after dinner

EDIZIONE 2019

Gratuito

LA SETTIMANA DELLO SHIPPING TRA SPETTACOLI, CONVEGNI E MONDANITÀ





genoa shipping week









Via Roma 9 - 16121 Genova Tel. 010 5451986 Fax 010 590316 info@spediporto-genova.com

www.spediporto.com



#GREEN SHIPPING S

ACQUARIO DI GENOVA - AUD

GIOVEDI 27 GIUGNO, 9:00 -



Magazine Menis

Appetizer EDITORIALI

Un grande evento per la capitale dello shipping 3

Drinks

CONTENUTI SPECIALI

Una poesia in movimento 4
#shootyourport contest: i vincitori 7
Metti una sera a teatro ai Cantieri T. Mariotti 9

Starter

CONTENUTI TECNICI

Sicurezza: la sfida è sull'inquinamento 11

«Da Genova segnali forti»
Intervista all'Ammiraglio N. Carlone 12

Una chiamata all'azione 14

«Partire dai fiumi» Intervista all'Ammiraglio G. Pettorino 15

Ratificare Hong Kong 17

Passaggi generazionali 19

Main Course

APPROFONDIMENTI

Green shipping rotta verso il 2050 25

Tra automazione e big data 28

Security: ecco i nuovi pericoli informatici 31

Il costo della burocrazia 35

Sicurezza e formazione, un legame inscindibile 37

Più ferrovia e logistica smart 39

Genova lancia Napoli 2020 40

Le nuove vie degli investimenti 41

Spediporto: «Più efficienza per recuperare 3 milioni di Teu» 43

Il mondo a Genova per una notte 48

C. Villa: «Il Dinner, un messaggio di rinascita» 52
Tra pallet, betoniere e impalcature 53
MEDSeawork il B2B efficace 57

Side Dishes

OSPITI GSW

A piedi dentro la storia 21 In privato 61 Tutti a bordo 66 Un menu stellare 69

Quando il porto diventa cultura ed esperienze uniche 70 Diciannove vincitori 76

Salad

INTERVISTE

«All'Italia serve un ministero del Mare» Intervista a G. Toti 63

Dessert

EXTRA

Di corsa per il Gaslini 77

Doppio giallo sulla terra rossa 79

Primo premio: una crociera. Lotteria benefica pro Gaslini 80







Grazie ai nostri partner e sponsor!

main sponsor





supporter









organizzato da ASSAGENTI



part of

patronage

















after dinner

Graphic design e layout: Yoge Comunicazione Sensibile

Testi e coordinamento editoriale: Emanuela Mortari Francesco Ferrando

Foto:

Eros Zanini (Opening – Spettacolo Teatrale Orizzonti, La leggenda del pianista sull'oceano, Torneo di Tennis, Genoa Shipping Run), Isabella Verbi (An Oceanic Awakening), GCORE.it (Shipbrokers & Shipagents Dinner), Amanda Del Re (New Ports of logistici per l'economia svizzera), Giulio Bardelli (Port&Shipping Tech), Silvio Scialpi (Marina Militare)

Ringraziamenti:

Isabella Rhode Gloria Cottafava

© Assagenti – Tutti i diritti riservati Stampato in Italia, Ottobre 2019













media partner









GSW network



































www.gsweek.it



Un grande evento per la capitale dello shipping

a Genoa Shipping Week era un progetto ambizioso pensato nel 2013 assieme a Clickutility Team, che è diventato realtà grazie ai tanti che hanno saputo mettere a fattor comune le proprie competenze e le proprie iniziative.



Sognavamo un festival per la città che riuscisse, attraverso la cultura, ad avvicinare i genovesi al loro porto. Oggi possiamo dire che siamo riusciti a realizzare quello che nel 2013 immaginavamo solo: dal 24 al 30 giugno il porto di Genova ha spalancato le sue porte ed è diventato per qualche giorno un palcoscenico, un teatro, un campo da tennis, un set fotografico, un luogo di incontro e confronto per gli operatori e molto altro. Siamo felici di aver soddisfatto le speranze dell'ammiraglio ispettore capo Giovanni Pettorino che un anno fa, mentre si concludeva con successo la Naples Shipping Week, ci disse quanto Genova avrebbe avuto bisogno di una manifestazione dove si tornasse a respirare il senso di comunità, dopo le divisioni che hanno appesantito il settore nell'ultimo periodo.

Non abbiamo dimenticato quel desiderio e abbiamo lavorato, come Associazione, per promuovere e coordinare questo evento. Il ruolo della Guardia Costiera non è rimasto marginale e ha fatto sì che Assagenti fosse affiancata come co-organizzatore dalla Capitaneria di Porto di Genova, nella persona dell'ammiraglio ispettore Nicola Carlone e di tutti i suoi ragazzi, che hanno lavorato accanto alla nostra segreteria ogni giorno, per mesi. A essere preziosi sono stati tutti i soggetti che abbiamo coinvolto e hanno partecipato, ognuno con le proprie forze e competenze e nei propri ambiti. Sono tanti. In apertura di questa rivista è obbligatorio ringraziarli calorosamente: partner, aziende, consulenti, giornalisti che hanno reso operativamente possibile l'organizzazione di questa settimana.

Una menzione particolare per gli sponsor, Intesa Sanpaolo Private Banking, Msc Crociere, Gruppo Spediporto (Spediporto, Spediservices, Consorzio VGM e CSP), Moby, Studio Siccardi Bregante e Wärtsilä, senza il cui contributo la Genoa Shipping Week non sarebbe stata possibile. Infine un ringraziamento alle Istituzioni cittadine, tra cui Regione Liguria, Comune di Genova, Camera di Commercio, Liguria International, Marina Militare, Università di Genova, Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale.

L'augurio che faccio a tutti loro e a noi stessi è quello di ritrovarci insieme per una nuova e ancora più intensa settimana nel 2021!

a Genoa Shipping Week ha confermato Genova come capitale dello shipping e del settore marittimo.

La manifestazione sta diventando un appuntamento sempre più atteso e partecipato, che contribuisce a evidenziare la



rilevanza di Genova nel panorama portuale a livello internazionale.

Anche quest'anno dunque si sono riuniti nel capoluogo ligure operatori portuali, marittimi e logistici provenienti da tutto il mondo per una settimana di approfondimenti di tipo tecnico accompagnati da iniziative culturali e di divulgazione che hanno favorito relazioni e networking, decretando il pieno successo dell'evento.

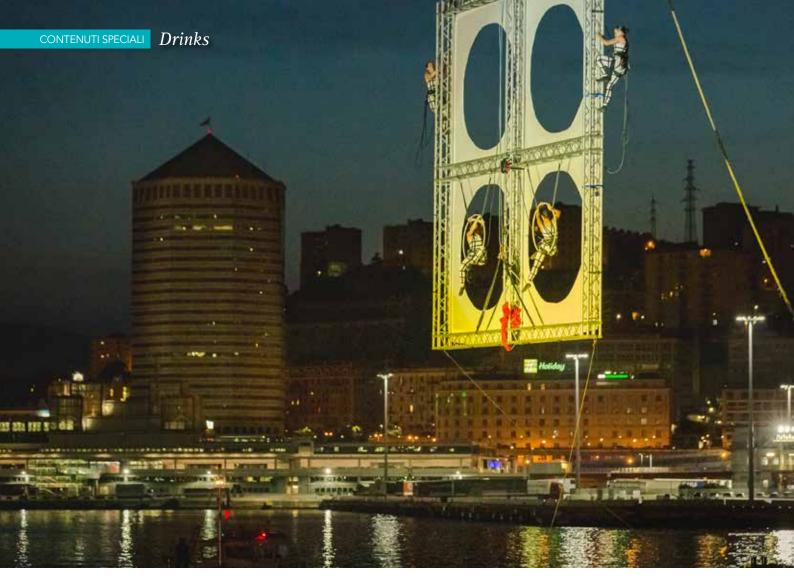
Genova è la città di mare per eccellenza, il più grande porto d'Italia, una città che sul mare ha costruito la sua storia, continua a costruire il suo presente e sicuramente costruirà anche il suo futuro.

Il porto è l'industria più importante della nostra città, ma è anche strategicamente lo sbocco a mare del Nord-Ovest italiano e del Sud Europa, e confidiamo che possa svolgere un ruolo significativo nel progetto cinese della nuova via della Seta.

Per mantenere la sua competitività il nostro scalo deve essere ulteriormente potenziato, a partire dalla realizzazione della nuova diga foranea, che insieme al completamento di tutte le altre grandi opere infrastrutturali - in primis la ricostruzione del ponte sul Polcevera, che contiamo di realizzare entro aprile 2020 - è di importanza fondamentale per la crescita e lo sviluppo della nostra città.

Non a caso lo slogan scelto per questa edizione è stato "we connect", un omaggio a Genova, che si sta preparando a rilanciarsi a livello internazionale e a riconnettere l'Italia e l'Europa attraverso il nuovo viadotto.

> Marco Bucci SINDACO DI GENOVA



Una poesia in movimento

La Genoa Shipping Week si è aperta all'insegna della performance teatrale Orizzonti tra cielo e mare di "eVenti Verticali"

inque figure al tramonto, sospese a quaranta metri d'altezza, si stagliano nell'orizzonte del Porto Antico di Genova, disegnando figure a ritmo di musica sopra agli sguardi meravigliati degli spettatori sul Molo Vecchio. La Genoa Shipping Week si è aperta all'insegna della performance teatrale con il primo di oltre 50 eventi in programma, che è stato anche un regalo alla città. "Orizzonti tra cielo e mare" è lo spettacolo della compagnia di acrobati "eVenti Verticali" messo in scena per l'occasione da Boris Vecchio e offerto da Assagenti,

Comune di Genova, Moby, Corpo dei piloti di Genova, Gruppo Antichi Ormeggiatori e Rimorchiatori Riuniti, in collaborazione con Zones Portuaires Genova.

Uno spettacolo pensato come una dichiarazione d'amore alle città di mare, con le loro storie, il movimento e il vortice incessante e

"Uno spettacolo pensato come una dichiarazione d'amore alle città di mare"

infinito di merci, persone, culture, professioni e stili di vita. A far da palcoscenico per le evoluzioni aeree delle performer, una piattaforma di 50 metri quadrati con quattro grandi fori a far da quinte, appesa alla gru galleggiante del pontone "Mykonos I" di Oromare, grazie all'ingegno dei rimorchiatori e dei piloti del porto di Genova. In un gioco di luci e prospettive, la struttura lentamente ruota, trasformandosi da palcoscenico a parete a strapiombo sullo specchio d'acqua di Calata Molo Vecchio, giocando con le atmosfere fino al







gran finale, con l'acrobata che scende sull'acqua sospesa tra due teli, il celebre "aerial silk" reso famoso dal Cirque du Soleil, tra giravolte ed emozionanti cadute.

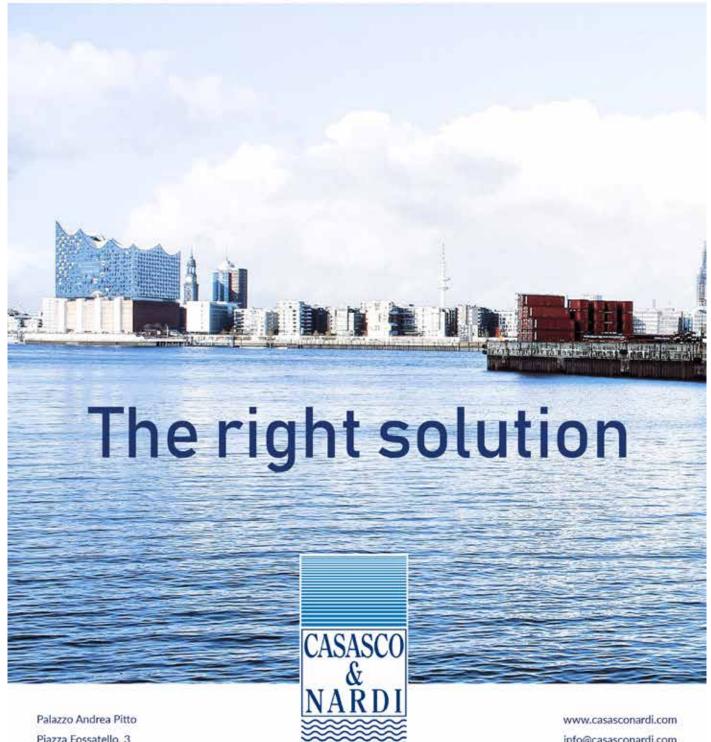
Colonna sonora dello spettacolo, le musiche tratte dal film di Wim Wenders "Pina" - dedicato alla coreografa tedesca Pina Bausch e brani di Ezio Bosso, Desplat, Korzeniowski e altri compositori contemporanei. Ad assistere alla performance dalle banchine del Porto Antico, circa un migliaio di spettatori, oltre ai partecipanti al cocktail istituzionale d'apertura offerto da Liguria Gourmet

"Ad assistere alla performance dalle banchine del Porto Antico, circa un migliaio di spettatori"

(CCIAA) - professionisti del comparto, relatori e istituzioni locali e della Marina - a bordo del pattugliatore d'altura Luigi Dattilo della Guardia Costiera, nave gemella della Ubaldo Diciotti, ormeggiata di fronte ai Magazzini del Cotone durante la Genoa Shipping Week e messa a disposizione dei visitatori per tutta la settimana.

CASASCO & NARDI

INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDING



Piazza Fossatello, 3 16124 Genova

info@casasconardi.com +39 010 27 17 1

#shootyourport contest: i vincitori

ltre 600 fotografie per raccontare da un punto di vista intimo e originale il porto di Genova. Tante sono le immagini postate su Instagram, tra il 1°maggio e il 2 giugno 2019, con l'hashtag #ShootYourPort, in occasione del concorso promosso dal Gruppo Giovani di Assagenti, in collaborazione con IgersGenova - così vengono chiamati gli utenti del celebre social media dedicato alle foto - per celebrare il porto, i suoi scorci, le sue maestranze e il suo rapporto con la città.

Un hashtag che resta "vivo" tutto l'anno, con oltre 4400 scatti, e non soltanto durante i due mesi del contest - giunto alla sua terza edizione - a testimonianza del grande fascino esercitato da questa "città nella città" su coloro che lo vivono, vi lavorano o semplicemente lo guardano da terra e dal mare.

Dopo una prima selezione, che ha ridotto a 100 i finalisti in gara - e grazie al supporto di Grandi Navi Veloci, Gruppo Fos, Politeama Genovese, Teatro Nazionale di Genova e ClickUtility Team - la giuria ha decretato i quattro migliori scatti, oltre a due menzioni speciali, che sono stati premiati durante la Genoa Shipping Week.

Durante la premiazione che si è tenuta nella suggestiva cornice della fregata



- 1 Primo Premio: @bravo_mike93
- 2 Secondo Premio: @iperluca
- 3 Terzo Premio: @smilzo_65_trasporti
- 4 Quarto Premio: @demaria.stefania







Carlo Bergamini della Marina Militare, il premio per la miglior foto è andato a @bravo_mike93, che si è aggiudicato un viaggio per quattro persone per Sicilia, Sardegna o Tunisi, offerto dal main sponsor Grandi Navi Veloci.

«Ho scattato questa foto dalla Navebus di Amt, che collega il Porto Antico a Genova Pegli - spiega @bravo_mike, all'anagrafe Mattia Bronchelli - ero uscito per fotografare gli aerei in atterraggio, quando ho visto i rimorchiatori e gli ormeggiatori portare in sicurezza quel "bestione del mare". Non è una cosa che si vede tutti i giorni».

Al secondo posto @iperluca, premiato con un iPad offerto dal Gruppo Fos. mentre il terzo e il quarto classificato sono, rispettivamente, @smilzo 65 trasporti e @demaria.stefania, che si sono aggiudicati due abbonamenti per la stagione teatrale, messi a disposizione dal Politeama Genovese e dal Teatro Nazionale di Genova. Menzione speciale per gli scatti di @ferretz81 e @maxgazzale, premiati rispettivamente con il libro della social ambassador della Gsw 2019 Michela Canalis #OurPort e con un drone telecomandato offerto da ClickUtility Team.

Al termine della premiazione, alla presenza degli sponsor e degli ufficiali di bordo della Marina Militare, i finalisti hanno potuto godere di una visita della fregata Bergamini e di un aperitivo offerto direttamente sul ponte della nave.













TRASPORTO
LOGISTICA
& SHIPPING

UN CONSORZIO TANTE OPPORTUNITÀ



oppure e-mail: info@consorzioglobal.com

www.consorzioglobal.com



Una serata indimenticabile per 200 persone, spettatori della "Leggenda del pianista sull'Oceano"

n'esperienza indimenticabile. Se della bontà del testo teatrale di Alessandro Baricco "Novecento", il mondo si era già accorto, se l'eco della bravura di Igor Chierici era già arrivata anche a Genova, a sorprendere tutti e a rendere la serata un unicum, è stata la location. I Cantieri T. Mariotti sono stati persino acusticamente perfetti nell'accogliere "La leggenda del pianista sull'oceano", un gioiello che ha riempito cuore e mente dei duecento spettatori presenti. Spostamento in navetta per arrivare nel luogo dell'allestimento. Giusto il tempo di attendere l'arrivo di tutti, di guardarsi intorno a bocca aperta,

sotto gli alti soffitti del capannone che solitamente viene usato per costruire yacht di lusso: un luogo che non è sfondo, ma protagonista stesso dell'azione teatrale: cordame,

I Cantieri T. Mariotti sono stati persino acusticamente perfetti nell'accogliere lo spettacolo con Igor Chierici

un'ancora, materiale di cantiere, scatole di legno. Sotto a un telo bianco non poteva mancare lui, il pianoforte. Lo spettacolo, prodotto dallo stesso Chierici insieme alla Fondazione Garaventa, si è avvalso della regia di Luca Cicolella e dell'apporto fondamentale di Marco Vecchio (nel ruolo del piccolo Novecento) e dell'Atlantic Jazz Band (Lauretta Grechi Galeno, voce; Mario Martini, tromba; Gianluca Fiorentino, chitarra; Emanuele Valente, contrabbasso; Renzo Luise Da Fano, banjo; Matteo Pinna, batteria). Un monologo intervallato dalla musica, ma in cui la bravura di Chierici ha dato vita a tutti i personaggi del Virginian che hanno avuto a che fare con Danny Boodman T.D. Lemon Novecento, il più grande pianista che sia mai esistito, legato indissolubilmente a quel transatlantico: da colui che l'ha trovato neonato in una cassa di limoni nella prima classe della



nave, passando per il marconista balbuziente, il comandante, ma anche Ferdinand "Jelly Roll" Morton, un jazzista che volle sfidarlo a duello. La voce narrante principale però è quella di Max Tooney, che per sei anni suonò la tromba a bordo del Virginian e divenne grande amico di Novecento. È lui a raccontare quando il pianista stupì tutti annunciando che sarebbe sceso dal transatlantico una volta arrivato a New York. Non successe però: con la valigia e il soprabito compie pochi passi, ma si ferma a

metà pontile, rimanendo immobile per svariato tempo a fissare da lontano la città e la terra ferma. Dopo aver lanciato il cappello in mare, si volta ritornando sui suoi passi.

Novecento gli racconterà il perché di quella marcia indietro proprio nel momento in cui Tooney cerca di farlo desistere dal restare a bordo e andarsene con la nave, prossima a essere distrutta con la dinamite: «Un pianoforte. I tasti iniziano. I tasti finiscono. Tu sai che sono 88, su questo nessuno può fregarti. Non sono infiniti, loro. Tu, sei infinito, e dentro quei tasti, infinita è la musica che puoi fare. Loro sono 88. Tu sei infinito. Questo a me piace. Questo lo si può vivere. Ma se io salgo su quella scaletta, e davanti a me si srotola una tastiera di milioni e miliardi di tasti, che non finiscono mai e questa è la vera verità, che non finiscono mai e quella tastiera è infinita. Se quella tastiera è infinita non c'è musica che puoi suonare. Ti sei seduto su un seggiolino sbagliato: quello è il pianoforte su cui suona Dio».

Consorzio Global, il consorzio al servizio delle aziende di Trasporto & Logistica

onsorzio Global, il consorzio che aggrega le aziende di Trasporto & Logistica a livello nazionale, offre alle proprie associate servizi di consulenza e formazione per sostenere la crescita organizzativa, sociale e tecnologica di impresa.

Consorzio Global, organismo tecnico, apolitico, che lavora in sinergia con la parte datoriale e sindacale e in collaborazione con le principali Associazioni di categoria del settore, si pone al servizio della filiera del Trasporto e dello Shipping.

Nel corso degli anni ha ideato, sviluppato e proposto soluzioni consulenziali e formative a 360°, che hanno come denominatore comune lo sviluppo della sicurezza nella filiera e il rafforzamento delle competenze professionali dei lavoratori.

"Offriamo servizi globali, sostenibili e concreti: a beneficio del lavoratore e nell'interesse dell'impresa. Ci muoviamo secondo la logica di "fare rete", verso la creazione di una nuova forma di dialogo e



collaborazione" - dichiara Davide Falteri, Presidente di Consorzio Global - "Siamo impegnati nella creazione di una rete multi-stakeholder con la partecipazione attiva dei principali attori istituzionali, economici e sociali che sostengono la competitività della filiera comuni".



A Genova riunione straordinaria dell'EMSA, l'Agenzia per la sicurezza marittima europea

na riunione eccezionale, visto che dal 2009 l'EMSA ha sede stabile a Lisbona. In occasione della Genoa Shipping Week e grazie all'invito dell'ammiraglio Nicola Carlone, direttore marittimo della Liguria, ma anche vicepresidente del consiglio del board, oltre che rappresentante dell'Italia nel cda dell'Agenzia per la sicurezza marittima europea, il consiglio si è riunito in via straordinaria nel capoluogo ligure. «Non solo abbiamo discusso del piano di lavoro per il prossimo anno, ma la nostra direttrice esecutiva, la croata Maja Markovčić Kostelac, ha presentato il piano per il prossimo quinquennio», spiega Andrea Tassoni, capo dell'ufficio esecutivo dell'Agenzia. L'EMSA nata a fine 2003 con sede a Bruxelles e dal 2009 stabilmente in Portogallo, ha uno staff di 270 persone e un budget annuale di 82 milioni di euro. Normalmente sono tre i consigli di amministrazione all'anno. Fanno parte del cda i rappresentanti dei 28 Stati membri, oltre ai rappresentanti della Commissione europea. L'Agenzia fornisce consulenza tecnica e assistenza operativa per migliorare la protezione dei mari, la preparazione e l'intervento in caso di inquinamento e la sicurezza marittima. «Continueremo il nostro lavoro di lotta all'inquinamento, prevenzione e risposta in caso di problematiche ambientali - dice Tassoni - aiutando gli Stati membri e la Commissione per mantenere un approccio armonizzato agli standard di sicurezza marittima, proseguiamo anche nell'opera di sostegno e aiuto ad altre Agenzie, per esempio a Frontex, l'Agenzia europea della guardia di frontiera e costiera, nel campo della sicurezza e del controllo frontiere. Con i nostri sistemi diamo informazioni per monitorare le acque attorno all'Unione Europea. Tutto ciò è, insieme alla safety, ossia la sicurezza di chi lavora nel marittimo, il nostro principale campo d'azione».

