



MAIN CONFERENCE
NAPLES SHIPPING WEEK 2016



PORT&SHIPPINGTECH
Forum Internazionale
sull'innovazione e la cooperazione
per lo sviluppo del cluster marittimo del Mediterraneo
Giovedì 30 giugno e Venerdì 1 luglio 2016, Napoli
Terminal Napoli, Stazione Marittima

PROGRAMMA



Napoli 27 giugno - 2 luglio 2016

CONVEGNI 2016

GREEN SHIPPING SUMMIT

Innovazioni tecnologiche, best practices organizzative e nuovi carburanti per l'efficienza energetica ed ambientale del trasporto marittimo

SMART PORT & LOGISTICS

Sviluppo dei corridoi logistici e digitalizzazione dei nuovi sistemi portuali nazionali

NUOVI MERCATI

L'Italia tra i corridoi europei e il Mediterraneo






SHIPPING&FINANCE







Shipping, navigazione, infrastrutture, logistica: l'Italia, la discontinuità, i cambiamenti

SAFETY

Prevenzione e welfare nel settore dello shipping e della logistica portuale

PALINSESTO

GIOVEDÌ 30 GIUGNO			
TERMINAL NAPOLI – STAZIONE MARITTIMA DI NAPOLI			
	Sala Perseide	Sala Dione	Sala Calipso
Mattina 09:00 – 13:00	 GREEN SHIPPING SUMMIT 2016 <i>Prima sessione</i> <i>In collaborazione con Regione Campania e Confindustria</i> Lo shipping dopo la Conferenza di Parigi. Parte del problema o parte della soluzione? Il contributo del trasporto marittimo all'efficienza energetica ed economica della catena logistica.	 <u>SMART PORT & LOGISTICS</u> Potenziamento dei corridoi logistici e digitalizzazione dei nuovi sistemi portuali nazionali <i>Prima sessione</i> <i>In collaborazione con Regione Campania</i> Evoluzione dello scenario nazionale Progetti e approcci tecnologici emergenti per il rilancio del sistema portuale e logistico nazionale	
Pomeriggio 14:00 – 17:30	 <u>GREEN SHIPPING SUMMIT 2016</u> <i>Seconda sessione</i> <i>In collaborazione con Regione Campania e Assoport</i> Soluzioni smart per ridurre le emissioni in porto e migliorare la qualità dell'aria nelle città portuali	 <u>SMART PORT & LOGISTICS</u> <i>Seconda sessione</i> <i>In collaborazione con Regione Campania</i> Le azioni prioritarie per lo sviluppo del sistema logistico e portuale della Campania	 SAFETY&WELFARE <i>Prima sessione</i> <i>In collaborazione con WISTA ITALIA</i> La Convenzione Internazionale sul Lavoro Marittimo (MLC): punti di forza e di debolezza

VENERDÌ 1 LUGLIO			
TERMINAL NAPOLI – STAZIONE MARITTIMA DI NAPOLI			
	Sala Perseide	Sala Calipso	Sala Ulisse
Mattina 9:00 – 13:00	 NUOVI MERCATI <i>In collaborazione con Rete Autostrade Mediterranee S.p.A.</i> L'Italia tra i corridoi europei e il Mediterraneo	 GREEN SHIPPING SUMMIT 2016 <i>Terza sessione</i> <i>In collaborazione con Regione Campania e ATENA</i> Verso il decreto legislativo di attuazione della direttiva sui carburanti alternativi: opportunità e proposte per la diffusione del gas naturale liquefatto (GNL) nei trasporti	
Pomeriggio 14:00 – 16:30	 SHIPPING&FINANCE Shipping, navigazione, infrastrutture, logistica: l'Italia, la discontinuità, i cambiamenti	 GREEN SHIPPING SUMMIT 2016 <i>Quarta sessione</i> <i>In collaborazione con Regione Campania e Confitarma</i> Il trattamento delle acque di zavorra e dei reflui dei desolficatori sotto la spinta delle normative IMO: soluzioni e best practices	 SAFETY&WELFARE <i>Seconda sessione</i> La Gestione della Sicurezza delle Attività in ambito Portuale
16:30 – 18:00	 SESSIONE ISTITUZIONALE DI CHIUSURA Stato dell'arte del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica		

Giovedì 30 giugno, mattina



GREEN SHIPPING SUMMIT 2016: Innovazioni tecnologiche, best practices organizzative e nuovi carburanti per l'efficienza energetica ed ambientale del trasporto marittimo

Prima Sessione (CO2 ed efficienza energetica)

Lo shipping dopo la Conferenza di Parigi. Parte del problema o parte della soluzione? Il contributo del trasporto marittimo all'efficienza energetica ed economica della catena logistica.

In collaborazione con Regione Campania e Confitarma

BackGround

Il 2015 è stato un anno importante per le politiche climatiche, con l'accordo di Parigi del 12 dicembre, che rappresenta il primo accordo sul clima di portata globale. Tuttavia, sia il settore dello shipping internazionale, che quello dell'aviazione, sono rimasti fuori dall'accordo: il testo è privo di un mandato all'IMO e ICAO per il controllo e la riduzione delle rispettive emissioni (tale mandato era invece esplicito nel protocollo di Kyoto). Dopo i passi in avanti compiuti dall'IMO negli anni scorsi per promuovere il miglioramento dell'efficienza energetica del trasporto marittimo a livello globale e dopo l'entrata in vigore, a livello comunitario, dell'importante regolamento "MRV" (n. 757/2015) per il monitoraggio delle emissioni di CO2 e dell'efficienza energetica delle navi, la politica di riduzione delle emissioni di gas serra del trasporto marittimo è a un bivio. Gli Stati nazionali dovranno decidere come procedere, se attraverso la fissazione di obiettivi di CO2 a livello IMO, il cui prossimo meeting è atteso ad aprile 2016, oppure se attraverso l'integrazione del trasporto marittimo internazionale nei Contributi volontari determinati a livello nazionale (INDC), ovvero i Piani nazionali di riduzione delle emissioni previsti dall'accordo di Parigi. Dato che l'UE si presenta con un proprio "INDC", che copre tutti gli Stati Membri, tutti i settori e il 100% delle emissioni, anche a livello europeo si delinea una fase di riflessione sulla strategia più idonea per la riduzione delle emissioni dei trasporti via mare: penalizzare il settore marittimo con un approccio settoriale o premiarne l'efficienza in un'ottica più ampia, valorizzando le innovazioni tecnologiche e le elevate capacità del trasporto via mare? Con altre parole, meglio puntare sull'IMO (regolamento MRV internazionale, obiettivi IMO di riduzione della CO2, strumenti settoriali come una tassa sulla CO2 dello shipping o uno schema di commercio dei permessi di emissione delle navi) oppure su un approccio europeo non settoriale, ad esempio puntando su obiettivi europei di riduzione complessiva dei consumi della catena logistica di fornitura delle merci, magari adottando **strumenti premiali per chi fa efficienza** sul modello dei meccanismi di mercato consentiti dall'art. 7 della direttiva 27/2011 sull'efficienza energetica, e in particolare del meccanismo dei Titoli di efficienza energetica, vigente da oltre dieci anni in Italia? L'unica cosa certa è che il potenziale di riduzione della CO2 offerto dal settore è notevole, le soluzioni tecnologiche innovative sono sempre più numerose e mature ma, soprattutto in questa fase di prezzi energetici bassi, manca uno stimolo adeguato per la loro concreta diffusione.

