

# GSW Magazine

La settimana dello shipping tra spettacoli, convegni e mondanità



**Approfondimenti:**

I convegni di Port&ShippingTech

**Contenuti Extra:**

La Rolli Shipping Week

**Interviste:**

Marco Bucci  
Barbara Grosso  
Francesco Maresca

ORGANIZZATO DA



IN COLLABORAZIONE CON



RIVISTA UFFICIALE





NO BORDERS, JUST HORIZONS.



**Casasco**  
**Nardi**

[casasconardi.com](http://casasconardi.com)

# Index

## EDITORIALE

Una scommessa vinta, un percorso iniziato **3**

*Pilotina* «Il Modello Genova guidi le opere del PNRR» Intervista a Marco Bucci **4**

## *Bulk carrier* >> CONTENUTI SPECIALI

Allerta rossa, partenza a metà **6**

#shootyourport, i vincitori **11**

Architetture portuali **15**

Shipping run **19**

La bellezza del "nostro" porto - #OurPort **20**

Da 100 anni a fianco dei marittimi **23**

## *Rimorchiatori* >> CONTENUTI TECNICI

La guida che mancava **9**

La nuova idrografia **13**

Italia, Mediterraneo, 2030 **17**

La straordinaria normalità delle tempeste estreme **24**

*Pilotina* «Porto è città oggi più vicini» Intervista a Francesco Maresca **27**

## *Portacontainer* >> APPROFONDIMENTI

L'Italia torna il centro geopolitico del Mediterraneo **25**

Un tesoro sopra e sotto il mare **34**

Riforma dei porti: serve salto di qualità **37**

Automazione avanti tutta **39**

Sul Pnrr si gioca il futuro della portualità italiana **43**

Lo smart port non è solo tecnologia **45**

Green shipping work in progress **48**

Presente e futuro del GNL **51**

Nuove tecnologie, nuove competenze **55**

## *Fregata* >> OSPITI GSW

La tutela del mare a 360 gradi **58**

Vicini a Genova con uomini e navi **60**

*Pilotina* «Rolli Shipping Week da ripetere» Intervista a Barbara Grosso **61**

## *Yacht* >> CONTENUTI EXTRA

PST Special Night **64**

A pranzo sotto un Cambiaso **66**

A cena nella bellezza (in casa propria) **68**

Ritrovarsi tra convivialità e business **70**

Una notte al museo **73**

A supporto di partner e clienti tra i tesori di Palazzo Lomellino **76**

Nasce Villa Yachting **78**

Lo shipping al primo posto **80**

# Grazie ai nostri partner!

## GSW Magazine

Graphic design e layout:  
Gabriella Aquino

Testi e coordinamento editoriale:  
Emanuela Mortari  
Francesco Ferrando

### Foto:

Giulio Bardelli, Massimiliano Ruvolo;  
Comune di Genova (per Marco  
Bucci e Barbara Grosso);  
Pixabay (per la foto in apertura a  
pagina 6);  
Pagina Facebook del Comune di  
Rossiglione (pagina 7);  
Associazione Inge (per immagini  
pagine 15 e 16);  
Michela Canalis (foto mostra a  
pagina 20 e 21, foto sfondo  
pag.82-83 );  
Archivio Liguria Business Journal  
(pagina 24 e 25);  
Wikipedia (pagina 60);  
Giovanna Locatelli (pagina 65)

### Ringraziamenti:

Iliara Gualandri; Isabella Rhode

© Clickutility Team - Tutti i diritti  
riservati.

Stampato in Italia, dicembre 2021

### Comitato Promotore



### Partner Istituzionali



### Main Partner



### Silver Partner



### Event Partner



### Con il patrocinio di



### Partner tecnico



### Organizzato da



### In collaborazione con



## Una scommessa vinta, un percorso iniziato



Quando, alla fine dello scorso inverno, cominciammo con i nostri partner a pensare seriamente alla nuova edizione della Genoa Shipping Week e alla sua Main Conference, Port&Shipping Tech, il contesto non era dei migliori. Eravamo confidenti di riuscire a effettuare le sessioni convegnistiche, ma la parte della Shipping Week che ha il suo forte negli eventi sociali, nell'interazione tra professionisti del settore e nell'integrazione tra settore marittimo e città, era a rischio. Nonostante tutto, accettammo la scommessa, e oggi è chiaro a tutti che è stata vinta.

La Main Conference, estesa a tre giornate per ospitare tutti gli interventi e le tematiche previste, ha saputo utilizzare al meglio le tecnologie per estendere la propria portata al di là della platea, pur ricca, in presenza. Dal mio punto di vista però, scusate l'immodestia, il successo di PST mi appare quasi scontato. La squadra che l'organizza è talmente rodata e affiatata che gioca a memoria. La grande soddisfazione, e una gradita sorpresa, è stata la Rolli Shipping Week. Si è riusciti, in sinergia con Assagenti, il Comune, i referenti Unesco e le aziende, a mettere a disposizione del cluster marittimo una piattaforma di interazione per incontri di business, networking, sociali, all'altezza dell'offerta tradizionale della Shipping Week genovese. Unica nel proprio genere, inserita in un contesto di storia e cultura impareggiabile, supera quanto è stato fatto in quasi tutte le capitali del mare in giro per il mondo.

Quando sarà possibile organizzare di nuovo eventi conviviali di massa con pubblico internazionale, l'esperienza della Rolli Shipping Week dovrà essere sviluppata in sinergia con il territorio e il cluster, con l'obiettivo di una sempre più forte vicinanza e presenza. Insomma, la Genoa Shipping Week del 2021 non è stata solo una scommessa puntualmente vinta, ma è l'inizio di un percorso nuovo.

*Carlo Silva* | Presidente ClickutilityTeam

Con la quinta edizione della Genoa Shipping Week, grazie alla preziosa collaborazione con Clickutility Team, siamo riusciti a sviluppare numerose occasioni di networking distribuite durante tutta la settimana con approfondimenti tecnici rivolti al settore ed eventi divulgativi aperti al pubblico.



Mantenendo questa edizione della Genoa Shipping Week come Assagenti abbiamo voluto dare un segnale positivo e di ottimismo al comparto marittimo e alla città pur non potendo confermare lo Shipbrokers and Shipagents Dinner.

La grande novità dell'edizione 2021 è stata la Rolli Shipping Week: la comunità marittima genovese, erede delle dinastie mercantili, ha accolto i propri ospiti all'interno dei suoi prestigiosi uffici e negli storici palazzi che nel periodo aureo della «Superba» venivano utilizzati per ospitare le alte personalità in visita alla città.

La formula shipping e cultura è stata un'idea vincente che stiamo pensando di replicare nel 2023. Grazie al prezioso supporto del Comune abbiamo riaperto le luci dei Rolli per tutta la settimana con eventi organizzati dai nostri associati e visite guidate dedicate ai cittadini.

Preziose le collaborazioni di tutte le aziende che, credendo nel progetto, hanno partecipato con i loro eventi privati: Gruppo Finsea, Hapag Lloyd Italy, Cambiaso Risso Shipping Agency, S.C.S. Ship & Crew Services, Siat - Società Italiana Assicurazioni e Ocean 7 Projects.

Un ringraziamento particolare per il Main Sponsor Intesa Sanpaolo Private Banking, all'Ente Bilaterale Nazionale della nostra categoria, alla Federagenti e a tutti gli altri sponsor senza il cui contributo la Genoa Shipping Week non sarebbe stata possibile.

Infine una menzione speciale per le Istituzioni cittadine che ci hanno seguito in questa nuova sfida, tra cui Regione Liguria, Comune di Genova, Camera di Commercio, Liguria International, Marina Militare, Guardia Costiera, Università di Genova e Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale.

L'augurio che faccio a tutti è quello di ritrovarci insieme per una nuova e ancora più intensa settimana nel 2023!

*Paolo Pessina* | Presidente Assagenti

LOGTAINER IN 2020

**330,000 teus**  
moved

**6,000 trains**  
carried out

**25,000 tonnes**  
of CO<sub>2</sub> saved  
(compared with road transport)\*

*Our thanks to all our customers!*



# Logtainer trains: the eco-friendly way to move your containers.

**HEAD OFFICE:**

via XII Ottobre 2/82  
16121 Genova Italy  
tel. +39 010 5353430  
commerciale@logtainer.com



**LOGTAINER**

[www.logtainer.com](http://www.logtainer.com)

# Bucci: «Il Modello Genova guidi le opere del PNRR»

Le parole del sindaco di Genova

**Sindaco, il successo di questa Genoa Shipping Week testimonia che il comparto marittimo e navale della città sono interlocutori imprescindibili. La politica locale sembra averlo capito, quella nazionale?**

«Il comparto marittimo-navale è centrale per l'economia di Genova, della Liguria e di tutto il nostro Paese che è tornato ad essere leader continentale nel settore. Da anni stiamo portando avanti un percorso comune mirato a fare del nostro territorio un leader nazionale e internazionale di sostenibilità, grazie a diverse nuove infrastrutture strategiche, fisiche oltre che digitali, con particolare attenzione al mondo portuale e retroportuale. C'è un discorso in itinere da diversi anni con il presidente Signorini per tracciare una strada comune di sviluppo per città e porto che non vanno più pensate come due realtà a sé stanti, ma considerate parti integranti di un sistema volto a conciliare sviluppo e sostenibilità, per attuare gli obiettivi di transizione ecologica ed energetica. Con i suoi circa 8mila km di coste, con la forza e la capacità di penetrazione e di sviluppo del suo sistema portuale, l'Italia non può permettersi di lasciarsi sfuggire la leadership in un settore così strategico, che muove importanti flussi in giro per l'Europa e per il mondo, con enormi benefici per il tessuto commerciale, sociale e culturale dei territori interessati».



**La sua riconferma a commissario per la ricostruzione del viadotto Polcevera le affida ancora la responsabilità delle opere portuali collegate. Quali saranno le prossime tappe?**

«Il programma portuale è molto complesso, comprende più di trenta opere tra viabilità portuale, l'adeguamento dei cantieri di Sestri Ponente, consolidamento dei ponti e adeguamento di aree ferroviarie a ridosso del porto. Un insieme di opere che nei prossimi anni cambierà radicalmente il volto e la fruibilità del nostro scalo, portando su Genova investimenti di milioni di euro. Non c'è una prossima tappa, ce ne sono molte, tutte insieme: con Autorità di Sistema Portuale stiamo lavorando in parallelo su tutto il programma, in modo da portare avanti il lavoro su più fronti. Stiamo applicando anche qui, per tutti i progetti, quello che è stato chiamato "modello Genova" e che ha portato alla costruzione del ponte San Giorgio nei tempi che tutti conosciamo: il modello del ponte è stato appunto quello di attuare tutti i passaggi burocratici in parallelo e non in maniera sequenziale».

**Come si interseca il PNRR in tutto questo?**

«Il modello che abbiamo usato per il ponte, dovrà essere la modalità per comprimere i tempi di costruzione anche delle opere infrastrutturali contenute nel PNRR, oppure l'Italia non arriverà in tempo all'appuntamento del 2026. La prima sfida per il porto di Genova riguarda la sostenibilità ambientale. Abbiamo chiesto di poter accedere ai finanziamenti, così da poter produrre energia verde per le necessità del porto. Lo facciamo per i nostri figli, ma anche per motivi industriali. Con le nuove norme il nostro porto si troverà già pronto, avrà già sostenuto la transizione: è un evidente vantaggio competitivo rispetto ai concorrenti».

# Allerta rossa

## Partenza a metà



*Lunedì 4 ottobre eventi annullati a partire dalle 14, orario in cui è scattato il massimo pericolo idrogeologico sull'area genovese*

**L**a prima giornata della Genoa Shipping Week è stata caratterizzata dall'allerta rossa emanata da Arpal a partire dalle 14 del 4 ottobre. L'organizzazione ha quindi deciso di annullare gli eventi programmati per il pomeriggio: il webinar "Le donne nello shipping: carriere, ambizioni e pregiudizi", la visita "Di molo in molo: percorso archeologia industriale" e lo spettacolo al Teatro Carlo Felice "I mille del ponte".

Il senso di responsabilità ha prevalso: troppe volte Genova ha vissuto

la tragedia delle alluvioni, pagando un prezzo altissimo in termini di vite umane e danni materiali e anche se il Teatro Carlo Felice, per esempio, non si trova in zona allagabile, si è tenuto conto del fatto che per raggiungerlo le persone avrebbero dovuto comunque uscire di casa e spostarsi, mettendosi in pericolo.

Questa volta a essere investito dalla furia degli elementi è stato il savonese e il nome di **Rossiglione** è rimbalzato sui media di tutto il mondo grazie a un tweet di **Greta Thunberg** per un record europeo

di precipitazione che mette i brividi: sono **740,6 i mm di pioggia** caduti in dodici ore dalle 5.40 alle 17.40. Nelle 24 ore solo le precipitazioni che hanno causato l'alluvione genovese del 1970 hanno superato quelle dello scorso 4 ottobre nel piccolo Comune (948,4 mm contro 883,8 mm). E se Genova, per fortuna è stata risparmiata, il 4 ottobre è stata una giornata, ahinoi, di record superati o sfiorati: 178,2 mm in 1 ora a Vara Superiore (Urbe, Sv), a un soffio dal record nazionale di 181 mm/1 h del 4 novembre 2011 a Vicomorasso



▪ La frana sulla A26

(Sant'Olcese, Ge); 377,8 mm in 3 ore, sempre a Vara Superiore, rappresenta il record nazionale su questo intervallo di tempo; 496 mm in 6 ore a Montenotte Inferiore (Cairo Montenotte, Sv), altro record nazionale su questo intervallo di tempo.

Prendiamo a prestito la chiara spiegazione del **Limet**, l'associazione ligure di meteorologia, sulla quantità enorme d'acqua che è caduta a Rossiglione lo scorso 4 ottobre, senza fare miracolosamente vittime: un millimetro corrisponde a un litro per mq, quindi si parla di 883,8 litri al mq. La superficie di Rossiglione è di 47,59 kmq, ossia 47.590.000 mq. Ipotizzando che sul territorio comunale sia caduta la medesima quantità d'acqua, si fa una banale moltiplicazione per arrivare alla cifra di 42 miliardi di litri caduti su Rossiglione. La capienza idrica del Brugneto, l'invaso idrico più grande della Liguria è di 25 milioni di metri cubi.

**È come se in 24 ore, su Rossiglione, fosse stato svuotato per quasi due volte l'intero bacino del Brugneto da pieno.**

Questo è ciò che in Liguria succede ormai con una frequenza sempre



▪ Le condizioni del borgo di Rossiglione

più ridotta. Un territorio che, nonostante sia stato martoriato da cementificazione o abbandono nella cura dei versanti, risponde ancora molto bene a quantità d'acqua così concentrate come non accade altrove in Italia (e abbiamo visto anche in Europa).

**Il tema si intreccia con alcuni aspetti che sono stati affrontati in questa Genoa Shipping Week: gli effetti del cambiamento climatico sono ormai sotto gli occhi di tutti** e si collegano alle direttive internazionali per ridurre le emissioni in atmosfera che stanno coinvolgendo e parecchio il settore marittimo, come si vedrà negli articoli della sezione dedicata alle conferenze di Port&ShippingTech.