Il principale tema su cui si stanno confrontando i rappresentanti all'EMSA è proprio quello della decarbonizzazione, della lotta all'inquinamento dell'aria, in vista della norma che dal 2020 vieta combustibili per la propulsione delle navi con un tenore di zolfo superiore allo 0,5%: «Cercheremo di aiutare l'intero comparto - dice Tassoni - a ridurre le emissioni di sostanze inquinanti. Forniremo un appoggio tecnico agli Stati membri per verificare la corretta applicazione di questi limiti».

«Da Genova segnali forti»



Intervista all'Ammiraglio Nicola Carlone

Ammiraglio, è riuscito nell'impresa di portare il board dell'EMSA a Genova, come ha fatto?

«Partecipo ai lavori dell'Agenzia da alcuni anni quale rappresentante nazionale nell'Administrative board. A parte i buoni uffici, un grosso merito va agli organizzatori della Gsw 2019 che hanno creduto nell'opportunità di ospitare a Genova il più qualificato organo tecnico dell'Ue per la sicurezza della navigazione e la tutela dell'ambiente marino. Un segnale forte che attesta come la comunità locale sia attenta al Mare come risorsa preziosa e meritevole di tutela».

Avete parlato anche della strategia quinquennale, quali saranno le linee guida principali?

«Sarà articolata su quattro aree principali con diversi obiettivi: definizione di nuovi standard di sicurezza. redazione di norme e attuazione tra gli Stati membri nel settore marittimo; monitoraggio, sorveglianza e

condivisione delle informazioni: i servizi d'informazione saranno ulteriormente sviluppati per essere ancor più affidabili ed efficienti; l'agenzia mira a diventare la principale risorsa dell'Ue per fornire risposta agli inquinamenti accidentali nel settore marino e offshore; formazione e diffusione delle proprie conoscenze all'interno del cluster marittimo».

Che bilancio fa di questa sua esperienza ormai più che decennale all'EMSA?

«Sin dalla fondazione nel 2002 l'Agenzia ha assunto un ruolo determinante per gli Stati membri definendo standard per la sicurezza dei traffici via mare e maggiori tutele per l'ambiente. La Guardia costiera ha da sempre creduto nel compito dell'EMSA, tanto da assumere un ruolo guida per il Mediterraneo istituendo, presso la sede del Comando generale a Roma, il nodo di raccolta di tutti i dati di monitoraggio del traffico dell'intero bacino».





WE BRING THE SHIP TO YOUR FACTORY,

SINCE 1969



1969 2019 #contship 50 years

La Spezia | Ravenna | Cagliari | Salerno | Tangier | Melzo

Container Terminals & Intermodal Logistics



Wärtsilä rilancia la campagna "An Oceanic awakening"; Genova entra nel Sea20 Forum

> mart technology ed efficienza al servizio della sostenibilità, una profonda presa di coscienza e la necessità di un'azione congiunta per il futuro degli oceani. Sono queste le principali sfide emerse durante il convegno "An Oceanic Awakening", dal nome della campagna lanciata nel 2018 da Wärtsilä per promuovere un futuro per la blue economy, fatto di efficienza, sicurezza e sostenibilità ambientale.

> «La nostra è una chiamata all'azione. Abbiamo la volontà, l'esperienza, il più vasto portfolio di soluzioni a livello globale e tutte le tecnologie per accelerare questo cambiamento - ha spiegato Andrew Calzetti General Manager, Special Projects di Wärtsilä – ma nessuno può farcela da solo, serve un movimento d'opinione e lo sforzo di tutti». Un principio ribadito anche dagli altri esperti presenti al panel condotto dal presidente di Federagenti Gian Enzo Duci. «Serve una mobilitazione globale e una cabina di regia per attivare azioni concrete» ha dichiarato Donatella Bianchi, giornalista e presidente del Wwf Italia, citando lo studio Med Trends, svolto dall'associazione sulle blue economy nel Mediterraneo.

> Nove dei dieci settori presi in esame dalla ricerca sono in crescita, dal trasporto merci e passeggeri -17,5 milioni di container e 500 milioni di passeggeri all'anno previsti entro il 2030 - all'estrazione petrolifera. Secondo Bianchi «dobbiamo mettere la soste-

nibilità al centro di questa crescita o perderemo la più importante risorsa per la nostra sopravvivenza». Non sempre, però, l'impatto sugli oceani è visibile. «Lavoriamo su ciò che vediamo, come nel caso della plastica negli oceani, ma spesso ci dimentichiamo del resto - ha spiegato Antonio Di Natale, segretario generale della Fondazione Acquario di Genova - come nel caso dell'inquinamento acustico, che dall'introduzione dei motori nautici ha spinto progressivamente il delfino comune al di fuori del Mediterraneo, sostituito da altre specie».

La cooperazione ha portato ottimi risultati, come quello di limitare i danni provocati dai sonar dei sommergibili Nato o di fissare obiettivi internazionali per ridurre le emissioni di ossidi di zolfo, ma occorre stare in guardia «perché quando si svolgono attività in mare, occorre immaginare il nostro impatto a qualunque livello», ha avvertito Di Natale. «Abbiamo la responsabilità di comunicare ciò che non si vede - ha sottolineato Mariasole Bianco, biologa e presidente di Worldrise - gli oceani assorbono il 30% della CO2 dell'atmosfera, ma vi sono conseguenze: vi sono aumenti della temperatura a oltre 2000 metri di profondità e le acque si stanno acidificando e deossigenando; presto avremo livelli tali da sciogliere una formazione corallina in sei mesi». Cambiamenti che non sono nuovi sul nostro pianeta, ma mai con questa rapidità, ha spiegato la biologa.

Un impegno che parte anche da piccole azioni concrete individuali, come evidenziato da Mauro Pelaschier, velista e ambasciatore di One Ocean Foundation, che promuove attraverso la "Charta

Smeralda" un codice etico per condividere i principi e azioni a tutela dei mari per sensibilizzare l'opinione pubblica, gli operatori e tutti gli stakeholder. Genova, nel suo duplice ruolo di città portuale e centro del Santuario Pelagos, la più grande area marina protetta del Mediterraneo, ha di fronte una grande sfida. Secondo Donatella Bianchi, la città ha il dovere di proteggere il Santuario, imporre regole, lavorare a una governance comune e trovare nuovi investimenti. L'area è un modello virtuoso, ma anche un esempio di come sia difficile cooperare in ambito marino, ha spiegato Di Natale: «Il Santuario dei cetacei nacque col piede sbagliato, frutto di un accordo

tra Italia, Francia e Principato di Monaco, ma al di fuori del Trattato di Roma. È l'unica area protetta del Mediterraneo priva di regole specifiche, manca l'impianto giuridico: le singole nazioni possono fare regole, ma non renderle obbligatorie per tutti».

Un passo avanti nella cooperazione è arrivato proprio nell'ambito del convegno, con la firma per l'ingresso di Genova nel Sea20 Forum, un network promosso da Wärtsilä che raccoglie alcune delle più importanti realtà marittime del mondo, per favorire l'adozione di best practice, regolamenti, digitalizzazione e nuove soluzioni per sviluppare le economie del mare in modo sostenibile, sicuro ed efficiente.

«Partire dai fiumi»

L'Ammiraglio Giovanni Pettorino, comandante generale della Guardia Costiera, è intervenuto durante il panel "An Ocean Awakening" portando l'esperienza e il punto di vista di chi lavora ogni giorno per tutelare l'ambiente marino.



In questo periodo il tema caldo è 'inquinamento. Qual è la maggiore causa di inquinamento del mare?

«Oggi il principale problema deriva dai

fiumi, non dalle navi. Nel nostro Paese circa un terzo dei Comuni non ha depuratori o non funzionano e, pertanto, tutto ciò che viene prodotto rischia di finire in mare. È da qui che deve nascere una cultura ambientale: è da qui che dobbiamo partire».

L'altro tema è quello del riscaldamento globale.

«Il mare e la Terra sono beni preziosi che abbiamo in prestito, da lasciare a chi verrà dopo di noi. Non sempre siamo all'altezza di questa responsabilità, paesi importanti sono usciti da Kyoto. Possiamo non avvertirlo nell'arco di una vita, ma l'aumento delle temperature esiste, è accertato e i ghiacci polari si stanno sciogliendo. Ormai il passaggio a Nord-Ovest è possibile per più settimane all'anno, nel 2013 è stato compiuto dalla prima nave commerciale e ciò è preoccupante».

Quali potrebbero essere le conseguenze per il nostro Paese?

«Con un aumento di 1,5 °C, 5600 km quadrati di territorio italiano verrebbero sommersi, interi paesi avrebbero l'acqua sull'uscio di casa. Anche i porti e l'economia del mare, da cui ricaviamo il 3% del nostro Pil, sarebbero a rischio».

Qual è il vostro ruolo in questa lotta e quali le soluzioni?

«Non bastano i controlli, serve prevenzione e deve nascere una nuova cultura, che deve partire dai giovani. L'anno scorso abbiamo incontrato 70 mila studenti delle scuole per cercare di trasmettere l'amore per il mare e il rispetto delle regole necessarie per proteggerlo. È un problema che riguarda tutti, i nostri figli e chi verrà dopo e le sfide saranno sempre più difficili. Sogno un futuro in cui le capitanerie potranno dire "abbiamo fatto zero denunce, zero verbali per inquinamento"».





8 UNITÀ OPERATIVE

dotate di parcheggi sicuri con personale di guardia e videosorveglianza



120.000 TRASPORTI L'ANNO

containers - ADR - CER - reefer



OLTRE 400 MEZZI

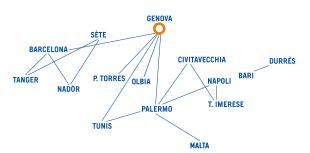
tra cui mezzi alimentati a metano liquido e tutti dotati di sistema di rilevamento satellitare



Containers Fidenza

Via Piemonte, 11 - 29122 Piacenza (IT) Tel. 0523.571123 - Fax 0523.606169

CON I TRAGHETTI GNV LO PUOI FARE.



Info e prenotazioni: gnv.com - 010 20 94 591 - Agenzie di viaggio



NAVIGHIAMO PER CIASCUNO DI VOI.



A bordo della nave Bergamini il convegno "Ship Recycling"; servono norme universali per tutelare l'ambiente

a Costa Concordia è un esempio a livello internazionale di come sia possibile smaltire e riciclare una grande nave da crociera, ma la normativa in vigore rischia di creare un mercato a due velocità, con i cantieri italiani ed europei vincolati a regole più

stringenti dal punto di vista ambientale, in uno dei mercati più globali che ci siano, quello del marittimo.

Si è parlato di "ship recycling" nella conferenza a bordo della nave della Marina Militare Carlo Bergamini. L'evento, organizzato dallo studio legale Siccardi Bregante & C, è servito per approfondire la normativa, gli aspetti tecnici, ma anche di come sia necessario cominciare a creare un movimento di opinione che porti alla ratifica della convenzione di Hong Kong (vedi box).

«Abbiamo investito in conoscenza e know how - spiega Ferdinando Garrè, delle Officine Meccaniche Navali e Fonderie San Giorgio del Porto, che hanno smantellato la Concordia - abbiamo precor-

so i tempi in Italia, creando una nostra procedura, facendoci certificare dal Rina, eravamo l'unico cantiere italiano, ma seguire la normativa non è stato per nulla semplice».

Il quadro normativo

Per arginare le cattive prati-Est asiatico, caratterizzate da scarsa sicurezza per la salute umana e ambientale, l'International Maritime Organization (Imo), in accordo con l'International Labour Organization" (Ilo), ha stabilito tramite la Convenzione di Hong Kong (Hkc) una serie di protocolli, di criteri e di procedure da adottare per la costruzione, la demolizione ed il riciclaggio ecocompatibile in sicurezza delle navi. La convenzione deve ancora entrare in vigore.

San Giorgio del Porto ha assunto ingegneri chimici e consulenti in outsourcing per compiere un'operazione straordinaria: smantellare 65 mila tonnellate di nave, che la legge italiana considerava come un rifiuto, «alla pari di una 500 scassata», specifica

> Valerio Mulas, ingegnere di Officine Meccaniche Navali e Fonderie San Giorgio del Porto.

> Il 22% dei costi complessivi per la demolizione, cioè 22 milioni dei 100 totali, ha riguardato la tutela ambientale.

> Oggi un armatore non può più disinteressarsi della fase finale della vita di una nave. Certo è che ciò che accade per le bandiere comunitarie non è obbligatorio per il resto del mondo, creando appunto il diverso livello di competitività.

> Sono 34 i cantieri attrezzati, di cui 30 in Europa, solo tre, tra cui San Giorgio del Porto, quelli che hanno una capacità di smantellare navi di un certo tonnellaggio.

> Una volta il mercato era organizza-

to in tre fasi: il nuovo direttamente dal cantiere di costruzione, quello dell'usato e quello della demolizione. L'armatore tendeva a disinteressarsi della fase finale. Oggi l'entrata in vigore della convenzione

di Hong Kong è ben vista dagli armatori seri. Sino a oggi il mercato era fatto dal valore fisico della nave in quanto rottame: «Oggi si può ancora pensare di guadagnare qualcosa nello smantellare una bulk carrier o un tanker - dice Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti – su altri tipi come i traghetti no. E siccome le operazioni ai massimi livelli ambientali non sono ancora obbligatorie ovungue, il rischio è che non ci sia ancora mercato per chi agisce secondo certi criteri». Oggi la scelta di rispettare i canoni di Hong Kong anche se non si è obbligati, può derivare anche dall'aspetto reputazionale. Una nave spiaggiata in Bangladesh, anche se priva di contrassegni, ma riconoscibile, potrebbe dare qualche problema a una società quotata in borsa. Per questo Maersk e Hapag Lloyd hanno deciso di aderire a ciò che è stato stabilito dalla convenzione pur non essendo tenuti a farlo. Oggi un armatore se considera 1 il costo per la costruzione, deve calcolare 0,20 o 0,25 come costo per lo smantellamento. L'avvocato Corrado Bregante evidenzia il cambiamento radicale di questa disciplina e l'impatto economico considerevole su chi ne è responsabile. «Una volta l'armatore percepiva reddito per la demolizione, ora non più. Prima si disinteressava del destino futuro della nave, adesso lo scenario è cambiato. È stato elaborato un modello contrattuale della vendita per riciclaggio secondo i criteri della convenzione».

Dagli armatori arriva però la richiesta di essere supportati nello sforzo, non solo sull'aspetto recycling. Fabio Faraone di Confitarma, evidenzia come ancora oggi una nave che va a gas naturale liquefatto, debba essere bunkerata a Barcellona, perché in Italia non è ancora possibile. L'investimento su questa forma di carburante decisamente più "pulita" ha un impatto del 20% in più per un armatore rispetto a una nave alimentata con il carburante attuale.

Anche la Marina Militare, pur non essendo soggetta strettamente a normative internazionali (le navi di proprietà dello Stato non sono soggette ai vincoli della convenzione di Hong Kong), ha invece deciso di aderire ai requisiti tecnici richiesti. Tutte le nuove costruzioni, a partire dalla classe Orizzonte, sono dotate dell'inventario dei materiali pericolosi, per quelle da avviare a demolizione è stato redatto l'inventario dei materiali pericolosi e il precleaning. Le gare sono aperte solo a operatori che dimostrino di operare in conformità tecnica alla convenzione di Hong Kong. Sull'aspetto del recycling ci sarebbe anche un altro capitolo ancora più complesso, quello della nautica: «Dalla vetroresina non si ricava nulla - ricorda Duci - assistiamo a un accumulo di mezzi su spiagge e porticcioli, con la problematica di spazi occupati da barche inutilizzate perché lo smantellamento è oneroso».

Alla luce di tutto questo viene da chiedersi se ci sia futuro in Italia per la navalmeccanica? «Noi ci crediamo, è questione di tempo - afferma Garrè dopo la Concordia sono stati già fatti passi importanti. Cominciamo ora a poter realizzare il sito a Piombino, sono passati 4 anni prima di poter essere iscritti all'albo europeo dei demolitori, i turchi ci hanno messo meno tempo. È chiaro che certi aspetti burocratici rendono difficoltoso creare lavoro dove ci sarebbe. In Italia la filiera della gestione dei rifiuti è diversa rispetto ai Paesi extra Ue. Solo per fare un esempio 5000 tonnellate di rifiuti della Concordia sono stati spediti in Germania perché era l'unico sito autorizzato». L'ideale quindi sarebbe creare uniformità e concorrere con stesse regole e ad armi pari.

Federagenti punta sulla formazione

Federagenti - Federazione Nazionale degli Agenti Marittimi Raccomandatari e Mediatori Marittimi - nasce nel 1949 ed è l'unica organizzazione del settore presente e attiva su tutto il territorio italiano, attraverso le singole Associazioni locali, presenti in 16 città, che coprono tutti i 144 porti italiani. Ad essa aderiscono circa 500 aziende, per oltre 5 mila addetti e un giro d'affari di circa 1 miliardo di Euro l'anno.

La Federagenti, con sede a Roma e a Genova, aderisce a FONASBA (Associazione mondiale agenti marittimi e broker),

a ECASBA (Associazione europea agenti marittimi e broker), a Confcommercio, a Confetra, alla Federazione del Mare, al Comitato Welfare Gente di Mare.

Gli agenti marittimi, che svolgono la propria attività nel settore container, crociere, tramp, nella gestione navale, nello yachting e nel brokeraggio, hanno un ruolo strategico nell'ambito del trasporto marittimo, in quanto rappresentano la totalità degli armatori stranieri e gran parte dell'armamento italiano.

La Federagenti ha intrapreso un percorso finalizzato alla creazione di uno standard di Buona Governance, destinato ai propri associati. Lo standard nazionale dà diritto

al Quality Standard di Fonasba.

La Federagenti ha investito su importanti attività di formazione rivolte agli associati. A tale scopo, attraverso l'Ente Bilaterale Nazionale (organismo paritetico tra Federagenti e Organizzazioni Sindacali di settore), la Federazione fornisce annualmente numerosi corsi di formazione, gratuiti per i dipendenti delle agenzie marittime.





Serata conviviale a cura del Propeller club-Port of Genoa con una tavola rotonda sul rilancio delle imprese marittime

1 30% delle aziende supera con successo il primo passaggio generazionale, solo il 13% arriva alla terza generazione, per non parlare della quarta: il 4%. Le statistiche portate da Francesco Velluti, responsabile marketing e rete di Intesa Sanpaolo Private Banking, evidenziano un problema sul lungo periodo.

Per questo il tema della serata organizzata dal Propeller Club - Port of Genoa con il contributo proprio di Intesa Sanpaolo Private Banking, è stata un'occasione di confronto su un tema fondamentale per l'economia italiana, ma anche una serata conviviale com'è nello stile del Propeller.

La terrazza del Grand Hotel Savoia ha ospitato la tavola rotonda "Il rilancio delle imprese marittime tra passaggi generazionali e nuove soluzioni d'investimento". «Intesa Sanpaolo Private Banking aiuta nel finanziamento e nelle ristrutturazioni aziendali per fare in modo che il passaggio generazionale non sia traumatico - spiega Velluti - che siano polizze assicurative, nuda proprietà, usufrutto, trust, holding di famiglia, patti di famiglia, fondi patrimoniali o fondazioni».

Lo scenario è favorevole allo sviluppo delle imprese del settore portuale. «Considerando che una nave su cinque nel mondo transita nel Mediterraneo - spiega Massimo Deandreis, direttore generale Srm (Studi ricerche per il Mezzogiorno) di Banca Intesa Sanpaolo - i porti stanno crescendo, ma per il contesto del mercato più che per la capacità dei singoli. In ogni caso i porti italiani stanno migliorando la loro performance, anche se la burocrazia frena i corridoi logistici. Oggi ancora l'81% della merce esce via gomma e solo il 19% si affida all'intermodalità, parlando di tre regioni importanti come Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna».

La necessità di sviluppare le imprese del cluster marittimo attraverso diverse formule di rilancio, anche a livello finanziario, induce a pensare ai nuovi scenari che si stanno imponendo all'orizzonte dei traffici marittimi. Non c'è una ricetta fissa, 🕨



ascoltando le testimonianze di chi ha partecipato al dibattito.

«La centralità del Mediterraneo non è una sorpresa - aggiunge Stefano Messina, presidente del Gruppo Messina e di Assarmatori – e il settore armatoriale ha necessità di capitale. Occorrono investimenti in ricerca e sviluppo, trovare efficienze anche con i prezzi che scendono. È difficile individuare del capitale da remunerare». Messina è un sostenitore del capitalismo famigliare, «purché la famiglia non rappresenti un ostacolo alla crescita dell'azienda. Bisogna saper distinguere i ruoli e fare scelte per crescere. Non è facile essere lucidi nel distinguere tra proprietà famigliare e gestione». Non è un caso

che abbia scelto di vendere il 49% delle quote a Msc, «un'altra famiglia con la nostra stessa visione», puntualizza.

Chi è arrivata alla terza generazione è l'azienda di bunkeraggio Ottavio Novella spa, rappresentata da Valeria Novella: «Il nostro gruppo ha trovato una nuova opportunità nel 2014, abbiamo cominciato a interessarci al gas naturale liquefatto, per questo abbiamo costituito una newco con un'azienda, primario operatore del settore, per realizzare un deposito costiero di 10 mila metri cubi espandibile sino a 20 mila per rispondere alle domande crescenti. Abbiamo individuato possibili luoghi potenziali, ma siamo ancora qui, non sappia-

mo quando inizieremo a causa della burocrazia. Si spera nel 2025».

