nella biosfera”. Tale definizione proviene dall’impegno della [Ellen MacArthur Foundation](#), realtà tra le più dinamiche nel promuovere questo modello di sviluppo, finanziata dalla velista Ellen MacArthur e sostenuta da colossi quali Google, Banca Intesa, H&M e Forum Economico Mondiale.

Ancora un altro dato significativo emerso dal recente forum sulla sostenibilità organizzato da Il Sole 24 Ore: nel nostro Paese il 55% degli imballaggi viene riciclato, mentre a livello complessivo siamo al 50% di riciclo dei materiali. **Il recupero dei rifiuti da imballo ha consentito un risparmio di 40 milioni di tonnellate di materia prima.**

Si tratta di risultati di tutto rispetto e il tema merita attenzione anche da parte del mondo della logistica, la cui funzione è parte integrante del mondo economico-produttivo. Ma come si colloca il nostro settore nei confronti di un processo così importante per il futuro stesso del nostro pianeta (il riciclo comporta una riduzione di consumi energetici e idrici, nonché di emissioni atmosferiche e idriche) e dalle interessantissime ricadute economiche e sociali? Sono in molti a considerare l’economia circolare un potente driver di sviluppo economico nei prossimi decenni. Come pensa di posizionarsi al riguardo la logistica?

A queste domande darà risposta il **convegno organizzato da Assologistica Cultura e Formazione giovedì 24 gennaio (ore 9.00-13.00) a Palazzo delle Stelline di Milano (corso Magenta 61) dal titolo “Supply Chain e Reverse Logistics: L’ABC per costruire un sistema circolare”**. E dove ABC sta per A-ALLINEARE competenze, B-BREVETTARE soluzioni e C-CONDIVIDERE dati e flussi, evidenziando come il mondo della logistica e del supply chain management stia dando risposte a questi tre imperativi.

Si tratta di risultati di tutto rispetto e il tema merita attenzione anche da parte del mondo della logistica, la cui funzione è parte integrante del mondo economico-produttivo. Ma come si colloca il nostro settore nei confronti di un processo così importante per il futuro stesso del nostro pianeta (il riciclo comporta una riduzione di consumi energetici e idrici, nonché di emissioni atmosferiche e idriche) e dalle interessantissime ricadute economiche e sociali? Sono in molti a considerare l’economia circolare un potente driver di sviluppo economico nei prossimi decenni. Come pensa di posizionarsi al riguardo la logistica?

A queste domande darà risposta il **convegno organizzato da Assologistica Cultura e Formazione giovedì 24 gennaio (ore 9.00-13.00) a Palazzo delle Stelline di Milano (corso Magenta 61) dal titolo “Supply Chain e Reverse Logistics: L’ABC per costruire un sistema circolare”**. E dove ABC sta per A-ALLINEARE

competenze, B-BREVETTARE soluzioni e C-CONDIVIDERE dati e flussi, evidenziando come il mondo della logistica e del supply chain management stia dando risposte a questi tre imperativi.

Relatori della mattinata saranno Tommaso De Luca - communication manager di Lucart Group; Paolo Guidi, direttore sales e marketing di Kuehne + Nagel; Giuseppe Luscia, ECR project manager di GS1 Italy; Angelo Mancuso, amministratore unico di Simpool; Massimo Marciani, presidente del Freight Leaders Council; Michele Merola, ricercatore del Centro GREEN Università Bocconi; Nicola Semeraro, presidente di Rilegno; Luigi Terzi, presidente di Assologistica Cultura e Formazione

SI ALLEGA PROGRAMMA

**Evento pubblico con obbligo di registrazione a questo link:**

<http://culturaeformazione.assologistica.it/iscrizioni-convegni.html>

Info: segreteria di Assologistica Cultura e Formazione, tel. 026691567

Posted in News | No Comments »

## **FINCANTIERI: 2 NUOVE NAVI PER OCEANIA CRUISES**

**Con 9 unità in portafoglio per il gruppo NCL si consolida il rapporto con l'armatore statunitense**

**Trieste, 8 gennaio 2019**- Fincantieri e il gruppo americano Norwegian Cruise Line Holdings Ltd. hanno firmato un contratto con circa 67.000 tonnellate di stazza lorda e una capacità di ospitare circa 1.200 passeggeri, queste unità saranno le ammiraglie della flotta del futuro di Oceania Cruises, per cui il Gruppo ha costruito "Marina" e "Riviera" rispettivamente nel 2011 e 2012 presso il cantiere di Sestri