**Le infrastrutture**, già martoriato da anni di mancata manutenzione, rischiano ulteriori problemi durante questo tipo di eventi com'è accaduto sull'autostrada A26, per esempio, interrotta da una frana. A risentirne, non serve essere grandi esperti, è tutta la catena logistica che si collega al porto di Genova, già provata da mesi di cantieri, chiusure e restringimenti di carreggiata. Una situazione che limita parecchio le potenzialità

## *I Mille del ponte, recuperato il 29 novembre*

I Mille del ponte è un spettacolo teatrale scritto da Massimiliano Lussana e dedicato ai lavoratori che hanno ricostruito il ponte di Genova. I protagonisti delle storie portate in scena emergono dai ritratti presentati nel volume omonimo voluto da Fondazione Ansaldo per l'archivio storico del lavoro italiano, un racconto fotografico attraverso i volti, le mani, i calli, gli occhi e le immagini del lavoro – dalla demolizione all'esplosione fino alla ricostruzione – di coloro che hanno materialmente "fatto" il ponte: operai, ingegneri, saldatori, controllori di gestione, autisti, decine di categorie professionali che sono eccellenze italiane, apprezzate in tutto il mondo.

Si tratta di uno spettacolo musicale con Mario Incudine, cantante e attore il mandolinista Manfredi Tumminello e Antonio Vasta, polistrumentista specializzato in quelli della tradizione popolare siciliana. Sullo sfondo di video e di una playlist di canzoni della tradizione e della cultura recente italiana.

dello scalo genovese, primo porto in Italia, che si sta muovendo con investimenti per accogliere le navi più grandi in maggiore sicurezza, i cui sforzi rischiano di essere vanificati se non si accelera sulle due grandi opere che il cluster marittimo attende da decenni: la Gronda e il Terzo Valico. ■



NUOVA CLS

# OLTRE L'ORDINARIO

Esprimi il tuo stile con Nuova CLS: design più sportivo,  
esterni AMG line di serie e infinite possibilità di personalizzazione.



---

Scopri da  
**Novelli 1934**

---

CLS: Benzina e Diesel WLTP ciclo misto: Emissioni CO (g/km):  
da 156 a 192; Consumo (l/100 Km): da 5,9 a 8,4.

**Novelli 1934** Concessionaria Ufficiale di Vendita Mercedes-Benz  
Genova, Via di Francia 34r, tel. +39 010 64321780

# La guida che mancava

**Cisco e Bic presentano il Ctu Code sulla sicurezza della merce durante il trasporto**

**Q**uattrocento pagine riassunte in venti e tradotte in italiano. Tutte le aziende che si occupano di commercio e trasporto internazionale possono avvalersi della prima **guida in italiano sulla sicurezza della merce nell'unità di trasporto intermodale: il Ctu Code**. Il documento è stato presentato in un convegno organizzato da **C.I.S.Co.** in collaborazione con il **BIC**. «La guida non è un codice organico che crea una norma legislativa, ma è un sistema di autoregolamentazione. Nel mondo dello shipping è necessario» dice **Giordano Bruno Guerrini**, presidente BIC (Bureau International des Conteneurs), che aggiunge: «Il ruolo storico di BIC nella facilitazione del trasporto non si limita agli aspetti tecnici, ma anche ai processi fondamentali per garantire sicurezza ed efficienza. I container sono il cuore del trasporto marittimo e il motivo della loro straordinaria crescita è proprio la standardizzazione. La Guida rapida al Ctu Code deve essere pervasiva e deve **arrivare a tutti i soggetti della filiera**: da chi sceglie l'unità di trasporto intermodale vuota fino ai planner delle navi». BIC, del resto,



■ *Giampaolo Botta*

ha creato i codici alfanumerici per tutti i contenitori, uno dei massimi esempi di autoregolamentazione. «La guida - sottolinea Guerrini - permette di navigare nel codice Ctu. Abbiamo aggiunto come regalo all'Italia il codice per il controllo della carica del contenitore marino. Il Ctu non si applica solo ai contenitori marini, ma a ogni mezzo di trasporto intermodale, per questo in italiano il Ctu è stato trasferito in altro acronimo: Uti, ovvero unità di trasporto intermodale».

**Filippo Gallo**, presidente di Cisco evidenzia: «Questo è un codice che mancava, sarà di grande aiuto alle migliaia di aziende italiane. Elenca le best practice raggiunte nel mondo per lo stivaggio delle merci». Una guida in nome della sicurezza: sono diversi i problemi causati dal mancato uso di regole fondamentali per lo stivaggio delle merci trasportate di ogni tipo. «Si tratta di un documento pratico: parte da come aprire il contenitore fino all'ultima rizza tirata per assicurare il carico». «Il Ctu Code **insegna a fare le cose al meglio per evitare incidenti e danni economici**. È importante che la guida rapida sia stata tradotta e



■ *Giordano Bruno Guerrini*

ci congratuliamo con l'Italia per essere uno dei primi paesi ad averlo fatto» aggiungono **Lars Kjaer**, vicepresidente WSC (World Shipping Council) e **Peregrine Storrs-Fox**, direttore della gestione rischi Tt club. Occorre anche attenzione ambientale. La contaminazione dei container da parte dei parassiti è preoccupante e l'IMO ha stimato l'impatto economico: 1.300 mld di dollari in 50 anni è il danno subito dai raccolti andati persi per i parassiti trasportati via container.

«Per questo - annuncia **Giampaolo Botta**, direttore di Spediporto - abbiamo costituito una società che si occupa di certificazione della pesatura dei contenitori rispondendo alla normativa Solas e tre anni fa una società che si occupa di disinfezione di contenitori, un tema ormai centrale vista la rilevanza che i parassiti hanno e il loro impatto negativo sulle coltivazioni». ■



Clicca qui  
per scaricare la guida  
<https://bit.ly/3FewOxi>  
o inquadra il qr code

# 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 Raccomandati 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.



ADV gcore.it

Federagenti - viale Asia, 3 - 00144 Roma

# #shootyourport, i vincitori

Quarta edizione del concorso promosso dal Gruppo Giovani di Assagenti e Igersgenova. Oltre 500 scatti in gara



Un uomo al lavoro a bordo di una nave con lo sfondo della Lanterna, gli oblò di una nave da crociera, il rosso degli scafi di mercantili e rimorchiatori, l'imponenza di una porta container, gli spazi dedicati alle rinfuse proprio sotto il simbolo di Genova. La chiesa di Santa Maria di Castello ha ospitato la premiazione del **concorso fotografico ShootYourPort**, dedicato alle migliori immagini che ritraggono e raccontano il porto di Genova, i suoi scorci e il suo rapporto con la città. **Oltre 500 gli scatti pubblicati su Instagram dal 3 al 26 settembre** con gli hashtag **#shootyourport** e **#syp2021**. Il contest è promosso dal **Gruppo Giovani di Assagenti** e da **Igers Genova**, la più nutrita community di Instagram dedicata al capoluogo ligure, in collaborazione con il main sponsor Grandi Navi Veloci, il Gruppo Fos e il Politeama Genovese.

I migliori 100 scatti tra quelli più significativi, particolari e suggestivi, sono stati selezionati per essere sottoposti a una giuria di esperti. «L'idea nasce per aprire il porto alla città e a tutti coloro che non

hanno l'occasione di viverlo quotidianamente, mostrando questa realtà da una prospettiva diversa» spiega **Gian Alberto Cerruti**, presidente dei Giovani di Assagenti «per questo abbiamo scelto di premiare chi ha saputo proporre un punto di vista intimo e originale».

Alla sua quarta edizione, ShootYourPort è diventato un appuntamento fisso della Genoa Shipping Week, come racconta Rossana Borroni, collaboratrice di IgersGenova: «Siamo una delle community più solide e "antiche" su Instagram e questo concorso è nato nel 2015 con l'obiettivo di raccontare il porto sui social dice Borroni per questo motivo organizziamo anche un workshop su un battello, che permette di fotografare il porto dalla sua prospettiva più particolare e interessante, quella dal mare».

Vincitore dell'edizione 2021 è **Federico Stevanin** (@stevadv), al secondo posto **Andrea Malaspina** (andre\_malag4) e, a seguire, **Maurizio Bardini** (@mauribardi), e **Chiara Ardenghi** (@addominalidipanna), mentre la menzione speciale è andata ad **Andrea Sessarego** (@andrea.sessarego). ■



■ @stevadv



■ @andre\_malag4



■ @mauribardi



■ @addominalidipanna



Assiterminal, Associazione Italiana Terminalisti Portuali, è la principale espressione associativa dell'industria della portualità in Italia.

Promuoviamo lo sviluppo delle aziende dei terminal e port operator nel quadro di una politica che valorizzi il sistema logistico nazionale all'interno di un contesto di dinamiche globalizzate dei flussi di trasporto di merci e persone.

La nostra mission è valorizzare la sostenibilità delle nostre aziende integrate nell'ecosistema della logistica che rappresenta per il paese Italia uno dei principali propulsori dell'economia e del lavoro.



**U.S.C.L.A.C. / U.N.C.Di.M./S.M.A.C.D.**

(Unione Sindacale Capitani Lungo Corso al Comando/Unione Nazionale Capitani Direttori di Macchina/Stato Maggiore Abilitato al Comando o alla Direzione di Macchina)

USCLAC-Unione Sindacale Capitani di Lungo corso al comando è il sindacato dei lavoratori marittimi che rappresenta circa 700 iscritti a livello nazionale, soprattutto figure apicali di bordo, come comandanti, direttori di macchina e più in generale ufficiali, ma non solo.

Il sindacato, fondato da marittimi a Genova nel 1967, ha anche una succursale a Viareggio: USCLAC tutela i lavoratori nelle trattative con armatori e compagnie di navigazione, fornendo anche assistenza su tematiche di tipo contrattuale, previdenziale, assicurativa, legale o fiscale.

USCLAC ha combattuto diverse battaglie storiche per i marittimi, come quella per la tutela dei lavoratori a contatto con l'amianto o per il riconoscimento del lavoro marittimo come "usurante".

16121 GENOVA - Via XX Settembre 21/10 - Tel. 010 5761424 - Fax 010 5535129 - Email: segreteria@usclac.it

[www.usclac.it](http://www.usclac.it)

# La nuova idrografia

## L'evoluzione della cartografia nautica nell'evento del Propeller Club Port of Genoa

«Non poteva mancare un contributo da parte del Propeller Club Port of Genoa alla Genoa Shipping Week». Le parole della presidente **Giorgia Boi** rinnovano e rinsaldano una collaborazione che è ormai avviata da tempo all'insegna della diffusione della cultura del mare. Questa volta il tema si collega a un progetto avveniristico: "Hydrographic challenges: nautical charts' evolution and safety at sea". La presentazione è avvenuta nel salone di Rappresentanza di Palazzo Tursi. «Le carte nautiche elettroniche permetteranno di elevare il grado di sicurezza nella navigazione sia nelle navi mercantili, sia in quelle



■ Massimiliano Nannini



■ Da sin: Francesco Maresca, Massimiliano Nannini, Giorgia Boi, Luigi Sinapi

da diporto – afferma Boi – un fiore all'occhiello che coinvolge anche l'Istituto Idrografico della Marina qui a Genova».

Attivo dal 1872, l'Istituto è organo cartografico ufficiale dello Stato e con il suo lavoro tutela e garantisce la sicurezza della navigazione nelle acque italiane, producendo e aggiornando la documentazione nautica sia cartacea sia digitale. «L'area di competenza – spiega **Massimiliano Nannini**, direttore dell'Istituto – copre una superficie di oltre 550 mila chilometri quadrati di spazi marini, circa una volta e mezza la superficie dell'intera Italia e oltre 7 mila km di coste. Un'attività che non si esaurisce all'interno dei confini nazionali: siamo impegnati in diverse missioni all'estero legate ad accordi bilaterali o internazionali, in particolare in Antartide, Libano e Tunisia».

**Luigi Sinapi**, direttore dell'International Hydrographic Organization aggiunge: «**L'idrografia è molto più delle carte nautiche, poiché include diversi altri ambiti quali la ricerca scientifica, la difesa, la sicurezza della navigazione** e così via. Ieri si realizzavano solo carte di carta, oggi invece si lavora su carte elet-

troniche, domani invece ci saranno le cosiddette S-101 Enc con rappresentazione quadrimensionale, che includono la dimensione verticale e le informazioni in tempo reale come il meteo e le correnti».

Sinapi approfondisce lo standard S-100 per i prodotti di dati marini come la batimetria ad alta risoluzione, correnti superficiali, aree marine protette e appunto le **carte nautiche elettroniche Enc**: «Comporta diversi benefici quali la **maggior sicurezza, l'ottimizzazione di rotta e tempo, del carico e la navigazione autonoma**».

«Il dibattito è stato particolarmente interessante – evidenzia Boi – abbiamo parlato dell'attendibilità delle nuove carte e di quelle passate, dell'allineamento delle tempistiche con le numerose Convenzioni, della **cybersecurity**, delle implicazioni dal punto di vista operativo, della formazione di base negli istituti nautici e di quella avanzata presso le Università, dell'adattamento alle nuove tecnologie dal punto di vista ingegneristico e dell'adattamento di software e hardware al fine di poter reggere adeguatamente questa nuova tecnologia». ■

# # MovingTradeTogether

Costruiamo insieme il futuro delle imprese di spedizioni internazionali, dal 1946

Associazioni affiliate:



FEDESPEDI aderisce a:



[www.fedespedi.it](http://www.fedespedi.it) - [fedespedi@fedespedi.it](mailto:fedespedi@fedespedi.it)



## OUR TOMORROW IS NOW

Innovation, future fuels and greener solutions are the keys to decarbonising our planet.



Read more at [www.wartsila.com/future-fuels](http://www.wartsila.com/future-fuels)

# Architetture portuali



*La visita guidata “Tra clangori e sciabordii” a cura dell’Associazione Inge si è concentrata sull’area di Levante del porto di Genova*

Una delle novità della Genoa Shipping Week 2021, tra le iniziative per far conoscere la storia e le testimonianze legate al porto di Genova e alle sue architetture industriali, è l’iniziativa **Tra clangori e sciabordii**, dedicata all’esplorazione del porto orientale del capoluogo ligure, tra le Mura di Malapaga e la Foce del Bisagno. Il percorso è promosso da inGE, associazione nata nel 2015 con lo scopo di diffondere la cultura del patrimonio industriale a Genova e in Liguria, e si pone in continuità con l’itinerario **Di Molo in Molo**, dedicato all’area pubblica del Porto Antico, annullato quest’anno a causa dell’allerta idrogeologica che ha colpito la città.

L’obiettivo della visita guidata è riscoprire quello che oggi è ancora un “non luogo”, stretto tra la parte inferiore del quartiere di Carignano e le aree produttive del porto, lungo via dei Pescatori e via al Molo Giano, caratterizzato da un mix di cantieristica, storia, architettura, attività produttive, nascosti sotto i piloni metallici della Sopraelevata di Genova. La visita, che si è svolta con l’ausilio di radioguide, ha accompagnato i partecipanti alla scoperta di un’area poco conosciuta e frequentata, ma densa di attività, cultura portuale, storia e curiosità. Il percorso si snoda dalle le Mura di Malapaga, fino all’area della Fiera del Mare (oggetto della futura riqualificazione del waterfront di Levante), per raccontare la trasformazione del porto orientale avvenuta durante il Novecento, attraverso i manufatti, le attrezzature e le testimonianze architettoniche ancora presenti.