La strategia del gruppo Finsea, raccontata da Aldo Negri è stata dettata dalla necessità: «Dopo aver iniziato a lavorare per Yang Ming, siamo cresciuti nel settore delle agenzie marittime rappresentando tre armatori, poi siamo diventati spedizionieri, operatori logistici e terminalisti con il Sech. La crisi ha accentuato la tendenza dei grossi operatori globali a crescere attraverso acquisizioni e fusioni. Anche gli armatori convergono. Così abbiamo ceduto a malincuore la parte terminalistica». Stare sul mercato, per un'azienda italiana di dimensioni medio-piccole, è complicato: «C'è la necessità di capitale - aggiunge Negri - le banche ti supportano ma la remunerazione stenta ad arrivare. Disinvestire non è mollare, visto che sono arrivati nuovi progetti: abbiamo investito nella cantieristica navale con Bisagno e Garrè, abbiamo appoggiato il progetto Gin-Fincantieri, abbiamo fondato un'azienda di trasporto passeggeri di piccolo cabotaggio per l'Elba, la Sardegna e la Corsica». A Finsea non manca la poliedricità: 4 anni fa si è lanciata nel settore abbigliamento nautico acquisendo la Slam.

Un approccio globale, ma con offerta personalizzata

ntesa Sanpaolo Private Banking è la banca del Gruppo Intesa Sanpaolo specializzata nell'offerta di servizi finanziari alla clientela private – con patrimoni superiori a 1 milione di euro – leader in Italia nel settore per masse gestite, risorse e presenza sul territorio nazionale.

Intesa Sanpaolo Private Banking accompagna la clientela nel tempo e nelle varie fasi della vita, finanziaria e non, con l'obiettivo di assisterla in tutte le necessità, con un approccio globale e intergenerazionale.

Per questo sono stati sviluppati servizi di consulenza evoluta ed una serie di soluzioni di investimento, altamente differenziate per orientamento, attitudine al rischio e personalizzazione.

Abbiamo realizzato un modello di servizio, specifico per i clienti con grandi patrimoni, che prevede una proposta commerciale e un'offerta personalizzata.

L'offerta, completa e in architettura aperta, mette inoltre a disposizione le migliori



competenze e l'affidabilità delle società del Gruppo insieme all'eccellenza dei gestori internazionali: i fondi e le sicav, le gestioni patrimoniali individuali, i prodotti assicurativi, la consulenza finanziaria e i servizi non finanziari di ingegneria patrimoniale, di real estate e art advisory, completate da soluzioni bancarie e di finanziamento.



L'associazione InGE ha promosso "Di Molo in Molo" una visita quidata nel porto, alla scoperta delle tracce ottocentesche

na passeggiata guidata attraverso calate, i moli e le testimonianze di ciò che resta delle vestigia otto-novecentesche, le sue attrezzature, gli edifici per raccontare la vita e la storia del porto di Genova. È il percorso "Di Molo in Molo", promosso e organizzato dall'associazione InGE, nata nel 2015 per promuovere e diffondere la cultura del patrimonio industriale a Genova e in Liguria.

Il percorso è stato ideato e curato dall'architetto Guido Rosato, che ha condotto i visitatori in prima persona in occasione della Genoa Shipping Week. Dalla Darsena a Calata Molo Vecchio, la visita abbraccia tutto il Porto Antico lungo le "Mura di Mare", il confine che per secoli ha diviso le banchine dalla città murata, delimitato a metà Ottocento dalla carrettiera Carlo Alberto (la futura via Gramsci) e dalla ferrovia portuale.

L'itinerario ha portato alla riscoperta di edifici e antichi manufatti sopravvissuti al restyling per il Cinquecentenario della scoperta dell'America, che cambiò il volto del Porto Antico. Come la "gru da banchina a mano" presso il Galata Museo del Mare, la più antica di Genova, pietra miliare nel passaggio tra le attrezzature precedenti la Rivoluzione industriale a quelle a vapore, che popolarono le banchine a fine Ottocento; oppure il bacino di carenaggio o le imponenti gru elettriche Savigliano, spostate come arredo da Sampierdarena a Calata Magazzini Generali, per volontà di Renzo Piano, in occasione dell'Expo del '92.

Un altro tratto caratteristico del porto ottocentesco era l'ormai scomparsa rete ferroviaria portuale, una fitta ragnatela di binari, raccordi e snodi per movimentare l'ampio flusso di merci. Di quest'opera, sopravvissuta fino agli anni Settanta, resta testimonianza nei binari a Calata Di Negro in Darsena e nelle due delle piattaforme ferroviarie girevoli, fondamentali nei ridotti spazi delle banchine. Oltre alle infrastrutture, il percorso ha offerto uno sguardo ad alcuni degli edifici più iconici del periodo, fra tutti l'imponente silo Hennebique in Darsena (1899-1901), il più importante edificio in calcestruzzo armato dell'epoca; il Millo, nei pressi di piazza Caricamento, ora adibito a spazio commerciale e museale, che comprendeva una piazza coperta da una tettoia in vetro e acciaio ed era sede del Deposito Franco; la Lavanderia Italia a Molo Vecchio, che si occupava della biancheria in dotazione ai transatlantici che hanno segnato la storia dell'emigrazione tra il 1930 e il 1960.

Un viaggio tra storia, aneddoti e curiosità, seguendo le tracce nascoste di quella che era, e rimane ancora oggi, "la più grande fabbrica della città".

COSCO SHIPPING LINES ITALY



Cosco Shipping Lines Italy, joint venture tra Messrs COSCO Shipping Lines Europe Gmbh e Messrs Fratelli Cosulich Spa, opera come Agente Generale in Italia della Cosco Shipping Lines Co., Ltd il ramo di China Cosco Shipping Corporation Limited Shanghai che si occupa del business relativo al trasporto merce in container.

I principali porti di scalo sono Genova, Napoli, Livorno e La Spezia sul mar Tirreno ed Ancona, Venezia, Ravenna, Rijeka e Trieste sul Mar Adriatico dal quale si accetta carico da /per le principali destinazioni mondiali.

Tel.: +39 010 27071 Email: info@coscoshipping.it

FRATELLI COSULICH



Fratelli Cosulich, di proprietà della famiglia Cosulich, è un'affermata società presente sul mercato internazionale da oltre 160 anni che abbraccia tutti i settori dell'industria dello shipping. I maggiori settori di attività del Gruppo sono: agenzia di linea, agenzia "tramp", agenzia per yachts e navi da crociera, agenzia viaggi, manning e catering, bunker trading e broking, attività armatoriale, spedizioni, trasporti e logistica, brokeraggio doganale, tecnologie informatiche, produzione industriale di prodotti per il settore edile e cantieristico, brokeraggio assicurativo. La sede legale della società è a Trieste e la sede centrale a Genova. Il Gruppo ha uffici in 15 paesi del mondo.

Tel.: +39 010 27151 E-mail: info@cosulich.it Sito web: www.cosulich.it

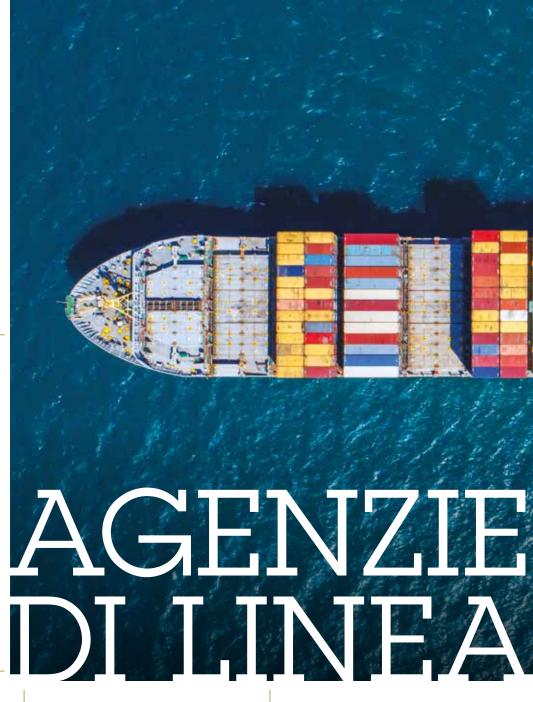
SAIMARE



Nata nel 1893 per assistere gli emigranti verso le Colonie e verso le Americhe.
Oggi il network Saimare è uno dei più importanti player a livello nazionale ed europeo. Presta servizi che coprono l'intero ciclo di assistenza merci, navi, equipaggi e passeggeri.

Tel.: +39 010 6027-372

E-mail: commerciale@saimare.com



ARKAS ITALIA



Arkas Italia è una joint venture tra Arkas Group e Fratelli Cosulich spa (dal 2010). Grazie a questa collaborazione l'Italia è diventata un paese chiave per il Gruppo Arkas. La società collega l'Italia (sia sul versante adriatico, sia tirrenico) a tutto il Mediterraneo, estendendo il servizio al Mar Nero e ai porti dell'Africa occidentale.

Tel.: +39 010 8463798 E-mail: info@arkas-italia.it

HAPAG LLOYD ITALY



Da settembre l'ufficio genovese è la sede Regionale per il Sud Europa e Mediterraneo della Compagnia di navigazione tedesca, che si occupa di cargo e conta una flotta nave di oltre 200 unità, alcune delle quali con una capacità di carico di oltre 10 mila tonnellate. È specializzata nei trasporti sia terrestri che marittimi e nei settori dei container reefer, dello special equipment e delle merci pericolose.

Tel.: +39 010 254901 Sito Web: www.hlag.com



DELTA AGENZIA MARITTIMA



Nasce nel 1990 per iniziativa di un gruppo di agenti marittimi italiani, compreso il gruppo Gastaldi, la cui holding company ne rileva il 100% delle quote societarie, rilanciandola. Specializzata soprattutto in traffici roll-on/roll-off e break bulk. Ha uffici a Genova, Milano, Livorno, Napoli, Venezia e Trieste.

Tel: +39 010 98311 E-mail: genova@delta-srl.it

INTERSEA

Agenzia marittima del Gruppo Finsea,



rappresenta l'Armatore italiano Grimaldi Lines per le linee West Africa e Sud America in partenza dal Mediterraneo, che si articolano su differenti merceologie quali rotabili, project cargo su mafi e contenitori di tutte le tipologie.

Rappresenta inoltre Sarjak Container Lines che offre special equipment e soluzioni per imbarchi in break bulk per tutte le destinazioni, oltre che Nepal Shipping con interessanti proposte per questa destinazione.

Tel: +39 010 0895890 E-mail: intersea@finsea.it

YANG MING (ITALY)

YANG MING (ITALY) S.P.A

Agenzia marittima che rappresenta in Italia l'armatore Yang Ming Marine Transport Corporation, compagnia di bandiera di Taiwan, nome importante per il porto di Genova e per lo sviluppo dei traffici fra l'Italia e l'Estremo Oriente, rappresentato sul territorio nazionale da quarant'anni dal gruppo Finsea.

Tel: +39 010 59911 E-mail: ymi@finsea.it

LE NAVI



In qualità di agente generale raccomandatario, il gruppo Le Navi rappresenta la Mediterranean Shipping Company S.A. in Italia.

Attraverso una struttura improntata alla continua crescita professionale, l'agenzia offre ai clienti la numerosa gamma di servizi di linea che Msc mette a disposizione.

Tel: +39 010 64721 Sito Web: www.msclenavi.it **MEDOV**



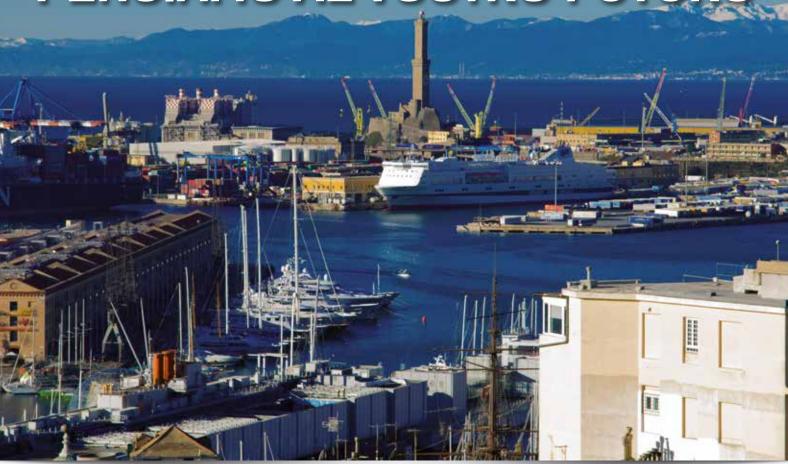
Agenzia marittima Innovation, our Futuro nata nel 1947 a Genova, specializzata all'epoca soprattutto nel crocieristico. Dopo l'acquisizione nel 2004 da parte della Famiglia Schenone, ha diversificato la gamma dei servizi offerti, coprendo praticamente tutti i campi dello shipping, sia direttamente, sia tramite società controllate.

Tel: +39 010 54901 E-mail: info@medov.it





La previdenza dell' Agente Marittimo PENSIAMO AL VOSTRO FUTURO



Previdenza di primo pilastro ed altre forme assicurative a favore degli agenti raccomandatari marittimi e dei loro famigliari, nonchè delle rispettive aziende.

www.famagenova.it



Tre le sessioni di Port&ShippingTech dedicate ai temi della sostenibilità

ecnologie intelligenti e una maggior efficienza, per un futuro dello shipping più sostenibile. È la rotta obbligata per raggiungere i target di sostenibilità ambientale stabiliti per il 2030 e per il 2050 dall'Imo (International maritime organisation), secondo gli esperti che hanno preso parte alle tre sessioni del Green Shipping Summit, la parte più "corposa" di questa edizione di Port&ShippingTech; obiettivi che prevedono una riduzione del 40% delle emissioni di gas serra entro il 2030 e del 50% entro il 2050 da parte delle navi.

Il trasporto marittimo resta quello più sostenibile in assoluto per tonnellata trasportata (un terzo dei gas serra emessi rispetto a quello ferroviario, al secondo posto) ma pesa per circa il 4% sul totale annuo globale, pari a quanto emesso dalla Germania o dall'intero parco auto della Cina. Secondo le stime della Ue, viste le previsioni di raddoppiamento della flotta, entro il 2050 sarà il maggior responsabile dell'emissione di gas serra nell'atmosfera (tra il 20% e il 50%). «La maggior sostenibilità delle navi non può essere una scusa, ci sono 30 miliardi all'anno di inefficienza nel settore che vanno eliminati - ha dichiarato Matteo Natali, Gm Port Business Development di Wärtsilä raggiungere gli obiettivi Imo 2030 è possibile, ma bisogna lavorare su tre elementi fondamentali: data analysis, sviluppo tecnologico e combustibili alternativi». La ricetta della compagnia finlandese

La ricetta della compagnia finlandese punta sul Gnl, il gas naturale liquefatto, combinandolo con l'analisi dei dati

per ottimizzare la rotta, i motori e la gestione complessiva della nave: «Non solo il target 2030 è già alla nostra portata, ma con le stesse tecnologie, strutture, regolamentazioni e col passaggio a combustibili alternativi, potremo raggiungere anche gli obiettivi Imo 2050» ha spiegato Natali. L'ottimizzazione è la parole chiave anche per Abb con il suo sistema Ability Tekomar Xpert. «La riduzione della Co2 è strettamente correlata al consumo di carburante. Xpert ci permette di fornire alla sala macchine le indicazioni di come operare sul motore per riportarlo alle migliori condizioni di efficienza - hanno spiegato Cristian Corotto e Alberto Pochiero di Abb Turbocharging - oggi possiamo ampliare l'analisi con dati più affidabili e coi profili di funzionamento ottimali dei motori, utilizzandoli come riferimento per

l'ottimizzazione».

Dati che rappresentano un asset strategico anche per il Rina che, forte del proprio ruolo di registro di classificazione e del proprio database, ha messo a punto RinaCube, una piattaforma digitale in grado di monitorare l'intera flotta di una compagnia. «È importante avere dataset affidabili - ha sottolineato Michela Schenone del Rina - attraverso l'intelligenza artificiale, siamo in grado di filtrare e pulire tutte le informazioni raccolte per migliorare l'efficienza delle navi, riducendo l'impatto ambientale». L'efficienza non passa soltanto dai motori, ma anche dall'impatto del fouling, le incrostazioni dello scafo che possono gravare notevolmente su velocità e consumi. Anche in questo caso, la tecnologia viene in aiuto degli armatori, grazie a sistemi intelligenti in grado di valutare l'impatto e

suggerire soluzioni. «Anche una limitata presenza di vegetazione può influire sulle prestazioni, per questo abbiamo ideato un software in grado di prevedere l'effetto su un determinato scafo per ogni tipo di prodotto anti-fouling e poter scegliere la soluzione migliore – ha raccontato Piergiorgio Fabbi di Akzo Nobel - la scelta del prodotto giusto può portare benefici che arrivano al 10% in termini di riduzione dei costi per questo tipo di manutenzione». Una valutazione, quella dell'efficienza idrodinamica degli scafi, fissata dallo standard Iso 19030 introdotto nel 2016 ma non più all'altezza dei tempi, secondo Daniel Schmode di Dnv Gl: «Lo standard è adottato da molte compagnie, ma crediamo che ormai non sia più sufficiente per effettuare previsioni accurate, perciò abbiamo sviluppato nuove idee per rendere più precise le analisi».





Alla vigilia dell'entrata in vigore della normativa che porterà i limiti relativi al tenore di zolfo dei combustibili allo 0,5% globale e a 0,1% nei porti e nelle Eca (Emission control area), sono due le vie più rapide: l'uso di nuovi combustibili derivati dal petrolio ottenuti con processi analoghi a quelli utilizzati per la produzione del gasolio per autotrazione e/o per miscelazione di combustibili a basso tenore di zolfo (o del tutto privi) con distillati più solforati, oppure l'installazione a bordo nave di impianti di trattamento dei fumi (scrubber). Sul medio-lungo periodo c'è sempre l'alternativa del gas naturale liquefatto, che però richiede lo sviluppo di un'infrastruttura di stoccaggio e rifornimento. Per Enrico Allieri di Assarmatori (director ship technology, maritime safety & environment), il 2020 è un punto di arrivo, ma la vera sfida è quella per il 2050: «l'Imo ha posto un obiettivo ambizioso: ridurre le emissioni di gas climalteranti del 50% rispetto al 2008, nonostante l'incremento dei traffici». Proprio per questo, secondo Allieri, i carburanti derivati dal petrolio sono e saranno una risorsa irrinunciabile per anni, ma andranno usati in modo consapevole, aumentando l'efficienza

delle navi e riducendo le emissioni nocive. Il Gnl invece è la transizione ideale per abbattere l'inquinamento in modo drastico, pur nella consapevolezza della lentezza con cui in Italia si stanno realizzando le infrastrutture necessarie per la sua distribuzione, il futuro, secondo il rappresentante di Assarmatori è l'elettricità a zero carbonio, che consentirà di produrre idrogeno. La maggior parte degli associati Confitarma opterà per l'impiego del fuel a 0,5%, ha annunciato Fabio Faraone, responsabile Tecnica navale, sicurezza e ambiente di Confitarma: «Ci sono delle preoccupazioni sulla disponibilità di questo tipo di carburante, sulla sua qualità e sul prezzo. Anche se la qualità ci preoccupa più della disponibilità. Abbiamo lavorato insieme all'Unione petrolifera per approfondire tematiche specifiche e attivare procedure di miglioramento e controllo con i soggetti preposti». Per supportare i controlli, ma soprattutto a favorirne la condivisione, l'EMSA, l'agenzia europea per la sicurezza marittima, ha sviluppato un sistema chiamato Thetis-Eu. «Operativo dal 2015 - ha ricordato Manuela Tomassini, head

of department "Safety & Standards" dell'Agenzia - è usato dagli Stati membri su base volontaria. Sinora sono state riportate più di 45 mila ispezioni. Siccome la direttiva non dà disposizioni su come registrare le ispezioni, sarebbe utile sviluppare una soluzione conveniente». Ma a che punto è l'Italia sullo sviluppo della filiera Gnl? Francesco Franchi, presidente di Federchimica -Assogasliquidi, fa notare che per ora manca ancora un approccio uniforme delle diverse capitanerie di porto sulle operazioni di bunkeraggio. In ogni caso oggi, pur essendo entrati in servizio una nave e un traghetto in Italia a Lng, non hanno possibilità di effettuare bunkeraggio nel nostro Paese: «L'infrastruttura nazionale ha spiegato Franchi - consta di tre rigassificatori asserviti alla rete di distribuzione canalizzata, ma nessuno è in grado di fornire servizi di tipo small scale Lng». I progetti ci sono, alcuni sono più avanti, altri meno, nel frattempo Assogasliquidi si è fatta promotrice di un accordo di programma a firma congiunta con Assoporti, Confitarma, Assoarmatori, Assocostieri e alla presenza del Mit, per istituire un tavolo congiunto e permanente per garantire un utilizzo sempre più ampio del Gnl. Le prospettive, anche per la Liguria, saranno discusse in un tavolo interistituzionale legato proprio alle tematiche dello sviluppo del Gnl, come ha annunciato Jacopo Riccardi (settore Infrastrutture e lavori pubblici di Regione Liguria) che coinvolge, oltre alla Regione, le due Autorità di Sistema sul territorio, le due Camere di Commercio, la Direzione marittima, la Direzione regionale dei vigili del fuoco, il Comune di Genova, la Città Metropolitana di Genova e l'Università di Genova.

Tra automazione e big data

La sessione dedicata ai technology trend ha descritto porto e navi del futuro

on si può prescindere dall'innovazione tecnologica. Anche la portualità e in generale tutto il settore dello shipping, non possono fare a meno di prendere in considerazione i materiali avanzati, i sensori, le tecnologie di comunicazione, i big data e la loro analisi, la robotica e l'automazione. Non è un caso che in

Port&ShippingTech si sia organizzata una doppia sessione dedicata ai technology trend del settore marittimo-portuale, con un passaggio specifico dedicato all'innovazione in ambito navale.