*“Siamo entusiasti di ampliare la flotta di Oceania Cruises con nuove navi classe Allura per soddisfare la forte domanda in tutto il mondo di crociere orientate all'unicità della destinazione e alla ricercatezza”, ha dichiarato **Frank Del Rio, Presidente e CEO di Norwegian Cruise Line Holdings Ltd.** “Questa nuova classe di navi migliorerà ulteriormente l'esperienza già eccellente degli ospiti di Oceania Cruises e rafforzerà significativamente la domanda sia da parte dei nuovi ospiti che di quelli di ritorno, che alla fine determineranno ulteriori ritorni per gli azionisti”.*

*“Questo nuovo progetto di successo per Oceania Cruises è l'ennesima dimostrazione della nostra abilità di mettere a frutto innovazione e diversificazione del prodotto per incontrare le esigenze di ogni tipo di cliente, una capacità che ci distingue nel panorama mondiale”, ha dichiarato **Giuseppe Bono, CEO di Fincantieri.** “L'ordine che annunciamo oggi, infatti, ribadisce non soltanto il nostro primato nel comparto di*

*lusso, ma al tempo stesso rafforza ulteriormente una leadership nel settore delle navi da crociera senza precedenti, con un carico di lavoro che si attesta a 55 unità per la maggior parte dei brand che operano su questo mercato, e consegne che si estendono addirittura fino al 2027”.*

*Norwegian Cruise Line Holdings è fra i primi gruppi crocieristici al mondo. Ne fanno parte, oltre a Oceania Cruises, i brand Norwegian Cruise Line, per il quale Fincantieri sta sviluppando la nuova classe “Leonardo”, 6 unità con consegne comprese tra il 2022 e il 2027, e Regent Seven Seas Cruises, per il quale Fincantieri ha consegnato a Sestri Ponente (Genova) l’unità extra-lusso “Seven Seas Explorer” nel 2016 e sta ora realizzando un’unità gemella con consegna prevista nel 2020 ad Ancona.*

Posted in News | No Comments »

## **Houseboat.it nel 2019 presenta la prima barca fluviale ibrida ed a impatto ambientale minimo, per immergersi davvero nella natura tra fiumi e canali**

**Cresce in Italia il turismo in houseboat, ossia barche predisposte per la navigazione fluviale. Un modello di turismo importato soprattutto dalla Francia, a contatto diretto con la Natura, con i suoi ritmi lenti, con il territorio e le persone. Dal 2019 scegliere un itinerario in houseboat sarà però ancora più verde: houseboat.it, leader italiano del settore presenterà la sua prima barca ad alimentazione ibrida: la Minuetto 8+Hybrid, la prima barca elettrica in Italia. Progettata e prodotta direttamente da houseboat.it, secondo gli alti standard qualitativi e di design del Made in Italy, con perfetta manovrabilità ed alta tecnologia.**

“Negli ultimi anni la richiesta di questo tipo di vacanze slow è cresciuta enormemente, tanto che nel 2018 abbiamo gestito un numero di circa 1000 crociere settimanali nelle sole aree del Veneto e del Friuli Venezia Giulia. Ma intendiamo crescere ancora e guardare al futuro, sia quello della nostra azienda, sia quello dei nostri territori. Ecco quindi che il 2019 sarà l’anno dell’elettrico e dell’eco-turismo anche per il turismo in houseboat.”

**houseboat.it propone numerosi itinerari in Italia ed all’estero, ma in particolare è specializzata in quelli tra la Laguna di Venezia, le Ville Venete, il Friuli.**

“Abbiamo un enorme tesoro in queste zone, in termini di natura, di monumenti, di bellezze artistiche, di patrimonio culturale ed eno-gastronomico. E l’houseboat permette di vivere questi luoghi nel modo più vivo e vero, a contatto diretto con l’ambiente, con le persone, visitando città, borghi poco noti, osterie, percorsi ciclabili. Ed è quindi coerente poterlo fare con una barca comoda, bella, confortevole, ma anche realmente “green”. E stiamo studiando altre iniziative che permetteranno di abbattere ulteriormente l’impatto ambientale delle nostre barche. Così i nostri clienti potranno vedere Venezia e la sua Laguna come pochi l’hanno vista, ed in più la rispetteranno ancora di più dal punto di vista ambientale.” - ha concluso Moretti.

“Negli ultimi anni la richiesta di questo tipo di vacanze slow è cresciuta enormemente, tanto che nel 2018 abbiamo gestito un numero di circa 1000 crociere settimanali nelle sole aree del Veneto e del Friuli Venezia Giulia. Ma intendiamo crescere ancora e guardare al futuro, sia quello della nostra azienda, sia quello dei nostri territori. Ecco quindi che il 2019 sarà l’anno dell’elettrico e dell’eco-turismo anche per il turismo in houseboat.”