Una commistione tra nautica, cantieristica navale e industria, che viene riscoperta attraverso uno sguardo agli storici bacini di carenaggio delle Grazie, alle antiche batterie di Levante poste a difesa della città, fino ad alcuni veri e propri gioielli architettonici di inizio Novecento. Tra gli edifici più interessanti la **Casa 25 Aprile 1945** – che fu sede della Compagnia



portuale dei lavoratori del Ramo industriale – caratterizzata da un'insolita vetrata posta sull'ingresso semicircolare; le casupole di via dei Pescatori, utilizzate come magazzini; gli edifici del **porticciolo Duca degli Abruzzi**, il più antico d'Italia, frutto del contributo di alcuni dei più importanti architetti dell'epoca, tra cui Luigi Carlo Daneri e Giuseppe Crosa di Vergagni (già autore della palazzina Ilva di via Corsica, del Teatro della Gioventù e del Palazzo Terzano in piazza Dante) che ha firmato la sede dello Yacht Club, costruita nel 1927. L'itinerario proposto dell'architetto Guido Rosato è anche oggetto di una pubblicazione omonima, edita da Tormena Editore, che fa parte della nuova serie di Quaderni di Archeologia Industriale promossa da inGE. ■

## Pionieristici e lungimiranti le chiavi del successo di Fama

**E**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 Raccomandatori e dei loro familiari, nonché a favore del-

le 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 pionieristico 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 Raccomandatori

sono sottoposti a contributi previdenziali obbligatori che sostituiscono quelli 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.

Le nostre forme di previdenza obbligatoria sono in linea con le condizioni di mercato; tutte le polizze hanno dato un'ottima resa negli ultimi anni, da un minimo del 2% ad un massimo del 3%.



# Italia, Mediterraneo, 2030

## Il convegno di Assagenti che ha chiuso la Shipping Week guarda al futuro

“**M**ed 20-30, dove andrà il Mediterraneo nei prossimi 10 anni?” A questa domanda, posta come titolo del convegno organizzato da Assagenti e conferenza di chiusura della Genoa Shipping Week, hanno cercato di rispondere sotto vari punti di vista (popolazione, patrimoni, culture, traffici, geopolitica e ambiente) relatori di alto profilo.

Il tema Mediterraneo, secondo Assagenti, non va dimenticato perché sta tornando a essere un elemento centrale nella geopolitica mondiale. I mutamenti economici e tecnologici stanno rimettendo l'area al centro dei traffici. Si può prevedere una domanda di trasporto marittimo che rafforzi la competitività dei porti mediterranei? Quale sarebbe il valore aggiunto prodotto dal comparto marittimo se venissero effettuati investimenti mirati nei bacini del Mediterraneo?

Il tema ambientale diventa impre-

scindibile nella valutazione di un futuro Mediterraneo. Per questo al giorno d'oggi sono necessari investimenti in sostenibilità, trainati dal binomio economia e finanza “blu”.

**Massimo Deandreis**, direttore di S.R.M., spiega: «30 anni fa era l'Atlantico il centro marittimo mondiale. L'ingresso della Cina nel WTO ha cambiato il paradigma. Oggi si sta ridefinendo una regionalizzazione della globalizzazione. Abbiamo l'America con l'accordo Nafta, l'Europa con moneta e mercato unico, l'Asia con la Cina come pivot e l'Africa che dal primo gennaio 2021 ha avviato un'unione doganale. Il Mediterraneo è il punto di incontro di queste aree». Oggi si assiste anche a un processo di reshoring, ossia della rilocalizzazione delle lavorazioni in zone più vicine e l'Italia può inserirsi in una dinamica più controllabile rispetto al passato.

**Michele Acciario**, professore associato di Logistica marittima alla



▪ *Andrea Ghidoni*

Kuehne Logistics University, aggiunge: «Due aspetti legislativi, il regolamento sul cambiamento climatico approvato dal Parlamento Europeo e il pacchetto sul clima della Commissione Europea “Fit for 55”, avranno un'importanza enorme sul Mediterraneo e potrebbero rallentare lo sviluppo che l'area sta avendo». Gli investimenti futuri avranno una forte connotazione ambientale e la transizione ecologica può consentire all'Italia di riprendere quota a livello marittimo. Acciario ricorda che la transizione ecologica è una questione infrastrutturale. «L'Europa si sta preoccupando, l'Italia ancora vede il tema più sul lungo periodo, ma si tratta di business, invece». Lo conferma anche **Andrea Ghidoni**, direttore generale di Intesa Sanpaolo Private Banking: «L'aspetto Esg sta diventando fondamentale per la reputazione e capacità di sviluppo e quindi investire in queste Società più attente è una maggiore tutela per il risparmio». ■



Per rivedere la sessione inquadra il **Qr code** o collegati al link <http://bit.ly/3H85rpp>



▪ *I relatori del convegno e il pubblico a Terrazza Colombo*



## Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale

Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli



L'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto amministra i porti di Messina, Tremestieri, Milazzo, Reggio Calabria e Villa S. Giovanni. E' impegnata ogni giorno per realizzare un sistema portuale integrato nell'area dello Stretto a servizio della mobilità di 12 milioni di passeggeri e dello spostamento di circa 3 milioni fra auto e TIR che ogni anno transitano nei suoi porti.



## ADSP DEI MARI TIRRENO MERIDIONALE E IONIO

Porto di Gioia Tauro



Autorità di Sistema Portuale  
del Mar Ligure Orientale  
Porti di La Spezia e  
Marina di Carrara





## Shipping Run

*L'allenamento non competitivo che come tradizione chiude la Genoa Shipping Week quest'anno è rimasto nel perimetro del Porto Antico*

Come ormai da tradizione, la Genoa Shipping Week si è conclusa con la Shipping Run, l'evento benefico che da cinque edizioni vede tanti appassionati di podismo correre assieme sui moli del Porto Antico.

Più che una gara podistica, un allenamento non competitivo di 10 km a ritmo tranquillo, un momento di condivisione e di solidarietà a cui, nelle passate edizioni, hanno preso parte grandi nomi della maratona italiana, come **Stefano Baldini**, **Emma Quaglia** e **Valeria Straneo** in qualità di testimonial.

Organizzato da **International Shipping Runners**, associazione di podisti genovesi del mondo della nautica e della portualità, l'evento devolve interamente il proprio ricavato al reparto di Ematologia dell'Ospedale pediatrico Gaslini di Genova. «Questo grazie ai nostri sponsor,

che ci sostengono, coprendo le spese delle iniziative che organizziamo a cadenza semestrale e ci permettono di destinare tutto il ricavato per scopi benefici» puntualizza **Angelo Merialdi**.

Il percorso ad anello scelto quest'anno, con partenza e arrivo presso il Bigo, l'ascensore panoramico simbolo del Porto Antico, ha attraversato l'area turistica dall'Acquario fino ai Magazzini del Cotone e Calata Molo Vecchio: «È stata una bella giornata di sole, con una partecipazione entusiasta di persone di tutte le età. Per questa quinta edizione abbiamo scelto di restare nell'area pubblica, senza spingerci negli spazi industriali del Porto – spiega Merialdi – questo ci ha permesso di restare più in contatto con la città e coinvolgere anche tanti bambini, una bella soluzione da prendere in considerazione anche in futuro». ■



# La bellezza del “nostro” porto

*A Palazzo Lauro la mostra “#OurPort” di Michela Canalis, diventata influencer di contenuti marittimi grazie alla sua passione per la fotografia*



Una mostra fotografica a Palazzo Lauro per raccontare il Porto di Genova, i suoi scorci, le sua vita e la sua particolare bellezza anche a chi non ha la fortuna di viverlo dall'interno. È #OurPort, l'esposizione di **Michela Canalis**, tratta dal progetto omonimo e organizzata dalla testata Shipping Italy assieme a CoFoundry e Desmi nell'ambito della Rolli Shipping Week.

Fulcro della mostra una selezione di 24 foto che rappresentano le ore di una giornata passata tra moli, gru e banchine, scelte all'interno del più ampio progetto principale, che nel 2019 è diventato anche un libro. A esse si aggiungono 12 scatti tra quelli più popolari sul profilo Instagram di Canalis, che descrivono i piccoli dettagli di vita portuale.

«Il progetto è nato dalla mia voglia di raccontare questa realtà a chi non ha la possibilità di varcarne i cancelli e magari lo vede solo come un problema, quando è invece il cuore pulsante della città – racconta Canalis – io vedo **il porto come un racconto infinito**, che si scrive giorno dopo giorno. Una visione romantica, in cui anche una gru può essere protagonista di uno scorcio».

Un punto di vista particolare, che nasce da una conoscenza profonda del proprio soggetto. Canalis lavora da vent'anni nell'ambito marittimo, prima nel booking, poi nel ruolo di commerciale per Hapag Lloyd, dove è impiegata tutt'ora, coltivando nel frattempo una passione per la pittura, sostituita poi dall'obiettivo di una macchina fotografica.

«Dopo aver trovato il mio soggetto, ho iniziato a postare le mie foto su Instagram, per poi essere stata contattata da Rimorchiatori Riuniti per una collaborazione, la prima di tante. Anche per la mia carriera lavorativa, da lì poi, è stata una svolta, perché sono passata a occuparmi di comunicazione, servizi e trasformazione digitale per Hapag Lloyd – racconta – negli ultimi tempi **ho scoperto la potenza di LinkedIn**, che mi ha aperto la strada a collaborazioni che non mi sarei mai aspettata, con aziende internazionali del settore e che fanno dell'indotto per Genova».

**Il progetto #OurPort è ben lontano dalla sua conclusione**, perché ogni giorno c'è qualcosa di nuovo da raccontare, sottolinea Canalis, che spiega così il suo punto di vista peculiare sul porto e le ragioni del suo successo come "ambasciatrice social" di questa realtà: «La mia passione per il mondo marittimo si fonde con quella per l'immagine, le mie foto possono non essere perfette dal punto di vista formale, ma restituiscono un'idea positiva e un senso di bellezza legata al porto. Rispetto a un fotografo professionista c'è un background diverso, una passione e una conoscenza profonda e, dai riscontri che ho avuto nel tempo, questo messaggio riesce a passare negli occhi dello spettatore». ■



**75° confetra**  
Dal 1946

Dal 1946, **identità logistica**  
**75 anni al fianco delle imprese**



Società partecipata



**PQS Group**  
Trattamenti di fumigazioni  
e servizi di sanificazione

pqs-group.it



**R&D & INNOVATION**  
**BLUE TECHNOLOGIES**  
**CIRCULAR ECONOMY**

**Sonicboat® e Bubbleboat®**  
Tecnologie antifouling, in linea con  
l'obiettivo Sustainable Development  
Goal 14 dell'Agenda ONU 2030.



www.pantecnica.it

**COSA CI RENDE IL PRIMO  
OPERATORE GATEWAY IN ITALIA?**



La squadra PSA Italy lo sa bene.

SCOPRI DI PIÙ SU [WWW.PSAITALY.COM](http://WWW.PSAITALY.COM)



**INSIEME  
PER  
CREARE  
VALORE**



**TRASPORTO  
LOGISTICA  
& SHIPPING**

**UN CONSORZIO  
TANTE OPPORTUNITÀ**

Per informazioni  
Numero Verde  
**800 126372**

oppure e-mail: [info@consorzioglobal.com](mailto:info@consorzioglobal.com)

[www.consorzioglobal.com](http://www.consorzioglobal.com)

# Da 100 anni al fianco dei marittimi

*La Stella Maris festeggia il centenario e lancia un appello sui problemi di vaccinazioni e green pass per i lavoratori del mare*



**D**a 100 anni, con i marittimi, per i marittimi. La Stella Maris ha celebrato il traguardo durante la Shipping week. Il 4 ottobre del 1920 a Glasgow nasceva l'Apostolato del Mare come lo conosciamo oggi. I festeggiamenti sono durati un anno, anche se per ovvi motivi sono stati limitati rispetto a quanto preventivato a causa della pandemia.

A Genova, nonostante l'allerta rossa, si è riusciti a benedire la targa commemorativa nella chiesa di San Marco al Molo dove, nei locali attigui, nacque la sede genovese della Stella Maris.

Alla cerimonia hanno presenziato diversi rappresentanti del mondo dello shipping: dai Costa ad Assagenti, passando per il corpo piloti e la politica (l'assessore allo Sviluppo Economico portuale del Comune di Genova Francesco Maresca e Pippo

Rossetti per la Regione Liguria).

La pandemia ha cambiato il modo in cui la Stella Maris supporta i marittimi: «Abbiamo sospeso l'apertura dei centri – conferma Massimo Franzi, diacono e responsabile della Stella Maris Genova – lanciamo per questo un appello per farci riaprire in sicurezza e risolvere la questione della discesa a terra dei marittimi». Ancora oggi non è chiaro come può essere gestita la vaccinazione della gente di mare: «Per quanto riguarda i marittimi stranieri di fatto non si capisce bene chi debba occuparsene, inoltre chi è vaccinato non può scendere comunque perché manca il green pass».

In quest'ultimo anno **la Stella Maris ha così potenziato le visite a bordo delle navi** che scalano Genova: «Portiamo generi di prima necessità – spiega Franzi – il marittimo non può scendere neanche per com-

prare uno spazzolino da denti o uno shampoo, così ci pensiamo noi a portare tutto quello che può servirgli sulla nave». Il meccanismo ormai è rodato: la richiesta arriva via WhatsApp o via social network.

La situazione non è facile a livello psicologico e si ripercuote anche sulla sicurezza sul lavoro, visto che per mesi i marittimi non possono scendere a terra neanche per poco tempo.

**Gli effetti della pandemia si fanno sentire** anche sui volontari della Stella Maris: «Siamo una cinquantina, di cui solo venti-venticinque ragazzi – afferma Franzi – come in tutte le associazioni, con le chiusure che ci sono state è difficile riprendere il filo. Servirebbe nuova linfa, soprattutto giovani entusiasti durante le visite. Per i soci anziani è fattibile l'apertura dei centri, meno andare a bordo camminando sugli scalandroni». ■

# *La straordinaria normalità delle tempeste estreme*



*Il seminario promosso dal C.U.G.RI. ha affrontato il tema che coinvolge previsori meteo, progettisti, operatori e assicurazioni*

**I**ncambiamenti climatici modificano anche le condizioni del mare e le cosiddette "tempeste estreme" sono sempre più frequenti. Un seminario in forma di **webinar promosso dal C.U.G.RI.** (Consorzio inter-Universitario per la previsione e la prevenzione dei Grandi Rischi) organizzato in collaborazione con ATENA (Associazione Italiana di Tecnica Navale), ha fatto il quadro aggiornato dei meccanismi di formazione delle onde, degli effetti e delle conseguenze di tali eventi.

