

PRINCIPALI CONFERENZE DELLA NAPLES SHIPPING WEEK

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

ALTRE CONFERENZE
Mercoledì 29 giugno 2016, Napoli

PROGRAMMA PRELIMINARE



Napoli 27 giugno - 2 luglio 2016

CONVEGNI 2016

MED SECURITY SUMMIT
Maritime e Port Security
(Conferenza Internazionale)

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

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

SAFETY
Prevenzione e welfare nel settore dello shipping e della logistica portuale

PALINSESTO

MERCOLEDÌ 29 GIUGNO			
	Aula Magna Università Parthenope e altre location – NAPOLI		
	Sala 1	Sala 2	Sala 3
Mattina			
Pomeriggio		<p>ENERGIA NELLE NAVI E NEI PORTI</p> <p><i>Organizzazione congiunta:</i> CONISMA e ATENA</p>	<p>LARGER VESSELS, LARGER CONTAINERS?</p> <p><i>Organizzato da:</i> C.I.S.Co</p>

GIOVEDÌ 30 GIUGNO			
TERMINAL NAPOLI – STAZIONE MARITTIMA DI NAPOLI			
	Sala 1	Sala 2	Sala 3
Mattina	<p><u>GREEN SHIPPING SUMMIT 2016</u></p> <p><i>Prima sessione</i> <i>In collaborazione con Confitarma</i></p> <p>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.</p>	<p><u>SMART PORT & LOGISTICS</u></p> <p><i>In collaborazione con MIT</i></p> <p>Potenziamento dei corridoi logistici e digitalizzazione dei nuovi sistemi portuali nazionali</p>	
Pomeriggio	<p><u>GREEN SHIPPING SUMMIT 2016</u></p> <p><i>Seconda sessione</i></p> <p>Soluzioni smart per ridurre le emissioni in porto e migliorare la qualità dell'aria nelle città portuali</p>	<p><u>SAFETY</u></p> <p>Prevenzione e welfare nel settore dello shipping e della logistica portuale</p>	<p>MED SECURITY SUMMIT <i>International Conference</i></p> <p><i>Open session</i></p>
Sera	<p>Eventi di Networking promossi da: Young Ship e Gruppo giovani Confitarma e Assagenti</p>		

VENERDÌ 1 LUGLIO		
	TERMINAL NAPOLI – STAZIONE MARITTIMA DI NAPOLI	
	Sala 1	Sala 2
Mattina	<p><u>GREEN SHIPPING SUMMIT 2016</u></p> <p><i>Terza sessione</i> <i>In collaborazione con i Ministeri Sviluppo Economico e Trasporti</i></p> <p>Verso il decreto legislativo di attuazione della direttiva sui carburanti alternativi: opportunità e proposte per la diffusione del gas naturale liquefatto (GNL) nei trasporti</p>	<p><u>NUOVI MERCATI</u></p> <p>In collaborazione con Rete Autostrade Mediterranee S.p.A.</p> <p>La costruzione del dialogo Panmediterraneo: i principali stakeholders e le politiche di sviluppo per un sistema integrato di trasporti e logistica</p>
Pomeriggio	<p><u>GREEN SHIPPING SUMMIT 2016</u></p> <p><i>Quarta sessione</i></p> <p>Il trattamento delle acque di zavorra e dei reflui dei desolforatori sotto la spinta delle normative IMO: soluzioni e best practices</p>	<p><u>SHIPPING&FINANCE</u></p> <p>Shipping, infrastrutture, logistica: l'Italia, la discontinuità, i cambiamenti</p>
	<p><u>SESSIONE ISTITUZIONALE DI CHIUSURA</u></p> <p>Check up sul progetto di riforma e rilancio del sistema portuale nazionale</p>	

PROGRAMMA PRELIMINARE

MED SECURITY SUMMIT

Maritime e Port Security

International Conference

Mercoledì 29 giugno 2016

Mattina, Sala 1, Castel dell'Ovo

First Session

The Changing Maritime Security Seascape: Where are we today, what does the future hold?

Second Session

Port Security: Stakeholder considerations, threats, loopholes and concerns

Pomeriggio, Sala 1, Castel dell'Ovo

Third Session

Maritime Crime and Terrorism: Real threats, perceived threats and multinational collaboration

Fourth Session

Legal & Insurance: Current and future concerns

Giovedì 30 giugno 2016

Mattina, Sala 3, Terminal Napoli – Stazione Marittima

Fifth Session

Geopolitical Concerns: The impact of political and geopolitical changes

Sixth Session

Technology & Information: The role of technology and the importance of information sharing

Pomeriggio, Sala 3, Terminal Napoli – Stazione Marittima

Open Session

This session will focus on allowing institutional players the opportunity to discuss key issues of concern and exchange views and experiences.