**houseboat.it propone numerosi itinerari in Italia ed all’estero, ma in particolare è specializzata in quelli tra la Laguna di Venezia, le Ville Venete, il Friuli.**



**Dal 2019 scegliere un itinerario in houseboat sarà però ancora più verde: houseboat.it, leader italiano del settore presenterà la sua prima barca ad alimentazione ibrida: la Minuetto 8+Hybrid, la prima barca elettrica in Italia. Progettata e prodotta direttamente da houseboat.it, secondo gli alti standard qualitativi e di design del Made in Italy, con perfetta manovrabilità ed alta tecnologia.**

**“Si tratta di una scelta importante e definitiva, perché dal 2019 produrremo solo barche elettriche, garantendo non solo il rispetto del delicato ambiente dei nostri fiumi e canali, ma anche permettendo al cliente di avere una barca bella, tecnologica, silenziosa. E di risparmiare significativamente sul carburante.” - ha dichiarato Carlo Moretti, Ceo di houseboat.it.**

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

## **Porti, Uiltrasporti: no a strumentalizzazioni per cambiare la natura giuridica delle Authority**

Roma, 10 gennaio 2019 - "Governo e Mit diano una risposta ferma e decisa alla Commissione europea". E' quanto affermano il Segretario generale Claudio Tarlazzi ed il Segretario nazionale Marco Odone, riferendosi alla questione della richiesta europea di pagamento IVA alle AdSP italiane, "evitando di strumentalizzarla come escamotage per cambiare la natura giuridica delle Autorità portuali in Spa pubbliche. Una tale soluzione - spiegano i segretari della Uiltrasporti - causerebbe un danno al nostro sistema portuale di gran lunga superiore all'ammontare contestatoci dalla Commissione europea.

"Non possiamo permetterci di penalizzare i nostri porti nel momento storico attuale, che ha bisogno invece di stimoli di crescita dell'economia del nostro Paese, per contrastare le stime del PIL al ribasso. Le infrastrutture, specialmente quelle portuali, debbono essere messe al servizio del rilancio economico, e in particolare i porti a quello del nostro export. Alle imprese manifatturiere servono pari condizioni, che non sarebbero garantite in alcun modo da Spa, seppure pubbliche, cioè da soggetti economici con la finalità di profitto piuttosto che di regolazione.

"Gli effetti di una privatizzazione dei porti sarebbero perciò rovinosi - proseguono - alimentando una concorrenza spietata tra scali italiani e, ancor peggio, favorendo una competizione selvaggia tra gli operatori di un medesimo porto, con conseguenze negative dirette sul mondo del lavoro.

"In uno scenario mondiale in cui le compagnie di shipping hanno perfezionato strumenti con i quali cercano di controllare interi segmenti della filiera logistica terrestre delle merci - aggiungono Tarlazzi e Odone - quel che occorre ai traffici molto contendibili dei nostri porti è uno sviluppo di sistema della intera portualità italiana, realizzabile solo con autorità di controllo pubbliche caratterizzate da terzietà e coordinate a livello centrale nazionale.

"In questa fase politica assai convulsa - concludono - sarebbe forse più opportuno concentrarsi sui veri problemi della portualità nazionale ed internazionale, dando ampio appoggio all'azione sindacale europea contro il regime di esenzione per le compagnie armatoriali, che scadrà nel 2020".

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

## **Gare cabotaggio marittimo, Uiltrasporti: bene Antitrust su clausole sociali**

Roma, 9 gennaio 2019 - "Apprezziamo il giudizio espresso dal Garante per l'Antitrust nel Bollettino 48/2018". A dichiararlo per la Uiltrasporti il Segretario generale Claudio Tarlazzi e il Segretario nazionale Paolo Fantappiè, che spiegano: "Nella

fattispecie, si è sottolineato come, nei prossimi bandi di gara del trasporto di cabotaggio marittimo nazionale, sia obbligatorio il trasferimento senza soluzione di continuità di tutto il personale dipendente dal gestore uscente a quello aggiudicatario, e dei contratti di lavoro nazionali ed aziendali precedentemente applicati”.

“L’Antitrust ha così definitivamente chiarito l’importanza della clausola sociale per il servizio marittimo in gara -proseguono i due Segretari della Ultrasporti.

“Ne prendiamo atto con piacere e ribadiamo la fondamentale importanza della tutela occupazionale e salariale di tutti i marittimi coinvolti nelle gare di assegnazione delle concessioni marittime, a partire da quelle già in corso.

“Oltre ad investimenti mirati a migliorare la qualità del servizio marittimo - concludono - servono regole certe di tutela di tutti i posti di lavoro e dei salari. Su questi temi Ultrasporti è intransigente e si opporrà fino in fondo nei confronti di tutti coloro che intendessero operare diversamente”.