**Le nuove tecniche consentono di prevedere con anticipo il verificarsi di stati di mare estremi e allo stesso tempo nuovi metodi numerici e di laboratorio rendono possibile una proget-**

**tazione più accurata delle navi e delle strutture portuali e offshore.**

Questi progressi si ripercuotono su vari aspetti normativi, gestionali e perfino giuridici: ad esempio la possibilità di preavvisi tempestivi degli eventi estremi può caricare di maggiori responsabilità gli operatori e conseguentemente rendere più difficile la rivalsa sugli assicuratori; per contro, l'affidabilità delle previsioni può rendere meno valida la causa di forza maggiore in caso di sospensione dei servizi. Le tecniche più avanzate e più accurate per la progettazione possono analogamente aumentare la responsabilità dei progettisti.

**Antonio Ricchi dell'Università dell'Aquila evi-**



denzia: «L'enorme mole di dati atmosferici e oceanici non sempre sono uniformi nello spazio e nel tempo e sovente non è facile reperirli per chi non è del settore. L'utilizzo di dati in diretta non sono sempre accentrati in un unico ente nazionale o sovranazionale, per questo si sta tentando di omogenizzare e rendere fruibili i dati mediante grandi contenitori come Copernicus e Eumetsat. Dall'altro lato l'uso di modelli numerici ad alta risoluzione permette previsioni sempre più accurate e dunque sistemi di allerta sempre più efficaci, ma bisogna pur sempre tener conto che non sono perfetti».

**Francesco Barbariol del CNR-Ismar** spiega che le singole onde di altezza ragguardevole possono provocare conseguenze catastrofiche: «La comunità scientifica si sta occupando dell'argomento da diverso tempo con programmi di ricerca, studi e workshop. I risultati vengono recepiti dagli organismi regolatori che definiscono i criteri per la stima delle massime altezze d'onda individuali in uno stato di mare».

**Paola Gualeni e Nicola Petacco del Dipartimento di Ingegneria navale,**

elettrica, elettronica e delle telecomunicazioni dell'Università di Genova mostrano che i SGISC (Second Generation Intact Stability Criteria) nascono dall'esigenza di studiare la stabilità della nave in presenza di grandi onde e con valutazioni di tipo dinamico. Secondo i due professori ora deve iniziare una grande campagna di applicazione su base volontaria per la verifica e le validazioni.

*“I modelli di previsione sono sempre più accurati, ma non perfetti. Occorre lavorare su più ambiti per la sicurezza”*

**Enrico Rizzuto** del Dipartimento di Ingegneria navale, elettrica, elettronica e delle telecomunicazioni dell'Università di Genova fa notare come le azioni di tipo ambientale per piattaforme off-shore è in atto un trend di aumento dei requisiti. In campo navale questo processo di revisione non ha ancora portato a definire se e quali modelli di onde o effetti d'onda e quali valori debbano essere utilizzati per una revisione si-

stematica dei regolamenti.

«Il numero di incidenti per tipo di nave dal 2015 a 2019, escluse tanker e porta container, ha riguardato le dry bulk carrier nel 44,3% dei casi e i general cargo nel 30%» rileva Giovanni Puppo del Rina. L'azione preventiva in questo caso diventa fondamentale per limitare i danni.

«**In Italia non esiste una classificazione di porto sicuro** – dichiara **Lorenzo Campanella Castelveccchi di Vittoria Assicurazioni** – ovvero non vengono riconosciuti a livello assicurativo degli standard minimi per definire sicuro il porto e quindi far valere la copertura assicurativa o meno». Campanella Castelveccchi fa due esempi concreti accaduti in Liguria: «Durante la grande mareggiata del 2018 a Rapallo ha ceduto la diga e per questo si è appena avviato un processo. Nel caso in cui vengano provate responsabilità le assicurazioni opererebbero secondo il capitolato. Varazze prevedeva un'onda di 6 metri e ne è arrivata una di 10,60 metri. La lungimiranza e l'aver operato in maniera attiva ha evitato il peggio. Vero che se avesse ceduto anche lì la diga allora ci sarebbero stati problemi». ■

## PROMOTED BY



## INSTITUTIONAL PARTNERS



## SILVER PARTNER



## BRONZE PARTNER



## SUPPORTER



## TECHNICAL PARTNER



## PATRONAGES



## MEDIA PARTNER



# Porto e città ora più vicini

Intervista a **Francesco Maresca**,  
assessore allo Sviluppo economico  
portuale del Comune di Genova



**Assessore, anche questa Genoa Shipping Week è agli archivi. Il successo di partecipazione conferma che si tratta di un'iniziativa su cui puntare, non crede?**

«Genoa Shipping Week rappresenta un'occasione importante di confronto e network per operatori marittimi, aziende e istituzioni al fine di creare sinergie e progetti comuni per far crescere l'intero comparto della blue economy. Come Comune teniamo moltissimo a questo evento. Abbiamo dato e daremo tutto il supporto e collaborazione possibile anche per i prossimi anni. Genova è la capitale del Mediterraneo per la blue economy e soprattutto in questi ultimi anni stiamo agendo da comunità piuttosto che come singoli, un segnale di forza che arriva dal nostro territorio».

**Lei è il primo assessore che ha avuto una delega esclusiva sul porto, che bilancio trae da questa esperienza?**

«È un'esperienza molto importante: il porto è il principale motore della città e l'indotto di Genova è basato prevalentemente sull'economia del mare. Il mio assessorato lo chiamerei sulla blue economy, dove oltre al porto ci sono tutte quelle attività che riguardano il mare. Credo che sia necessario per una città come la nostra avere un assessorato dedicato. Sono stati anni intensi, abbiamo raggiunto diversi obiettivi di ogni tipo. Da una parte ho lavorato sulla rigenerazione porto-città, insieme ad AdSP stiamo realizzando

il parco urbano delle dune di Pra', opera che la popolazione chiedeva da anni, stiamo riqualificando la passeggiata della Lanterna e la stiamo rendendo accessibile digitalmente. Dal punto di vista dell'economia abbiamo mappato tutte le zone di Genova per partire con le Zone logistiche semplificate di cui aspettiamo la nomina del commissario dal governo e abbiamo realizzato il Blue District che sta diventando l'antenna della blue economy italiana, al cui interno oltre a network ed eventi stiamo facendo crescere start-up che andranno a creare progetti anche per la città di Genova. Potrei citare anche tutti i tavoli che abbiamo realizzato tra porto e città per risolvere problemi ambientali, sono andati a dormire a Pra' per mettermi nei panni dei cittadini e capire i reali disagi che si vivono dal punto di vista di immissioni sonore. Abbiamo lavorato bene e risolto tanti problemi, credo che il porto e la città ora siano più vicini».

**Immaginiamo che non sia stato facile raccogliere tutte le esigenze, spesso molto diverse, di cittadini, aziende e lavoratori...**

«La comunità portuale genovese è la più multidisciplinare in Italia. Siamo specializzati in diversi settori: dalle riparazioni navali alla cantieristica, dai container alle rinfuse, fino allo yachting. Genova è la capitale d'Italia della blue economy e non è facile mantenere gli equilibri, ma grazie a tutta la comunità portuale ci stiamo riuscendo».

**Quale futuro vede per la portualità a Genova?**

«Molto importante: le infrastrutture renderanno il nostro porto più appetibile per nuovi investitori. Terzo Valico, Gronda e spostamento Diga Foranea sono opere necessarie. Dall'altro lato vedo la digitalizzazione dei sistemi portuali come riforma necessaria e parallela alle infrastrutture materiali. Non dimentichiamoci dei fondi del PNNR che aiuteranno di molto anche la portualità genovese, ma dobbiamo essere bravi noi come istituzioni a saperli spendere con una programmazione specifica. La cosa più difficile non è reperire i fondi, ma utilizzarli per il meglio perché in questi anni ci giochiamo il futuro della più grande realtà marittima del Mediterraneo».

# Partners 2021



Costa Edutainment S.p.A., con un'esperienza pionieristica e decennale nel settore dell'edutainment, è leader in Italia nella gestione di siti e grandi strutture pubbliche e private dedicate ad attività ricreative, culturali, didattiche e di ricerca scientifica.

---



All'Associazione Porti Italiani (Assoporti) aderiscono le Autorità di Sistema Portuale (AdSP) - istituite ai sensi del decreto legislativo n.169 del 2016. Alla luce del nuovo sistema di governance, i 57 porti di rilievo nazionale saranno coordinati da 16 Autorità di sistema portuale, cui viene affidato un ruolo strategico di indirizzo, programmazione e coordinamento del sistema dei porti della propria area. Assoporti offre al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, agli altri Ministeri interessati ed all'Unione Europea ogni utile consultazione e contributo sulle tematiche portuali. [www.assoporti.it](http://www.assoporti.it)

---



Ecomelita Ltd, con Sede a Malta, rappresenta marchi primari del settore marittimo e oil&gas, per la tutela dell'ambiente marino e della sicurezza in mare. Commercializza lubrificanti biodegradabili e la gamma completa degli impianti previsti dalle normative MARPOL e SOLAS

---



NAVAL EGT SRL è una società di ingegneria dedicata alla progettazione di modifiche e retrofitting per coloro che intendono applicare tecnologie "Green" e innovative al fine di ridurre l'impatto ambientale delle navi. La Società opera anche nel campo della Manutenzione e Riparazione Navale tradizionale ed è Centro di Assistenza Autorizzato per vari Costruttori per Service e Manutenzione Programmata. NAVAL EGT è inoltre a capo di una Rete di Imprese operanti nel Settore Riparazioni Navali al fine di offrire "Progetti Chiavi in Mano".

---



La nostra storia nasce nel 1827 a Genova Pra' da una lunga tradizione contadina. Qui la nostra famiglia si dedica alla coltivazione del Basilico e, più recentemente, alla produzione del Pesto Genovese. In queste colline, tra cielo e mare, nasce il Pesto di Pra', un prodotto fresco, fatto con quell'oro verde che dalle Serre esce ed entra direttamente nel vasetto.

Tel. +39 010 6980069 - [www.ilpestodipra.it](http://www.ilpestodipra.it)



Da una ricetta genovese di fine '800, ritorna l'Amaro Fabbrizii, "liquore tonico digestivo" ed il suo Aperitivo. Una sua discendente e dei suoi soci, orgogliosamente liguri, hanno scelto di investire nella tradizione e sul territorio. [www.liquorificiofabbrizii.com](http://www.liquorificiofabbrizii.com)



L'azienda Filippone sorge a mille metri di altitudine, nel Parco delle Madonie in Sicilia. La passione per l'agricoltura pone al centro della produzione la riscoperta delle piante aromatiche più caratteristiche del Mediterraneo quali origano, alloro, salvia, rosmarino, timo, finocchietto e lavanda.

[www.agricolafilippone.it](http://www.agricolafilippone.it)



#### PORTO ANTICO DI GENOVA

Porto Antico di Genova S.p.A. - società che gestisce l'area del Porto Antico, gli spazi fieristici e le darsene del quartiere espositivo che faranno parte del nuovo Waterfront di Levante - è da sempre protagonista della vita della città attraverso la realizzazione di iniziative culturali, sportive e fieristiche, lo sviluppo dell'attività congressuale e l'organizzazione di eventi, come Euroflora, anche al di fuori delle proprie sedi istituzionali



SAAR Depositi Portuali S.p.A. gestisce nel Porto di Genova un deposito costiero per lo sbarco e la movimentazione di oli vegetali e grassi animali (olio di palma, di cocco, di palmisti, di oliva, di arachide, di mais, sevo, F.A.M.E.) godendo di una posizione di leadership in tutto il Mediterraneo.

[www.saardp.com](http://www.saardp.com)



Costa Edutainment S.p.A., con un'esperienza pionieristica e decennale nel settore dell'edutainment, è leader in Italia nella gestione di siti e grandi strutture pubbliche e private dedicate ad attività ricreative, culturali, didattiche e di ricerca scientifica.



Dal 1920 le nostre bibite sono tra le preferite in Sicilia perché rappresentano al meglio il gusto vero e autentico della nostra meravigliosa isola. Le prepariamo, ora come allora, utilizzando ingredienti semplici e genuini per non alterarne il gusto unico e ineguagliabile nel tempo. Solo succhi dei migliori agrumi di Sicilia e acqua proveniente dalle pendici dell'Etna. Una produzione artigianale rispettosa del metodo di lavorazione tramandato gelosamente da 100 anni e tre generazioni.



PREMIATA GELATERIA ITALIANA.

"Noi di Tonitto siamo produttori di felicità", sostiene Alberto Piscioceri, Sales & Marketing Director di Tonitto 1939, azienda leader sul mercato per il Sorbetto N°1 in Italia.

Da tre generazioni la famiglia Dovo prepara il gelato con la cura e la passione di sempre. Per fare questo i fratelli Luca e Massimiliano Dovo, attualmente alla guida dell'azienda, seguono tre principi fondativi: Piacer e bontà - I prodotti sono studiati per intercettare tutte le declinazioni del piacere, con attenzione a tutti i consumatori, anche quelli che hanno specifiche esigenze; Autenticità e Sostenibilità - amare quello che si fa da tre generazioni; Innovazione - cercare di anticipare i bisogni e le tendenze dei consumatori attraverso una ricerca costante.



## BERLINGIERI MARESCA

STUDIO LEGALE ASSOCIATO

Berlingieri Maresca offre consulenza e tutela legale in ogni aspetto del diritto marittimo, del trasporto combinato, terrestre ed aereo e nel commercio internazionale. Con uno sguardo sempre attento alle novità tecniche e normative che interessano le aree di competenza.



FEDERCHIMICA  
ASSOGASLIQUIDI

Associazione nazionale imprese gas liquefatti

FEDERCHIMICA-ASSOGASLIQUIDI è l'Associazione nazionale delle Imprese produttrici, importatrici, e distributrici di GPL e GNL per uso combustione ed autotrazione, impegnate nel porre in essere gli investimenti necessari per lo sviluppo di tutta la filiera dei gas liquefatti: dalle infrastrutture di approvvigiona-

mento fino alla distribuzione alle utenze finali.

Aderiscono all'Associazione anche imprese operanti in attività collegate ai suddetti settori, quali:

- costruzione di apparecchi e recipienti per l'utilizzo del prodotto
- costruzione di mezzi di trasporto e relativa componentistica
- progettazione, costruzione e manutenzione impianti per la movimentazione
- manutenzione e riqualifica di recipienti fissi e mobili per lo stoccaggio ed il trasporto
- attività di servizio inerenti l'ambiente e la sicurezza
- attività di trasporto

## BonelliErede

with LOMBARDI

BonelliErede è leader in Italia nei servizi legali e fiscali, attivo in tutti i settori del diritto commerciale e nel diritto penale d'impresa. Grazie alle proprie sedi in Europa, Africa e Medio Oriente e alla collaborazione con studi legali indipendenti in tutto il mondo, BonelliErede è a pieno titolo un player internazionale.