Nei porti più avanzati la movimentazione dei container è spesso affidata a mezzi di servizio senza pilota e ormai i progetti per

estendere questa automazione anche al retroporto, sembrano entrare in una fase realizzativa. Francesca Moglia, responsabile ufficio Politiche europee dell'Adsp del Mar Ligure Occidentale ha descritto il progetto europeo di digitalizzazione e-Bridge, che affronta il post emergenza legato al crollo del ponte Morandi a Genova,

L'alternativa italiana che compete con il Nord Europa



1969 2019 #contship50years

l Gruppo Contship Italia è il partner italiano leader nell'offerta di servizi integrati di trasporto intermodale per merci containerizzate. Contship, attraverso le proprie soluzioni "port to door" e di trasporto ferroviario continentale "intra europeo", offre nuove prospettive per gli scambi commerciali tra i paesi del Mediterraneo e oltre oceano e i principali mercati italiani e del centro/sud Europa. 1 terminal gateway del gruppo a La Spezia, Ravenna rappresentano una alternativa affidabile, competitiva e complementare rispetto ai porti Nord Europei su specifiche tratte. Alla base della strategia del prodotto integrato Contship ci sono investimenti e know how accumulati in 50 anni di attività che riguardano sia i terminal marittimi che le piattaforme intermodali come quella di Melzo a Est di Milano che, con i suoi 300.000 m2 e oltre 7000 treni gestiti all'anno, rappresenta il link per le merci italiane scambiate con l'estero. Contship è inoltre impegnata, con un piano di investimenti significativi, nello sviluppo della capacità operativa dei porti di La Spezia e Tangeri.

L'offerta Contship è infine completata da una serie di servizi a valore aggiunto che includono: operazioni doganali in fast corridor, servizi di pesatura e fumigazione, magazzini per cross docking, servizi di trazione ferroviaria, deposito e servizi di manutenzione e riparazione di container, movimentazione RoRo e General cargo, Container freight Station.

e va oltre i confini del porto «per realizzare un sistema di relazioni fra porto e retroporto». Nel progetto sono coinvolti anche tutti i terminal e Rete Ferroviaria Italiana. Il suo valore è di 12 milioni di euro, di cui la metà finanziata dall'Ue, il resto dai privati. Occorreranno due anni e mezzo perché sia a regime. La giornata è stata utile per capire quali strategie stia attuando Genova. Giancarlo Vinacci, già assessore comunale allo Sviluppo economico, ha ricordato che il capoluogo ligure, oltre ad aver sottoscritto l'accordo "Genoa Blu Forum" con Camera di Commercio, Università di Genova, Assagenti e Regione Liguria, «è entrato a far parte dell'iniziativa Sea20 per un mare pulito. Sono 20 le città aderenti nel mondo, in Italia solo Genova e Trieste». Molto altro bolle in pentola: «Lavoriamo anche a un coordinamento di un tavolo con Università di Genova, La Sapienza e investitori, per creare una dorsale per tracciamento merci che usi il sistema Blockchain, tutti potranno aderire, avendo le dovute garanzie sul contenuto dei container, che con corridoi doganali arriveranno a destinazione velocizzando i tempi». Sempre a Genova sta per partire un acceleratore per startup legate al mare.

Dal punto di vista delle pratiche di arrivo e partenza nave, la piattaforma Pmis, partita nel 2013 proprio da Genova e Reggio Calabria, ormai coinvolge 38 porti italiani. «Oggi si va verso una piattaforma unica europea - annuncia il comandante Domenico La Tella della Guardia Costiera – sarebbe un risparmio di circa 700 milioni di euro in un decennio, l'idea è di istituire un regolamento anziché una direttiva in modo da garantire l'omogeneità fra i

Paesi. Sarebbe auspicabile anche una omogeneizzazione delle procedure, non solo dei sistemi informatici». Chi punta sull'innovazione è sicuramente il nuovo terminal di Vado Ligure, la cui inaugurazione è prevista il 12 dicembre, sarà semiautomatizzato, come ha illustrato Raffaello Cioni, chief operating officer di Apm Terminals: «Il piazzale più interno sarà completamente automatizzato: qui i contenitori verranno movimentati da gru manovrate in remoto da operatori. Il port gate si interfaccerà con i sistemi a terra del terminal in modo che per i camion i controlli siano veloci e a loro siano garantiti veri e propri appuntamenti».

66 La blockchain al servizio del tracciamento delle merci ??

Gli obiettivi sul lungo periodo li ha annunciati Martina Rossi, coordinatore del working group mobilità per le vie d'acqua del custer tecnologico nazionale trasporti, associazione aperta e inclusiva che raggruppa 85 soggetti operanti nella logistica: «Al 2035 sono tre i traguardi: zero emissioni, mobility as a service, creazione di hub altamente digitalizzati. Il settore marittimo è prioritario, caratterizzato da buon dinamismo e alta produttività dei ricercatori pubblici, ma soffre anche di un ritardo su alcuni aspetti come l'introduzione dei combustibili alternativi. Sono state individuate cinque road map per il settore marittimo, fra cui "Nave sicura", "Nave efficiente ed ecosostenibile", "Nave integrata", "Nave intelligente ed autonoma", "Comfort ship"».

Proprio questo settembre si sono conclusi i lavori del primo gruppo Imo dedicato all'automazione navale. Giuseppe Troina, capitano di vascello della Guardia Costiera di Genova spiega: «È previsto uno sviluppo in quattro stadi, dal solo controllo telematico al controllo automatizzato completo e assoluto della nave. I vantaggi sono la riduzione dei rischi, mentre i problemi sul fronte della riduzione occupazione sono reali». Prima occorre un passaggio però, attraverso la nave intelligente, come specifica Sandro Stefani, docente alla Fondazione Accademia Italiana Marina Mercantile: «La tecnologia 5G potrebbe andare a sostituire i radar. I progetti di nave autonoma sono finora limitati a navi che fanno traffico costiero, non credo molto a uno sviluppo su rotte oceaniche. Per le nuove generazioni sarà importante gestire bene le molte informazioni che avranno a disposizione, i nuovi ufficiali dovranno interpretare i dati, saper interagire bene con i team remoti, saranno decisivi i processi di apprendimento e la capacità di leadership».

Intanto l'analisi e l'interpretazione dei big data è già realtà. Vincenzo Galati director performance engineering Carnival Corporation, Roberto Incerti marine system director di Carnival Maritime It e Stefano Zunino senior manager It di Carnival Maritime It hanno illustrato la piattaforma Neptune, sviluppata internamente, usata da 100 navi della flotta Carnival a livello mondiale. Neptune raccoglie dati sulle navi in tempo reale e la rappresenta sia a bordo sia a terra: i numeri sono impressionanti: 10 Terabyte all'anno. In questo modo il settore It e business del gruppo, possono lavorare assieme per migliorare la gestione della flotta.

Federagenti, la Federazione
Nazionale Agenti, Raccomandatari Marittimi e Mediatori
Marittimi, è stata fondata il 5 febbraio 1949 e, ad oggi, è l'unica
organizzazione imprenditoriale del
settore marittimo portuale presente in tutti i
porti italiani. Raggruppa 16 associazioni federate cui aderiscono circa 500 aziende che oc-

cupano 5 mila addetti e fatturano complessivamente circa 1 miliardo di euro all'anno. Gli agenti marittimi italiani gestiscono ogni anno circa 10 milioni di teu (unità di misura del container) per una cifra vicina a 150 miliardi di curo. L'attività di Federagenti si sviluppa in diverse direttrici: dalla promozione della portualità nazionale allo sviluppo dei traffici marittimi, dalla tutela delle Associazioni Federate allo svolgimento di funzioni arbitrali e di conciliazioni nelle controversie tra le Associazioni Federate, i loro Associati e le categorie aderenti. L'Agente Marittimo, da sempre presente nei porti italiani con un ruolo strategico all'interno del sistema portuale, svolge, inoltre, rilevanti funzioni di interesse pubblico in particolare a tutela dei creditori per i servizi portuali, a tutela della salute dei marittimi per le condizioni di imbarco e quale elemento di raccordo in materia di sicurezza portuale tra le Istituzioni e la nave.

Federagenti: tanti numeri, una sola Federazione.



Federazione Nazionale Agenti, Raccomandatari Marittimi e Mediatori Marittimi



Port&ShippingTech ha dedicato ampio spazio alla "maritime security"; il crimine informatico oggi mette in pericolo anche rotte e carico

revenzione e cultura del rischio sono gli elementi chiave per affrontare i rischi crescenti legati alla cybersecurity nel mondo dello shipping. La maritime security è stata una delle sessioni di Port&ShippingTech. Un pericolo, quello del crimine informatico, non più limitato alla riservatezza dei dati o la business continuity, ma che presenta rischi peculiari legati alla gestione del carico e ai sistemi di navigazione e propulsione, come ha spiegato Francesco Chiappetta, dell'Istituto Italiano

di Navigazione: «Oggi è possibile alterare le rotte o i parametri di carico con danni considerevoli, per finalità legate al terrorismo, alle mafie o agli obiettivi politici di stati concorrenti». Un pericolo che deriva anche dalle nuove tecnologie, come ha precisato Danilo Decarlini di Abb Marine & Ports: «C'è una grande corsa all'integrazione tra il maggior numero possibile di sistemi: questo contribuisce a rendere le informazioni più disponibili, ma allo stesso tempo aumenta le possibilità di attacco». Minacce

PSA GENOVA PRA











Bacino Portuale di Pra' - 16157 - GENOVA

che possono assumere nuove forme, come illustrato da Roberto Capua, della Commissione Internazionale Rtcm (Radio technical commission for maritime services): «Con metodi come il "jamming" e lo "spoofing" è possibile inviare falsi segnali satellitari a una nave, accecando il sistema di navigazione o facendole credere di trovarsi altrove rispetto a dove realmente si trova».

Non solo nuovi metodi, ma anche nuovi tipi di criminalità. «Oltre agli hacker professionisti e con un'organizzazione alle spalle, vi sono dilettanti che compiono attacchi e divulgano vulnerabilità solo per guadagnarsi il rispetto della propria community - ha raccontato Antonio Iannucci, Innovation technology ambiente e sicurezza, Assarmatori - è una massa critica enorme. Le aziende non devono più chiedersi se verranno attaccate, ma quando». In questa battaglia, l'uomo resta la vulnerabilità maggiore di qualsiasi sistema informatico. «Spendiamo milioni per proteggerci e poi clicchiamo su e-mail palesemente contraffatte o usiamo un'unica password per tutto - ha ribadito Iannucci - servono policy severissime, ma è ancora difficile farle accettare all'interno delle aziende».

I rischi non sono più soltanto legati ai danni diretti, ma anche a quelli reputazionali e richiedono un cambio culturale. Va in questa direzione il "Vademecum cybersecurity", una raccolta di informazioni e indicazioni messo a punto da Confitarma e destinato agli armatori e ai comandanti di navi. «Il problema cyber va affrontato tramite la prevenzione, modificando la mentalità, la percezione del rischio



e la sua valutazione» hanno spiegato Alessio Redina di Scenario e Claudio Magrone di Imssea, introducendo nuovi metodi formativi, attraverso simulatori e programmi ad hoc per il personale di bordo.

«Mi aspetto dai decision maker una maggiore consapevolezza - ha

66 È possibile inviare falsi segnali satellitari a una nave 99

auspicato Decarlini di Abb - oggi la cyber security è ancora vista come un costo, ma rinunciare a gestirla comporta costi ancora maggiori». Cultura e formazione però non bastano, in un sistema nave-porto sempre più integrato e potenzialmente vulnerabile, ma è necessaria un'azione congiunta. «Nessuno rappresenta un'area autonoma. Vi è un lavoro di prevenzione svolto assieme a Guardia di finanza, Polizia di frontiera, l'Autorità di sistema portuale e il prefetto - ha illustrato Nicola Carlone, ammiraglio ispettore della Capitaneria di porto di Genova - con l'analisi del rischio e la predisposizione dei piani per i diversi livelli di sicurezza, dai servizi fino a ricomprendere tutto il porto».

Servono forze ed energie adatte alle sfide future: «La Capitaneria ha perso 80 uomini in 10 anni - avverte Carlone – il settore privato può correre e vuole farlo, ma facciamo correre anche le istituzioni: se noi restiamo indietro a risentirne, in termini di competitività, sarà tutto il sistema».





GENOVA - LA SPEZIA - LIVORNO SAVONA-VADO - MARINA DI CARRARA



Armatori, Autorità di Sistema, Enti formativi e Capitaneria, a confronto sulla competitività

l sistema portuale italiano servono una cabina di regia attiva e nuove infrastrutture per restare competitivo e migliorare la velocità, la puntualità e la sicurezza del traffico marittimo. Oggi i porti pagano la carenza nella pianificazione a livello nazionale e la troppa burocrazia.

Nell'ambito di Port&ShippingTech gli armatori, le autorità di sistema portuale, gli enti di formazione e della capitaneria di porto, si sono confrontati sul tema della competitività del cluster marittimo nazionale.

«Abbiamo un patrimonio di conoscenze e potenzialità straordinario, ma ci troviamo spesso spiazzati dai localismi e dall'incertezza generale sulle linee guida per lo sviluppo - ha detto Alberto Rossi, direttore generale di Assarmatori - perdiamo competitività nell'applicazione sempre diversa delle stesse norme, nei localismi e nella mancanza di una regia efficace».

Il riferimento è alla conferenza di coordinamento delle Autorità di sistema portuale, che ha il compito di indirizzare le scelte strategiche e far lavorare i porti in modo organico. Un organo chiamato, in teoria, a riunirsi ogni 45 giorni, ma che è stato convocato solo tre volte in due anni. Proprio Assarmatori chiede al più presto una riunione della conferenza per affrontare i temi caldi legati alle infrastrutture, come quello dei dragaggi, definiti durante la sessione "un'emergenza nazionale", o del bunkeraggio che vive una situazione di stallo. «Ci sono fornitori che farebbero la coda per vendere gas nei nostri porti, ci sono i depositi, ma mancano le norme attuative - sottolinea Rossi - com'è possibile che a Barcellona una nave possa fare rifornimento ship-toship in tempi brevi, mentre in Italia servano dalle 48 alle 72 ore?». Ouesta relativa assenza di coordinamento, si sposa con le storiche dinamiche del nostro Paese

in materia di opere pubbliche: «I tempi per emanare i bandi di gara sono superiori agli standard europei, aggravati poi dai costanti ricorsi al Tar di chi perde le gare», ha spiegato Mario Mattioli, presidente di Confitarma, che si mostra scettico rispetto all'idea di un "commissario ai dragaggi" auspicato da Rossi, ma sottolinea la necessità di far quadrato intorno agli obiettivi comuni. «La nostra priorità è quella di riunire gli interessi del settore in un'unica proposta. Il dibattito deve avvenire al nostro interno, ragionando sulle diversità e smussando gli angoli, anche per dare meno alibi alla politica» ha dichiarato Mattioli, lanciando anche un invito ad Assarmatori e tutti gli stakeholder a partecipare alla Federazione del Mare. Un altro richiamo all'unità, nel nome della competitività, è arrivato anche da Fabrizio Monticelli, amministratore unico di Imat: «Dobbiamo costruire un'alleanza strategica tra marittimi, compagnie, centri di formazione e autorità; solo con la crescita di tutte le componenti del sistema possiamo restare adeguati ai tempi».

The experience that makes the world move





Come si sta evolvendo il concetto di safety tra i vari attori dello shipping, nonostante i vuoti legislativi

a"Senza sicurezza non c'è sviluppo!". Il titolo della relazione di Francesco Bandiera, presidente della federazione italiana Piloti dei porti, rende perfettamente l'idea di quanto sia necessario il tema della safety (in questo caso la lingua inglese è più dettagliata dell'italiano nel riferirsi alla sicurezza, con il termine safety che indica la sicurezza sul lavoro). A questo aspetto fondamentale delle attività in ambito marittimo e portuale, Port&ShippingTech ha dedicato una sessione nella sede di Palazzo Ambrogio Di Negro in Banchi. «La sicurezza non è un costo - ha detto Bandiera - ma un investimento, spesso si sottovaluta. Ho voluto prendere in prestito la frase dell'ammiraglio Giovanni Pettorino, perché non c'è niente di

più vero». Sicurezza sul lavoro vuol dire anche formazione e Bandiera ricorda che l'anno scorso, alla Naples Shipping Week, era stato firmato il decreto interdirigenziale che riconosceva la risoluzione dell'Imo (A960), in relazione alla formazione dei piloti: «Oggi metà della categoria si è aggiornata con quasi un anno di anticipo». Bandiera, dai microfoni della Genoa Shipping Week, ha lanciato il "Safety program", che abbraccerà anche i pilotini, cioè il personale imbarcato che porta i piloti sotto le navi: «i pilotini devono essere in numero adeguato, non sempre basta un uomo a bordo e deve essere addestrato. Occorre iniziare un programma di questo tipo per il personale conduttore. La prestazione di pilotaggio inizia con il trasporto del pilota». Una nuova visione della sicurezza sul lavoro l'ha spiegata Claudio Costa, head of Hsse di Apm Terminals Vado Ligure: «Safety differently,

ossia comunicare in modo diverso

la sicurezza, con i manager a diretto

contatto con le operazioni. Abbiamo un caposaldo: fail-safe, ossia la possibilità di fallire in modo sicuro, la prevenzione è fondamentale, ma quando avviene un incidente le conseguenze devono essere limitate al massimo». Secondo Costa occorrono anni per cambiare la cultura della forza lavoro: «Serviranno circa 4-5 anni per ottenere buoni risultati». La normativa italiana però non aiuta, come ha raccontato l'avvocato Lorenzo Pellerano, partner dello studio Berlingieri Maresca: «La normativa italiana non riguarda totalmente ciò che avviene a bordo delle navi. Il decreto legislativo 271 del 1999 prevedeva una normativa specifica, ma attualmente manca il raccordo tra il decreto legislativo 81/2008 e quello del 1999. Nonostante siano trascorsi 10 anni, il coordinamento non è ancora intervenuto e la materia della sicurezza a bordo delle navi e nel contesto portuale continua a essere disciplinata da norme emanate quando il Testo Unico in materia di sicurezza sul lavoro era ancora il dlgs 626/94».





are nuova spinta ai Ten-T, con nuovi investimenti su logistica, retroporto e digitalizzazione, per conquistare un posto strategico nelle direttrici che dall'Europa puntano alla Via della Seta e ai mercati emergenti. Di rilancio dei corridoi europei si è parlato all'Acquario di Genova durante Port&ShippingTech. Secondo Silvia Moretto, presidente Fedespedi, «Le nuove infrastrutture vanno abbinate alla logistica, servono i collegamenti. Il 70% degli scambi commerciali dell'Italia è con l'Europa, il Paese deve essere il punto di congiunzione tra le direttrici, ma il trasporto su ferrovia è ancora modesto specie attraverso i varchi alpini». Posizione che ha trovato d'accordo anche Paolo Guglielminetti, di Pwc: «Solo il 23% delle linee ferroviarie consentono il transito di treni da 740 m; sul corridoio Reno-Alpi la percentuale è del'87%.

L'agenda della Ue prevede anche l'estensione ai Balcani occidentali. ma la rete dovrà poi collegarsi con la Via della Seta». Anche Nereo Marcucci, presidente di Confetra, punta l'attenzione sulla direttrice Sud-Est: «Dobbiamo trovare nuovi mercati, penso al Nord Africa e ai Balcani. C'è uno scontro in atto tra Usa e Cina - avverte Marcucci - con la Cina possono esserci opportunità, ma ci devono essere delle regole». Il nodo cruciale per essere competitivi resta l'integrazione con l'entroterra. Il gruppo Spinelli, ha identificato per Genova varie soluzioni per il retroporto: utilizzare aree adiacenti al porto, come l'ex Ilva o a Pra', o convertire aree in Valpolcevera, oggi inutilizzate. «Riteniamo economicamente non sostenibili l'utilizzo di aree in Basso-Piemonte - ha spiegato Roberto Pane, chief financial officer del Gruppo Spinelli - sul fronte

della digitalizzazione stiamo attivando il gate automatizzato al terminal, mentre lavoriamo su intelligenza artificiale, blockchain e data analytics». Anche alla Spezia si punta su retroporto e digitalizzazione: «Abbiamo investito molto e partecipiamo al forum europeo al Digital Transport & Logistics Forum - ha raccontato Federica Montaresi, dell'Adsp del Mar Ligure Orientale - La Spezia e Carrara hanno due specializzazioni diverse, container e crociere per Spezia, dry bulk e project cargo per Carrara; sono scali complementari, con l'area retroportuale di Santo Stefano Magra al servizio di entrambe». L'incontro si è poi chiuso con una tavola rotonda, moderata da Riccardo Fuochi, presidente del Propeller Club Port of Milan, che ha analizzato il ruolo di Genova e dell'Italia nell'economia marittima globale.

Genova lancia Napoli 2020

uale momento migliore per fare rete se non davanti alle eccellenze gastronomiche di Genova e Napoli? Anche in questa edizione della Genoa Shipping Week non poteva mancare la Port&ShippingTech "special night", riservata a promotori, partner e sponsor della tre giorni di convegni. Una serata informale e conviviale

da Eataly, nella felice location del Porto Antico, con circa 400 ospiti nella serata di giovedì 27 giugno. Da Napoli sono arrivate le mozzarelle di Mimmo La Vecchia dell'azienda Il Casolare di Alvignano, in provincia di Caserta, mentre a sfornare le pizze ci ha pensato Enzo Coccia, proprio nella continuità di un gemellaggio che caratterizza le due città, visto che l'anno prossimo, com'è ormai tradizione, sarà il momento della Naples Shipping Week, per cui sono già state fissate le date: dal 28 settembre al 3 ottobre 2020.

Mattatore della serata è stato, come sempre, Umberto Masucci, presidente dell'International Propeller Club Port of Naples.

Masucci, qual è la forza di questi eventi?

«Il gemellaggio anche gastronomico tra Genova e Napoli sancisce un'alleanza nel campo dei cibi, dello shipping, dei porti e della logistica».

L'evento mondano ci sta, ma durante le giornate di Port&ShippingTech avete discusso di temi importanti...

«Abbiamo messo a nudo i problemi dei porti, rimarcato di essere più incisivi, discutendo con Capitanerie di porto, Autorità di sistema portuale, tutti i soggetti del cluster marittimo».

Su quale argomento si è particolarmente concentrato?

«Sono stupefatto dall'interdizione di due presidenti di Autorità di sistema su quattordici. Stupefatto perché

conosco le persone, vuol dire che è complicato, che dobbiamo essere vicini a chi governa i porti italiani perché altrimenti moriamo di "firmite", ossia di immobilismo, del fatto che la gente inizi a pensare che fare le cose come i dragaggi per esempio, sia complicato. Sono proprio le scelte che servono a compattare il cluster marittimo».