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

## **FINCANTIERI: 2 NUOVE NAVI PER OCEANIA CRUISES**

***Con 9 unità in portafoglio per il gruppo NCL si consolida il rapporto con l’armatore statunitense***

**Trieste, 8 gennaio 2019**- Fincantieri e il gruppo americano Norwegian Cruise Line Holdings Ltd. hanno firmato un contratto per la costruzione di due nuove navi da crociera di nuova concezione destinate al brand Oceania Cruises, che saranno consegnate rispettivamente nel 2022 e 2025 e daranno avvio alla “classe Allura”. L’accordo ha un valore complessivo di oltre un miliardo di euro. Con circa 67.000 tonnellate di stazza lorda e una capacità di ospitare circa 1.200 passeggeri, queste unità saranno le ammiccostruito “Marina” e “Riviera” rispettivamente nel 2011 e 2012 presso il cantiere di Sestri. *“Siamo entusiasti di ampliare la flotta di Oceania Cruises con nuove navi classe Allura per soddisfare la forte domanda in tutto il mondo di crociere orientate all’unicità della destinazione e alla ricercatezza”, ha dichiarato **Frank Del Rio, Presidente e CEO di Norwegian Cruise Line Holdings Ltd.** “ Questa nuova classe di navi migliorerà ulteriormente l’esperienza già eccellente degli ospiti di Oceania Cruises e rafforzerà significativamente la domanda sia da parte dei nuovi ospiti che di quelli di ritorno, che alla fine determineranno ulteriori ritorni per gli azionisti”. “Questo nuovo progetto di successo per Oceania Cruises è l’ennesima dimostrazione della nostra abilità di mettere a frutto innovazione e diversificazione del prodotto per incontrare le esigenze di ogni tipo di cliente, una capacità che ci distingue nel panorama mondiale”, ha dichiarato **Giuseppe Bono, CEO di Fincantieri.** “L’ordine che annunciamo oggi, infatti, ribadisce non soltanto il nostro primato nel comparto di lusso, ma al tempo stesso rafforza ulteriormente una leadership nel settore delle navi da crociera senza precedenti, con un carico di lavoro*

*che si attesta a 55 unità per la maggior parte dei brand che operano su questo mercato, e consegne che si estendono addirittura fino al 2027".* *crocieristici al mondo. Ne fanno parte, oltre a Oceania Cruises, i brand Norwegian Cruise Line, per il quale Fincantieri sta sviluppando la nuova classe "Leonardo", 6 unità con consegne comprese tra il 2022 e il 2027, e Regent Seven Seas Cruises, per il quale Fincantieri ha consegnato a Sestri Ponente (Genova) l'unità extra-lusso "Seven Seas Explorer" nel 2016 e sta ora realizzando un'unità gemella con consegna prevista nel 2020 ad Ancona.*

crocieristici al mondo. Ne fanno parte, oltre a Oceania Cruises, i brand Norwegian Cruise Line, per il quale Fincantieri sta sviluppando la nuova classe "Leonardo", 6 unità con consegne comprese tra il 2022 e il 2027, e Regent Seven Seas Cruises, per il quale Fincantieri ha consegnato a Sestri Ponente (Genova) l'unità extra-lusso "Seven Seas Explorer" nel 2016 e sta ora realizzando un'unità gemella con consegna prevista nel 2020 ad Ancona.

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

## **Aiuti di Stato:la Commissione adotta 2 decisioni con cui raccomanda la tassazione dei porti in Spagna e in Italia**

Bruxelles, 8 gennaio 2019 - La Commissione europea ha proposto, in due decisioni distinte, che l'Italia e la Spagna conformino i rispettivi sistemi di tassazione dei porti alle norme in materia di aiuti di Stato. La Commissione conferma così il proprio impegno a garantire condizioni concorrenziali eque in tutta l'UE in questo fondamentale settore economico.

Margrethe **Vestager**, Commissaria responsabile per la Concorrenza, ha dichiarato: "*I porti sono infrastrutture essenziali per la crescita economica e lo sviluppo regionale. Per questa ragione le norme UE in materia di aiuti di Stato prevedono che gli Stati membri dispongano di ampi margini di manovra per l'adozione di misure di sostegno e di investimento a favore dei porti. Al tempo stesso, per garantire condizioni eque di concorrenza in tutta l'UE, i porti che generano profitti esercitando attività economiche vanno tassati allo stesso modo degli altri operatori economici - né più, né meno.*"

La concorrenza transfrontaliera svolge un ruolo importante nel settore portuale e la Commissione si è impegnata a garantire condizioni concorrenziali eque in questo fondamentale settore economico.