## L'Italia torna il centro geopolitico del Mediterraneo

**La conferenza di apertura di Port&ShippingTech è stata intitolata "In the Med" e ha visto contributi di studiosi e operatori del settore marittimo**

L'Italia è naturalmente al centro del Mediterraneo, ma prima la mancanza di leadership politica consapevole e poi le varie fasi della pandemia hanno eroso la presenza e l'autorevolezza del Paese nel Mediterraneo, persino quello centrale. Il sistema Paese deve trasformare i problemi del doppio ruolo euro-mediterraneo in un'opportunità. Per questo la conferenza di apertura dell'edizione 2021 di Port&ShippingTech è stata intitolata "In the Med".

«Questa conferenza mette il mare al centro dell'interesse nazionale. Non poteva non svolgersi a Genova», afferma **Giorgio Lazio**, Ammiraglio di Squadra della Marina Militare.

«Il mare è da sempre la risorsa sfruttata da potenze e imperi, in questo ambito il Mediterraneo è territorio naturale, lo abitiamo da prima dell'Unità nazionale – commenta di **Alberto de Sanctis**, giornalista di Limes ed esperto di geopolitica del mare – oggi sembriamo aver dimen-

ticato questa naturale condizione, le dinamiche del mondo globalizzato hanno ridimensionato il nostro bacino, che resta però strategico». Secondo de Sanctis l'Italia ha una responsabilità molto forte di vigilanza verso se stessa e verso il sistema di alleanze a cui appartiene e dovrebbe concentrare la propria attenzione su due zone: la fascia costiera del Basso Adriatico, che si affaccia sulla penisola balcanica, da sempre fortemente instabile e le coste della Libia.

L'instabilità politica nel Mediterraneo ha determinato l'inserimento di attori importanti: la Russia con l'intervento in Siria e la Turchia di Erdogan, mentre la **Cina** sta mantenendo negli anni un profilo più basso, attenta a non apparire troppo nell'azione di penetrazione politica.

**Francesco Anghelone**, coordinatore scientifico dell'OSMED (Osservatorio sul Mediterraneo), traccia il quadro geopolitico concentrandosi proprio sulla Cina: «Se parliamo di esportazioni l'Algeria è passata da 27 milioni dollari a 5,6



■ Da sin: Silvia Moretto, Paolo Quercia, Michela D'Avino, Stefano Messina

miliardi, lo stesso discorso vale per l'Egitto. Gli stessi investimenti diretti della Cina sono in crescita. Tutto ciò si inserisce nella via della seta marittima».

Anghelone evidenzia quanto questo progetto sia molto ambizioso e che ha nella parte economica

una delle direttrici importanti: «Al di là del porto del Pireo, diventato famoso con la crisi greca, oggi le società cinesi di shipping controllano gran parte porti del Mediterraneo: in Egitto ha investito quasi 1 miliardo dollari per lo sviluppo del porto, poi sono presenti in Francia

e Spagna». Dall'altro lato la Cina sta agendo sul fronte soft power: «Oggi in Marocco si sta discutendo se introdurre come seconda lingua straniera lo studio del cinese. Simili accordi sono stati fatti anche con l'Egitto, coinvolti oltre 16 Atenei del paese». Anche la crisi pandemica è stata un'occasione con l'accordo per la distribuzione e la produzione del vaccino cinese. E l'Italia in tutto questo? «Non può confrontarsi con simili potenze, occorre una strategia comunitaria» secondo Anghelone.

**Alessandro Panaro**, capo servizio Maritime Economy di SRM Studi e Ricerche per il Mezzogiorno, conferma: «Le previsioni dicono che il Mediterraneo continuerà a essere centrale, la seconda area per crescita nei prossimi 5 anni dopo la Cina. Ma **come sistema Italia ab-**

**PwC Italia**

## Transportation, logistics & infrastructures



Il settore dei trasporti e della logistica sta affrontando un immenso cambiamento: **trasformazione digitale, nuovi player di mercato, cambiamento delle aspettative dei clienti e nuovi modelli di business** in evoluzione. **Un sistema dei trasporti più flessibile, sostenibile e resiliente** è oggi indispensabile, come dimostrato dalle difficoltà emerse durante l'emergenza pandemica.

Anche il settore della portualità e del trasporto marittimo si trova di fronte a sfide importanti, quali il rilancio in **sicurezza dei traffici passeggeri**, ad esempio nel comparto crocieristico, la **decarbonizzazione delle operazioni in porto e la navigazione**, l'**assicurare la capacità di trasporto per un'economia globale** che deve ripartire, e la **modernizzazione degli scali attraverso investimenti ed innovazione tecnologica**.

**Per restare competitivi, ora è il momento di agire.**

Oltre **5.800 persone** nel network globale di PwC sono specializzate nel settore dei trasporti, tra cui **professional, economisti, ingegneri ed esperti in ambito technology, sustainability, people & organisation, e customer experience**, con l'ausilio di **avvocati e commercialisti**, appartenenti all'organizzazione di servizi di consulenza più grande al mondo. Una squadra con competenze multidisciplinari ed esperienze maturate nel settore dei trasporti, della logistica e delle infrastrutture in Italia e nel mondo.

**Un team integrato**, per supportare player del settore nel cogliere le sfide legate alle trasformazioni in corso, generare valore per gli **stakeholder**, rispondere alle complessità legate alla messa a terra degli investimenti e della transizione digitale, lungo un percorso di sviluppo sostenibile di lungo periodo.



Per saperne di più  
[www.pwc.com/it/transportation-logistics](http://www.pwc.com/it/transportation-logistics)

biamo da sempre un problema di **posizionamento**, non solo a causa della pandemia, lo rivela tutta una serie di indicatori sulla qualità e l'efficienza». Ci sono anche soluzioni possibili, però: «Le Zes e le ZIs sono lo strumento che ci aiuterà a recuperare terreno – sostiene Panaro – al loro interno ognuno è messo a sistema per puntare all'innovazione, con digitalizzazione, transizione energetica e sostenibilità; ma anche per sfruttare la regionalizzazione e il reshoring e affrontare la sfida della logistica lanciata da grandi colossi come Ikea, Walmart e Home Depot». Il presidente di Confitarma **Mario Mattioli** richiama l'attenzione: «Dobbiamo riappropriarci del nostro ruolo; il Mediterraneo è in crescita sia dal punto di vista economico, sia da quello strategico e fa dispiacere notare una perdita di competitività della nostra logistica e dei nostri porti in un momento come questo. Il richiamo che condivido è quello del recupero dell'efficienza dei controlli e delle semplificazioni, che non vuol dire maglie larghe, ma capacità di reazione alle circostanze».

**Stefano Messina**, presidente di Assarmatori, ribadisce che esiste ancora una flotta mercantile italiana anche e soprattutto grazie all'introduzione del registro internazionale. Assarmatori però sostiene che l'opportunità di crescita del cluster sarebbe limitativo associarla solo alla bandiera italiana: «Operatori che usano bandiere aderenti all'UE portano business e merceologia in Italia. Dobbiamo cercare un orientamento con il valore aggiunto portato dal cluster nel lavoro dei porti e dell'occupazione».

In tutto ciò si incardina la questione

legata alla logistica: **Enrico Pastori**, Director di TRT-Trasporti e Territorio spiega che **l'internazionalizzazione degli operatori ha messo in ulteriore difficoltà il tessuto produttivo italiano**. «Le quote di mercato dei vettori italiani sono in calo, con un deficit commerciale di 7 miliardi di euro all'anno, questo su tutte le tipologie di trasporto, con l'unica eccezione del Ro-Ro». Il controllo della logistica ha riflessi anche indiretti, rispetto allo squilibrio nella bilancia commerciale, con conseguenze sull'efficienza stessa del settore.

**Guido Nicolini**, presidente di Confetra evidenzia come la logistica sia la colonna portante del commercio: «Una buona logistica è il boost dell'economia dei Paesi, ma per fare una buona logistica occorre lo sviluppo di tutti gli attori: infrastrutture, dogane, efficienza amministrativa eccetera». L'industria però deve fare la sua parte, ribadisce Nicolini: «La Germania ha tra il 25 e 30% delle aziende che utilizzano merce resa in franco fabbrica, in Italia siamo al 73%. Come possiamo pensare di controllare la nostra logistica?»

Proprio la pandemia ha reso evidente l'importanza della logistica. Parola di **Silvia Moretto**, presidente di Fedespedi: «È arrivato il momento di specializzarsi e di puntare al valore aggiunto, ripensando i nostri modelli di business. L'Italia è al 19° posto, secondo la World Bank, per competitività logistica; davanti a noi ci sono diversi paesi europei, dietro Corea del Sud, Cina e Taiwan. Gli indicatori che riguardano i porti e la loro efficienza vede Gioia Tauro al 35° e Genova al 44° posto, Trieste addirittura al di fuori dei primi 100». Nella catena logistica **l'anello debole sono**

**le infrastrutture, la burocrazia ma, in particolare, la resa Ex Works**, secondo Moretto, ma è difficile fare in modo che le aziende inizino a gestire parti della logistica, quando non sono mai state abituate a farlo. La strategia a livello sistemico, individuata da Fedespedi, è quella di modernizzare la supply chain: semplificazione normativa, digitalizzazione, infrastrutture, efficienza dei controlli e tutela della concorrenza sono gli elementi su cui puntare. ■



■ Silvia Moretto



■ Stefano Messina



Per rivedere la sessione inquadra il **Qr code** o collegati al link

<https://youtu.be/MbYxmyVA8SQ>

# Un tesoro sopra e sotto il mare

## *Over & Under the Sea ha approfondito i temi legati alle Zee, le zone economiche speciali*

**I**l 97% del traffico mondiale che transita sul web corre nelle dorsali in fibra ottica sottomarine, così come il **petrolio e il gas**. Genova presto sarà nuovo hub per l'arrivo sulla terraferma di altri cavi sottomarini. Quello che accade "sotto" il mare assume un'importanza crescente forse sottovalutata, ma questa è solo la parte meno conosciuta delle **risorse marine**: nell'acqua nuotano e stazionano le risorse biologiche, di cui quelle intercettate dalla **pesca**, inoltre le acque superficiali, il più grande collettore solare del pianeta, nonché fonti dell'energia eolica. Risorse immense, che si traducono in ricchezza e quindi in competizione per la valorizzazione, che il sistema internazionale cerca a fatica di incanalare nel meccanismo delle ZEE, le Zone Economiche Esclusive.

Non è un caso, dunque, che una delle sessioni sia stata dedicata al **"Over & under the sea"**.

Proprio sulle ZEE il Contrammiraglio Ausiliario delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, **Sandro Gallinelli** fa il punto della situazione: «I diritti sovrani saranno materia di regolamentazione dell'esplorazione, dello sfruttamento e della conservazione e gestione risorse naturali e biologiche, ma anche di quelle minerali, tra cui le risorse del fondo marino, strategiche per

l'alta tecnologia, oltre agli idrocarburi». Le giurisdizioni sono molteplici e coprono un ampio ambito di funzioni, tra cui quelle di polizia, che coinvolgono guardia costiera, marina militare ma anche la guardia di finanza. «Tutto andrà organizzato – spiega Gallinelli – ma oltre a delimitare, bisognerà anche coordinare la normativa con quella vigente sul territorio continentale, delimitando anche le aree a giurisdizione concorrente con Regioni ed enti locali, oltre a pianificare spazio marittimo e, infine, stabilire accordi con altri Stati».

Uno dei nodi importanti nella regolamentazione futura della Zee italiana, saranno le risorse naturali. **Giada Rossi**, geologa dell'Università degli studi di Urbino/Italferr, illustra tutte le potenzialità dei fondali e delle coste italiane: «Abbiamo disponibilità di giacimenti marini di minerali energetici soprattutto nell'area Adriatica, ma anche in Sicilia e nello Ionio, mentre per quanto riguarda quelle non energetiche, troviamo rame, zinco e in piombo soprattutto nelle aree vulcaniche». Le risorse marine non sono però soltanto quelle legate ai materiali, ma anche alle energie rinnovabili: «Attualmente abbiamo impianti geotermici solo in Toscana – rivela Rossi – ma esistono possibilità anche per quanto riguarda il Lazio, la Calabria, le isole Eolie e il golfo di Napoli. Invece per quanto riguarda le correnti marine oceaniche, l'unica area sfruttabile è quella dello Stretto di Messina».

**Eva Peño**, Global Market Leader OSV & Tugs di Bureau Veritas spiega quali sono le opportunità e le sfide legate alle navi a supporto dell'industria dell'eolico offshore: «Si tratta di un'industria promettente quella delle navi da supporto, che crea posti di lavoro. Sarà un attore principale quello dell'energia eolica, sia direttamente ma anche perché contribuisce alla creazione dell'idrogeno verde». L'input energetico è ciò di cui si nutre un paese manifatturiero come l'Italia e su cui si regge la sua industria, un apporto fortemente legato agli idrocarburi, in particolare il gas. «Siamo piuttosto virtuosi per quando riguarda le rinnovabili, ma gli idrocarburi restano fondamentali – dichiara **Fabrizio Maronta**, re-



dattore e responsabile relazioni internazionali di Limes – siamo un paese fortemente dipendente dall'importazione di energia e, in aggiunta all'energia importata direttamente, il grosso delle nostre centrali elettriche va a gas, che per la maggior parte importiamo da Olanda, Norvegia, Russia, Algeria e Libia, queste ultime due attraverso tubi sottomarini». Anche la pesca è influenzata dai cambiamenti normativi e dagli accordi tra i singoli stati, come sottolinea **Natalino Ronzitti**, professore emerito di diritto internazionale dell'Università Luiss di Roma. In Italia è entrata in vigore la legge sulla Zona economica esclusiva, ma occorrerà poi intervenire per non pregiudicare futuri accordi con gli Stati adiacenti o frontisti. Per esempio l'Italia ha fatto un accordo con la Grecia entrato

in vigore nel 2021 in cui sono delimitate le ZEE e in cui i pescatori possono operare nelle 12 miglia delle acque territoriali greche. «Con la Grecia abbiamo inserito questa clausola ma non lo abbiamo fatto con altri Stati ed è stato un errore – dice Ronzitti – l'accordo di Cannes con Francia, ratificato dalla Francia e non dall'Italia, ha provocato le proteste dei pescatori di Sanremo, della Liguria e di quelli toscani e sardi. Dovrà essere rivisto. Abitualmente pescavano in zona francese». L'Algeria ha esteso la ZEE verso la Sardegna e idem la Tunisia. **La questione più spinosa è la Libia**: quante volte si è verificato il sequestro di battelli italiani perché pescavano in acque appartenenti a ZEE libica? Secondo Ronzitti innanzitutto la Libia dovrebbe ratificare la Convenzione internazionale del diritto del mare, visto che contiene due istituti che interessano la questione della pesca: il pronto rilascio di navi ed equipaggi in caso di cattura da parte dello Stato per aver violato la ZEE e la soluzione obbligatoria delle controversie internazionali. ■



Per rivedere la sessione

inquadra il **Qr code**

o collegati al link

<https://youtu.be/6A3UKqfJ3xs>

## CasascoNardi, da 85 anni nel futuro



**D**a oltre 85 anni, il Gruppo CasascoNardi si propone come partner di riferimento per dare una risposta puntuale, efficiente e professionale a tutte le esigenze logistiche e di spedizione di chi si muove nel mondo del commercio internazionale.