Gruppo Spinelli: dal 1963 sinonimo di intermodalità

l Gruppo Spinelli è presente in modo diffuso e capillare su tutto il territorio nazionale ed è dal 1963 sinonimo di logistica. Il portfolio di servizi integrati offerti dal Gruppo risponde alle esigenze di tutta la filiera del settore: movimentazione container e rinfuse all'interno dei terminal portuali, trasporto intermodale, deposito merci varie, riparazione, compravendita, noleggio e stoccaggio container, operazioni doganali.

Fu il Commendatore Aldo Spinelli ad intuire, prima di molti altri, che il futuro della logistica era nei container ed adattò i suoi semirimorchi a questo tipo di trasporto. Altra grande intuizione del Commendatore fu quella di capire che lo sviluppo del trasporto sarebbe passato per l'intermodalità. L'attività storica del Gruppo è quella del trasporto su gomma che si svolge nei centri intermodali di Genova, Milano Arluno, Padova, Reggio Emilia, Santo Stefano Magra e Livorno. Tramite una solida rete di accordi con i principali operatori internazionali, il Gruppo offre partenze giornaliere di convogli ferroviari diretti verso i più importanti porti del Nord Europa.



Il cuore pulsante del Gruppo è a Genova, con il Genoa Port Terminal (GPT) che annualmente movimenta volumi superiori ai 600.000 teus grazie all'efficienza dei servizi di imbarco/sbarco container, ro-ro e merce varia.

Photo: Genoa Port Terminal



Il mondo dello shipping deve costruire un programma comune e un nuovo rapporto con il mondo della finanza

on demonizzare i fondi, ma anche la necessità di costruire un programma comune e un rapporto nuovo con il mondo della finanza. Come fa il settore dello shipping e della portualità a finanziare l'innovazione e gli investimenti? Oggi i fondi pubblici sono sempre più risicati, mentre la crescente competizione a livello internazionale e nazionale tra armatori e scali, ma anche l'ingresso di nuovi aggressivi protagonisti a proprietà statale, rende l'argomento di stretta attualità. Autofinanziamento, partnership pubblico-privato, ma anche nuovi profili di accesso al capitale di rischio sono le tendenze di oggi. Se n'è parlato nella sessione conclusiva di Port&ShippingTech, dedicata a "Shipping, innovation & finance". «Il mondo bancario è sempre più in difficoltà a erogare credito - certifica Paolo Ravà, presidente dell'Ordine dei Commercialisti di Genova l'armatore però non può farcela da solo. I fondi non speculano e basta. Nei porti non eravamo abituati a

vedere grandi investimenti di fondi, oggi invece sono un oggetto del desiderio per chi vuole investire. Sono cambiati gli investitori, dobbiamo accoglierli a braccia aperte». Per Marco Arato, partner dello studio Bonelli Erede e leader del focus team trasportinavigazione dell'Università di Genova, non bisogna tenere lontani i fondi di investimento, pur nella consapevolezza che lo scarso legame con il territorio abbia per esempio provocato il trasferimento di navi italiane sotto altre bandiere, ma occorre anche attrezzarsi con nuove generazioni di armatori e investitori «serve un rafforzamento patrimoniale», sottolinea Arato. Per Nicola Coccia, fondatore dello studio Coccia & associati, «è necessario che le due associazioni

armatoriali facciano una condivisione di un programma di ripartenza. Serve poi un rapporto nuovo col mondo della finanza, ma anche una sburocratizzazione della bandiera italiana».

Confitarma e Assarmatori. rappresentati rispettivamente dai presidenti Mario Mattioli e Stefano Messina, non mostrano posizioni troppo distanti. Per Mattioli oggi i crediti allo shipping sono diventati ad alto rischio a livello europeo: «I rating delle nostre società sono ancora poco appetibili. Le banche oggi perdono due volte, sia sul tasso di finanziamento, molto basso, sia sulla riserva» «Industrializzazione e patrimonializzazione sono due aspetti centrali - aggiunge Messina - va distinta però la posizione di armatore e terminalista. Il vecchio capitalismo tradizionale che ha fatto la crescita del nostro Paese, sta scomparendo nel nostro settore. Le banche italiane sono governate dalla Bce che impone loro regole su patrimonializzazione molto rigide, per questo il percorso delle imprese dello shipping nella stessa direzione della patrimonializzazione è difficilissimo. Nel business del terminalismo c'è meno volatilità. Non usiamo l'argomento delle due associazioni come un alibi per non fare le cose, abbiamo tante similitudini e anche alcune differenze».

Proprio sulla distinzione tra armatori e terminalisti Agostino Gallozzi, presidente Salerno Container Terminal, sostiene: «Va ribadita la distinzione fra armatore e terminalista, quest'ultimo legato a un'area specifica. Il mondo dello shipping ha avuto molte aggregazioni, anche i terminal devono fare lo stesso se non vogliono essere sostituiti dalle compagnie di navigazione. Il punto è che nel terminal bisogna garantire un'alta qualità di servizio, indipendentemente da chi lo gestisce». Pur essendo ancora presenti, le banche sembrano non avere più interesse a proporre nuovi finanziamenti al settore dello shipping, «sono entrati però nuovi player – dichiara Francesco Fuselli, amministratore delegato di Banchero Costa - istituti internazionali che prima non esistevano. Il rischio però è che la normativa italiana li tenga lontani».

Fondi sì, fondi no. Ma cosa pensano i fondi dello shipping italiano? Corrado Santini, Senior Partner, F2i, fondo che investe nelle infrastrutture italiane (5 miliardi utilizzando la formula dell'aggregazione delle società),

dice: «La nostra particolarità è che gli azionisti non sono manager, ma istituzioni, dalle fondazioni bancarie agli enti previdenziali, ma non facciamo parte della finanza pubblica, la gestione è del tutto privata, guardiamo al ritorno ma anche al sistema. Nel mondo delle rinfuse, per esempio, oltre a potenziale di aggregazione abbiamo trovato anche controparti istituzionali entusiaste dell'arrivo di un fondo e vogliose di recuperare il tempo perduto. È stato molto duro per noi investire in questo settore, forse il mondo delle infrastrutture italiano è un po' meglio organizzato di quello terminalistico, se fossimo un fondo inglese non so se saremmo arrivati fino in fondo». Per Santini è il settore delle rinfuse a essere ad alto potenziale. Fabrizio Vettosi direttore generale di Venice Shipping & Logistics evidenzia: «Il business dello shipping è rischioso solo sul breve termine, se si guarda più lontano lo è molto meno. Il nostro settore è di

nicchia ma genera interesse e anche curiosità, dobbiamo essere bravi a renderlo più attraente».

Ricerche e formazione

Ente Bilaterale Nazionale per il personale dipendente delle Agenzie Marittime Raccomandatarie e Mediatori Marittimi è stato costituito il 28 gennaio 2003 ed è un'associazione non riconosciuta che persegue finalità non di lucro.

Soci Fondatori dell'Ente sono: la Federagenti (Federazione nazionale Agenti Raccomandatari Marittimi e Mediatori Marittimi), da una parte, e le Organizzazioni Sindacali dei lavoratori FILT CGIL, FITCISL e UILTrasporti, dall'altra.

Gli scopi e le finalità dell'Ente Bilaterale

Nazionale sono:

- Incentivare e promuovere studi e ricerche sul settore delle Agenzie Marittime e Mediatori Marittimi con particolare riquardo all'analisi dei fabbisogni di formazione.
- Promuovere iniziative in materia di formazione continua, formazione e riqualificazione professionale, anche in collaborazione con le istituzioni nazionali, europee, internazionali, nonché con altri organismi orientanti ai medesimi scopi.
- Favorire le opportunità di accesso



per il settore delle Agenzie Marittime e Mediatori Marittimi ai programmi comunitari ispirati e finanziati dai fondi strutturali, con particolare riferimento al fondo Sociale europeo.

- Seguire la realizzazione del lavoro interinale nell'ambito delle norme stabilite dalla legislazione e delle intese tra le parti sociali.
- Analizzare le tematiche del mercato del lavoro e della flessibilità e monitorarne l'attuazione nel settore ai fini delle opportune decisioni in sede di contrattazione collettiva.



La cifra, imponente, si riferisce ai contenitori che transitano nel Nord Europa anziché da Genova

re milioni di contenitori italiani passano attraverso i porti del Nord Europa. Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto, si affida a un paragone per far comprendere meglio l'impatto economico di questa scelta: «Proviamo a immaginare cosa significhi perdere tre milioni di contenitori, è come se il porto di Genova si trasferisse in Nord Europa. Questo è un dato molto significativo e molto preoccupante al tempo stesso. Questi 3 milioni di contenitori non se ne sono andati perché mancavano infrastrutture, ma perché non hanno

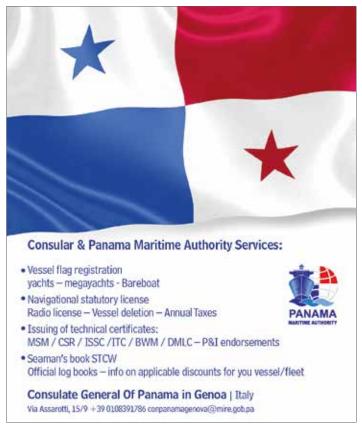
trovato le risposte che cercavano in termini di servizi».

Anche di questo si è parlato nel convegno organizzato proprio dall'Associazione spedizionieri corrieri e trasportatori di Genova: "New ports of Genoa: un quarto valico di servizi logistici per l'economia svizzera", ospitato nel pomeriggio di mercoledì 26 giugno a Palazzo Ambrogio Di Negro in Banchi.

«Abbiamo cercato di ragionare sul fatto che per rendere efficiente un sistema portuale non sono sufficienti solo le infrastrutture materiali,









business organisation representing and safeguarding industry that generates in Italy an overall turnover of approximately 13 billion Euro per year.

Fedespedi's mission is to increase the public knowledge about international freight forwarders, to improve

Europe (as member of CLECAT) and worldwide (as international freight forwarders) has been the only member of FIATA). In Italy, it can rely on a network of more than 30 local associations and is a member of the interests of international freight forwarders; an Confetra (Italian General Confederation of transports and logistics). Fedespedi's affiliate associations are: ANAMA (air cargo intermediaries), ANTEP (port terminal operators) and FISI (industrial freight forwarders).















ma è necessario costruire una cultura di sistema e del servizio spiega Botta – quest'ultima è propria delle imprese private, ma quando si parla di logistica e si parla di porti, perché questa efficienza possa essere venduta al mercato, è necessaria la collaborazione con la pubblica amministrazione».

Occorre sintonia e armonia tra pubblico e privato affinché si possa essere sfidanti sulla produttività e sui tempi di resa per le merci, altrimenti non si è competitivi sul mercato.

Secondo Botta è questa la marcia in più dei porti del Nord Europa: «Oggi, quello che hanno in più i porti del Nord, non sono soltanto le preziose infrastrutture, ma questa cultura di servizio nei confronti della merce. una cultura che unisce pubblico e privato insieme».

Quando si parla di portualità, ricorda il direttore generale di Spediporto, questi due ambiti non vanno separati e per questo, anche a Genova, è necessario cominciare a parlarsi. Un dialogo tra operatori e pubblica

amministrazione sull'opportunità di avviare un confronto «per provare a costruire geometrie di relazione che premino l'efficienza, la capacità e la produttività di un porto di offrire servizi di valore aggiunto alle merci,



ognuno nel proprio ruolo: i privati devono saper vendere il servizio, sapersi far apprezzare dai clienti, la pubblica amministrazione deve fare il suo lavoro di controllo, di sorveglianza, ma con un obiettivo che sia quello di portare un Paese ad avere un'offerta commerciale

importante tanto quanto è importante quella che i Paesi del Nord Europa fanno ormai da decenni». Ma Genova come si sta muovendo? Spediporto non è soddisfatta: «Da parte di alcune amministrazioni, per esempio quelle sanitarie, non stiamo ottenendo nessuna risposta - dice Botta - abbiamo denunciato fattori eclatanti come l'incapacità di gestire il turn over del personale, è assurdo che oggi i principali uffici sanitari di sanità marittima italiani come quello genovese, non abbiano risorse sufficienti per poter offrire un servizio adeguato alla merce». Botta parla di novantamila pratiche gestite da una manciata di medici e di funzionari, «alcuni dei quali andranno presto in pensione, senza essere sostituiti da altri funzionari. Siamo già in crisi e nel periodo estivo lo si è ancora di più perché ci sono le ferie. Così si mette a rischio il sacrificio di imprenditori e di aziende

Spediporto: un gruppo a 12.500 dipendenti

PEDIPORTO con il 30% di aziende italiane (90% liguri), nel settore delle spedizioni nazionali ed internazionali, raggruppa oltre 600 società, italiane ed estere, dipendenti, di piccole, medie e grandi dimensioni, del settore marittimo, terrestre e aereo, per un totale di 12.500 dipendenti. Spediporto sviluppa, direttamente e per il tramite delle sue cinque Società partecipate (Spediservices Srl. Hub Telematica Srl. CSP - Consorzio Servizi Portuali, Consorzio VGM e POS - Port Quarantine Services Srl), molteplici attività su diverse aree di intervento.

SPEDISERVICES: Società di Servizi con l'obiettivo di supportare e sostenere le attività di crescita delle aziende, in primis quelle associate a Spediporto, del settore dello Shipping, della Logistica e dei Trasporti. HUB TELEMATICA: Riveste da sempre un ruolo attivo nella gestione e nell'implementazione dei Port Community System di Genova. Attualmente gestisce i sistemi 1-T nei porti di Genova e Ravenna. C.S.P.: Opera come unico collecting point per la raccolta ed il trasferimento della documentazione in entrata e in uscita via camion e ferrovia, presentata dagli autotrasportatori e dalle Imprese



che stanno investendo nei servizi e

che non riescono a dare al mercato

ciò che cerca, ovvero certezza e

sicurezza sui tempi di resa».

di Spedizione all'ufficio merci del Terminal VTE. CONSORZIO VGM: Nasce in risposta alle direttive della Regola V1/2 della Convenzione Solas 74 del 21/11/2014 sulla certificazione della massa lorda verificata dal container (VGM). POS: Nata dal gruppo EWS Italia e Spediservices è specializzata in servizi portuali quali la misurazione del gas, la fumigazione, il trattamento BMSB e molti altri.

BANCHERO COSTA AGENZIA MARITTIMA



L'agenzia marittima, fondata nel 1969, è punto di riferimento del mercato per stabilità e affidabilità, costanti nel tempo. Offre servizi qualificati per ogni tipo di nave: supporto commerciale alle navi da carico, rappresentanza nei cantieri navali, rifornimento di carburante, rimorchio e salvataggio e forniture di bordo.

Tel.: +39 010 56311 E-mail: bcagy@bcagy.it

CAMBIASO RISSO



Agenzia marittima

e broker assicurativo, queste le due anime del Gruppo, che affonda le radici nel lontano 1946. Le due divisioni sono diventate due aziende: Cambiaso Risso Marine e Cambiaso Risso Shipping Agency, con uffici e clienti in tutto il mondo.

Tel: +39 010 57101

Email: info@cambiasorisso.com

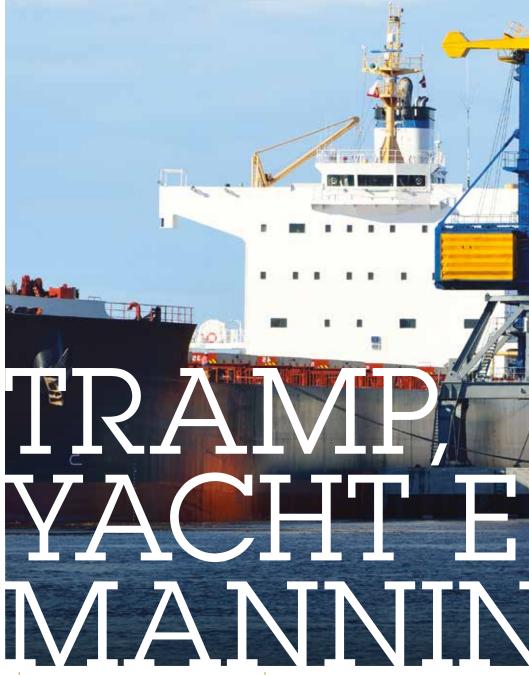
GASTALDI & C.



Gastaldi opera in qualità di agente generale di linea nel settore del trasporto di merci via mare. Inoltre svolge l'attività di chartering broker a livello mondiale. L'azienda è anche specializzata nel trasporto di merci alla rinfusa, di project cargo e colli eccezionali, di acciai e merci imballate.

Tel: +39 010 59991 E-mail: genova@gastaldi.it





ESA GROUP



Da più di 70 anni specializzato nel settore della gestione equipaggi, oggi il Gruppo Esa è l'unico "one stop shop" con sede in Italia nel settore dello ship management.

Si occupa non solo di personale navigante, ma anche della gestione completa delle navi per far fronte alle problematiche tecniche e ai requisiti di sicurezza stabiliti a livello internazionale.

Tel. +39 010 5319411

E-mail: esa.info@esagenoa.com

PESTO SEA GROUP

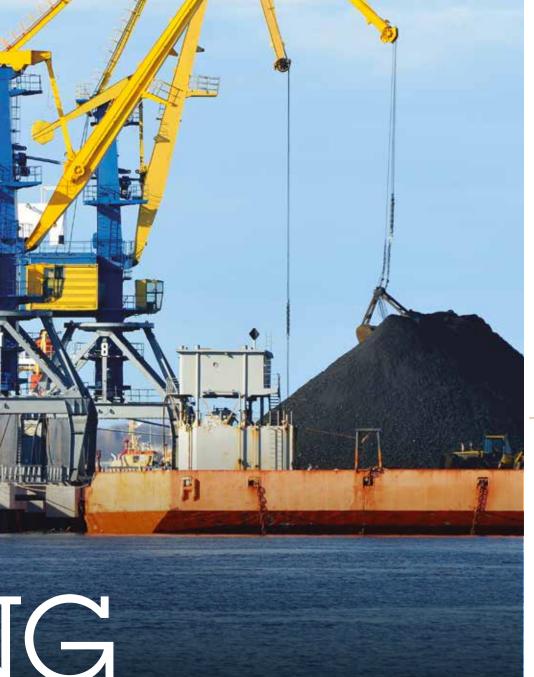




È un'agenzia marittima dedicata esclusivamente agli yacht o imbarcazioni da diporto sia commerciali sia private. L'attività inizia nel 1966, oggi gestisce yacht operando a livello internazionale, grazie a un network di agenzie in grado di offrire assistenza completa lungo l'intero litorale liqure e la Costa Azzurra.

Tel: +39 010 270135

Email: genova@pestoseagroup.com



STAR **SARDINIA**



Fondata nel 1993, è un'agenzia marittima con sede a Cagliari per navi da carico, al servizio di operatori marittimi attivi nel petrolio, gas, prodotti chimici, navi portacontainer, navi da crociera, navi militari.

+39 070 906080 Tel.: E-mail: star@starsardinia.it

MULTI MARINE SERVICES



Nata nel 1994 come agenzia marittima, si è

rapidamente evoluta fino a diventare un operatore globale e integrato del trasporto marittimo presente in tutti i mercati. L'azienda ha 6 sedi in Italia e una capillare presenza internazionale. I principali segmenti merceologici di cui si occupa sono: forestali, siderurgici, impiantistica, rotabili, yachting e cruising.

+39 010 2462761

E-mail: agency@multimarineservices.com

SHIP & CREW **SERVICES**

Yachting *

Con uffici a Genova e Malta, offre un range di servizi sia di agenzia marittima specia-

lizzati per super e mega yacht, sia di agenzia navi e spedizioni. Grazie alla conoscenza del territorio e a un fitto network professionale, offre assistenza nei porti di Liguria, Toscana, Sardegna, Malta, Spagna, Croazia e Grecia. Si occupa anche di formazione e di reclutamento dell'equipaggio.

Tel: +39 010 8991080 E-mail: info@shipandcrew.it

TRAMP

Agenzia del Gruppo Finsea interamente dedicata al settore tramp. Una realtà nata con l'obiettivo di fornire un servizio altamente specializzato agli armatori, ai noleggiatori e ai traders di carichi secchi e liquidi, garantendo una elevata qualità ed un'operatività veloce e sicura. Anche su gas e project cargo.

+ 39 010 5361483 E-mail: trampmed@finsea.it





Consueta grande partecipazione internazionale all'edizione numero 15 del Dinner di Assagenti

icuramente questo Shipbrokers & Shipagents Dinner 2019 passerà alla storia come uno dei più caldi, tanto che Assagenti era andata incontro agli ospiti di sesso maschile consigliando di rinunciare alla cravatta.

L'alta temperatura che ha caratterizzato Genova lo scorso 28 giugno, non ha però scoraggiato le quasi tremila persone che hanno affollato il padiglione blu della Fiera di Genova, magari con la camicia un po' sbottonata o ventagli a portata di mano.

L'evento, biennale, è l'occasione per vedere dal vivo clienti da tutto il mondo, per intessere nuove relazioni commerciali o rafforzare quelle già attive. La sua esclusività, visto che è riservato alle aziende associate ad Assagenti, lo ha resto particolarmente ambito e, per chi non vi ha mai potuto partecipare, quasi leggendario.

Del resto, dopo 15 edizioni, non si può negare che il Dinner sia diventato uno degli eventi più importanti nello scenario mondiale del settore marittimo, logistico e portuale a cui partecipano volentieri anche esponenti della politica locale, a partire dal sindaco di Genova Marco Bucci che, nonostante la giornata intensa dovuta alla concomitanza della demolizione delle pile strallate del ponte Morandi, non si è limitato alla "toccata e fuga", stesso comportamento da parte del presidente della Regione Liguria Giovanni Toti. Anche se ormai la Shipping Week è diventata il contenitore di circa 50 eventi, il Dinner è la punta di diamante, il culmine di questa settimana che ormai è frutto di collaborazione tra diverse realtà, ma sotto la regia di Assagenti. 66 gli sponsor sostenitori, 44 i Paesi partecipanti, circa 1100 le aziende rappresentate. Numeri da capogiro e segno dell'in-

La macchina è ormai oliata alla perfezione e la serata deve procedere liscia e senza intoppi visibili agli ospiti. Una preparazione di 8 mesi, l'allestimento in 5 giorni per un "tutto in una notte", con il day after in cui si restituisce il noleggiato e non si spreca neanche la moquette, di solito ceduta alle aziende che ne hanno bisogno.

teresse che suscita questa serata.