I porti svolgono sia attività non economiche che attività economiche:

- Le **attività non economiche**, quali le attività di sicurezza e di controllo del

traffico marittimo o di sorveglianza antinquinamento, rientrano solitamente nell'ambito di competenza delle autorità pubbliche. Tali attività sono escluse dal campo di applicazione delle norme UE in materia di aiuti di Stato.

· Lo sfruttamento commerciale delle infrastrutture portuali - come la concessione dell'accesso al porto dietro pagamento - costituisce al contrario un'**attività economica**. A questo secondo tipo di attività si applicano le norme UE in materia di aiuti di Stato.

L'esenzione dall'imposta sulle società per i porti che realizzano profitti da attività economiche può rappresentare un vantaggio competitivo sul mercato interno e pertanto comporta un aiuto di Stato che potrebbe essere incompatibile con la normativa dell'UE.

In **Italia** i porti sono integralmente esentati dall'imposta sul reddito delle società.

In **Spagna** i porti sono esentati dall'imposta sul reddito delle società per quanto riguarda i loro principali cespiti, ad esempio le tasse portuali o i redditi derivati da contratti di locazione o concessione. Nei Paesi Baschi, i porti sono totalmente esentati dal pagamento dell'imposta sulle società.

Nell'aprile 2018, la Commissione ha informato l'Italia e la Spagna in merito alle proprie preoccupazioni relative ai regimi di tassazione dei porti in vigore nei due paesi. La Commissione ritiene, in via preliminare, che tanto in Italia che in Spagna i regimi fiscali vigenti concedano ai porti un vantaggio selettivo che potrebbe violare le norme UE in materia di aiuti di Stato.

Oggi la Commissione ha quindi **invitato l'Italia e la Spagna ad adeguare la loro legislazione** per assicurare che i porti paghino, a partire dal 1° gennaio 2020, l'imposta sulle società allo stesso modo delle altre imprese attive, rispettivamente, in Italia e in Spagna. Ciascun paese dispone ora di due mesi per reagire.

Le decisioni odierne fanno seguito a recenti decisioni in cui la Commissione ha chiesto a **Paesi Bassi, Belgio e Francia** di abolire le esenzioni dall'imposta sulle società di cui beneficiavano i rispettivi porti.

## **Contesto**

I regimi fiscali applicabili ai porti in Italia e in Spagna esistevano prima dell'entrata in vigore in tali Stati membri del trattato sull'Unione europea. Tali misure sono pertanto considerate "aiuti esistenti" e la loro valutazione è soggetta ad una specifica procedura di cooperazione tra gli Stati membri interessati e la Commissione. Per gli aiuti esistenti che risultano essere stati adottati in violazione delle norme UE in materia di aiuti di Stato, i beneficiari non sono tenuti a rimborsare gli aiuti percepiti in passato.

Quando un aiuto esistente risulta violare le norme UE sugli aiuti di Stato, la Commissione informa, in un primo momento, lo Stato membro riguardo ai suoi timori. In base alla risposta, la Commissione può, in un secondo momento, proporre misure appropriate per rendere la misura conforme alle norme UE sugli aiuti di Stato.

Le proposte odierne rivolte all'Italia e alla Spagna sono un esempio di proposte che la Commissione può adottare in tale fase. Qualora gli Stati membri non accettino le opportune misure proposte, la Commissione può decidere, in un terzo momento, di avviare un'indagine approfondita per verificare la compatibilità degli aiuti esistenti. Se dovesse giungere alla conclusione che il regime non è compatibile con le norme UE in materia di aiuti di Stato, la Commissione può chiedere allo Stato membro di porre fine al regime di aiuti che falsa la concorrenza all'interno del mercato unico.

Parallelamente, la Commissione prosegue la sua indagine sul funzionamento e la tassazione dei porti in altri Stati membri e d adotterà le misure necessarie per garantire una concorrenza leale tra tutti i porti dell'UE.

Eliminare i vantaggi fiscali ingiustificati non significa che i porti non possano più ricevere contributi statali. Gli Stati membri hanno numerose possibilità di sostenere i porti rispettando le norme UE in materia di aiuti di Stato, ad esempio al fine di conseguire gli obiettivi dell'UE in materia di trasporti o di realizzare i necessari investimenti infrastrutturali che non sarebbero possibili senza l'intervento pubblico. A questo proposito, nel [maggio 2017](#) la Commissione ha semplificato le regole che disciplinano gli investimenti pubblici nei porti. Dopo che la Commissione ha esteso il regolamento generale di esenzione per categoria agli investimenti non problematici nei porti, gli Stati membri possono ora investire fino a 150 milioni di € nei porti marittimi e fino a 50 milioni di € nei porti interni nella piena certezza giuridica e senza previo controllo della Commissione. Il regolamento autorizza ad esempio le autorità pubbliche a coprire le spese di dragaggio dei porti e delle relative vie di accesso. Inoltre, le norme dell'UE consentono agli Stati membri di compensare i porti per i costi sostenuti nello svolgimento di compiti di servizio pubblico (servizi di interesse economico generale).