Spedizioni internazionali, consulenza doganale, soluzioni di trasporto personalizzate rappresentano da sempre il cuore della nostra attività. Una professionalità costruita in oltre 85 anni si unisce all'entusiasmo ed alla passione di un team giovane e motivato, che si affianca ai nostri

clienti per accompagnarli nello sviluppo internazionale del loro business.

Il nostro gruppo si compone di diverse realtà, in grado di fornire un più ampio range di servizi e, allo stesso tempo, soddisfare il più piccolo mercato di nicchia. **Mastermar Spedizioni e Controlli** si occupa di trasporto marittimo ed aereo, specializzata in aiuti umanitari, ispezioni e controlli e food logistics.

**Contline Logistica** è la nostra società dedicata all'autotrasporto.

Con una flotta in costante crescita di automezzi di proprietà, tutti di ul-

tima generazione e rispettosi delle più recenti normative ambientali, Contline è in grado di fornire servizi di trasporto allineati ai più elevati standard. **SDI – Servizi Doganali Internazionali** è la realtà che all'interno del gruppo si occupa di consulenza doganale.

SDI opera dai suoi uffici di Genova, Vado Ligure, Livorno e La Spezia, offre consulenza e assistenza doganale, e vanta una forte specializzazione nei prodotti deperibili, assistendo i nostri clienti in migliaia di controlli fitosanitari e veterinari ogni anno. ■



# LAGHEZZA

Customs & Logistics

laghezza.com



SL|M  
STUDIO LEGALE MORDIGLIA

Legal services  
to the shipping industry

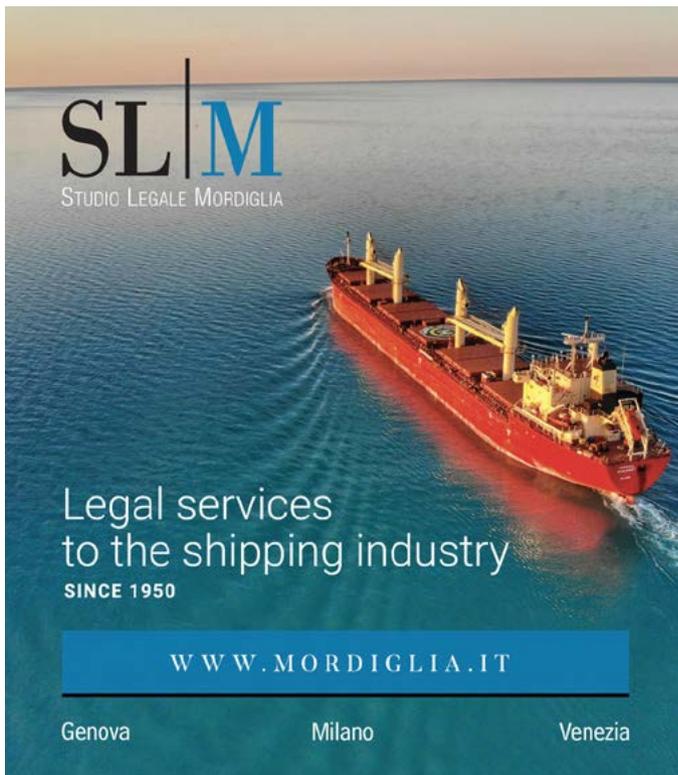
SINCE 1950

WWW.MORDIGLIA.IT

Genova

Milano

Venezia



Digital logistics pathfinder since 1997



HubTelematica

www.hub-net.it



## Generali Global Corporate & Commercial

La nostra storia internazionale si fonda su solide competenze in campo assicurativo, a cui aggiungiamo una consulenza fidata, un supporto continuo e la componente umana.

**Parliamo la tua lingua.**

Generali Global Corporate & Commercial offre soluzioni assicurative e servizi Danni a imprese medio-grandi e intermediari in oltre 160 paesi nel mondo.

www.generaliglobalcorporate.com



# Riforma dei porti: serve salto di qualità

■ **Assiterminal ha condotto la sessione “La riforma tradita” in cui sono emerse critiche e proposte per migliorare la legge Del Rio**

«**D**opo cinque anni il presupposto del costruire un sistema non si è realizzato e tutto quello che era previsto in questo senso o non è stato attuato o è stato depotenziato e non ha potuto apportare le modifiche

che facevano fare un salto di qualità alla portualità italiana». **Luca Becce**, presidente Assiterminal elenca con chiarezza i punti che secondo la sua associazione hanno trasformato la riforma portuale varata dall'allora ministro Graziano Del Rio

in una “**riforma tradita**”, che ha dato il titolo a una sessione di Port&ShippingTech. Cosa non ha funzionato? **Il tavolo nazionale dei presidenti delle Autorità di Sistema Portuale** che, rileva Becce, si è riunito quattro o cinque volte in cinque anni e

## Il meglio per la clientela private

**I**ntesa Sanpaolo Private Banking è la banca specializzata nell'offerta di servizi finanziari alla clientela private. La banca, leader in Italia nel settore per masse gestite, risorse e presenza sul territorio nazionale, fa parte della Divisione Private Banking del Gruppo Intesa Sanpaolo.

L'appartenenza a un Gruppo di dimensioni europee assicura un solido livello di patrimonializzazione, una capillare presenza, un бага-

glio di competenze ed opportunità commerciali che consentono di proporre alla propria clientela un'offerta distintiva nel panorama italiano e internazionale.

La società ha sviluppato servizi diconsulenza evoluta e una serie di soluzioni di investimento, differenziate per propensione al rischio e altamente personalizzate, al fine di accompagnare 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.

L'expertise del Gruppo è a disposizione con le migliori competenze dei gestori internazionali. L'offerta comprende fondi e sicav, gestioni patrimoniali individuali, prodotti assicurativi, prodotti alternativi e di private markets, consulenza anche in ambito real estate e art advisory, completata da soluzioni bancarie e di finanziamento. ■





■ Da sinistra Maurizio De Cesare, Ivano Russo e Luca Becce

da cui non sono passate le scelte infrastrutturali fondamentali per la portualità italiana: «Ad esempio non ho nulla da dire sull'investimento per la nuova diga foranea di Genova, ma il progetto non è passato prima di tutto al vaglio di quel tavolo». Inoltre, secondo Assiterminal non si può dare un giudizio positivo su come hanno funzionato **gli organismi di partenariato**. Terzo aspetto: «Si sono sostituiti i comitati portuali dove sedevano gli operatori e decidevano le scelte di amministrazione per se stessi, con i comitati di gestione in cui i voti di maggioranza sono delle strutture territoriali locali, delle Regioni e dei Comuni sede di AdSP: è evidente che questo provoca una **deriva di carattere localistico**».

**Rodolfo Giampieri**, presidente di Assoport, ribatte: «L'analisi credo voglia stimolare lo sforzo fatto con la riforma della portualità di cinque anni fa. Era necessario ed è indispensabile accompagnare la portualità nella modernità, introdurre

alcuni elementi. L'elemento sistema non è banale: si cerca di passare a un sistema economico dove c'è collaborazione e coordinamento superando i campanili. La globalizzazione è avvenuta e continuerà ad avvenire attraverso il mare, sopra le navi, ed è scesa a terra attraverso i porti. Un quadro che ci deve far capire quanto impegno dobbiamo mettere nel settore». Giampieri evidenzia come ci sia tanta possibilità di fare occupazione e come la logistica sia fondamentale nel quadro mondiale. «**L'abitudine molto italiana è quella del campanile**, non deve diventare il nostro alibi. La necessità di una regia complessiva è sentita e importante. Onestamente bisogna ammettere che con il ministro Giovannini si è creata una calendarizzazione degli incontri della conferenza nazionale di coordinamento ogni 30-40 giorni. Si stanno affrontando temi trasversali come i piani regolatori: ne abbiamo di 30 anni fa. Si sta trattando il SUA: non

avere un **Sistema Unico Amministrativo** vuol dire cadere di nuovo nel discorso dei campanili. Sui dragaggi ancora stiamo correndo dietro ad alcune soluzioni interessanti ma non definitive».

«Sindaci e presidenti di Regione devono stare fuori dalla portualità o un sistema nazionale sui porti non ci sarà mai, ribadisce **Ivano Russo**, direttore generale di Confetra quando fu approvato il primo disegno erano previste sei-otto AdSP, norme molto snelle e un demanio marittimo in cui i **Comuni non c'entrano**. Semmai è decisivo, primario e paritetico il loro ruolo sulla retroportualità e i collegamenti tra le AdSP. Quel piano fu impugnato dalla Regione Veneto, davanti alla Corte Costituzionale, e vinse. Il governo provò a forzare, vista l'importanza strategica anche internazionale, derubricando il piano a intesa. Si aprì un scontro sanguinoso, con 20 Arpa regionali coinvolte, fu un inferno. Stessa cosa successe coi Comuni, guidati dall'ex sindaco di Livorno». Secondo Russo non si poteva pensare di mettere d'accordo decine di realtà diverse anche storicamente, per questo lancia un appello al cluster marittimo: «Si espunga dal Titolo V della Costituzione il tema della portualità, dalla legislazione concorrente». ■



Per rivedere la sessione  
inquadra il **Qr code**  
o collegati al link

<https://youtu.be/FZc8TsMl7lg>



# Automazione avanti tutta

## In Next generation shipping spazio alla tecnologia a bordo senza dimenticare il fattore umano

Una nuova generazione di navi commerciali è all'orizzonte. Un futuro fatto di navi ad alta automazione, comandate a distanza o totalmente autonome, che porta con sé nuove sfide, in termini di tecnologia, sicurezza, comunicazione. Uno sguardo su questo scenario e sulle sue implicazioni è stato lanciato durante la sessione di Port&ShippingTech dedicata alla **Next Generation Shipping**.

Se a colpire l'immaginazione sono le cosiddette MASS - Maritime Autonomous Surface Ship, navi a guida autonoma e senza equipaggio - l'evoluzione verso uno shipping fatto di unità navali (o intere flotte) automatizzate dovrà però passare per tappe intermedie, che vanno dalla completa automazione di bordo, passando per il comando a distanza, con o senza la presenza di equipaggio. Un cambiamento che, come avverte il capo del VI reparto Sicurezza della navigazione e marittima del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, l'Ammiraglio ispettore **Luigi Giardino**, andrà gestita con strumenti adeguati: «Sul lungo termine verranno digitalizzati tutti i processi manuali, per ridurre o eliminare l'intervento umano, ma ciò si porta dietro promesse e criticità spiega - da un lato ci

sono vantaggi sull'impatto ambientale, i consumi, i costi operativi, gli incidenti, la velocità operativa e la logistica; dall'altro, nuovi costi e nuovi rischi legati alle tecnologie, ai temi di safety e security, oltre a un importante aspetto sociale e occupazionale». Aspetti di cui, secondo l'ammiraglio, andranno affrontati gli impatti giuridici e sulle convenzioni internazionali, attualmente basate sulla presenza dell'equipaggio a bordo, ma in fase di revisione già dal 2018.

L'elemento umano giocherà un ruolo decisivo ancora per molti anni, soprattutto a fronte della sicurezza delle persone a bordo, ma sarà sempre più supportato dalla tecnologia. Proprio in tema di safety, Cetena ha creato uno strumento basato sulla convenzione Solas (Safety of life at sea) per aiutare l'equipaggio durante le emergenze: «In caso di guasto, danno o incendio, il sistema individua l'area colpita e suggerisce agli operatori le azioni da intraprendere, attraverso dei tablet posti in punti strategici della nave - spiega **Daniele Guarnaccia, business developer di Cetena** - gli addetti vengono guidati verso l'area critica, ricevendo indicazioni su come ripristinare gli impianti o dove si trovi una zona sicura».

Sul tema attuale e delicato della sanità di bordo, **Esa Group** ha ribadito l'importanza dell'uomo a bordo, portando la propria esperienza di ship management coniugato con l'intelligenza artificiale. Dopo aver insegnato al sistema a comportarsi come un crew manager, collegandolo alla rotazione degli equipaggi e alla gestione di una necessità medica da parte dell'equipaggio, l'azienda ha dato in pasto agli algoritmi di machine learning i dati di oltre 10mila imbarchi, con oltre due milioni di combinazioni possibili, e la gestione di 50mila claim medici. «Ci siamo focalizzati su attività time consuming, labour intensive ed experience based, svolgendo quattro studi differenti, al termine dei quali siamo arrivati a ottenere un tasso di precisione del 98% - spiega **Gian Enzo Duci, managing director di Esa Group** - è stata una grande opportunità per valutare il rapporto uomo-macchina, ma quel 2% è ancora troppo alto, per questo è ancora

# TURN UNCERTAINTY



# INTO CONFIDENCE

## The pressure is on shipping to reduce GHG emissions

- but to find the right pathway, you need the right partner. From regulatory compliance, next generation fuels, vessel and operational optimization, to in-depth advice and insight, explore DNV's decarbonization solutions. And find out how together we can realize a greener future.



Learn more:  
[dnv.com/maritime](https://dnv.com/maritime)



fondamentale l'intervento umano».

Monitoraggio, costruzione di modelli e predittività sono i concetti chiave della futura rivoluzione tecnologica, con l'obiettivo di fornire strumenti che aiutino gli operatori ad affrontare sia la quotidianità, sia l'emergenza, sia i processi decisionali. Ne è un esempio il sistema Cube sviluppato da Rina, una piattaforma in grado di gestire un'intera flotta e fornire risposte e alternative di scelta nelle operazioni. **Il modulo Optimum fornisce un insieme di tool utili a sviluppare modelli per valutare investimenti e pianificare interventi.** «Attraverso una mappa interattiva, possiamo visualizzare in real time i sistemi di bordo di qualsiasi nave della flotta, ma anche costruire modelli per simulare il comportamento delle unità in specifiche condizioni - illustra **Marta Galletti**, Italy Marine Digital Business Development Manager di Rina - questo ci permette di ottimizzare le loro prestazioni rispetto a determinati vincoli e target, valutando rotte alternative, previsioni sulla velocità, i consumi, le condizioni meteo, le emissioni». La capacità di prevedere sulla base di dati reali consente non solo una maggiore efficienza, ma anche di ridurre avarie e guasti, come dimostra l'approccio di Ecospray nel monitoraggio degli scrubber. «Abbiamo iniziato applicando l'intelligenza artificiale ai dataset provenienti dai nostri dispositivi per l'abbattimento delle emissioni, con l'obiettivo di limitare gli errori e ottenere dati più precisi - racconta **Stefano di Santo**, Ceo della società - ma il punto di arrivo è un sistema in grado di imparare e di confrontare le prestazioni su un'intera flotta, prevedere quando un certo componente si romperà e pianificare manutenzioni e, di conseguenza, gli investimenti».

Un'altra delle sfide tecnologiche e industriali per la nuova generazione sarà quella della connettività satellitare.

**Andrea Visentin**, principal di **Arthur D. Little**, ha spiegato come l'ESA (l'Agenzia Spaziale Europea) abbia chiesto alla sua azienda di realizzare uno studio di fattibilità, per definire le necessità di comunicazione relative a nuove applicazioni emergenti in diversi settori, tra cui il trasporto.