La novità di quest'anno, oltre all'allestimento (vedi pag. 53), è stato il grande pannello all'ingresso grazie al contributo di Intesa Sanpaolo Private Banking per lo shooting fotografico, con tanto di softbox da studio professionale, per essere immortalati all'arrivo. Siccome anche in questo caso vale più che mai il motto "squadra che vince non si cambia", a occuparsi del catering è stata l'azienda milanese Afm

Banqueting, da sempre specializzata nella gestione di grandi numeri avendo come clientela big della moda e dell'automotive.

Il menù di quest'anno era ispirato al tema della serata, con l'utilizzo dei coni di cartone per simulare il "pranzo al sacco" con fiori di zucca farciti, olive all'ascolana, mozzarelline in carrozza, bocconcini di baccalà in pastella.

Gli ospiti hanno così potuto assaporare all'aperitivo un menù variegato con il "finger food" esposto nelle ceste di vimini: tortine salate, bocconcini soffici con speck e formaggio o al pesto, tostini con prosciutto cotto e formaggio, toast con pollo, pancetta e uova sode, mini hamburger di manzo, bocconcini al casatiello, o di semola con parmigiana di melenzane. La scelta prevedeva anche bigné ripieni con mousse al salmone, tramezzini con salame ungherese e maionese di cumino, quadratini di riso al limone e pistacchi, cubo di frittata con cipolle e patate.

La cena vera e propria era, come tradizione, divisa tra i banchi nel perimetro e le isole tematiche, davvero per tutti i gusti. Riportiamo il menù, convinti che durante la serata abbiate assaggiato (tanto) e, una volta tornati a casa, vi siate scervellati su cosa abbiate mangiato di così buono.

Come primi piatti si poteva scegliere tra lasagne con pesto di pomodori secchi, mozzarella e basilico, mezzi paccheri con crema all'amatriciana e pancetta croccante, riso alla creola con zafferano, gamberi peperoni rossi e mango, gnocchetti sardi con pomodorini, ricotta secca e granella di mandorle tostate. I secondi piatti prevedevano vitello cotto al punto rosa con salsa tonnata e capperi in fiore, insalata di seppie con menta e fagiolini verdi, trancetti di pesce spada al forno con panure alle erbe su battuto di pomodorini e olive, trancetti di salmone scottato con sesamo e avocado. Verdure cotte e insalate gourmet a completare la scelta, senza dimenticare una particolare attenzione per vegetariani e vegani con due postazioni ad hoc.

La novità, tra le isole tematiche era dedicata a Singapore: char siew con riso (maiale arrosto alla cinese con riso), nasi goren (riso condito con gamberetti















e pollo), satay (spiedini di carne marinata con salsa di arachidi) e tauhu goren (tofu fritto con germogli di soia e cetriolo) le proposte. Immancabile e gettonatissima l'isola dedicata alla focaccia di Recco col formaggio, confermata quella dedicata alla birra e al Bbq, non poteva mancare lo spazio per le mozzarelle e per le specialità genovesi, con la bella idea del minestrone di verdure freddo nel vasetto di vetro.

I dolci, come di consueto, sono stati serviti in terrazza e c'era davvero l'imbarazzo della scelta: bocconcini di torta alle nocciole con crema al cioccolato bianco e mirtillo, crostatine con crema al gianduia e arachidi salate, trancetti di torta





di ricotta albicocche e crema all'amaretto, piccoli bomboloni alla crema e confettura di mirtilli, bocconcini di pan dolce genovese con crema allo zabaione, piccoli Gobeletti di pasta frolla e mele cotogne, bocconcini di torta caprese al cacao con scorzetta di arancio, piccole crostatine di frutti rossi con crema profumata al limone, bignè alla crema di mandorla e cioccolato.

Il gran finale, che crea sempre molto entusiasmo, è stato con lo spettacolo di musica e fuochi d'artificio a cura della Setti Fireworks, degna conclusione con gli ospiti a fotografare e riprendere un ricordo che si porteranno nel cuore a lungo una volta tornati a casa. Per Assagenti, una volta spenti i riflettori, è tempo di bilanci di questa prima Shipping Week gestita a 360 gradi: «È stata un'edizione di svolta sia per noi sia per la città - ha commentato Alberto Banchero, presidente di Assagenti - perché mai era stata fatta un'edizione in cui tutti gli interlocutori, quindi Regione, Comune, Camera di Commercio, Autorità portuale e Capitaneria, hanno lavorato assieme con un unico obiettivo: portare lo shipping come fiore all'occhiello di Genova».



Villa: «Il Dinner, un messaggio di rinascita»



Il gruppo Giovani di Assagenti è stato da sempre l'organizzatore del Dinner. Carolina Villa è l'attuale presidente.

Villa, un'edizione particolare quella di quest'anno... «La nostra "cena" biennale è sempre stata un'occasione per mettere in vetrina la città. Ci sembrava doveroso mostrare loro la realtà delle cose, dopo l'eco internazionale che ha avuto il crollo del viadotto Morandi».

Una scelta comunque coraggiosa per un evento così importante... «Genova non si presenta ancora in grande spolvero, è vero: siamo un cantiere, ma abbiamo voluto dare un messaggio speciale: simbolo di rinascita e di speranza».

La città ha sofferto e sta soffrendo. quale messaggio per il futuro? «Ci riproponiamo come connessione tra città e porto, tra Genova e il mondo. È bello e difficile essere giovani, ci aspettano tante sfide. Genova potrebbe sembrare isolata, ma non lo è. Occorre però investire sul nostro porto, la fonte principale di commercio e quindi il futuro per noi giovani e per la città».

Terminal Sech a Genova, Tdt in Toscana: ecco Gip

1 GIP, Gruppo Investimenti Portuali, opera dal 1993 nel settore della Logistica Marittima. Oggi è attivo tramite due Terminal Contenitori direttamente controllati, SECH Genova e TDT Livorno, e partecipazioni di minoranza in altre due strutture italiane.

Il SECH, Terminal Contenitori Porto di Genova S.p.A, situato nel bacino portuale di Sampierdarena, gode di un'eccellente centralità logistica, e può operare navi fino a 14.000 teus con fino a 5 gru di banchina dedicate in simultanea. TDT, Terminal Darsena Toscana S.r.l.s.u è il

principale terminal del Porto di Livorno, leader a livello italiano nel traffico refrigerato, è il primo in Italia ad avere in dotazione un collegamento diretto alla rete ferroviaria.

Nel 2017 la vocazione imprenditoriale del Gruppo si è rafforzata con l'ingresso di due investitori specializzati nelle opere Infrastrutturali - Infracapital (UK) ed Infravia (F) - che hanno iniziato processi di revisione organizzativa mirante ad una maggiore integrazione tra le due società e quindi un miglior servizio al cliente.

GIP è quindi un Gruppo necessariamen-



te immerso nel commercio e trade internazionali, ma anche molto radicato nelle realtà locali di Genova e Livorno. Alcuni valori chiave vengono difesi come e più di quelli economici: la sicurezza di chi opera nei nostri terminal; la qualità del prodotto offerto; la sostenibilità esterna delle nostre Operazioni; l'etica applicata ai rapporti personali e di lavoro.

Questi valori danno continuità al Gruppo, in un momento storico in cui i nostri clienti fronteggiano cambiamenti strutturali significativi a livello di settore e singola impresa.



Il tema del Dinner quest'anno rifletteva quanto sta accadendo in città, proprio nel giorno in cui è stato demolito quanto restava del ponte Morandi

n cantiere. Il tema della serata del 28 giugno ha rappresentato la volontà di dimostrare che la città è viva e vuole ricostruire al più presto quanto ha perso.

Il processo che porta all'organizzazione di un evento come lo Shipbrokers & shipagents dinner, comincia quasi un anno prima, ma forse è stato proprio un segno del destino che la demolizione con l'esplosivo di quanto rimaneva del moncone Est del ponte Morandi, sia avvenuta nello stesso giorno della serata organizzata da Assagenti.

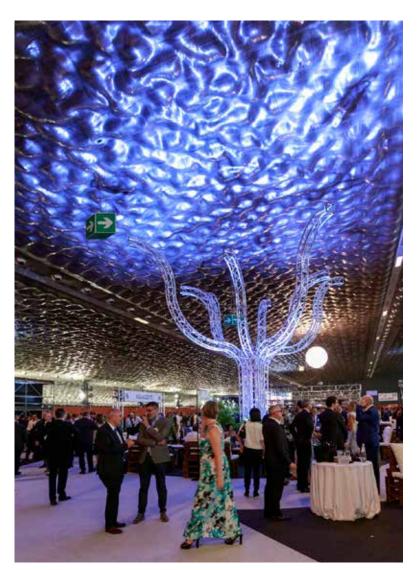
Al di là della tragedia umana legata a ciò che è successo il 14 agosto 2018, sono state tante le ripercussioni su tutta la Liguria. Non è un mistero che il porto di Genova abbia risentito del crollo del ponte: i settori legati alla principale fonte economica della città, hanno subito una batosta non da poco, dal punto di vista degli affari. Con la riapertura della linea ferroviaria sommergibile, di via della Superba prima e della connessione tra la strada Guido Rossa e il casello di Genova Aeroporto poi, oltre che alcu-

ne delle strade di collegamento con la val Polcevera, le aziende sono tornate a respirare un poco.

Inevitabile non pensare a tutto questo e lanciare un messaggio di speranza per il futuro.

Ma come nasce un evento di questa portata? Il concept che caratterizzerà il Dinner, viene proposto da chi si occupa della grafica del progetto (Yoge Design) e poi comunicato all'architetto, che si mette al lavoro per proporre un'idea.

Nel novembre 2018, a pochi mesi da quel tragico 14 agosto che ha segnato la storia cittadina, le grafiche hanno elaborato un messaggio forte da trasmettere, facendo un ragionamento sul colore del rame, materiale che si piega ma non si spezza. Metafora perfetta per la Genova ferita dopo il crollo del Morandi. Anche lo slogan della manifestazione "We connect", racchiudeva dentro di sé un mare di significati: la connessione, che si rifà anche alla conducibilità propria del rame, in questo caso può essere interpretata sia in ambito di relazioni, che il Dinner favorisce in modo particolare, sia in



ambito di collegamento, per tornare a legarsi alle infrastrutture

L'architetto Umberto Ottino, dello Studio Ottino

- Progetti per eventi, ha così avuto l'intuizione di proporre l'allestimento del padiglione Blu della Fiera del Mare, come se si fosse all'interno di un enorme cantiere. Un modo anche per andare incontro alle richieste del committente, che voleva cambiare l'allestimento con i classici divanetti bianchi.

Spazio dunque ai ponteggi, noleggiati e riverniciati per l'occasione e poi risistemati per essere riutilizzati nell'edilizia, ai pallet per le sedute, alle bobine in legno per i tavolini. Al centro della sala, proprio davanti all'ingresso, un "albero" metallico, illuminato da luci colorate, dentro la postazione di Assagenti. Gru e betoniere a completare il tutto.



Trasporti efficienti ed economici



attività di Logtainer è il trasporto contenitori da/per i principali porti italiani.

Le modalità di trasporto utilizzate da Logtainer sono:

- trasporto camionistico
- trasporto ferroviario
- trasporto intermodale

1 clienti di Logtainer sono le Linee di Navigazione e l'obiettivo di Logtainer è fornire alle Linee il più efficiente ed economico

sistema di trasporto per collegare i porti con le maggiori aree di produzione e consumo in Italia.

Per raggiungere questo obiettivo Logtainer è presente nei maggiori porti italiani

- a Genova dove è localizzata la sede principale
- a La Spezia e Napoli con due filiali ope-
- a Ravenna e Livorno con collaborazioni con terzi

Filiali Logtainer sono inoltre presenti a:

- Pioltello (Milano)
- Rubiera (Reggio Emilia)

Vale a dire dove è necessario essere presenti per gestire i servizi intermodali.

Le attività di Logtainer sono supportate da moderni sistemi informatici indispensabili per soddisfare in modo adequato le esigenze della Clientela.

Il Dinner in numeri

Shipbrokers & Shipagents Dinner riassunte in un'infografica



3000 ospiti



1300 aziende



paesi

6600 mq venue



LA NOSTRA **PASSIONE** PER IL VOSTRO LAVORO!

INTOO è da vent'anni l'azienda di riferimento nel settore dell'outplacement; dal 2005 fa parte di Gi Group, la prima multinazionale Italiana del lavoro.

INTOO supporta le persone nella progettazione di un nuovo futuro professionale. È il partner delle aziende che affrontano fasi di cambiamento organizzativo prendendosi cura della continuità professionale dei propri dipendenti all'interno o all'esterno dell'azienda.

INTOO è anche partner fondatore di Career Star Group, network globale di outplacement, che raggruppa i leader di mercato dei principali paesi del mondo e opera con più di 800 uffici in oltre 70 paesi.

Sede di Genova Via Roma 7/6 Tel. 010/24.65.064

Sede Centrale di Milano P.za IV Novembre, 5 Tel. 02/67.39.711

14 filiali ınтоо in Italia







Prima edizione della kermesse che ha fatto incontrare 37 aziende con buyer provenienti dall'estero

fferta e domanda nella produzione nautica si sono incontrate ai Magazzini del Cotone il 27 e il 28 giugno, durante la Genoa Shipping Week, per la prima edizione di MEDSeawork, l'evento B2B dedicato al comparto marittimo dell'area del Mediterraneo e inserito nelle iniziative legate al Genoa blue forum. L'iniziativa, inaugurata alla presenza delle autorità cittadine e marittime e dei rappresentanti dell'Università e degli agenti marittimi, è stata promossa dalla Camera di Commercio di Genova e da Promos Italia.

Oltre a usufruire di spazi dedicati all'interno dei 1200 mq messi a disposizione al Porto Antico di Genova – che comprendevano anche aree ristoro e dedicate al pubblico – buyer e seller hanno potuto prendere parte a una serie di iniziative collaterali, pensate per favorire l'incontro d'interessi: la cena di networking, nella sede della Camera di Commercio di Genova in via Garibaldi, aperta a compratori esteri e aziende italiane; un pranzo riservato durante la giornata di venerdì 28, sulla banchina del Porto Antico al ristorante Rossopomodoro; la cena di gala di Assagenti alla Fiera del Mare, a conclusione della Genoa Shipping Week.

Sono stati invitati 22 buyer stranieri provenienti dall'area del Mediterraneo – Francia, Turchia, Emirati Arabi Uniti, Germania, Tunisia, Marocco e Paesi Bassi – mentre 37 aziende italiane hanno partecipato come espositori durante i due giorni. La manifestazione, sponsorizzata da Aon, ha ricevuto il supporto delle tre Camere di Commercio della Venezia



Giulia, di Messina e della Sicilia Sud-Orientale e di Unioncamere. Oltre ad aziende ed espositori, si sono iscritte come visitatori gratuiti per la manifestazione più di 70 persone e sono stati organizzati oltre 400

incontri B2B, con ottimi risultati. Molto positivo è stato il feedback delle aziende partecipanti al meeting: oltre l'80% ha ritenuto l'incontro coerente con le aspettative e più del 50% ha programmato un secondo incontro per proseguire le trattative, nel 13% dei meeting si è concluso con un accordo, mentre nel 4% dei casi si è arrivati alla firma dell'ordine direttamente al termine dell'incontro.

«MEDSeawork è un marchio e un format nato per restare – ha annunciato Massimo Giacchetta, vicepresidente della Camera di Commercio di Genova - l'ente camerale di Genova e Promos Italia, che sono i promotori dell'iniziativa, hanno deciso che MEDSeawork diventerà un appuntamento annuale, con due format che si alterneranno: uno più generalista che comprenderà tutte le attività che compongono la grande filiera dell'economia del mare ed uno più specifico che punterà i riflettori su un singolo mestiere». «Il successo di questa iniziativa è testimoniato dalla soddisfazione delle imprese per gli incontri b2b svolti, in molti casi sono state poste concrete basi per la stipula di contratti - ha commentato Alessandro Gelli, direttore di Promos Italia - questo riscontro positivo ci dà un forte stimolo per le prossime edizioni, ampliando ulteriormente

PSA Genova Pra':

il partner strategico per le imprese del mercato globale.

Genova Prà abbiamo creato il terminal container del futuro. Lo sanno bene gli equipaggi delle navi da 15K TEU e oltre che compiono la manovra di ormeggio in tempi ridottissimi grazie a un'organizzazione impeccabile e al lavoro dei servizi tecnico nautici del Porto di Genova.

Per le nostre gru di banchina non esistono navi troppo grandi.

Con 8 gru Gooseneck di ultima generazione operiamo navi di classe 20 KTEU senza limitazioni, di giorno e di notte.

È così che garantiamo a tutti i nostri clienti i migliori standard di servizio e permettiamo loro di sfruttare appieno la posizione strategica di Genova Prà per ridurre di ben 5 giorni la navigazione da e per il Far East rispetto ai porti del Nord Europa.

Non ci fermiamo mai.

Contiamo su mezzi tecnici all'avanguardia, un parco reefer da 950 prese e una ferrovia interna che collega Genova Prà al resto dell'Italia, alla Svizzera, al Sud della Germa-



nia e alla Francia.

Ed ora il nostro Gate è aperto anche a Basilea: con 3 circolazioni settimanali, in 12 ore il Porto di Genova è accessibile anche agli operatori Svizzeri che scelgono il Sud come porta di accesso all'Europa.

Lo sanno bene i nostri clienti e tutti i nostri

Via mare, via terra, via ferrovia, PSA Genova Prà è il partner strategico per le imprese del mercato globale.

la partecipazione sia italiana sia internazionale». Le premesse di business sono testimoniate direttamente dal racconto degli operatori italiani ed esteri che hanno partecipato a questa prima edizione di MEDSeawork. Seareg, impresa tedesca della Westfalia del settore della safety and rescue, con partnership già avviate in oltre 8 Paesi, dagli Stati Uniti all'Australia. Il ceo Karl Hansamann annuncia: «Abbiamo già

deciso di fare tre ordini, questa è stata per noi una piacevolissima sorpresa. Abbiamo apprezzato la formula dell'iniziativa che ci ha consentito di entrare in contatto con il target di imprese giusto per noi». Altro esempio è Dubai Marina rappresentata a MEDSeawork dal direttore generale, Philip Sather, metà canadese e metà greco ma da anni uno dei manager più influenti degli Emirati Arabi. Ambasciatore a Genova

di tutte le aziende attive nella Marina di Dubai, una delle più importanti al mondo, ha detto: «Ho trovato prodotti molto interessanti e imprese vivaci e preparate sul piano del marketing internazionale. Senza dubbio proporrò i loro prodotti ai miei partner a Dubai. Ero incuriosito da questa prima edizione di MEDSeawork che mi ha dato anche la possibilità di vedere l'Italia e di conoscere il suo porto più importante».

Format dell'evento

Il format è stato quello degli incontri Business 2 Business all'interno degli stand delle singole aziende, fornite di uno spazio di visibilità di circa 5 mg personalizzati con un pannello stampato con il logo, il nome e un'immagine dell'azienda. Negli spazi non adibiti a stand dei sellers sono stati creati un'area pubblica per l'inaugurazione con poltroncine, un'area riservata ai buyer con divanetti e un'area ristoro.





Alcuni dati

Sono stati invitati 22 buyer stranieri provenienti dall'area del Mediterraneo: Francia, Turchia, Emirati Arabi Uniti, Germania, Tunisia, Marocco e Paesi Bassi 37 aziende italiane hanno partecipato come espositori durante i due giorni. La manifestazione ha ricevuto il supporto di 3 Camere di Commercio (Venezia Giulia, Messina e Sicilia Sud-Orientale), di Unioncamere e dello sponsor Aon.

In totale sono stati organizzati più di 400 incontri B2B. Oltre ad aziende ed espositori si sono iscritte come visitatori gratuiti per la manifestazione più di 70 persone.

Feedback delle aziende partecipanti

Il feedback delle aziende che hanno partecipato ai 400 incontri B2B del meeting sono molto positivi: oltre l'80% ha ritenuto l'incontro coerente con le aspettative e più del 50% ha programmato un secondo incontro per proseguire le trattative. Il 13% dei meeting si è concluso con un accordo, mentre nel 4% dei casi si è arrivati alla firma dell'ordine.

Le imprese partecipanti

Sellers

Adams Italia srl

Apostoli Daniele srl

Besenzoni spa

Biasetton Oleodinamica srl

BK srl

Boero Bartolomeo spa C&C Shipping Solutions srl

Canepa & Campi srl

CGT spa Coferc srl Cofi srl

E. Polipodio srl

Electronic Service sas

ETT Solutions spa

Exxro srl

Fidema Progetti srl

Frigomar srl

Generalmarine srl

Gianneschi Pumps and

Blowers srl

Intech Automazione srl

Lupi srl

Maritime Technology Cluster Fvq

MecPlex rete d'impresa

Meg Industry srl Meridiano Lines srl

Novacavi srl Olcese Ricci srl

Recom Industriale srl

RGM spa

Sanguineti Chiavari srl

Scenario srl

Sea & Symphony srl

Speich srl

Studio Tecnico Marittimo

Tergeste Power and Propulsion srl

Tessilmare srl WallPepper

Buyer

Arti Denizcilik San.Tic. Ltd Besiktas Marine

Brook Marine Equipment

Trading Co. Llc

Bulutlu Denizcilik Gözetim

San. ve Tic. As

CELLweaver GmbH & Co. Kg

Comedi Alumiboat

Dubai Marina Yacht Club

Écoboat

Empire Marine International Llc

Esko Denizcilik Tic Ltd Sti

Ixblue Sas

Loewe Marine GmbH & Co. Kg

Marble Automation Maxoel Yachts Llc

Ocean Waves Boat Builder R.D.I. Robert Douillet

Industrievertretungen

Ripple Marine Services Llc Royal Yachting Middle East

Boat trading Llc

Seareg e.K.