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

## **INIZIATA LA CAMPAGNA ARRUOLAMENTI PER FUTURI UFFICIALI DELLA MARINA MILITARE**

Livorno, 8 gennaio 2019 - Sono rimaste solo 3 settimane prima della scadenza del bando di concorso per 110 posti da allievo della 1<sup>a</sup> classe dei ruoli normali dell'[Accademia Navale](#) di Livorno. Con la pubblicazione della Gazzetta Ufficiale (nr.102 del 28.12.2018 - 4<sup>a</sup> Serie Speciale) è iniziata la "campagna arruolamenti" dei futuri Ufficiali della Marina Militare, che avrà termine il prossimo 28 gennaio. L'Università del Mare offre un'opportunità formativa esclusiva e avvincente per ragazzi e ragazze che vogliono investire da subito sul proprio futuro, per diventare veri [professionisti del mare](#). Tanti e variegati sono infatti i percorsi di studio e gli indirizzi professionali a seconda del Corpo di appartenenza: in Scienze Marittime e Navali per il Corpo di Stato Maggiore, in Ingegneria Navale, Ingegneria civile e ambientale, Ingegneria delle Telecomunicazioni per il Corpo del Genio della Marina, in Medicina e Chirurgia per il

Corpo Sanitario Militare Marittimo, in Giurisprudenza per il Corpo di Commissariato Militare Marittimo ed in Scienze dell'Amministrazione e Governo del Mare per il Corpo delle Capitanerie di Porto. Lo slogan della campagna per l'arruolamento **#IlTuoFuturoèilMare** rappresenta la sintesi di un percorso impegnativo ed ambizioso con il quale i ragazzi e le ragazze dovranno confrontarsi con le proprie zie e le ragazze dovranno confrontarsi con le proprie capacità e aspirazioni per garantire a se stessi un futuro da protagonisti con il mare. L'Ufficiale di Marina, sia che ricopra ruoli di tipo operativo, che tecnico-logistico o di supporto, conduce una vita dinamica, piena di soddisfazioni professionali ed umane e di grande responsabilità in quanto viene chiamato da subito a condurre team di uomini e donne, oltre alla gestione dei mezzi e delle risorse a disposizione della Forza Armata. Questo concorso costituisce quindi un'occasione irripetibile per i giovani che vogliono intraprendere una carriera ad alta specializzazione in un ambiente lavorativo in cui ogni persona è un elemento imprescindibile di un ingranaggio perfetto, partendo comunque da un patrimonio unico di tradizioni, storia e disposizione della Forza Armata.

Questo concorso costituisce quindi un'occasione irripetibile per i giovani che vogliono intraprendere una carriera ad alta specializzazione in un ambiente lavorativo in cui ogni persona è un elemento imprescindibile di un ingranaggio perfetto, partendo comunque da un patrimonio unico di tradizioni, storia e valori etici e morali fondamentali per formare i *leader* del futuro, capaci di operare con professionalità e spirito di sacrificio in molteplici contesti per la sicurezza e la salvaguardia del Paese e a beneficio della collettività con una naturale propensione alla tutela dell'ambiente marino.

Per conoscere meglio la realtà dell'Accademia Navale, nei giorni 19 e 26 gennaio l'Istituto aprirà le porte ai visitatori che potranno così scoprire le varie attività svolte dagli allievi.

Sulla pagina dedicata del sito [www.marina.difesa.it](http://www.marina.difesa.it) sarà possibile trovare tutte le informazioni necessarie per partecipare al concorso.

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

## **CASO "SEA WATCH".LA "PRESUNTA" CHIUSURA DEI PORTI NON E' GIURIDICAMENTE CORRETTO UTILIZZARE**

Malta, 7 gennaio 2019 - L'espressione "chiusura dei porti" quando ci si vuole riferire alle misure che interessano le navi armate da ONG coinvolte nelle operazioni di salvataggio dei naufraghi. Il termine sta causando molte polemiche forse dettate da un'incomprensione sul senso che le viene attribuito e che porta qualche Presidente di AdSP a ritenere che il Governo abbia l'intenzione di creare un vero e proprio muro contro l'immigrazione, senza distinzioni o verifiche. Infatti in base al diritto internazionale marittimo non esiste la possibilità legale di chiudere i porti in modo