Oltre a toccare questi temi, la sessione illustrerà le principali soluzioni tecnologiche per il monitoraggio e la riduzione delle emissioni di CO2 delle navi, in particolare attraverso interventi di miglioramento dell'efficienza energetica. In particolare, alcune compagnie di navigazione

porteranno la loro testimonianza sulle iniziative per l'attuazione del regolamento MRV e sui progetti in corso di miglioramento dell'efficienza energetica.

Main Topics:

- Il nuovo scenario per lo shipping dopo l'accordo sul clima della Conferenza di Parigi
- Attuazione del regolamento europeo MRV sul monitoraggio dei consumi energetici e delle emissioni di CO₂ del trasporto marittimo
- Sistemi di monitoraggio in continuo dei consumi di carburante e/o delle emissioni di CO₂ del trasporto marittimo
- Innovazioni motoristiche e propulsive (elica, timone, propulsori azimutali, etc.)
- Sistemi antivegetativi per lo scafo ad alta efficienza energetica
- Sistemi informativi a supporto della gestione ottimale della performance energetica della navigazione
- Soluzioni per l'efficienza energetica della catena logistica (sistemi di ottimizzazione dello stivaggio, effetti dei dragaggi portuali sull'incremento della capacità navale, eliminazione di "colli di bottiglia" portuali, etc.)

ore 9:00 – 13:00

Sala Perseide, Terminal Napoli – Stazione Marittima

CHAIRMAN

Umberto d'Amato, Vicepresidente Commissione Tecnica Navale, **Confitarma**

RELAZIONE INTRODUTTIVA

Mauro Maurici, Unità Assistenza Tecnica Sogesid - Direzione generale per il Clima e l'Energia – Divisione II Clima e certificazione ambientale, **Ministero dell'Ambiente, della Tutela del Territorio e del Mare**

RELAZIONI TECNICHE

Wärtsilä Fuel Gas Handling Solutions: LNGPac™ systems

Piero Zoglia, Teamleader, Sales Support, Fuel Gas Handling, **Wärtsilä Finland**

With emission reporting regulations ahead from EU and IMO, shipping is facing the need for a comprehensive emission reporting system that is affordable and easy to adopt. Several solutions are in the market, complex data acquisition systems as well as manual reporting schemes

Till Braun, Market Development Manager, **DNV-GL**

The WHY and HOW hull coatings can improve the bottom line

Claes Skat-Rørdam, Fouling Control Marketing Manager, **Hempel**

Intertract vision & carbon credit

Giorgio Fabbi, Marine Manager, **AkzoNobel**

Air Emission Management, Power2 and VCM

Alberto Pochiero, Regional Technical Manager, **ABB Turbocharging Business**

Technological Solutions for D.F. Propulsion and Correlations Between Ship Design and D.F. Propulsion system

Marco La Valle, General Manager, **Marine Engineering Services**

Rolls-Royce: Forward to greener and intelligent Ships

Andrea Cerutti, General Manager Sales, South Europe, **Rolls Royce Commercial Marine**

Sviluppo delle nuove navi e politiche ambientali

Marco Parapetto, Capo Dipartimento Sistema Nave, 7° Reparto Navi dello Stato Maggiore, **Marina Militare**

TAVOLA ROTONDA CON LE COMPAGNIE DI NAVIGAZIONE

Antonio Campagnuolo, Marine Operations Director, **Grandi Navi Veloci**

Ivana Melillo, Fleet Performance Manager, **d'Amico Società di Navigazione**

Dario Bocchetti, Energy Saving Manager, **Grimaldi Group**

Giovedì 30 giugno, pomeriggio



GREEN SHIPPING SUMMIT 2016

Seconda Sessione

Soluzioni smart per ridurre le emissioni in porto e migliorare la qualità dell'aria nelle città portuali

In collaborazione con Regione Campania e Assoport

Background

L'inverno trascorso, complice le condizioni meteorologiche, è stato uno degli anni peggiori per la qualità dell'aria nelle aree urbane nazionali. Dato che la maggior parte dei porti nazionali è collocato in prossimità di aree fortemente urbanizzate, anche le emissioni delle navi e dei mezzi portuali hanno contribuito, nonostante il rispetto delle normative ambientali, al deterioramento della qualità dell'aria. Eppure, le nuove opportunità tecnologiche, basate sull'integrazione digitale di specifiche soluzioni energetiche e ambientali, offrono nuove opportunità di mitigazione a costi competitivi, a patto che i benefici ambientali da esse apportati trovino una equa forma di riconoscimento nelle decisioni infrastrutturali e nelle scelte operative.