Soremar Group

Steigerstad

Technology Ventures Middle

Fast Fzc

Silt: riferimento per il trasporto container

nitegrazione è motore di sviluppo, è l'approccio che meglio ci prepara ad affrontare e vincere le sfide del futuro. È con questa consapevolezza che, nel 1994, è partito un gruppo di imprenditori genovesi rappresentanti alcune fra le maggiori compagnie marittime dell'epoca, dando vita a Silt, Sistemi Integrati di Logistica e Trasporto. L'attività di trasporto container, governata dalla sede di Genova, è inizialmente gestita dall'ufficio operativo di La Spezia, ma la crescita rapida e lo sviluppo di nuove relazioni commerciali, porta-

no all'apertura di un nuovo ufficio operativo a Genova Voltri. è il passaggio che segna una svolta nella storia di Silt, dando il via all'espansione dell'azienda nel mercato del trasporto container su strada e portandola ad affermarsi come uno dei player di riferimento sul territorio nazionale. Nel 2017 si apre un ulteriore nuovo capitolo nella storia di Silt, con l'ingresso nel Gruppo Finsea che ne acquisisce il controllo rilevandone la maggioranza. Oggi l'azienda offre un servizio giornaliero di trasporti dai principali porti italiani verso tutti i punti inter-



ni e viceversa, operando con professionalità ed efficacia e garantendo un servizio di alta qualità, rivolgendosi sia alle più grandi compagnie di navigazione e spedizionieri internazionali, sia al target degli spedizionieri e produttori di piccole e medie dimensioni.

Il know-how specifico, acquisito nel tempo, è supportato da una struttura capace di rispondere con puntualità alle diverse esigenze: la flotta Silt può infatti contare su oltre 40 mezzi di proprietà e attraverso il supporto e la collaborazione coordinata dei diversi partner di rete riesce a gestire ogni anno 42.000 spedizioni e a percorrere in media 13.5 MIO/km annui.



La Gsw ha ospitato i board di due federazioni

Federazione del Mare

La Fregata Carlo Bergamini della Marina Mitare, nella giornata di giovedì 27 giugno ha ospitato il Board della Federazione del Mare, riunito in occasione della Genoa Shipping Week. Costituita nel maggio 1994, la Federazione del Sistema Marittimo Italiano riunisce oggi gran parte delle organizzazioni del settore: Accademia Mercantile (formazione), Aidim (diritto marittimo), Ancip (lavoro portuale), Ania (assicurazione), Assoporti (amministrazione portuale), Assonave (cantieristica navale), Assorimorchiatori (rimorchio portuale), Collegio Capitani (stato maggiore marittimo), Cetena (ricerca navale), Confitarma (navigazione mercantile), Federagenti (agenzia e intermediazione marittime), Fedepiloti (pilotaggio), Federpesca (navigazione peschereccia), Fedespedi (trasporti internazionali), Inail/exIpsema (previdenza marittima), Rina (certificazione e classificazione) e Ucina (nautica da diporto).

La Federazione del mare, che costituisce il maritime cluster italiano, ha il fine di dare rappresentanza unitaria al mondo marittimo del Paese, per consentirne l'apprezzamento come fattore di sviluppo ed affermarne la comunanza di valori, di cultura e di interessi, che scaturisce anche dal costante confronto con l'esperienza internazionale.

Fonasba

In occasione della Genoa Shipping Week, nella sede di Assagenti si è riunito l'Excutive Commitee di Fonasba (Federation of National Associations of Ship Brokers & Agents) l'unica associazione internazionale a rappresentare le agenzie marittime e i broker marittimi di tutto il mondo.

Fonasba, che ha il suo quartier generale al Baltic Exchange, conta sull'adesione di 62 nazioni per un totale di oltre 5.000 aziende associate. La Federazione, quale primaria organizzazione del settore marittimo, partecipa attivamente ai lavori dell'International Maritime Organisation (Imo), della World Customs Organisation nonché dell'Unctad e dell'Uncitral. Inoltre il comitato europeo della Federazione, l'Ecasba, è riconosciuto dalla Commissione Europea come organismo di rappresentanza dei professionisti che lavorano come agenti o broker marittimi. Attraverso questi legami, e collaborando anche con altre organizzazioni del settore marittimo tra cui Baltic Exchange, Bimco, Cmi, Intercargo, Intertanko, Ipcsa e Itic nonché l'International Chamber of Shipping (Ics), Fonasba fa sì che la voce dei suoi associati sia ascoltata ai più alti livelli negli ambienti in cui si assumono le decisioni che hanno un impatto sul settore internazionale dello shipping.



ENTE BILATERALE NAZIONALE

L'Ente Bilaterale Nazionale per il personale dipendente delle Agenzie Marittime Raccomandatarie, Agenzie Aeree e Mediatori Marittimi è stato costituito il 28 gennaio 2003 ed è un'associazione non riconosciuta che persegue finalità non di lucro.

Soci fondatori dell'Ente sono: la Federagenti (Federazione Nazionale Agenti Raccomandatari Marittimi, Agenti Aerei e Mediatori Marittimi), da una parte, e le Organizzazioni Sindacali dei lavoratori FILT CGIL, FITCISL E UIL Trasporti, dall'altra.

Gli scopi e le finalità dell'Ente Bilaterale Nazionale sono:

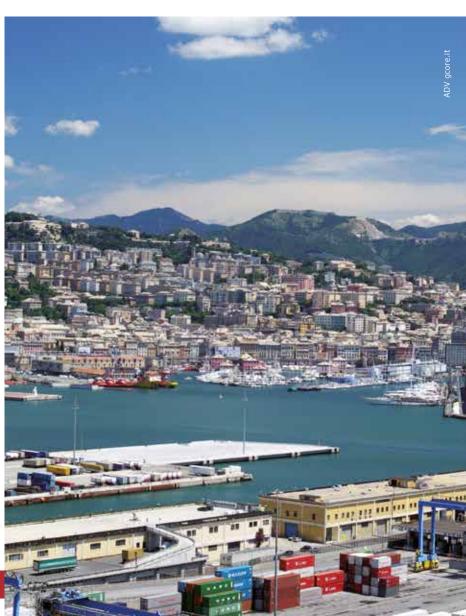
- Incentivare e promuovere studi e ricerche sul settore delle Agenzie Marittime ed Aeree e Mediatori marittimi con particolare riguardo all'analisi dei fabbisogni di formazione.
- Promuovere iniziative in materia di formazione continua, formazione e riqualificazione professionale, anche in collaborazione con le istituzioni nazionali, europee, internazionali, nonché con altri organismi orientati ai medesimi scopi.
- Favorire le opportunità di accesso per il settore delle Agenzie Marittime ed Aeree e Mediatori Marittimi ai programmi comunitari ispirati e finanziati dai fondi strutturali, con particolare riferimento al fondo Sociale europeo.
- Seguire la realizzazione del lavoro interinale nell'ambito delle norme stabilite dalla legislazione e delle intese tra le parti sociali
- Analizzare le tematiche del mercato del lavoro e della flessibilità e monitorarne l'attuazione nel settore ai fini delle opportune decisioni in sede di contrattazione collettiva.











«All'Italia serve un ministero del Mare»

Intervista a Giovanni Toti, presidente della Regione Liguria

Presidente questa Genoa Shipping Week ha rappresentato un mix di eventi di business, di cultura, di spettacoli legati al mare. Un mare che rappresenta una fonte economica fondamentale per la Liguria, in che modo Regione Liguria sta lavorando per valorizzarla?

«Il nostro sistema portuale è il primo in Italia per numero di merci e passeggeri movimentati ogni anno,

portando nelle casse dello Stato circa 6 miliardi di euro per quanto riguarda l'iva, i dazi e le accise sulle merci. Pertanto noi riteniamo che il gettito che arriva da questi traffici debba restare, almeno in parte, sul territorio. Per questo abbiamo avviato con il governo, insieme alle regioni del Nord, una trattativa sull'autonomia. Inoltre le Authority, così come sono, non riescono a essere pienamente efficienti: alcuni problemi dipendono da vincoli normativi come dragaggi e appalti, e altri derivano anche dal modello organizzativo. Questi enti devono essere dotati di organizzazione e governance più agile, in grado di rispondere alle esigenze del mercato e dei suoi operatori:

possono essere società per azioni

pubblici economici o altro ancora.

Inoltre stiamo lavorando su molti

progetti europei relativi a specifiche

tematiche: per la informatizzazione e

la semplificazione del flusso logistico

controllate dal pubblico o enti

delle merci, per il miglioramento dell'accessibilità dei passeggeri, per legare al meglio città e porto e rendere quest'ultimo sempre più compatibile. E anche iniziative interregionali per migliorare le connessioni infrastrutturali ferroviarie e aumentare così le prestazioni del sistema portuale nella sua interezza. Non ultimo il tavolo interistituzionale costituito in Liguria per l'introduzione del gas naturale liquefatto, sia per il trasporto marittimo sia terrestre e abbattere così le emissioni di zolfo.».

Al momento la Zls (Zona Logistica Semplificata) istituita per l'area della Valpolcevera è ancora rimasta sulla carta, può darci i tempi di una sua realizzazione effettiva?

> «La giunta regionale ligure al termine di un lavoro con il commissario per la ricostruzione, con il Comune di Genova, con il porto, con le dogane, con Spediporto e con Confindustria, ha tracciato la strada per rendere effettiva la Zls che vuole semplificare le procedure e le pratiche per l'insediamento di nuove imprese nell'area della Val Polcevera e anche le procedure doganali, dopo il crollo di ponte Morandi. A questo proposito nelle prossime settimane andrà in giunta, con l'obiettivo di renderla operativa nei primi mesi del 2020. Naturalmente stiamo lavorando affinché la Zls non riguardi solo la Val Polcevera, ma vogliamo estenderla anche ad altre

zone della città. Per fare in modo che arrivino nuove aziende che potranno lavorare lungo la catena logistica dei servizi, o aziende manifatturiere o nello stoccaggio delle merci per decongestionare il porto».

Recentemente si è parlato di Zes (Zone Economiche Speciali) al Nord, sarebbe un'opportunità visto che le Zes prevedono anche vantaggi fiscali? Ritiene che nel caso in cui questa possibilità fosse estesa anche al Nord Italia, si possa fare un ulteriore passo avanti?

«Sicuramente sono molto favorevole ad estendere le Zone Economiche Speciali che attualmente, per legge, valgono solo per il Sud, anche al Nord. Questo significherebbe avere incentivi e benefici fiscali e questo sarebbe di ulteriore stimolo all'arrivo di nuove imprese nell'area colpita dall'emergenza del ponte Morandi. Ma per fare questo serve una modifica della normativa nazionale, chiediamo pertanto al governo di mettere in calendario una modifica del percorso».

Vista l'importanza del settore portuale non solo per Genova, ritiene che sia necessaria una maggiore attenzione da parte delle Istituzioni nazionali? «Certo che si, è per questo che all'inaugurazione del 59° Salone Nautico, ho chiesto al Parlamento l'istituzione di un ministero del mare, perché un porto come quello di Genova, così come tutti i porti italiani, lo merita. Inoltre lo Stato dovrebbe far funzionare completamente l'ultima riforma portuale che ha portato all'accorpamento delle Autorità Portuali. Questo significherebbe fare un passo ulteriore, ad esempio convocando regolarmente la conferenza dei presidenti delle Adsp, ma anche attraverso una seria applicazione della semplificazione dei controlli doganali e non solo sulle merci, rendendo finalmente operativo lo sportello unico. Per arrivare ad una nuova governance delle Autorità di Sistema Portuale ispirata a criteri aziendali. Un obiettivo auspicato da tutti gli operatori portuali internazionali».







OPERIAMO NEI PORTI

- BARI MOLFETTA BRINDISI AS IMPRESA E SHIP AGENCY
- VASTO AS IMPRESA PORTUALE
- BARLETTA AS SHIP AGENCY



Una partecipazione ormai consolidata quella della Marina Militare alla Genoa Shipping Week, quest'anno con tre unità

e magnifiche tre: Nave Bergamini, Nave Scuola Palinuro e Sommergibile Todaro sono state sicuramente le attrazioni più ammirate della Genoa Shipping Week, soprattutto dai fortunati che hanno potuto visitarle grazie alla collaborazione con il Comune di Genova. Si tratta di tre unità navali della Marina Militare. Tutte sono state aperte alle visite guidate, registrando 1.767 presenze, e le navi hanno ospitato alcune delle conferenze a palinsesto, board delle associazioni e premiazioni.

Una collaborazione, quella tra Genoa Shipping Week e Marina Militare, che ormai va avanti da anni e che prosegue anche durante la Naples Shipping Week, nell'ottica di mostrare quanto sia utile, anche se spesso troppo poco conosciuto, il lavoro della Marina Militare.

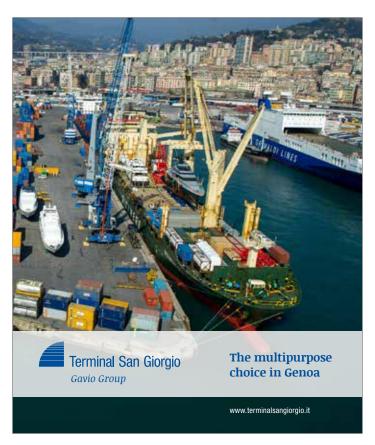
L'occasione di poter ammirare questi gioielli della tecnologia applicata alla navigazione è ghiotta. Il fatto che a bordo possano salire in pochi, rende ancora più appetibile la visita. Non è un caso che le prenotazioni terminino sempre in anticipo con un "tutto esaurito".

Nave Bergamini – 721 visitatori

Fregata missilistica della Marina Militare, prima unità dell'omonima classe navale e prima unità in versione multiruolo. Costruita da Fincantieri a Riva Trigoso, è stata varata nel 2011 e consegnata alla Marina nel 2013. È lunga 144,7 metri, larga 19,70. Raggiunge una velocità di 29 nodi (circa 54 km/h). Può ospitare 131 persone dell'equipaggio, è dotata di 2 cannoni, 2 mitragliere, 2 lanciatori per siluri, 8 missili, 16 celle antiaerei e antimissile. 2 mezzi aerei. Ha anche un equipaggiamento per la guerra elettronica. Il motto è "Con forza e fedeltà".

Nave scuola Palinuro – 868 visitatori

Un veliero varato nel 1934 ed entrato in servizio nel 1955, ammodernato nel 1984. Lungo 69 metri, largo 10, può raggiungere una velocità di 8 nodi. Può ospitare sino a 54 allievi. Può ospitare 6 ufficiali e 76 tra sottufficiali e truppa. È una nave scuola che affianca l'Amerigo Vespucci e forma gli allievi sottufficiali nocchieri, motoristi



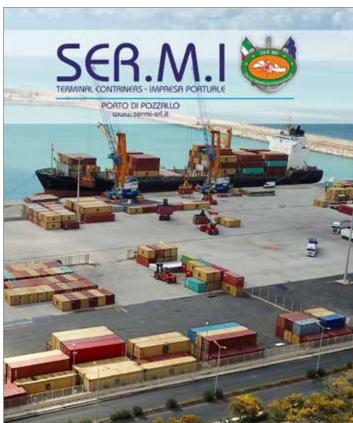


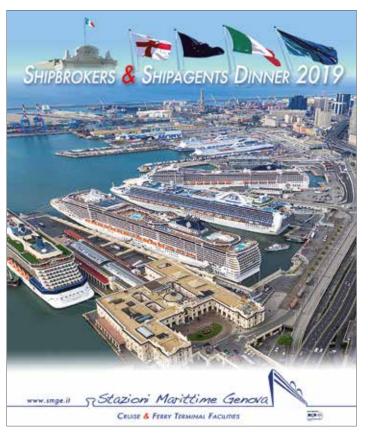
shipping and commercial law

SICCARDI BREGANTE & C

Genova | Milano









e nocchieri di porto. Si stima abbia percorso più di 300 mila miglia nautiche (al 2016) pari a circa 15 volte il giro del mondo.

Il motto è "Faventibus ventis" (col favore dei venti).

Sommergibile Todaro – 178 visitatori

È uno dei più recenti sottomarini della classe U212A della Marina Militare Italiana. Costruito al cantiere del Muggiano, è stato varato nel 2003 ed è entrato in servizio nel 2006.

È lungo 55,9 metri, ha un diametro di 7 metri. In immersione raggiunge i 20 nodi (37 km/h), in emersione 12 nodi (22 km/h). Ospita 4 ufficiali e 23 tra equipaggio e sottufficiali. È armato con 6 tubi lanciasiluri e 12 siluri, oltre che 24 mine antinave. Il motto è "Osare l'inosabile".







Quattro chef affermati hanno interpretato a modo loro il tema del mare

on capita tutti i giorni di poter gustare le prelibatezze preparate da quattro chef affermati.

Gianluca D'Agostino, Paolo Barrale, Marco Visciola e Cosimo Bunicelli, hanno dato vita a un menù all'insegna soprattutto del mare e non poteva essere altrimenti, visto che la serata era compresa nella Genoa Shipping Week. Piatti legati alla cultura marinaresca genovese e napoletana, ancora una volta protagoniste di questo gemellaggio legato alle "shipping week" che ogni anno, alternativamente, sono ospitate dalle due città.

La "Cena stellata a 8 mani" – questo il titolo dell'evento – è stata ospitata da Eataly il 26 giugno.

Dopo il benvenuto degli chef, si è passati al ricco menù. Inizio con gamberi e fiori di Paolo Barrale, lo chef che per 15 anni è stato punta di diamante del ristorante Marennà (stella Michelin dal 2009) dell'azienda vitivinicola Feudi San Gregorio.

A seguire la caponnadda ligure interpretata da Cosimo Bunicelli, che ha reinventato letteralmente la cucina, intesa come luogo, trasferendola all'aperto, nel verde dove sorge il suo Intatto Grill Restaurant a Calice al Cornoviglio (Sp).

Il primo piatto è stato affidato a Marco Visciola, che giocava in casa, essendo lo chef del ristorante Il Marin di Eataly: riso della costiera alla riviera. Come secondo ecco le seppie alla cacciatora di Gianluca D'Agostino del Veritas Napoli, stella Michelin. Chiusura con due dolcezze: il fior di fragola di Barrale e la pesca ceci e timo di Visciola.

Menu

Benvenuto degli chef Gamberi e fiori (Barrale) Caponnadda Ligure (Bunicelli) Riso dalla costiera alla riviera (Visciola) Seppia alla cacciatora (D'Agostino) Fior di fragola (Barrale) Pesca ceci e timo (Visciola)





Zones Portuaires ha fatto il pieno di pubblico proponendo un programma vario, ricco e interessante

> on soltanto moli, banchine, merci e persone, arrivi e partenze, ma un vero e proprio patrimonio condiviso di mestieri, attività, architetture, esperienze; il porto, in una parola, è anche cultura. Proprio per valorizzare la contaminazione tra tessuto urbano e portuale è nato nel 2010 a Marsiglia il progetto Zone Portuaires, il festival interdisciplinare dedicato alle città di porto, approdato a Genova nel 2015 grazie alla associazione U-Boot Lab e Incontri in Città (Dafist - Unige).

> Quest'anno, per la prima volta, Zones Portuaires ha incontrato la Genoa Shipping Week con "Nuove rotte", quinta edizione genovese del festival, proponendo una vasta scelta di eventi in luoghi pubblici per stimolare un dialogo e sensibilizzare la cittadinanza alla cultura portuale. Dopo l'evento inaugurale, Orizzonti (vedi pag. 4) che è stato anche l'atto di apertura

della Gsw 2019, Zones Portuaires ha preso il via con visite guidate, convegni, mostre, uscite in mare, concerti, performance teatrali e momenti di incontro.

Tanti i momenti di confronto tra passato e presente, dalla mostra fotografica "Port Immersion" alle esperienze registiche al femminile di Renata Boero e Eleonora Chiesa, passando per #Ourport, il progetto della "social ambassador" del porto di Genova Michela Canalis, fino ai reportage sui camalli di Lisetta Carmi e di Danilo Correale. I visitatori del Genoa Port Center hanno potuto conoscere e capire il porto di Genova attraverso laboratori e simulatori in grado di riprodurre attività come rimorchiare una nave, manovrare una gru di banchina, pilotare una motovedetta.

Il festival di Zones Portuaires è stato anche l'occasione per raggiungere luoghi normalmente inaccessibili, come l'ultima terrazza e le ottiche della Lanterna di Genova, l'Istituto Idrografico della Marina, la storica centrale Enel di San



Benigno o visitare navi come il pattugliatore Dattilo, la fregata Bergamini, la goletta Palinuro e il sommergibile Todaro.

Un altro dei punti di forza del Festival è offrire la possibilità di vivere esperienze normalmente riservate a pochi, come assistere alle operazioni di un bacino di carenaggio, uscire in mare su una pilotina e assistere al famoso "salto del pilota", il momento in cui il professionista sale a bordo della nave che dovrà condurre in porto, ma anche imparare dal vivo i segreti della navigazione a vela, vedere gli ormeggiatori alle prese con le fasi di manovra e di attracco di un gigante del mare.

Oltre a incontri e visite guidate, "Nuove Rotte" ha proposto anche serate musicali, come "Alla luna, ode di banchina" il progetto dedicato ai 50 anni dall'allunaggio da Davide "Boosta" Di Leo, co-fondatore dei Subsonica, che ha regalato agli spettatori un punto di vista d'eccezione sul porto dalla passeggiata di legno tra la Stazione Marittima, Ponte dei Mille e Ponte Andrea Doria, da tempo non più accessibile al pubblico.

Il venerdì è stata la volta della band Al Raseef con "Concerto per Sirena", che fonde sonorità arabe, mediterranee e balcaniche. Infine, a chiudere il festival, la performance degli Almamegretta al terminal dei silos Saar che, con "Instrumental dub session", è stato anche l'atto conclusivo della Genoa Shipping Week.

75 anni e non sentirli

on più di 75 anni di storia, Casasco & Nardi è sempre stata un'azienda di riferimento nel trasporto marittimo ed aereo. Un'azienda dinamica ed affidabile, che unisce una tradizione di eccellenza di lunga data ad un approccio moderno alla logistica.

Oggi Casasco & Nardi è uno dei più importanti spedizionieri indipendenti sul mercato italiano, a capo di un gruppo logistico in crescita, che ha un fatturato di oltre 65 milioni di euro.

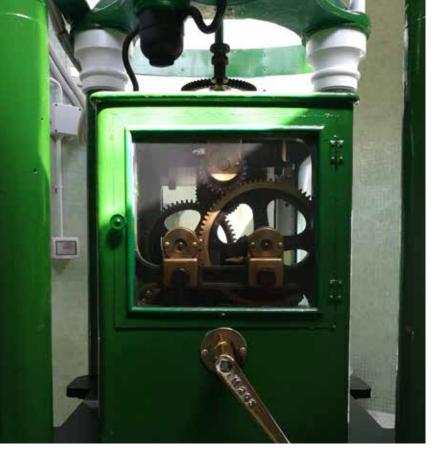
Dal trasporto marittimo a quello aereo, dall'autotrasporto alla logistica integrata, i servizi da noi forniti sono affidabili e flessibili. Siamo uno dei più importanti spedizionieri italiani nel trasporto refrigerato con una tradizione di lunga data di professionalità ed eccellenza del servizio.