totale ed indiscriminato e, a tutt'oggi il Governo non ha mai adottato una soluzione del genere mentre, come suo dovere, può operare caso per caso, vietando, in via precauzionale la sosta e il transito di una specifica nave mercantile che si sospetti violi le leggi dello Stato. In questo senso, e solo in questo, è possibile parlare di "chiusura dei porti" nei confronti di ogni singola nave mercantile (e le navi ONG sono da considerarsi mercantili in quanto noleggiate per scopi umanitari si ma sempre con finalità di lucro). Quanto al diritto interno occorre ricordare che l'articolo 83 del Codice della Navigazione (Regio Decreto n. 327 del 30 marzo 1942, come sostituito dal comma 2 articolo 5 della legge n. 51 del 7 marzo 2001), afferma che "Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti può limitare o vietare il transito e la sosta di navi mercantili nel mare territoriale, per motivi di ordine pubblico, di sicurezza della navigazione e, di concerto con il Ministro dell'ambiente, per motivi di protezione dell'ambiente marino, determinando le zone alle quali il divieto si estende". Non emerge, dunque, alcun riferimento ad una indiscriminata "chiusura dei porti" ma solo interventi limitati e per motivi ben precisi. L'articolo 19 al comma 2 (lettera g) della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare firmata a Montego Bay il 10 dicembre 1982, ratificata e resa esecutiva in Italia con la legge 2 dicembre 1994 n. 689, stabilisce che "Il passaggio di una nave straniera è considerato pregiudizievole per la pace, il buon ordine e la sicurezza dello Stato costiero se, nel mare territoriale, la nave è impegnata in una qualsiasi delle seguenti attività: (...) g) il carico o lo scarico di materiali, valuta o persone in violazione delle leggi e dei regolamenti doganali, fiscali, sanitari o di immigrazione vigenti nello Stato costiero". Quando, invece, si ritiene che il passaggio di una nave sia inoffensivo, non vi è nessuna necessità d'intervento da parte dello Stato; infatti, il comma 1 del suddetto articolo 19, stabilisce, invece, che "Il passaggio è inoffensivo fintanto che non arreca pregiudizio alla pace, al buon ordine e alla sicurezza dello Stato costiero. Tale passaggio deve essere eseguito conformemente alla presente Convenzione e alle altre norme del diritto internazionale". Il Protocollo di Palermo del 2000, firmato a Palermo il 15 dicembre 2000, entrato in vigore il 28 gennaio 2004 e ratificato dall'Italia con legge 16 marzo 2006 numero 146, sembra confermare l'interpretazione che si sta dando: infatti, nel Protocollo si precisa la nozione di "smuggling migrants", ossia traffico di migranti, intendendosi con questa espressione "il procurare, al fine di ricavare, direttamente o indirettamente, un vantaggio finanziario o materiale, l'ingresso illegale di una persona in uno Stato Parte di cui la persona non è cittadina o residente permanente". Dunque, non sembra ravvisabile, nell'azione governativa la creazione di barriere insormontabili e disumane come a volte si dice usando l'espressione "chiusura dei porti", ma semplicemente l'esercizio di un diritto, e di un dovere, da parte del Governo che, basandosi sul diritto nazionale ed internazionale, intende verificare che non si stiano commettendo dei reati. Qualora questi reati fossero accertati, sarebbe del tutto logica la chiusura del porto nei confronti di coloro che questo reato commettono, senza che questo comporti l'abbandono dei migranti, mai sostenuto dal Governo. Com'è noto, infatti, l'Italia aderisce alla Convenzione internazionale sulla ricerca e il salvataggio marittimo, adottata ad Amburgo nel 1979 e alla Convenzione del diritto del mare del 1982, che riflettono il diritto consuetudinario per quanto riguarda gli obblighi di salvataggio imposti, da ciascuno Stato contraente, ai comandanti delle navi mercantili e alle navi pubbliche di propria bandiera. La codificazione della norma consuetudinaria, che ha radici nella tradizione di solidarietà marinara, sancisce l'obbligo per gli Stati di garantire la vita umana in mare. La

normativa qui ricordata non sembra contraddire quanto detto sopra, anzi la rafforza. L'Italia non ha in alcun modo rinunciato agli interventi necessari per ottemperare agli obblighi di cui sopra.

A.M.