Produzione distribuita in porto di energia elettrica e termica da fonti rinnovabili e da gas di recupero (boil off-gas del GNL), possibilità di accumulo mediante sistemi di storage col compito di equilibrare efficientemente i picchi di domanda con la capacità distributiva locale e assicurare continuità in caso di emergenza, risparmio energetico tramite elettrificazione e sincronizzazione dei mezzi di sollevamento e movimentazione portuale, possibilità di emissioni locali zero tramite allaccio delle navi in banchina, gestione ottimizzata degli stoccaggi di GNL per la fornitura a navi e

trasporto pesante: sono tutte possibilità oggi offerte dall'innovazione tecnologica e che trovano nell'integrazione tramite sistemi digitali "intelligenti" un fattore di ottimizzazione dei costi di investimento e gestionali. Ulteriori opportunità derivano dalle recenti evoluzioni della regolazione da parte dell'"Autorità per l'energia elettrica il gas e il sistema idrico" - AEEGSI: da una parte le agevolazioni tariffarie accordate a particolari configurazioni impiantistiche (SEU – Sistemi Efficienti di Utenza) per l'autoproduzione costituiscono un importante driver di sviluppo della generazione distribuita anche all'interno delle aree portuali, dall'altra la classificazione delle reti elettriche portuali come Sistemi di Distribuzione Chiusi – SDC ne richiede una gestione evoluta e in linea con l'attuale livello tecnologico che caratterizza i sistemi di distribuzione. Anche in questo caso l'aspetto innovativo della tecnologia oggi a disposizione consente di rispondere ai requisiti posti in essere dalla evoluzione normativa e regolatoria dedicata alle aree portuali.

Il **Decreto legislativo di recepimento** della direttiva DAFI sui carburanti alternativi per i trasporti (che, fra l'altro, prevede misure per la fornitura dell'elettricità per le navi in porto) e i **Piani portuali energetico-ambientali** auspicati dal Piano dei Porti e della Logistica, recentemente approvato, costituiscono strumenti per dare concreta attuazione ad obiettivi ambientali ambiziosi nei porti nel rispetto dei criteri di efficienza e competitività richiesti dagli operatori.

La Sessione sarà introdotta da alcune relazioni sullo stato della qualità dell'aria nei porti nazionali e sul contributo emissivo del trasporto marittimo e delle attività portuali. La quantificazione dei benefici ambientali potenzialmente apportati dalle nuove tecnologie "smart" costituisce il presupposto per un confronto, necessariamente diverso caso per caso, con i costi richiesti dalle nuove piattaforme integrate, proposte dai principali sistemisti del settore.

Una **tavola rotonda conclusiva, con la partecipazione delle neonate Autorità di sistema portuale**, intende presentare i progetti pilota in corso e dibattere le principali opzioni d'intervento, anche con riferimento alle proposte di agevolazioni rapportate ai benefici ambientali, necessarie per la competitività del modello proposto rispetto alle attuali pratiche.

Main Topics:

- Emissioni delle navi e dei mezzi portuali e qualità dell'aria nelle città portuali
- Le tecnologie per l'elettrificazione delle banchine e per l'allaccio delle navi in porto
- Impianti a fonti rinnovabili e accumuli
- I benefici ambientali delle soluzioni proposte
- I costi d'investimento e quelli energetici
- Le proposte

Ore 14:00 – 17:30

Sala Perseide, Terminal Napoli – Stazione Marittima

CHAIRMAN

Raffaele Di Stefano, Partner, **Energia Media**

RELAZIONI INTRODUTTIVE

Paolo Ferrandino, Segretario Generale, **Assoporti**

Innovazioni tecnologiche per la riduzione delle emissioni in ambito portuale

Massimiliano Bultrini, Tecnologo, **ISPRA**

Luca Cedola, Dipartimento di Ingegneria Meccanica ed Aerospaziale, **Università degli Studi di Roma "La Sapienza"**

RELAZIONI TECNICHE:

Costa Crociere, Innovazione e Responsabilità

Stefania Lallai, Sustainability and External Relations Director, **Costa Crociere**

Siemens solutions for Green Harbours of the Future

Enzo Calabrese, Head of Large Infrastructure, PA & Cities, **Siemens**

La mobilità elettrica: innovazione e tecnologia per una mobilità a zero emissioni in ambito portuale

Gabriella Favuzza, Electric Vehicles Brand Manager, **Renault Italia**

DeNOx e Rimozione del particolato / fuliggine

Guido G. Ceccherelli, Managing Director&Partner, **Ecospray Technologies**

Tavola rotonda con le Autorità portuali

(Principali iniziative e progetti delle Autorità portuali sui temi dell'elettrificazione dei porti e controllo delle emissioni in atmosfera)

Davide Vetrata, Responsabile Servizio Pianificazione territoriale, sicurezza e ambiente, **Autorità Portuale della Spezia**

Calogero Burgio, Responsabile Ambiente, **Autorità Portuale di Civitavecchia**

Mariano Rosasco, Amministratore Delegato, **S.V. Port Service per Autorità Portuale di Savona**

Giuseppe Di Luca, Responsabile Ambiente, **Autorità Portuale di Genova**

Valeria Mangiarotti, Responsabile marketing, **Autorità Portuale di Cagliari**

Giovanni Motta, Direzione sicurezza e ambiente, **Autorità Portuale di Livorno**

Giovedì 30 giugno, mattina

SMART PORT & LOGISTICS

Potenziamento dei corridoi logistici, promozione intermodalità e digitalizzazione dei nuovi sistemi portuali nazionali

In collaborazione con Regione Campania

Mattina, Sala 1, Terminal Napoli – Stazione Marittima

Il Governo Italiano ha avviato una serie di provvedimenti mirati al rilancio della competitività del Sistema Mare per dare attuazione al Piano Nazionale Strategico della Portualità e Logistica. Una delle azioni cardine è stata designata del decreto per la "riorganizzazione, razionalizzazione e

semplificazione delle autorità portuali” che punta su: semplificazione procedure per facilitare il transito delle merci, la promozione dei centri decisionali, la riorganizzazione amministrativa e il coordinamento centro del Ministero dei Trasporti.

La digitalizzazione dei trasporti marittimi e delle operazioni portuali e l’integrazione dello shipping nel intero sistema dei trasporti sono diventate quindi una delle priorità della nuova riforma portuale nazionale che pone enfasi sul ruolo di traino economico svolto da corridoi di trasporto intermodale gestiti attraverso sistemi ICT interoperabili che ne garantiscono la fluidità.