▪ Stefano Di Santo



▪ Marta Galletti



▪ Il moderatore Fabio Capocaccia e Katia Redini

L'obiettivo è quello di creare nuovi asset che vadano incontro alle esigenze dell'utente. «Per quanto riguarda il cosiddetto "support operations", la tecnologia è abbastanza matura in quasi tutti gli aspetti, mentre sulle MASS, ovvero le navi autonome di superficie, siamo ancora ai prototipi, il mercato ancora non esiste» spiega Visentin, sotto-

lineando poi la necessità di una riduzione importante dei costi di connessione, come fattore critico per lo sviluppo del mercato.

Non esiste solo la guida autonoma di superficie, anzi, secondo **Stefano Brizzolara**, professore alla Virginia-Tech University e associato al Cesmar (Centro studi di geopolitica e strategia marittima) il settore dei mezzi sottomarini valeva già nel 2019 cinque miliardi di dollari ed è ancora in crescita. «Il livello di autonomia cinque, ossia la guida senza aiuto del driver, è già attuale – spiega Brizzolara, mostrando un robot autonomo in grado di bloccare una nave pirata, se lanciato da aereo o altra nave – **il futuro al 2045 vedrà la MARINA USA integrare senza problemi veicoli autonomi e guidati dall'uomo** nei settori navale, subacqueo, aeronautico e spaziale. La tendenza sarà orientata all'alta velocità, circa 100 nodi, grazie alla supercavitazione o super ventilazione». Spaventa anche un altro tipo di pirateria, quella informatica, a fronte di uno scenario futuro sempre più automatizzato e interconnesso.

Come spiega **Katia Redini**, partner e corporate sales manager di **CY4Gate**, **il cybercrime è ormai la terza economia digitale su scala globale** e vede come protagoniste vere e proprie organizzazioni criminali, operanti su scala internazionale e con enormi capacità finanziarie. Attacchi che riguardano l'intero sistema nave-porto, mettendo a rischio non solo i dati in sé, ma anche le tecnologie Ot (che gestiscono operazioni e macchinari) con pericoli connessi anche alla sicurezza delle persone. «Le navi e i porti sono sempre più informatizzati, si posso-



▪ Daniele Guarnaccia

no sfruttare falle partendo dai sistemi più banali e periferici, per raggiungere quelli critici; nei porti, per esempio, i sistemi di gestione delle autorità e degli stakeholder sono interconnessi e quindi potenzialmente più vulnerabili – sottolinea Redini – allo stesso tempo, il fattore umano resta l'anello più debole della catena, soprattutto a causa di carenze a livello di formazione, di risorse dedicate e di cultura della sicurezza informatica». ■



Per rivedere la sessione  
inquadra il **Qr code**  
o collegati al link

<https://youtu.be/tPBhgfdMJA8>

**ELETTRONICA GROUP**  
●● Defence | Cyber | Security

elt-nama.com | elettronicagroup.com |   



# ADRIAN

ANTI DRONE INTERCEPTION AND NEUTRALIZATION

*70 years*  
**foelt**  
●● ELETTRONICA GROUP

**f.a.m.a.**  
FONDO AGENTI MARITTIMI ED AEREI

42 pages

## La previdenza dell' Agente Marittimo PENSIAMO AL VOSTRO FUTURO



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

[www.famagenova.it](http://www.famagenova.it)

FONDAZIONE ACCADEMIA  
ITALIANA DELLA MARINA  
MERCANTILE



LA PIÙ PRESTIGIOSA  
ISTITUZIONE PUBBLICA  
PER LA FORMAZIONE  
MARITTIMA

[WWW.ACCADEMIAMARINAMERCANTILE.IT](http://WWW.ACCADEMIAMARINAMERCANTILE.IT)

# Sul PNRR si gioca il futuro della portualità italiana

## *Il piano nazionale di ripresa e resilienza ultima spiaggia per il rinnovo del sistema in un momento cruciale*

**L** PNRR come grande opportunità, ma anche come ultima ancora di salvezza per rinnovare un sistema che ha bisogno di una spinta propulsiva legata a investimenti cospicui e rapidi nell'esecuzione. La sessione di giovedì 7 ottobre ha fatto comprendere come i prossimi cinque anni saranno determinanti.

**Rodolfo Giampieri**, presidente di Assoport, sottolinea l'urgenza di cogliere l'occasione irripetibile. «È una grande opportunità, ma solo se colta per modernizzare un sistema e non creare privilegi al suo interno. I fondi PNRR vanno sui due grandi temi: infrastrutture e infostrutture. Se perdiamo l'occasione non riusciremo a essere mai più competitivi, ci stiamo giocando il futuro».

**Alessandro Pitto**, vicepresidente di Fedespediti evidenzia quali sono i punti che interessano le imprese di spedizioni. «Abbiamo costituito un advisory body che riguarda la digitalizzazione, presieduto da me e che si occupa di questi temi. Due sono le direttrici: aiutare le aziende a migliorare i processi aziendali per la competitività e costruire un ambiente favorevole alle loro attività, a partire dalla pubblica amministrazione e dalla burocrazia».

Pitto evidenzia come di sportello unico doganale

si parli dal 2003. Un altro oggetto che rischia di fare buona compagnia allo sportello unico è la piattaforma logistica nazionale. Secondo Pitto gli interventi verticalizzati come il Cmr elettronico (la lettera di vettura stradale elettronica) sono i benvenuti, ma si potrebbe fare molto di più: «Abbiamo parlato di una valanga di soldi, invece su questi punti sono allocati 285 milioni di euro. Se vogliamo aiutare le PMI a crescere sul tema della digitalizzazione si tratta di una cifra insufficiente e tra l'altro in parte destinata al miglioramento dell'hardware, un intervento che riteniamo troppo tradizionale».

**Egidio Filetto**, Tax Partner di PwC Italia e Tls Shipping Leader, conferma: «Con la spinta del PNRR il sistema marittimo può diventare il principale motore di rilancio del Paese. Il PNRR prevede due tipi di obiettivi: quelli trasversali e comuni ad altri settori, come la sostenibilità e quelli specifici, legati alla logistica e ai porti, con tematiche legate all'ottimizzazione e all'efficienza. Ma oltre ai fondi del PNRR, ci sono quelli del Piano nazionale complementare, con obiettivi legati al green port; ci sono poi 800 milioni per nuove navi sostenibili e l'elettificazione delle banchine; l'aumento selettivo della capacità portuale; l'accessibilità. Infine c'è un'altra spinta, quella delle ZES, per costruire le infrastrutture mancanti e recuperare quelle dismesse».

Intanto qualche progetto è già in corso: a La Spezia e Carrara, il PNRR sarà l'occasione per integrare un assetto di partnership pubblico-privata che sta alla base della crescita dei due porti. Lo spiega **Francesco di Sarcina**, segretario generale dell'Autorità Portuale del Mar Ligure Orientale. «Il nostro sistema portuale ha la particolarità di stare a cavallo tra due regioni, inoltre l'attuazione dei suoi piani regolatori portuali è legato ai privati, con concessioni terminalistiche piuttosto lunghe. Questo in ragione di un cospicuo e corposo piano a capitale privato. Per noi il PNRR è indispensabile a recuperare i fondi mancanti rispetto all'investimento privato, per poter portare i due porti alla loro massima potenzialità». Gli interventi previsti saranno essenzialmente di elettrificazione,



■ Da sin.: Francesco Beltrano, Domenico De Crescenzo, Alessandro Pitto, Francesco di Sarcina

come quello sulle banchine per le crociere a La Spezia, oltre alla ricostruzione della viabilità portuale a Marina di Carrara.

**Mario Mega**, presidente dell' AdSP dello Stretto, annuncia che per l'area sono stati individuati quasi 490 milioni di finanziamenti dal PNRR destinati alla riqualificazione del naviglio, al rinnovo del materiale rotabile ferroviario, a creare dei mini frecciarossa in Sicilia, alla riqualificazione delle stazioni ferroviarie, al potenziamento degli approdi e delle stazioni marittime e alla transizione energetica della mobilità marittima. Mega ha parlato del progetto "Stretto green" e del progetto

di creazione di un deposito costiero di GNL oltre che del miglioramento dell'accessibilità stradale ai porti.

Il progetto Stretto green consiste nella realizzazione di un deposito costiero di Biognl di 10 mila metri cubi: un costo di 80 milioni di euro di cui 30 milioni pubblici e di cui è in corso lo studio di fattibilità. «Stiamo indagando su 20 siti e facendo prime valutazioni di sicurezza e degli impatti con il costruito», aggiunge. Sull'altro fronte, quello dell'accessibilità, è stato fatto il masterplan della nuova stazione marittima.

**Francesco Beltrano**, caposervizio Porti e infrastrutture di Confitarma racconta quali sono le prospettive

per l'armamento: «Il rinnovo delle flotte è inserito al di fuori del PNRR, nel fondo complementare, ma segue le stesse procedure e gli obblighi. I finanziamenti sono suddivisi in questo modo: 500 milioni per il rinnovo delle navi verdi, 220 per l'infrastrutturazione e l'approvvigionamento del GNL oltre che la costruzione delle navi da trasporto del prodotto e 80 milioni per l'attraversamento dello Stretto di Messina». Secondo Beltrano la consistenza di questi ultimi investimenti è molto scarsa a confronto della prima versione di gennaio.

«Il 2026 è molto vicino – avverte **Giampieri di Assoporti** – o diventiamo un paese moderno o ci ritroveremo a restituire i soldi. Mettiamoci nelle condizioni, per una volta che i soldi ci sono, di arrivare preparati all'appuntamento. ■



Per rivedere la sessione inquadra il Qr code o collegati al link

<https://youtu.be/Srvwb7WRfTY>

ASSARMATORI

L'economia marittima è il motore della ripresa



Sostenerla ora è investire sul futuro dell'Italia

#ilmarenonisipuòfermare

[www.assarmatori.eu](http://www.assarmatori.eu)

# Lo smart port non è solo tecnologia

*L'innovazione passa anche attraverso un cambio culturale legato alle buone pratiche e alla gestione dei processi*



▪ Laura Castellani



▪ Enrico Vergani



▪ Daniele Testi

Ripensare il legame tra logistica e porti, non solo in chiave di automazione e digitalizzazione, ma anche di cultura della condivisione dei dati e delle buone pratiche, lungo tutta la filiera. Questa prospettiva, decisiva per il futuro della logistica e dell'industria italiana, è l'oggetto della conferenza **Smart Ports & Logistics** in cui operatori e stakeholders si sono confrontati sulle tecnologie e sugli obiettivi di efficienza, controllo e sicurezza per merci e infrastrutture fisiche e digitali.

La tecnologia non è l'unico elemento d'innovazione per i porti e la logistica del futuro, ma occorre anche un cambio culturale legato alle buone pratiche e alla gestione dei processi, come sottolinea il chairman **Daniele Testi**, presidente di SOS-LOGistica: «Come associazio-

ne, dal 2005, abbiamo fatto nostro il binomio "logistica e sostenibilità", che fino a un po' di tempo fa suonava come un ossimoro, ma che oggi tutti riconoscono come una grande opportunità per estrarre valore dal comparto. Bisogna però passare dalla teoria alla pratica, per questo motivo cerchiamo di aiutare gli operatori e i committenti a mettere a terra queste best practices e diventare attori responsabili del cambiamento».

Secondo **Enrico Vergani**, leader del Focus Team Shipping & Transport di BonelliErede, è necessario un cambio di passo proprio da parte dei player della logistica, sia pubblici, che privati. «Ormai è chiaro a tutti che il porto non può più essere una monade, un elemento isolato, ma un anello fondamentale della catena logistica, che a sua volta è parte

integrante del sistema produttivo del Paese – puntualizza Vergani – l'obiettivo di ottenere una digitalizzazione che sia condivisa, capillare, ma soprattutto sicura vale tanto quanto l'ampliamento delle infrastrutture fisiche, se non di più».

Ancora più diretta, sul tema della condivisione, è **Laura Castellani**, a capo della Direzione organizzazione e digital transformation dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli. «La digitalizzazione pone alcune sfide, in primis quella di rivedere i processi che stanno a monte, ma soprattutto dell'interoperabilità tra gli attori: bisogna parlarsi, scambiarsi informazioni, lavorare assieme e smettere di essere gelosi dei propri dati, altrimenti non c'è Sportello Unico che tenga». Sottolineando il ruolo di facilitatore svolto dall'Agenzia nella transizione al digitale e nello

sviluppo di reti tra porti, aziende e stakeholder, Castellani ricorda la recente completa reingegnerizzazione di Aida, la piattaforma informatica delle Dogane, invitando tutti gli attori a rendere compatibili i propri software di gestione con la nuova versione: «Un investimento fatto oggi darà benefici immediati in termini di semplificazione dei processi e della burocrazia».

**Sergio Prete**, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, è convinto che il PNRR sarà lo strumento che aiuterà a completare le infrastrutture tecnologiche dei porti italiani, oltre a una serie di riforme per migliorare le procedure normative. «Al di là di alcuni Pcs evoluti già esistenti, dovranno essere attivati ovunque sia la digitalizzazione dei processi doganali, sia lo Sportello Unico dei controlli – spiega Prete – ci siamo anche posti l'obiettivo dello Sportello Unico amministrativo, per il quale però serve digitalizzare anche il backoffice, in modo omogeneo». Secondo Prete l'anno prossimo sarà quello buono per dotarsi del Pcs, collegato con

la digitalizzazione dei controlli doganali: «Siamo i primi insieme ai porti liguri ad aver sottoscritto un accordo con Liguria Digitale per la digitalizzazione delle procedure dell'Ente. L'innovazione andrà poi estesa per favorire la nascita di acceleratori o incubatori di startup, come fonti di nuova tecnologia per la crescita dei porti stessi». Un modello evoluto di integrazione arriva proprio dalla Liguria, nel porto della Spezia, che nel 2020 è stato il primo in Italia a dotarsi di un Centro Unico di Servizi alla merce digitalizzato. A raccontare questa esperienza è **Francesco di Sarcina**, segretario generale dell'Autorità Portuale del Mar Ligure Orientale. Nonostante il Covid-19, siamo riusciti l'anno scorso a mettere in funzione il Centro Unico nel retroporto di Santo Stefano Magra, integrato nella piattaforma logistica intermodale – spiega – il Centro è dotato di scanner molecolari di ultima generazione, una sede con gli uffici, un'area coperta per i controlli doganali e dei magazzini refrigerati». Tra i progetti in corso e in previsione nell'area, la digi-





**C.M.A.**  
SISTEMI ANTINCENDIO

C.M.A. è il tuo  
Centro di **Addestramento  
Marittimo a Genova!**  
Troverai tutti i corsi  
obbligatori STCW e tanti  
stimolanti percorsi  
progettati su misura.

**Sede operativa e Centro di Formazione Marittima di Genova**

Via Ungaretti, 14/0 nero - 16157 - Genova Tel. 010 665274

Via G.Ratto, 17/rosso - 16157 - Genova Tel: 010 2367541

[www.cma-sistemiantincendio.it](http://www.cma-sistemiantincendio.it)






▪ Francesco Sarcina



▪ Sergio Prete

talizzazione della catena logistica, i fast corridor e il corridoio ispettivo, la digitalizzazione dell'ultimo miglio ferroviario, un nuovo sistema per gli accessi, un'app mobile a supporto

degli autotrasportatori e un sistema di droni.