Negli ultimi anni siamo stati inoltre impeqnati a costruire un ampio gruppo di aziende di logistica, così da poter essere in grado di offrire un più ampio range di servizi e soddisfare il più piccolo mercato di nicchia: Mastermar Spedizioni e Controlli è una società che si occupa di trasporto marittimo ed aereo, specializzato in aiuti umanitari, logistica del settore alimentare e ispezioni. Contline Logistica è la nostra società dedicata all'autotrasporto. Con una flotta di più di 20 camion di proprietà, 30 chassis e 3 movimentatori di container, che opera in tre interporti situati opportunamente vicino al porto di Genova, Contline è in grado di fornire



servizi di trasporto di alta qualità.

SDI - Servizi Doganali Internazionali è la nostra agenzia di brokeraggio interno. SDI opera dai suoi uffici nel porto di Genova, Leghorn e La Spezia e offre brockeraggio e assistenza, con una forte specializzazione nel trasporto refrigerato e di prodotti deperibili, assistendo i nostril clienti in migliaia di controlli fitosanitari e veterinari ogni anno.



«Poco per volta abbiamo cercato di coinvolgere sempre di più i diversi soggetti portuali - ha spiegato Maria Elena Buslacchi che, con Maria Pina Usai, è direttore artistico della manifestazione - portando il pubblico in zone normalmente non accessibili o trasportando il porto nel tessuto urbano». L'edizione 2019 è stata il coronamento di un percorso fatto di collaborazione con tutti gli operatori del porto: «Abbiamo dato vita a qualcosa che cinque anni fa sembrava irrealizzabile», commenta Buslacchi. «Ci piacerebbe portare questa esperienza anche in altri porti», annuncia Usai. La speranza è che rimanga a Genova, visto che sinora Zones Portuaires è riuscita a sopravvivere senza finanziamenti da parte di Comune e Regione, che comunque patrocinano l'iniziativa insieme al Municipio Centro Est, all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, alla Capitaneria di Porto, all'Ordine e alla Fondazione degli Architetti di Genova e all'Association Internationale Villes Portuaires.

Qui accanto e nella pagina precedente le ottiche e i meccanismi che si sono potuti ammirare nella visita sulla cima della Lanterna.

Pionieristici e lungimiranti le chiavi del successo di Fama



rano i primi anni '80 e il Consiglio di Amministrazione di Federagenti (la Federazione che riunisce gli Agenti Marittimi) era alla ricerca di nuove soluzioni per fornire sostegno alla categoria. Un gruppo di pionieri ritenne quindi che la creazione di un fondo previdenziale avrebbe costituito un eccellente mezzo di sostegno per assistere i membri della propria associazione.

E così, dopo un breve periodo di incubazione, a Genova, il 31 gennaio 1985 venne creato il F.a.m.a. - Fondo Agenti Marittimi ed Aerei: l'obiettivo era implementare delle forme di previdenza e di assistenza sanitaria, così come altre forme assicurative a favore degli Agenti Marittimi Raccomandatari e dei loro familiari, nonché a favore delle loro rispettive aziende.

In una fase iniziale l'iscrizione al fondo era su base volontaria, ma presto l'iniziativa riscosse successo tra i membri. Con queste premesse favorevoli, il Fondo si propose come capace di gestire il fondo pensionistico obbligatorio di categoria. Il punto di svolta arrivò nel 1995, quando la Legge 549 stabilì che il Fondo diventasse un fondo previdenziale obbligatorio per tutti gli Agenti Marittimi, nell'ambito dei sistemi previdenziali obbligatori.

La natura obbligatoria dell'iscrizione al Fondo venne riaffermata e rafforzata sia dall'INPS che dal Ministero del Lavoro: attraverso un memorandum diffuso il 25 settembre 1996, L'Istituto Nazionale Previdenza Sociale chiarì che gli Agenti Marittimi Raccomandatari sono sottoposti a contributi previdenziali obbligatori che sostituiscono quelli indicati all'Art. 2, par. 26 e successivi della legge n. 335/95 (schema separato). Il documento pubblicato dal Ministero del Lavoro, datato 26 settembre 2006, sottolineò la natura obbligatoria del fondo previdenziale gestito da F.a.m.a.

F.a.m.a ha sempre concentrato la propria attenzione sul sistema di previdenza volontario, così come sulle forme di previdenza obbligatoria. A partire dal 1985, le necessità individuali o familiari dei membri/parti assicurate di aggiungere contributi volontari a quelli obbligatori previsti dalla legge sono state soddisfatte con l'istituzione di una forma previdenziale complementare. Le nostre forme di previdenza complementare sono estremamente favorevoli rispetto alle condizioni di mercato e tutte le polizze previdenziali hanno dato ottima resa negli ultimi anni: negli ultimi tre anni, per esempio, hanno avuto variazione di resa da un massimo del 4% ad un minimo del 3%.

LE VISITE

La Lanterna

È uno dei fari più famosi al mondo, ammirata da secoli da chi arriva dal mare e guardata con affetto dai genovesi, ma raramente è possibile visitarne la sommità. La Lanterna di Genova non è solo un'icona, ma è anche il faro più alto del mediterraneo, il terzo più antico al mondo ancora in attività e un concentrato di storia e di ingegneria che si erge per 117 metri sulla città dal promontorio di San Benigno. Costruita nel 1128, fu danneggiata negli scontri tra guelfi e



ghibellini nel Trecento, quasi distrutta nel Cinquecento dal fuoco amico degli insorti contro i francesi e danneggiata di nuovo dai cannoni alla fine del XV secolo. Oggi parte del Parco della Lanterna, ospita alle sue pendici una passeggiata e un museo che ne ripercorre la storia. In occasione del festival di Zone Portuaires, i visitatori hanno potuto accedere alla vetrata superiore, che ospita l'affascinante sistema rotante di lenti Fresnel, in grado di proiettare il proprio fascio di luce a 26 miglia di distanza e una vista a 360° sulla città di Genova.

Istituto Idrografico della Marina



Non è solo l'organo cartografico più importante dello Stato, ma la sua sede di Forte San Giorgio conserva alcuni reperti davvero sorprendenti. Fondato nel 1872, l'Istituto Idrografico della Marina è l'ente deputato alla realizzazione delle carte per la navigazione nei mari italiani, allo studio della nautica e della oceanografia, al collaudo degli strumenti per la Marina Militare e rilievi, tra cui quello del livello del mare che fa da riferimento a livello internazionale. Lo stesso su cui si basa la misurazione dell'altezza del Monte Bianco. In oltre 150 anni di storia, l'ente ha raccolto un'ampia collezione di carte antiche, circa 30 mila volumi dedicati alla cartografia e 3 mila tra carte nautiche e portolani. È anche il luogo in cui, grazie a misurazioni

astronomiche, veniva stabilita l'ora esatta per la città, che poi veniva "conservata" nella sala della conservazione del tempo, che ancora oggi custodisce i pendoli astronomici di precisione utilizzati nell'Ottocento.

Centrale Enel San Benigno

Costruita nel 1929, l'ex centrale termoelettrica del porto ha fornito energia alla rete nazionale fino al 2016 ed è ora vincolata come palazzo storico. Testimonianza architettonica e di archeologia industriale, la centrale è stata sottoposta negli anni a lavori di adeguamento, ma conserva ancora la sua struttura di mattoni, corpi di diverse altezze, pilastri e travi reticolari di ferro chiodato ed elementi suggestivi, come l'elegante balconata interna in stile liberty, i corrimani in ottone, le ringhiere in ferro battuto e la plancia di comando anni Cinquanta della sala di comando.



Ports Center Cen

Genoa Port Center

Tra le prime aree espositive al mondo nel suo genere, il Port Center conta su oltre 40 postazioni interattive e simulatori che permettono ai visitatori di capire le dinamiche, i mestieri, le attività dedicate a merci, passeggeri e tutto ciò che fa funzionare quel microcosmo che è il porto di Genova. Nato per diffondere la cultura portuale e situato negli spazi dei Magazzini del cotone nel Porto Antico, il Genoa Port Center è uno spazio ricco di laboratori e percorsi, in cui è possibile – tramite simulazioni – imparare a manovrare una gru da banchina, o pilotare una motovedetta della Guardia Costiera, rimorchiare una nave dal mare aperto fino al molo.

ANCHOR SHIPPING

Svolge funzioni di agente marittimo

raccomandatario in ogni ambito dello shipping (tramp, linea) ed è presente con propri uffici a Genova, Taranto, Venezia e Ravenna nonché con rappresentanti in altri porti nazionali e all'estero.

Fornisce servizi di consulenza riguardanti le problematiche marittime, doganali e fiscali.

+39 019 84131 Tel.:

E-mail: ancorship.sv@campostano.com

BANCHERO COSTA **NETWORK**



Un network internazionale che offre un range sempre più completo e integrato di servizi per lo shipping: da quelli marittimi a quelli finanziari e assicurativi, mantenendo sempre costante l'approccio basato sul valore delle persone e sulla loro professionalità. Presente in 10 Paesi del mondo.

Tel· +39 010 56311 E-mail: info@bancosta.it



Leader mondiale nel trasporto marittimo di carichi pesanti e project cargo. La flotta a disposizione dei clienti ammonta a 170 imbarcazioni, un portfolio che va da 4320 a 56800 di portata lorda e capacità di sollevamento fino a 1400 metri. Nata a Brema, in Germania, nel 1997, l'azienda si è espansa in tutto il mondo.

+39 010 8990950

E-mail: genoa@bbc-chartering.com





BULK MARE



Società di mediazio- BULK MARE ne marittima italiana. conosciuta e stimata sia in ambito nazionale sia in ambito internazionale. Opera in tutti i settori del trasporto marittimo: dal carico secco al carico liquido, curando gran parte della tipologia di navi, qualsiasi tonnellaggio e area geografica.

+39 010 567091 Tel.: Email: bulkmare@bulkmare.it

BURKE & NOVI



Un'azienda storica che affonda le radici nel 1900.

ma che assume la denominazione attuale nel 1961. Specializzata in brokeraggio nel settore dry cargo e liquid cargo, la società ha il core business nel chartering delle petroliere, ma assiste anche i clienti nell'acquisto e la vendita di navi.

Tel.: +39 010 54921

Email: secretary@burkenovi.com



HB SHIPPING



La Società ha sede a Genova dal 2009. Ne fanno parte un team di brokers con esperienza nei principali settori dello shipping. Attiva nel settore carichi secchi e specializzata in quello dell' heavy-lift. Tratta tutte le tipologie di navi ed annovera tra i propri clienti i maggiori traders di materie prime.

Tel: +39 010 545561 E-mail: hb@hbshipping.it

INTERMARE



Agenzia marittima internazionale e società di brokeraggio in grado di offrire ai propri clienti una vasta gamma di servizi. Intermare agisce come broker in taluni casi esclusivo, per più importanti spedizionieri italiani ed europei ed è in contatto con le principali società ingegneristiche.

Tel +39 010 24951

Email: project@intermare.com

KESTREL ITALIA SRL

Kestrel Italia s.r.l.

Dal 1988 Kestrel Italia è al servizio della clientela industriale e dei maggio-

ri spedizionieri in tutto il mondo. Agente marittimo specializzato nel project cargo opera in Italia per conto di Jumbo Shipping e Thorco Shipping A/S. Ha avviato una partnership con Volgo Baltic Logistics.

Tel +39 010 248741 Email: informazioni@kestrel.it

ENRICO SCOLARO SHIPBROKERS



Si occupa di compravendita navi di seconda mano, contratti di nuove costruzioni, demolizioni e anche valutazioni, prevalentemente per navi RoRo, RoRo Passeggeri, Ferries Passeggeri, portacontenitori e altro tonnellaggio specializzato. Per lo stesso tipo di navi si occupa altresì di noleggio a tempo, a scafo nudo o a viaggio.

Tel: +39 010 3725133

E-mail: mail@scolaroshipbrokers.com Sito web: www.scolaroshipbrokers.com

BRAVO TANKERS



Fondata nel 1983 come specialista nel trasporto di oli, Bravo Tankers fa parte di Bravo Group. Un gruppo di brokers estremamente qualificati e di grande esperienza sia sui prodotti petroliferi raffinati, sia sul greggio. Sono 40 le petroliere a disposizione. La sede è a Genova.

Tel.: +39 010 5606200 E-mail: bravo@bravotankers.com





Agli archivi la prima edizione dei MedCruise Award Tra i premiati anche un po' di Genova

> iciannove premi, consegnati durante una cerimonia ospitata dal salone di rappresentanza di Palazzo Tursi. È già agli archivi la prima edizione dei MedCruise Award, l'associazione che racchiude porti e i protagonisti dell'industria crocieristica del Mediterraneo. I vincitori sono stati scelti da un lato basandosi su numeri e fatti, dall'altro sull'opinione di giurie qualificate. C'è anche un po' di Genova nei riconoscimenti: l'agenzia Cemar come il "port agent" più efficiente, Costa Crociere invece ha vinto il riconoscimento per il più grande programma di sostenibilità per una compagnia crocieristica con "Insieme per Genova", un progetto di Costa Foundation per aiutare Genova dopo il crollo del ponte Morandi: per ogni piatto di trofie al pesto scelto dagli ospiti, Costa ha devoluto 1 euro in favore della comunità colpita. Durante la cena a bordo, è inoltre stato possibile contribuire attraverso una donazione volontaria attraverso un modulo dedicato. Costa ha donato 1 euro anche per ogni ospite che ha prenotato dal 1 settembre al 30 novembre. Anche i fornitori

di Costa e i colleghi in tutta Europa hanno aderito all'iniziativa e hanno iniziato a donare.

Queste le categorie e i vincitori

Cruise Line Executive Showing the Greatest Commitment during the 52nd MedCruise General Assembly held in La Valletta: Captain Luigi Pastena, Vice President Port Operations, **MSC Cruises**

Cruise Line Executive Showing the Greatest Commitment during the 54th MedCruise General Assembly held in Kusadasi: Marcus Puttich,

Head of Port & Ground Operations, TUI Cruises

Best Port from the West Med Region of MedCruise: Port of Barcelona

Best Port from the Adriatic Sea Region of MedCruise: Port of Dubrovnik Best Port from the East Med Region of

MedCruise: Port of Piraeus

Best Port from the Black Sea Region of

MedCruise: Port of Odessa

Associate Member with the Most Efficient Shorex Agent and tour operator: Intercruises Shoreside & Port Services

Associate Member with the Most Efficient Port Agent: Cemar

Associate Member with the Most Efficient Cruise Terminal: DP World Limassol

Associate Member with the Most Proactive Tourist Board/Municipality: VAR Provence Cruise Club

Award for the Best Cruise Industry publication: Seatrade Cruise Review

Lifetime Recognition Award: Giovanni Spadoni, Technical & Commercial Director, Porto di Livorno 2000 and former President of MedCruise (2009-2011)

Award for the Cruise Line with the Highest Number of Calls in all the MedCruise Regions: MSC Cruises

Award for the Cruise Line Group/Holding with Highest Number of Calls in all the MedCruise Regions: Carnival Corporation

Award for the Luxury Cruise Line with the Highest Number of Calls in all the MedCruise Regions: Viking Cruises

Award for the Cruise Line with the Greatest Commitment to the East Med Region: Celestyal Cruises

Award for the Cruise Line with the Greatest Investment and Commitment to the Environment and Sustainability: AIDA Cruises Award for the Cruise Line with the Greatest Sustainability Program: Costa Cruises Award for the Cruise Line with the Highest

Attendance in MedCruise General Assemblies: Royal Caribbean Cruise Line

DI CORSA PER IL GASLINI

Ottanta iscritti, anche se qualcuno alla fine ha rinunciato per via del gran caldo unito all'afa, ma la stragrande maggioranza non si è lasciata intimorire. L'occasione era unica: correre dentro le aree portuali e farlo insieme a una campionessa come l'alessandrina Valeria Straneo (nella foto in basso), ottava alla maratona olimpica di Londra 2012, vicecampionessa mondiale a Mosca nel 2013 e vicecampionessa europea a Zurigo nel 2014.

La quarta edizione della Shipping Run è agli archivi, ma non l'attività benefica degli organizzatori: l'associazione International Shipping Runners, che prosegue sino alla fine dell'anno: «L'obiettivo è raccogliere fondi per l'unità di ematologia dell'ospedale Gaslini - racconta Angelo Merialdi – a fine anno consegnamo un assegno per dare il nostro contributo a un reparto così importante dell'ospedale pediatrico. Alcuni soci andranno alla maratona di New York e anche negli Usa ci sarà occasione di raccogliere fondi. L'anno prossimo siamo già concentrati sulla maratona di Londra. Non ci annoiamo mai e poi, grazie all'aiuto di soci che fanno anche i fundraiser di professione, riusciamo a ottenere buoni risultati sul fronte beneficenza. «Il gran caldo non ci ha fermato – dice una sorridente Straneo – è bello correre tutti insieme, parlare,

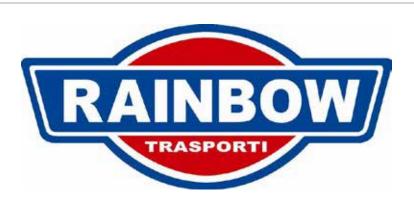


raccontarsi, ascoltare. Particolarmente emozionante quando ci siamo fermati a ricordare le vittime della torre piloti al molo Giano. In più, correre in un'area che di norma è riservata solo a chi lavora in porto, aggiunge ulteriore fascino a questa corsa». Per una



professionista come Straneo correre senza l'obiettivo di fare "il tempo" è un ottimo diversivo: «È un piacere, le gambe girano senza stress, mentre di solito anche negli allenamenti devi essere concentrata, stare nei tempi, in questa run si assapora tutto il bello che c'è nella corsa».

Pietro Dagnino, un altro degli organizzatori, aggiunge: «Abbiamo sempre voluto uno sportivo di livello per dare un segnale, un mesaggio, la scorsa edizione aveva partecipato Emma Quaglia, nelle prime due c'era Stefano Baldini. È anche una fatica riuscire a procurarsi le autorizzazioni per il percorso, ma ci teniamo a portare i runner nella zona portuale, far assaggiare banchine e scorci». All'arrivo tutti contenti e con il sorriso sulle labbra. Foto di rito con Straneo e chiusura con mini-ristoro finale.







Civitavecchia Port - Italy





DOPPIO GIALLO SULLA TERRA ROSSA

Un successo. Trentadue partecipanti, quattro giorni fitti di tennis. Una formula, quella del doppio giallo, che fa uscire davvero il più forte tra tutti i partecipanti, visto che in ogni girone (da 4 giocatori, A, B, C e D) ogni iscritto ha potuto disputare in doppio una partita con ognuno degli altri componenti del gruppo e scontrarsi contro gli altri (AB vs CD / AC vs BD / AD vs BC). Tutti gli incontri si sono disputati su 1 set ai 5 games senza vantaggi con tie-break ai 7 punti sul 4 pari.

A vincere il torneo, reso possibile grazie alla sponsorizzazione di Pqs Group e con i premi messi a disposizione da Slam, è stato Leopoldo Da Passano. Secondi classificati a pari merito Francesco Zucchi e Maurizio Olivieri, quarto posto per William Fielding. Nonostante il caldo che ha

caratterizzato la settimana dello shipping, pare che per i tennisti non sia stato un problema giocare anche a orari che prevedevano il sole a picco sui campi in terra rossa del Tennis Club Genova 1893: «Abbiamo giocato tranquilli, il caldo non ci ha frenato - dichiara il vincitore Leopoldo Da Passano – io durante l'anno partecipo già a diversi tornei, ma mi ha fatto particolarmente piacere far parte di questo. È stato bello perché gli iscritti appartenevano tutti al mondo dello shipping, un bel modo per conoscere persone che sono dello stesso settore». Partecipare va bene, ma solo se lo si fa per vincere, ribadisce Da Passano, che annuncia già la volontà di iscriversi alla prossima edizione.

Tabellone e risultati a questo link: https://bit.ly/2ofcSId







Alcuni momenti del torneo: a fianco Francesco Zucchi, in alto Francesco Zucchi e Maurizio Olivieri, qui sopra un servizio del vincitore Leopoldo Da Passano.

PRIMO PREMIO: UNA CROCIERA. LOTTERIA BENEFICA PRO GASLINI

La Genoa Shipping Week non ha tralasciato anche la beneficenza. Grazie a Msc Crociere, uno degli sponsor della manifestazione, è stato possibile raccogliere contributi a favore del Fondo Malattie Renali del Bambino – onlus attraverso una lotteria. Il primo premio era particolarmente allettante: una crociera di 7 giorni nel Mediterraneo per due persone a bordo di Msc Bellissima. Il denaro raccolto serve per acquistare

Il denaro raccolto serve per acquistare un nuovo macchinario per il reparto di Nefrologia, dialisi e trapianto "Rosanna Gusmano" dell'Istituto Gaslini. Il biglietto vincitore è il numero 553.

Il Fondo Malattie Renali del Bambino Onlus, opera da più di 40 Anni a favore del Reparto di Nefrologia, Dialisi e Trapianto Renale dell'Istituto Gaslini di Genova. I proventi raccolti contribuiranno ad acquistare una nuova sofisticata piattaforma computazionale per analisi bioinformatiche di tipo genomico e proteomico che aumenterà in maniera significativa la potenza delle analisi informatiche che i ricercatori conducono sul Dna e sulle proteine, aiutando a trovare cure più idonee ed efficaci per salvare tanti bambini dalle malattie renali.



Giacomo Costa Ardissone, manager del Gruppo Msc, dichiara: «Siamo onorati di contribuire a questa iniziativa a favore dell'Ospedale Gaslini, eccellenza genovese a livello italiano e internazionale, che si affianca a numerose altre attività che svolgiamo grazie anche all'impegno della Msc Foundation. Ricordo, in proposito, sia il supporto ai più piccoli portato avanti insieme all'Unicef, sia il sostegno a Genova e al suo territorio con il recente progetto del Parco del Mare e con la donazione, alla Caritas e alla Comunità di Sant'Egidio, di decine di tonnellate di pasta e di riso per le necessità delle persone più bisognose».



Alberto Banchero (presidente Assagenti) con Giacomo Costa Ardissone



HEAD OFFICE:

via XII Ottobre 2/82 16121 Genova Italy tel. +39 010 5353430 fax +39 010 5353440



VIEW.

Consulenza patrimoniale a tutto campo.



Banca del gruppo INTESA M SANPAOLO