Main Topics:

- Azioni avviate dal Governo per il rilancio del sistema portuale e logistico nazionale: focus su incentivi intermodali, investimenti su infrastrutture, ultimo “miglio”, sportello unico dei controlli
- Evoluzione del Port Community System: progetti pilota avviati in Italia
- Digitalizzazione e interoperabilità del sistema doganale portuale
- Soluzioni IT e tecnologie all’avanguardia per lo sviluppo dell’intermodalità e della tracciabilità della merce
- Focus sulle azioni per il rilancio del sistema portuale e logistico campano



SMART PORT & LOGISTICS

Prima Sessione

Evoluzione dello scenario nazionale

Progetti e approcci tecnologici emergenti per il rilancio del sistema portuale e logistico nazionale

ore 9:00 – 13:00

Sala Dione, Terminal Napoli – Stazione Marittima

CHAIRMAN

Alberto Quarati, Giornalista, **Il Secolo XIX – The Meditelegraph**

Evoluzione dello scenario nazionale

Interventi a cura di:

Luigi Merlo, Consigliere, **Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture**

Sportello Unico Doganale dei controlli e corridoi doganali

Teresa Alvaro, Direttore Centrale Tecnologie per l’innovazione, **Agenzie delle Dogane**

Il nuovo codice doganale: come lo vedono gli operatori?

Domenico De Crescenzo, Presidente Sezione Doganale, **Fedespediti** – Presidente, **Consiglio Territoriale di Napoli**

Smart Port and logistics: il ruolo dell'Autorità Marittima

Marco Gionfriddo, Ufficiale addetto al VII Reparto Informatica, sistemi di monitoraggio del traffico e comunicazioni, **Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto**

I corridoi logistici del futuro: tra l'area Med e l'estremo oriente

Riccardo Fuochi, Presidente, **Propeller Clubs Milano**

Progetti e approcci tecnologici emergenti per il rilancio del sistema portuale e logistico nazionale

Agenda Digitale a supporto del settore dei trasporti e della logistica: politiche europee e progetti concreti per una efficace integrazione mare-terra

Federica Montaresi, Responsabile Ufficio Studi e Progetti Speciali, **Autorità Portuale della Spezia**

Intervento a cura di **Almaviva**

La Digital Transformation per accelerare lo sviluppo competitivo del sistema portuale-logistico nazionale

Marco Massenzi, Direttore Strategie e Innovazione, **Vitrociset**

Il monitoraggio strategico delle attività delle Autorità Portuali: uno strumento innovativo

Marco Ferretti, Professore di Economia e Gestione delle Imprese, **Università degli Studi di Napoli Parthenope** - Presidente, **MAR.TE. Sea-Land Logistics**

Automazione e Internet Of Things quali tecnologie abilitanti nei corridoi logistici e per i processi doganali: strumenti concreti di competitività per le aziende

Luca Abatello, CEO, **Circle**

CHIUSURA DELLA SESSIONE:

Edoardo Rixi, Assessore Sviluppo Economico, Industria, Commercio, Artigianato, Ricerca e Innovazione Tecnologia, Energia, Porti e Logistica, **Regione Liguria**

Amedeo Lepore, Assessore Sviluppo Economico, **Regione Campania**

Giovedì 30 giugno, pomeriggio



SMART PORT & LOGISTICS

Seconda sessione

Le azioni prioritarie per lo sviluppo del sistema logistico e portuale della Campania

Ore 14:00 – 17:30

Sala Dione, Terminal Napoli – Stazione Marittima

CHAIRMAN

Luciano Bosso, Giornalista e Direttore, **Avvisatore Marittimo Napoli**

Saluti e introduzione dei lavori

Intervento a cura della **Regione Campania***

Massimo Deandreis, Direttore Generale, **S.R.M. Studi e Ricerche per il Mezzogiorno**

Ennio Forte, Professore, **Pegaso Università Telematica**

Interventi da parte dei referenti dei Nodi logistici regionali

Andrea Annunziata, Presidente, **Autorità Portuale di Salerno**

Antonio Basile, Commissario Straordinario, **Porto di Napoli**

Salvatore Antonio De Biasio*, Presidente, **Interporto Sud Europa Marcianise-Maddaloni**

TAVOLA ROTONDA A CURA DELLE ASSOCIAZIONI DI CATEGORIA:

Ambrogio Prezioso, Presidente, **Unione Industriali Napoli**

Andrea Mastellone, Presidente, **Assoagenti**

Augusto Forges Davanzati, Presidente, **Assospena**

Achille Coppola, Presidente, **Rete del Mare**

Giovedì 30 giugno, pomeriggio



SAFETY&WELFARE

Prima sessione

La Convenzione Internazionale sul Lavoro Marittimo (MLC): punti di forza e di debolezza

In collaborazione con WISTA ITALIA

Con l'entrata in vigore della *Convenzione Internazionale sul Lavoro Marittimo (MLC) 2006*, nota come la *Carta dei diritti della gente di mare*, vengono stabilite le norme minime di lavoro e di vita per tutti i lavoratori marittimi.

Tale convenzione, applicata a tutte le Navi di stazza superiore alle 500 tonnellate che operano su rotte nazionali e internazionali, stabilisce i diritti dei marittimi e introduce condizioni di vita e di lavoro dignitose intervenendo in merito ad età minima, contratti di lavoro, ore di lavoro o di riposo, pagamento dei salari, ferie annuali retribuite, rimpatrio al termine del contratto, cure mediche a

bordo, servizi di collocamento, vitto, alloggio e ristorazione, salute e sicurezza, prevenzione degli infortuni e gestione dei reclami.