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

## **d'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING S.A. ANNUNCIA LA CONCLUSIONE DEL SUO 1° 'JAPANESE BACK LEASE'**

REALIZZATO ATTRAVERSO UN ACCORDO PER LA VENDITA CON ANNESSO CONTRATTO DI 'LEASE BACK', DI UNA DELLE PRORPIE NAVI LR1, FINANZIANDOSI AD UN COSTO MOLTO COMPETITIVO E GENERANDO UN SIGNIFICATIVO EFFETTO DI CASSA

**Lussemburgo, 07 gennaio, 2019** - d'Amico International Shipping S.A. (Borsa Italiana: DIS.MI) (la "Società" o "DIS"), società leader a livello internazionale nel trasporto marittimo, specializzata nel mercato delle navi cisterna, rende noto che la propria controllata operativa d'Amico Tankers D.A.C. (Irlanda) ("d'Amico Tankers"), ha firmato un accordo per la vendita e 'lease back' della MT Cielo di Houston (la "Nave"), una nave LR1 di portata lorda pari a 75,000 tonnellate, attualmente in costruzione presso Hyundai Mipo, Corea del Sud (nel cantiere Vinashin in Vietnam) e con consegna prevista per gennaio 2019. La Nave è stata venduta per un importo pari a US\$ 38,6 milioni.

Questo accordo consente a d'Amico Tankers di generare cassa, al momento della consegna della nave, per un importo pari a circa US\$ 10,2 milioni, al netto delle commissioni e di costi addizionali connessi, rispetto al preesistente finanziamento, contribuendo quindi al rafforzamento della posizione di liquidità di DIS, in vista del completamento del proprio programma di rinnovamento della flotta, e consentendo alla Società di beneficiare dell'attesa ripresa di mercato.

A seguito di quest'operazione, d'Amico Tankers manterrà il pieno controllo della Nave, grazie ad un contratto di noleggio a 'scafo nudo' della durata di 10,2 anni. d'Amico Tankers ha inoltre l'opzione di riacquistare la Nave dopo circa 5 anni e dopo circa 7 anni di contratto, a dei livelli competitivi.

Ad oggi, la flotta DIS comprende 48,5 navi cisterna a doppio scafo (MR, Handysize e LR1 product tankers), di età media pari a 6,9 anni (di cui 24 navi di proprietà, 17,5 a noleggio e 7 a noleggio a scafo nudo. DIS ha inoltre 4 navi in gestione commerciale). d'Amico Tankers ha inoltre contratti in essere con Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd per la costruzione di 2 nuove navi cisterna LR1 (Long Range), con consegna prevista nel primo trimestre del 2019.

Paolo d'Amico, Presidente di d'Amico International Shipping, ha dichiarato: *“Sono lieto di poter annunciare il raggiungimento di questo accordo con un'importante istituzione finanziaria giapponese, che ci consentirà di generare un effetto di cassa netto pari a circa 10,2 milioni di dollari, rispetto al preesistente finanziamento bancario. Si tratta della nostra prima operazione JOLCO (Japanese Operating Lease with Call Option), una transazione innovativa per un armatore non giapponese e che apre di fatto una nuova fonte di finanziamento per DIS, che potremmo nuovamente utilizzare in futuro. Questa particolare struttura di leasing è infatti caratterizzata da costi competitivi rispetto alle tradizionali transazioni di 'sale and lease back' giapponesi.”*

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

## **Roncallo, Presidente Associazione Agenti Marittimi La Spezia e la polemica con il Ministro dei Trasporti Toninelli**

La Spezia, 7 gennaio 2019 - L'anno non si apre bene! Le dichiarazioni della Presidente Roncallo mi sono sembrate corrette e parzialmente conformi al diritto vigente.

Corrette, perché rileva che nessun ente amministrativo ha chiuso i porti; parzialmente conformi, perché non avrebbe specificato che disporre l'attracco delle navi compete alla Capitaneria di Porto, corpo militare che dipende per tale compito dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti. Per lo sbarco di chi è a bordo è invece competente la Polizia di Frontiera che dipende dal Ministero dell'Interno (vedi caso Diciotti).

Quindi è vero che le AdSP non hanno titolo né competenza per dichiarare un porto aperto o chiuso. Ciò che pare aver irritato il Ministro Toninelli, sono le considerazioni umanitarie e le valutazioni morali che la Presidente Roncallo ha esternato sull'argomento. E qui forse siamo in presenza di una esuberanza del pubblico amministratore che esterna sue valutazioni su un tema che ha caratteristiche squisitamente politiche per cui l'astensione dovrebbe essere principio guida.

Ma la parte che più dà da pensare è la reazione del Ministro che ricorre allo strumento dell'intimidazione e della delegittimazione. Non possiamo essere d'accordo. Il cittadino, così come l'operatore economico, si aspetta dalla politica e dall'amministrazione pubblica (che dovrebbero essere distinte), un'attività trasparente, legale, pensosa dell'interesse pubblico e non continue polemiche e risse mediatiche.

Il Presidente

Giorgio Bucchioni

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