- **Key Institutional Concerns**
- **International Collaboration**
- **Case Studies**

GREEN SHIPPING SUMMIT 2016

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

***Scientific advisory: Ecba Project
(Environmental Cost Benefit analysis to assess Innovation)***

Giovedì 30 giugno 2016

Mattina, Sala 1, Terminal Napoli – Stazione Marittima

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.

Sessione organizzata in collaborazione con 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.)

Pomeriggio, Sala 1, Terminal Napoli – Stazione Marittima

Seconda Sessione

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

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.

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

Venerdì 1 luglio 2016

Mattina, Sala 1, Terminal Napoli – Stazione Marittima

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

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, avalla 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

Venerdì 1 luglio, Pomeriggio, Sala 1, Terminal Napoli – Stazione Marittima

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.

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

SMART PORT & LOGISTICS

Il potenziamento dei corridoi logistici e digitalizzazione dei nuovi sistemi portuali nazionali

Giovedì 30 giugno 2016

In collaborazione con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti

Mattina, Sala 1, Terminal Napoli – Stazione Marittima

La digitalizzazione dei trasporti marittimi e delle operazioni portuali e l'integrazione dello shipping nel intero sistema dei trasporti sono diventate 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.

Il convegno, prosegue il percorso di riflessione proposta a settembre 2015 nell'ambito della Genoa Shipping Week proponendo tematiche di particolare interesse, importanza ed evoluzione, che comprendono gli sviluppi in ambito marittimo (Direttiva 2010/65) e in ambito doganale (corridoi controllati), nonché la nuova pianificazione EU 2014-2020 e le crescenti esigenze di agreement e ottimizzazione internazionale.

Main Topics:

- Soluzioni IT e tecnologie all'avanguardia per lo sviluppo dell'intermodalità e della tracciabilità della merce
- Evoluzione del Port Community System: scenari europei e progetti pilota avviati in Italia
- Digitalizzazione e interoperabilità del sistema doganale portuale
- Dalle esperienze internazionali ai progetti avviati in Italia

SAFETY

Prevenzione e welfare nel settore dello shipping e della logistica portuale

Giovedì 30 giugno

Pomeriggio

Prima sessione

La Convenzione Internazionale sul Lavoro Marittimo (MLC) per le Navi Commerciali: conseguenze della unificazione degli standard minimi richiesti per assicurare condizioni di vita e di lavoro dignitose a bordo e relative ripercussioni sulle caratteristiche delle navi e sugli aspetti gestionali, al fine di assicurare gli standard di Sicurezza del Personale imbarcato.

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, così come di eventuali proposte e soluzioni tecnologiche e gestionali per migliorare la vivibilità e la Sicurezza a bordo delle navi.

Seconda sessione

Welfare del personale Marittimo imbarcato:

analisi sulle condizioni per il miglioramento del benessere a bordo con particolare riferimento all'Assistenza Sanitaria a distanza oltre che al miglioramento, con le nuove tecnologie, delle comunicazioni Terra/Nave (Voce, Dati e Contenuti/Info-entertainment).

Terza sessione

La Convenzione Internazionale sul Lavoro Marittimo (MLC) per i Commercial Yacht:

conseguenze della unificazione degli standard minimi richiesti per assicurare condizioni di vita e di lavoro dignitose a bordo e relative ripercussioni sugli aspetti gestionali, con particolare riferimento alle procedure ed alle abilitazioni degli equipaggi.

Quarta sessione

La regolamentazione della 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.

NUOVI MERCATI

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

Venerdì 1 luglio

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 tutte le Strategie, progetti, i programmi e 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'Intermodalità, dell'Integrazione e dell'Interconnessione che sono alla base della costruzione di un dialogo che non abbia sia più solo una visione Euromediterranea ma che guardi, invece, oltre in e dunque che diventi un dialogo Panmediterraneo volto alla valorizzazione del Sistema Mare.



Napoli 27 giugno - 2 luglio 2016

SHIPPING&FINANCE

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

Venerdì 1 luglio 2016

Pomeriggio

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

Sessione istituzionale di chiusura di Naples Shipping Week

Check up sul progetto di riforma e rilancio del sistema portuale nazionale

Venerdì 1 luglio