La sessione, che vedrà la partecipazione delle autorità competenti, delle associazioni e di operatori qualificati, discuterà delle principali problematiche incontrate dall'entrata in vigore della Convenzione MLC mettendone in evidenza i punti di forza e debolezza

Main Topics

- Analisi delle criticità riscontrate nell'applicazione della nuova Convenzione
- Impatti della Convenzione sulle caratteristiche delle navi e sugli aspetti gestionali, al fine di assicurare gli standard di Sicurezza del Personale imbarcato
- Analisi sulle condizioni per il miglioramento del benessere a bordo con particolare riferimento all'Assistenza Sanitaria a distanza oltre che al miglioramento e con le nuove tecnologie

Ore 14:00 – 17:30

Sala Calipso, Terminal Napoli – Stazione Marittima

CHAIRMAN

Edoardo Scotti, Caporedattore, **La Repubblica**

SALUTI DI BENVENUTO E INTRODUZIONE DEI LAVORI

Michela Fucile, Presidente, **WISTA ITALIA**

Umberto Masucci, Presidente Nazionale, **The International Propeller Clubs**

Gennaro Fusco, Capo Sezione Sicurezza della Navigazione e Capo Nucleo Port State Control,
Capitaneria di Porto di Napoli

RELAZIONI TECNICHE

Inquadramento generale della MLC

Giuseppe Coccia, Segretario, **The International Propeller Club Port of Naples**

La formazione: risorsa strategica per lo sviluppo delle politiche di welfare marittimo

Daniela Fara, Direttore, **Fondazione Accademia Italiana della Marina Mercantile** – Socia
WISTA

S.O.S. – Stress On Ships Project. Lifelong Learning Programme

Beatrice Bazzica, Coordinatrice esecutiva corsi e progetti internazionali, **Fondazione
Accademia Italiana della Marina Mercantile**

Katia Geissberger, Assistente Coordinatore, **ITF**

Il punto di vista delle compagnie di navigazione

Manuela Bottiglieri, Consigliere, **Giuseppe Bottiglieri Shipping Company Italy**

Paolo Lorusso, QHS Manager, **Grandi Navi Veloci**

La formazione

Aniello Mazzella, Managing Director, **V.Ships**

Le Stella Maris/il volontariato

Antonia Autuori, Presidente, **Associazione Stella Maris Salerno**

VENERDÌ 1 LUGLIO

Venerdì 1 luglio, mattina



GREEN SHIPPING SUMMIT 2016

Terza Sessione

Verso il decreto legislativo di attuazione della direttiva sui carburanti alternativi: opportunità e proposte per la diffusione del gas naturale liquefatto (GNL) nei trasporti

In collaborazione con Regione Campania

Background

A fine giugno 2015 è stato sottoposto alla consultazione del pubblico la bozza di piano nazionale strategico per gli usi del GNL, frutto dei gruppi di lavoro a composizione mista, pubblico-privato, che hanno lavorato per oltre un anno, in anticipo rispetto alla normativa, sotto la guida del Ministero dello Sviluppo Economico (MISE), in collaborazione col Ministero delle Infrastrutture e Trasporti. A febbraio 2016 il MISE ha pubblicato una sintesi dell'esito della consultazione che, in sostanza, avvalsa l'interesse del pubblico, oltre che degli operatori, per lo sviluppo del GNL nei trasporti, con una serie di raccomandazioni. I due ministeri stanno ora lavorando alla predisposizione dello schema di Decreto legislativo per il recepimento della direttiva sui carburanti alternativi (direttiva "DAFI" n. 94/2014/UE), che prevede la pianificazione e la regolamentazione dello sviluppo del GNL nei trasporti marittimi e terrestri (oltre che per l'elettrificazione dei porti e delle reti stradali).

L'iter prevede che, dopo l'iniziale passaggio in Consiglio dei ministri, previsto nel mese di maggio 2016, lo schema di Decreto sia sottoposto al parere alle commissioni parlamentari, per poi tornare in Consiglio dei Ministri per l'approvazione finale, che dovrà avvenire entro novembre.

Il Ministero dello sviluppo economico ha annunciato che lo schema del Decreto riporterà in allegato i quattro quadri strategici previsti dalla Direttiva, ivi incluso quello sul GNL.

Il convegno di Napoli avverrà in una fase utile per il dibattito pubblico e parlamentare sul testo proposto dal Governo. In particolare, sono molto attese le norme sulle modalità autorizzative riguardanti le infrastrutture di approvvigionamento e stoccaggio di media e piccola scala, che dovrebbero fra l'altro velocizzare i tempi oggi necessari per i grandi impianti di rigassificazione, garantire gli aspetti di sicurezza e permettere lo sviluppo di una rete distributiva efficiente, tutte condizioni necessarie per il successo del mercato del GNL e per l'effettivo dispiegamento del suo potenziale di miglioramento ambientale.

Il Convegno sarà introdotto dalle relazioni delle amministrazioni maggiormente impegnate nello sviluppo del GNL; sarà quindi presentato lo stato dell'arte del mercato e delle tecnologie della supply chain del GNL per uso marittimo, i principali progetti infrastrutturali in fase di realizzazione e le valutazioni/strategie delle compagnie di navigazione interessate a investire su mezzi navali a GNL. Una tavola rotonda conclusiva, con la partecipazione dei rappresentanti politici e delle associazioni di categoria maggiormente interessate, sarà dedicata alla discussione dello schema di decreto legislativo.

Main Topics:

- Previsioni di mercato del GNL per uso marittimo (prezzi GNL/petrolio, disponibilità e costi dei combustibili marini petroliferi a basso tenore di zolfo nello scenario post 2020, convenienza dell'opzione sulphur scrubber);
- Le tecnologie e i mezzi della filiera criogenica (motori, serbatoi, bettoline, bunkerine, etc.)
- I progetti in corso per infrastrutture di approvvigionamento, stoccaggio e distribuzione (Panigaglia, Livorno, Venezia, Savona, etc.)
- I progetti, le iniziative e le valutazioni delle compagnie di trasporto marittimo
- Lo schema di decreto legislativo e le proposte delle associazioni

ore 9:00 – 13:00

Sala Calipso, Terminal Napoli – Stazione Marittima

CHAIRMAN

Alberto Moroso, Presidente Nazionale, **Associazione Italiana di Tecnica Navale**

RELAZIONI INTRODUTTIVE

L'attuazione in Italia della direttiva 2014/94/UE, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi

Grazia Maria Cacopardi, Divisione Rapporti internazionali e comunitari - Direzione Generale per le infrastrutture stradali, **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**

La scelta del Gas Naturale Liquefatto da parte di Carnival

Franco Porcellacchia, Vice President, **Carnival Corporate Refit**

LNG Legislation and Italian Coast Guard Approach

Ida Montanaro, Capo Sezione 1^a - Servizi tecnici di sicurezza, Ufficio 2^o - Servizi Tecnici di Sicurezza e Merci Pericolose, Reparto 6^o - Sicurezza della Navigazione, **Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto**

Low flashpoint marine fuels: LR view, approach, know-how and experience

Fabrizio Cadenaro, Senior Specialist, Gas Fuelled Ships, **Lloyd's Register**

Relazioni tecniche:

Keeping trading flexibility with innovative propulsion concepts

Volkmar Galke, GM & Head of Sales, **Winterthur Gas & Diesel Ltd. (WinGD)**

LNG the future fuel for shipping

Giancarlo Coletta, Vice President, M.M.R. Director, **Idal Group**

Tavola Rotonda

CHAIRMAN

Diego Gavagnin, Advisor Board Energy Division, **Energia Media**

Rita Caroselli, Direttore, **Assogasliquidi/Federchimica**

Daniele Testi, Presidente, **Sos Log - Associazione per la Logistica Sostenibile**

Gennaro Esposito, Responsabile Safety and Security, **Fedarlinea**

** I relatori i cui nomi sono contrassegnati da asterisco sono stati invitati o in corso d'invito*

Venerdì 1 luglio, pomeriggio



GREEN SHIPPING SUMMIT 2016

Quarta sessione (desolficatori e ballast water)

Il trattamento delle acque di zavorra e dei reflui dei desolficatori sotto la spinta delle normative IMO: soluzioni e best practices

In collaborazione con Regione Campania e Confitarma

Background

Due nuove questioni ambientali stanno emergendo all'attenzione delle compagnie di navigazione: il trattamento delle acque di zavorra e quello delle acque di lavaggio dei desolficatori. Pur nella diversità degli scopi (la prevenzione della diffusione di specie alloctone invasive e di organismi patogeni nel caso delle acque di zavorra, la prevenzione dell'inquinamento marino da sostanze e additivi chimici nel secondo caso), questi sistemi di trattamento richiederanno investimenti aggiuntivi e un grosso sforzo di gestione a carico del personale di bordo e degli uffici tecnici e operativi.

Per quanto riguarda la desolfurazione dei fumi, la normativa vigente (MARPOL Annex VI, direttiva 33/2012 e Dlgs 112/2014) ammette il ricorso a metodi di abbattimento alternativi all'uso di combustibili marini a basso tenore di zolfo, purché rispettino le **linee guida dell'IMO per i sistemi di pulizia dei gas di scarico** (guidelines for Exhaust Gas Cleaning Systems-EGCS). Sotto il profilo ambientale, la preoccupazione è di evitare di risolvere un problema (riduzione delle emissioni solforose in atmosfera) creandone un altro (inquinamento marino associati allo scarico a mare incontrollato delle acque di lavaggio dei fumi). Nel 2015 l'Agenzia federale tedesca per l'ambiente ha pubblicato i risultati di uno studio ("Impacts of scrubbers on the environmental situation in ports and coastal waters"), che ha evidenziato la rilevanza di questi scarichi nelle acque marine particolarmente vulnerabili del Mar Baltico. Per quanto riguarda il Mediterraneo, invece, questa problematica è ancora inesplorata, anche considerato che la diffusione dei sistemi di desolfurazione in questo mare è ancora ad uno stadio iniziale.

Nell'ultimo decennio sono stati apportati diversi aggiornamenti alle linee guida IMO per EGCS, soprattutto allo scopo di migliorare la qualità degli scarichi a mare delle acque di lavaggio post-trattamento dei fumi, stimolando l'innovazione tecnologica e organizzativa per la prevenzione dell'inquinamento marino. Nel caso dei sistemi di desolfurazione che utilizzano prodotti chimici o additivi, l'ultima direttiva europea arriva a proibire lo scarico in mare delle relative acque di lavaggio (con l'eccezione dei sistemi che utilizzano soda caustica, le cui acque di lavaggio possono essere scaricate sotto alcune condizioni), che devono invece essere consegnate in porto per il trattamento a terra (port reception facilities). L'ultima versione delle linee guida dell'IMO per i sistemi di pulizia dei gas di scarico, emanata nel 2015 (MEPC 259.(68)), richiede il rispetto di precisi limiti per alcuni parametri chiave riguardanti lo scarico di acque di lavaggio: di acidità (pH non inferiore a 6,5); di concentrazione per idrocarburi policiclici aromatici e di torbidità; di quantità di nitrati scaricati; a questi limiti si aggiunge l'obbligo di stoccaggio a bordo e divieto di scarico a mare dei residui generati dal EGCS. Queste disposizioni fanno di un desolfatore un sistema assai complesso, composto da diversi moduli tecnologici, da integrare in maniera il più possibile efficace, i cui costi –soprattutto gestionali- non sempre sono facilmente prevedibili. **La sessione intende presentare le soluzioni più innovative e possibilmente competitive, proposte dai principali produttori, per assicurare un abbattimento delle emissioni solforose e una gestione efficace delle acque di lavaggio dei fumi.**

Per quanto riguarda le **acque di zavorra**, è imminente l'entrata in vigore della **Ballast Water Convention**, in quanto essa è stata ratificata da 47 Stati (17 in più della soglia), la cui flotta complessiva ammonta al 34,35% del tonnellaggio globale, appena al di sotto della soglia del 35%, necessaria per far entrare in vigore la Convenzione. Mentre fino alla fine di quest'anno sarà consentito il metodo dello scambio delle acque di zavorra in alto mare, a partire dal 2017 sarà obbligatorio rispettare lo standard di performance per le acque di zavorra, stabilito dalla Convenzione, attraverso un apposito sistema di trattamento. Oltre alla normativa internazionale, alcuni Stati richiedono già da anni il trattamento delle acque di zavorra, come ad esempio gli Stati Uniti.

Sono oggi disponibili diverse sistemi approvati per il trattamento delle acque di zavorra e si prevede che molti altri saranno introdotti nei prossimi anni. I principali metodi di trattamento approvati si basano sull'impiego di raggi ultravioletti, sull'elettro-clorazione, sulla de-ossigenazione, sull'ozonizzazione e altri metodi, che richiedono l'impiego di sostanze chimiche. Ciascuno di essi presenta punti di forza e di debolezza, che variano in funzione delle esigenze dell'utente e dei vincoli di installazione. **Il convegno esaminerà alcune delle principali soluzioni offerte sul mercato, cercando di evidenziarne l'efficacia, la praticità e l'incidenza sui costi operativi.**

Main Topics:

- Sistemi di trattamento dei fumi dei motori principali e ausiliari
- Sistemi di monitoraggio in continuo delle emissioni in atmosfera
- Sistemi di trattamento delle acque di lavaggio e di monitoraggio degli scarichi a mare
- Sistemi di trattamento del ballast water (UV, DeOx, O3, EI-Cl, NaOCl, etc.)
- Sistemi informativi a supporto della gestione documentale a bordo (EGCS e Ballast water)
- Reception facilities dei residui del lavaggio dei fumi, delle acque di lavaggio dei fumi contenenti additivi, delle acque e dei sedimenti di zavorra
- Sistemi di gestione ambientale ed efficienza operativa

Ore 14:00 – 16:30

Sala Calipso, Terminal Napoli – Stazione Marittima

CHAIRMAN

Fabio Faraone, Responsabile Tecnica navale, Sicurezza e Ambiente, **Confitarma**

Relazioni tecniche:

Andrea Cogliolo, Deputy General Manager Marine, **RINA**

Investing in the technology only when needed, Wartsila Ballast Water Management System ready concept

Giampiero De Cubellis, General Manager Projects Sales South Europe and Africa Area, **Wärtsilä Italia**

Utilizzo di nafta pesante in zone protette con impianti di trattamento fumi ed acqua

Marco Dierico, Marine Business Development Manager EMEA, **DuPont Clean Technologies**

La Tutela dell'Ambiente marino. Perché? Da quando? Dove? Come? Quanto costa?

Vincenzo Farinetti, Socio, **Italprorammar**

TAVOLA ROTONDA

Maurizio d'Amico, Business & Technology Development Director, **d'Amico Società di Navigazione**

Franco Porcellacchia, Vice President, **Carnival Corporate Refit**

CHIUSURA DELLA SESSIONE

Manuela Buonocore, 2° Ufficio Programmazione Lavori Navali, Reparto Lavorazioni e Munizionamento del Comando Logistico, **Marina Militare**

Roberto Giangreco*, **Ministero dell'ambiente, della tutela del territorio e del mare**

** I relatori i cui nomi sono contrassegnati da asterisco sono stati invitati o in corso d'invito*

Venerdì 1 luglio, mattina



NUOVI MERCATI

L'Italia tra i Corridoi Europei e il Mediterraneo

Convegno organizzato in collaborazione con Rete Autostrade Mediterranee S.p.A.

Partendo dalla convinzione che una completa "conoscenza" del Mediterraneo, intesa come l'insieme di tutti i progetti, i programmi e gli attori coinvolti, sia il fattore chiave dello sviluppo dell'economia di questa rilevante area geografica, il Convegno intende evidenziare l'importanza di intraprendere un'azione fondata sui concetti di coordinamento e integrazione. Solo una conoscenza approfondita, infatti, consentirebbe di evitare sovrapposizioni e duplicazioni sia in termini di programmazione che di progettazione.

Unitamente agli obiettivi di carattere transnazionale e nazionale che i differenti attori che operano nel Mediterraneo intendono perseguire singolarmente, anche le politiche volte allo sviluppo di un sistema integrato di trasporti e logistica andrebbero considerate strategiche.

A tal proposito il Convegno pone la sua attenzione sull'importanza dell'Interconnessione, dell'Intermodalità e dell'Integrazione che sono alla base della costruzione di un dialogo che superi la visione Euromediterranea a favore di un approccio Panmediterraneo. In questo modo sarà possibile valorizzare il Sistema Mare attraverso l'integrazione tra le Reti TEN-T, recentemente estese ai Balcani occidentali (WB6) e le Reti TNMT.

Sala Perseide, Terminal Napoli – Stazione Marittima

Ore 9:00 – 12:00

SALUTI DI INDIRIZZO

Luigi De Magistris, Sindaco, **Comune di Napoli**

Antonio Basile, Commissario Straordinario, **Porto di Napoli**

RELAZIONI INTRODUTTIVE

Antonio Cancian, Presidente, **Rete Autostrade Mediterranee Spa**

Alessandro Panaro, Responsabile Ufficio Maritime and Mediterranean Economy, **SRM - Studi e Ricerche per il Mezzogiorno**

Herald Ruijters, Capo Unità, **DG MoVE - Direzione generale della Mobilità e dei trasporti**

Intervento a cura di **Union for the Mediterranean (UFM)**

Interventi a cura di:

Graziano Delrio, Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

Vincenzo De Luca, Presidente, Regione Campania

Ore 12.00 – 13.30

TAVOLA ROTONDA

La costruzione del dialogo Panmediterraneo: i principali stakeholders e le politiche di sviluppo per un sistema integrato di trasporti e logistica

Chairman: Angelo Scorza, Direttore, Ship2Shore

Lorenzo Forcieri, Presidente, Ligurian Ports

Emanuele Grimaldi*, Presidente, Confitarma

Pasqualino Monti, Presidente, Assoport

Enrico Puija, Direttore Generale Porti e Navigazione, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Eugenio Quintieri, Policy Advisor, European Sea Ports Organisation (ESPO)

Eduard Rodés, Direttore, Escola Europea de Short Sea Shipping

Paolo Uggè*, Presidente, Conftrasporto

Firma Protocollo d'intesa RAM Spa / Escola Europea de Short Sea Shipping

Venerdì 1 luglio, pomeriggio



SHIPPING&FINANCE

Shipping, infrastrutture, logistica: l'Italia, la discontinuità, i cambiamenti

Si discuterà della riforma della L.84/94 quale vincolo dirigista od opportunità e stimolo per l'apertura verso il mercato; della minaccia di competizione o di una migliore efficienza delle PPP finalizzate a migliorare i KPI delle attuali infrastrutture e dell'approccio ai nuovi progetti (Venezia, Livorno, Trieste, etc.); dell'impatto della riforma sulla certezza dei tempi. Come vivono gli armatori il cambiamento del pattern del mercato tramp, come affronteranno dal punto di vista manageriale questo cambiamento, integreranno la propria attività con le altre funzioni della supply chain logistica? In tal senso, cosa si aspettano dalla riforma in qualità di end users delle infrastrutture portuali? Da Popolo di Armatori a Popolo di Terminalisti?

Main Topics:

- La Riforma della l. 84/94 – spinta dirigista o di apertura al mercato?
- Riforma, Investimenti Infrastrutturali: Competizione o Integrazione pubblico-privata?
- Riforma: certezza dei tempi e delle regole per gli Investitori?
- Lo Shipping, la crisi ed i cambiamenti: saremo un popolo di armatori o di operatori logistici?
- Come incideranno i cambiamenti sulla Formazione Manageriale?

Saranno invitate a partecipare le seguenti categorie:

- Soggetti Istituzionali (APdS, Organismi Governativi, RAM)
- Terminalisti
- Armatori Short Sea
- Armatori Tramp
- Altri Stakeholders (Brokers, Registi di Classifica)
- Investitori Istituzionali e Banche

Ore 14:00 – 16:30

Sala Perseide, Terminal Napoli – Stazione Marittima

CHAIRMAN

Fabrizio Vettosi, Managing Director, **Venice Shipping and Logistics**

SALUTI DI INDIRIZZO

Simona Vicari, Sottosegretario di Stato, **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**

RELAZIONE INTRODUTTIVA

Francesco Parola, Dipartimento di Economia, **Università degli Studi di Genova** –
Collaboratore dell'Assessore Sviluppo Economico, Porti e Logistica, **Regione Liguria**

DISCUSSIONE

Antonio Ascari, Central Med Cluster Sales Director, **Maersk Italia**

Zeno D'Agostino, Commissario Straordinario, **Autorità Portuale di Trieste**

Angelo D'Amato, CEO, **Perseveranza di Navigazione**

Guido Lorenzi, Director, **HIG Whitehorse**

Luca Manzoni, Responsabile Corporate, **Banca Popolare di Milano**

Marco Mutti, Finanza Strutturata, **Banca IMI, Gruppo Intesa San Paolo**

Giorgio Neri, CEO, **Marter-Neri**

Maria Elena Perretti, Responsabile infrastrutture e trasporti del servizio studi, **Cassa Depositi e Prestiti**

Stefano Sostero, Managing Director, **Muzinich&Co**

Venerdì 1 luglio, pomeriggio



SAFETY&WELFARE

Seconda sessione

La Gestione della Sicurezza delle Attività in ambito Portuale

Questa sessione sarà organizzata con il contributo di Autorità, Enti, Società, Associazioni e Professionisti qualificati, cercherà di analizzare le problematiche tipiche del lavoro svolto in ambito portuale considerando l'interazione tra le attività di terra e quelle di bordo. In particolare verrà valutato l'ambito normativo sia nazionale che internazionale e le relative iniziative attualmente in corso in piena continuità con quanto anche emerso in occasione dell'analoga Tavola rotonda tenutasi a Genova durante l'edizione 2015 di Port&ShippingTech.

Ore 14:00 – 16:30

Sala Ulisse, Terminal Napoli – Stazione Marittima

Coordina la sessione:

Marco Starita, Studio Tecnico Navale e Meccanico Moroso – Starita

Relazioni tecniche

L'Impatto del Fattore Umano sulla Gestione della Sicurezza in ambito Portuale

Manuela Tomassini, Head of Department B - Safety & Standards, **EMSA**

La Sicurezza come interfaccia tra la nave e le infrastrutture portuali

Sergio Sapia, Safety expert and consultant, **Cetena**

Matteo Dreossi, Safety expert and consultant, **Cetena**

Pesatura Container ed acquisizione VGM – emendamenti Regola VI/2 SOLAS 74 come emendata

Luigi Giardino, Capo Reparto Sicurezza della Navigazione, **Comando Generale Capitanerie di Porto**

La Sicurezza delle Navi nel Porto di Napoli

Intervento a cura della **Capitaneria di Porto di Napoli***

La Gestione della Sicurezza nelle operazioni portuali nel Porto di Napoli

Antonio Basile, Commissario Straordinario, **Porto di Napoli**

Problematiche e proposte operative per il miglioramento del Servizio di Pilotaggio

Danilo Fabricatore Irace, Presidente, **Fedepiloti**

Evoluzione delle operazioni di Rimorchio in ambito portuale

Gianni Andrea de Domenico, Presidente **Rimorchiatori Napoletani**

La valutazione dei rischi per le attività svolte dai Sommozzatori in ambito Portuale

Pietro Aterno, Responsabile Regionale, **AIAS - Associazione Italiana Ambiente e Sicurezza**

**In attesa di conferma*

Venerdì 1 luglio, pomeriggio



**Sessione istituzionale di chiusura di Naples Shipping Week
Stato dell'arte del Piano Strategico Nazionale
della Portualità e della Logistica**

Ore 16:30 – 18:00

Sala Perseide, Terminal Napoli – Stazione Marittima

Coordina la sessione:

Umberto Masucci, Presidente Nazionale, **The International Propeller Clubs**

Interventi a cura di:

Emanuele Grimaldi, Presidente, **Confitarma**

Paolo D'Amico, Presidente **Federazione del Mare**

Gian Enzo Duci, Presidente, **Federagenti**

Pasqualino Monti, Presidente, **Assoporti**

Ugo Salerno, Amministrare Delegato **RINA**

Conclusioni a cura di:

Ivano Russo, Dirigente Gabinetto, **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**



** I relatori i cui nomi sono contrassegnati da asterisco sono stati invitati o in corso d'invito*