Dal lato operatori, è emersa in questi anni la figura del digital freight forwarder, un modello di "spedizioniere digitale" che opera attraverso tool che sono in grado di garantire un controllo in real time della catena logistica. **Alessandro Pitto**, presidente di Spediporto ha tracciato questa figura cercando di sfatare alcuni miti: «Questa attività riscuote grande attenzione tra gli investitori e può risultare competitiva con gli spedizionieri tradizionali – puntualizza – si tratta di un soggetto che interagisce con il cliente, eliminando tutta la carta nel settore delle spedizioni e offrendo una migliore customer experience, un pricing istantaneo, il tracking delle spedizioni, la fatturazione automatica e il miglioramento delle previsioni, con minori costi per unità movimentata e una redditività migliore». Pitto dà alcuni numeri: il settore della spedizione ha un volume di affari di 170 miliardi di dollari e nel 2026 arriverà a 200 miliardi. Inoltre è un business ancora molto frazionato, con i principali player che hanno solo il 13% della quota mercato e presenta



▪ Alessandro Pitto

ancora spazi di inefficienza nell'ottica dei tempi e dei costi. Pitto, però, vuole sfatare il mito della tecnologia come unico driver per battere la concorrenza: «Servono altre armi, per esempio il cliente preferisce ancora il rapporto personale quando si tratta di reclami, inoltre occorrono competenze, conoscenze e la disponibilità di un network». ■



Per rivedere la sessione inquadra il **Qr code** o collegati al link <https://youtu.be/m5BnviilwQw>



# 2050

**Decarbonization & Green Power,  
Technology as-a-service,  
Digitalization & IoT**

Your business deserves the most performing, remarkable solutions to tackle its environmental impact.

We're here to provide just that: sustainable technology that is future-proof, with the least amount of investment required from your side.

[discover more at ecospray.eu](https://ecospray.eu)

**ECOSPRAY**  
technologies for the planet

## *Green shipping work in progress*

- ***Le regole internazionali spingono la trasformazione. Ecco le misure in campo***

**L**a spinta delle istituzioni internazionali per la riduzione delle emissioni di Co2 e altri inquinanti impone allo shipping una profonda trasformazione. Una rivoluzione nel campo dei sistemi di propulsione, delle infrastrutture e dell'energia che è stata affrontata durante Port&ShippingTech, nel summit dedicato al tema Green Ports & Shipping.

Il Deputato Europeo **Marco Campomenosi** ricorda che lo shipping riceverà un impulso dal Recovery Fund, nella misura in cui le risorse a disposizione verranno investite in ricerca e innovazione.

«Dall'Agenda 2030 per arrivare al PNRR e al DL Infrastrutture, siamo di fronte a un impiego di fondi senza precedenti – spiega **Andrea La Mattina**, dello studio legale BonelliErede – ma la transizione comporterà tutta una serie di impatti legali». Tra gli scenari considerati l'adeguamento delle flotte, con il ricorso al credito da parte degli armatori e, dal lato delle banche, la richiesta di certificazioni sulle emissioni; una possibile fuel tax di scopo per sostenere la transizione; possibili aggravati del rischio assicurativo di fronte ai nuovi fuel.

Passi avanti anche verso l'istituzione della **nuova Eca** (Emission control area) del Mediterraneo per il controllo delle emissioni di zolfo, azoto e pm10.



■ Da sinistra: Pasquale Tripodi, il chairman Mario Dogliani, Franco Porcellacchia e Corrado Schenone

con due possibili date per l'entrata in vigore: 1° marzo 2024 o 1° gennaio 2025. «Con la creazione della Eca Med ci aspettiamo di riproporre l'esperienza positiva dei mari del Nord, che ha portato al dimezzamento di queste emissioni» spiega **Rosa Antidormi**, Senior Policy Officer della direzione generale Ambiente della Commissione europea. Le regole dell'Imo interesseranno anche traghetti e navi passeggeri, le cui emissioni verranno monitorate nel tempo attraverso gli indicatori Cii (Carbon intensity indicator) e Seemp (Ship energy efficiency management plan). «Dove possiamo intervenire per ridurre la Co2? – si chiede **Maria Garbarini**, Ro-Ro Passengers Ships Manager di Rina Services – bisognerà lavorare sulla richiesta di energia non legata alla propulsione, ossia la parte hotel, e ottimizzare il bilancio elettrico». La questione dell'elettricità di bordo apre al tema dei green ports, per i quali il PNRR stanzerà 2,8 miliardi di euro, e del **cold ironing** (l'e-

lettrificazione delle banchine) che permetterà alle navi ormeggiate di allacciarsi alla rete elettrica di terra. Secondo **Stefano Furlan**, general manager Integrated Systems & Solutions di Wärtsilä Italia si tratta di un trend tecnologico irreversibile e necessario: «Il cold ironing permetterà alle navi a corto raggio di ricaricare le batterie e a quelle a lungo raggio di spegnere i motori ausiliari e ridurre le emissioni, è un'occasione forse irripetibile e che va colta ora».

Anche le analisi svolte da PwC sulla filiera portuale confermano questa necessità, come illustra Paolo Gentili, Director, PwC Italia: «Delle tre attività più rilevanti – sosta e manovra delle navi, operazioni portuali e logistica intraporto – è emerso che **l'80% della Co2 prodotta deriva da sosta e manovra**, perciò sarà essenziale il cold ironing ma anche lavorare sulle banchine 2.0 con piattaforme It per la gestione del traffico in tempo reale che riducano i tempi di sosta e il traffico portuale».

Dal lato di chi i porti li deve gesti-

re emerge, però, anche qualche preoccupazione legata agli investimenti e al mercato. **Ugo Patroni Griffi**, presidente dell'Adsp del Mare Adriatico Meridionale, tira le fila, paragonando il green port a un puzzle rovesciato sul tavolo, in cui ognuno si occupa solo di una parte, senza conoscere il disegno generale. «Vanno create le condizioni per l'utilizzo di queste infrastrutture. Il cold ironing è realizzabile, ma servirà solo per le navi o per tutte le movimentazioni portuali? E le compagnie useranno le banchine o si faranno scoraggiare dai costi? – si chiede, lanciando poi una proposta – **il cold ironing ha un senso se è il porto stesso a produrre energia**.

Finora siamo stati un luogo di distribuzione, oggi abbiamo l'occasione unica di diventare produttori».

Dal lato armatori **Franco Porcellacchia**, vicepresidente del gruppo tecnico Transizione ecologica di Confitarma, porta l'esempio di Costa Crociere, che si sta attrezzando per il cold ironing: «**Su 93 navi Carnival, 39 sono già pronte**, tre navi Aida si sono già rifornite nei porti del Nord Europa, Costa Crociere ha tre navi pronte, ma non ancora testate in un porto attrezzato. L'impegno è quello di proseguire su questa strada, man mano che i porti saranno pronti».

Ecospray, con l'Università di Genova, ha studiato una soluzione che utilizza delle particolari fuel cell basate sui carbonati fusi per sostituire i motori ausiliari, assieme un sistema carbon capture per riassorbire la Co2 dai gas di scarico. «Abbiamo combinato queste due tecnologie, producendo energia in modo più pulito e, allo stesso tempo, rimuovendo Co2 dai motori» spie-



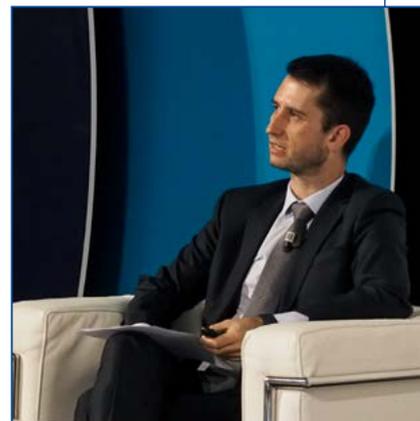
▪ Il pubblico in presenza all'Auditorium dell'Acquario di Genova

ga **Maurizio Archetti**, presidente di Ecospray. La Co2 viene estratta con rendimenti fino al 90%, come racconta **Barbara Bosio**, professore associato dell'Università degli Studi di Genova, con l'obiettivo sul lungo periodo di produrre idrogeno.

Il quadro più incerto e impattante riguarda **i combustibili e i metodi di propulsione**. Il Gnl è una soluzione, ma i principali player del settore sembrano orientati sul multi-fuel. Tante le soluzioni allo studio: idrogeno con fonti rinnovabili, ammoniaca, metanolo, metano e biocombustibili, ognuno con i suoi pro e i suoi contro. «Occorrerà essere flessibili, il futuro non vedrà un solo carburante – sostiene **Diego Pauluzzi**, strategic account manager di Wärstilä – oggi il sistema migliore è ancora la combustione interna, i motori multi-fuel esistenti danno la flessibilità necessaria a guardare il futuro con serenità». Della stessa opinione **Giovanni Vallarino**, business development manager di DNV secondo il quale

andranno valutate le infrastrutture e le supply chain delle varie soluzioni, sottolineando come ciò che oggi rappresenta l'opzione migliore, potrebbe non esserlo più domani: «Quello marittimo è un mercato molto competitivo e con poche certezze, conviene essere preparati a vari scenari. L'armatore non dovrà solo decidere quale carburante e quale propulsione, ma anche saper cambiare rapidamente».

Nel frattempo, si continua a lavorare sulla flotta esistente. ABB Turbocharging ha studiato una soluzione per rispondere alle nuove normative IMO, ottimizzando la resa a basso regime dei motori attualmente in circolazione. «Lavorando in efficienza ridotta, si ha una peggiore qualità della combustione, con l'aumento dei consumi specifici del motore e dei costi di manutenzione. L'Engine part-load optimization – spiega **Roberto Migliardi**, regional sales manager di ABB – riporta il motore a un'efficienza ottimale attraverso il rematching delle turbo soffianti,



▪ Stefano Furlan

la revisione del sistema motore e l'adozione di turbocharger cut-out. Ciò mantiene i motori più puliti e riduce la manutenzione». Uno sguardo alternativo arriva da Bureau Veritas, che propone soluzioni ibride con il ritorno alla vela e all'utilizzo del vento, che potranno portare anche ad abbuoni nel calcolo dell'indice energetico della nave. «Collaboriamo su prototipi che sono già a un livello avanzato di test – illustra **Luca Gherzi**, Italian Plan Approval Manager, Bureau Veritas Marine & Offshore Division – esiste un ventaglio di soluzioni e sistemi molto più evoluti rispetto alla classica vela, con alti standard tecnici». ■



Per rivedere la sessione inquadra il **Qr code** o collegati al link

<https://youtu.be/AccArNjCuGA>

# Presente e futuro del Gnl

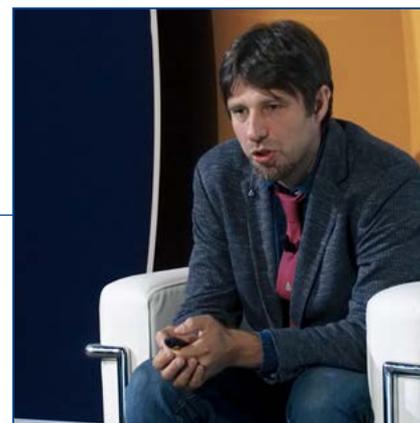
*La mappa italiana dei rigassificatori, le regole per il bunkeraggio, la filiera e la ricerca universitaria*



▪ Dario Soria



▪ Giovanni Stella



▪ Davide Borelli

La soluzione a breve termine per la decarbonizzazione sta iniziando a prendere piede anche in Italia trainata dal settore delle crociere, che ormai ha scelto da tempo il Gas naturale liquefatto per la propulsione della generazione di navi che sta entrando in servizio. Dopo alcuni tentativi per soluzioni di tipo tradizionale, come i depositi costieri, i progetti che stanno avanzando si basano su stoccaggi e rifornimento mobili, che sono anche quelli scelti in porti esteri, come Barcellona, dove la questione è stata affrontata da tempo.

**Dario Soria**, direttore generale di Assocostieri, riassume le iniziative legate ai rigassificatori sul territorio italiano che stanno per essere sviluppate in Italia: **da Ravenna a Livorno oltre alla virtual pipe line della Sardegna**. «Il Gnl per noi è

un tema fondamentale, visto che per quanto riguarda particolato e Sx si arriva praticamente a un azzeramento delle emissioni. L'estrema volatilità dà maggiori garanzie in termini di sicurezza. Nel 2020 sono state approvvigionate 2,1 tonnellate di GNL, il 2021 supererà le 6».

Soria accoglie come una buona notizia il bunkeraggio del GNL in un porto importante come quello di La Spezia, «anche se per ora occorre una bettolina straniera. Presto ne avremo due».

Proprio per garantire la sicurezza dell'approvvigionamento "ship to ship", **Giovanni Stella**, Comandante in seconda della Direzione Marittima di Genova, si è occupato della stesura del regolamento per le operazioni di bunkeraggio e ricorda che «entro il 31 dicembre 2025 nei porti marittimi dovrà essere realizzato un

numero adeguato di punti di rifornimento per il Gnl, per consentire la circolazione di navi alimentate in questo modo».

Il gruppo di lavoro, molto eterogeneo, si è occupato di stilare un regolamento approvato il 23 novembre 2020: 22 articoli e 4 allegati che analizzano le problematiche eventuali legate all'approvvigionamento sia come safety e security. Si tratta del primo regolamento italiano stilato senza linee guida nazionali. **Silvia Migliorini**, direttore di Federchimica-Assogasliquidi, dal 2012 si occupa dello sviluppo del Gnl attraverso le imprese di tutta la filiera e sottolinea che soprattutto nell'ultimo anno si è verificata un'accelerata nelle utenze. I punti di distribuzione nazionale sono arrivati a quota 103. «Sul trasporto pesante la flotta circolante – dice – è costituita



# Engine part-load optimization

Tune up for environmental compliance and enhanced efficiency



A unique ecosystem for integrative health care services

[www.onhc.it](http://www.onhc.it)



da 3.585 mezzi con immatricolazioni registrate nel periodo gennaio/maggio 2021 di circa 576 camion. Le previsioni vedono al 2030 una flotta di camion alimentati a Gnl di circa **213 mila veicoli**». Il Gnl è stato oggetto anche di ricerche universitarie transfrontaliere presentate da **Davide Borelli**, dell'Università degli Studi di Genova. Il **progetto Signal** (Strategie transfrontaliere per la valorizzazione del Gas Naturale Liquido) di cooperazione tra regione Paca della Francia, Liguria, Corsica, Sardegna e Toscana ha avuto come capofila la Regione Sardegna, coinvolgendo Regione Liguria e l'Università di Genova. Tre le tematiche tecniche affrontate: il piano di gestione degli approvvigionamenti via mare, la

localizzazione dei siti di stoccaggio e il piano di rete distributiva e di trasporto, dando linee guida per la pianificazione della rete. Il progetto si è chiuso il 14 aprile 2021. «Abbiamo verificato – afferma Borelli – che sarebbe possibile fare trigenerazione in ambito portuale in modo da produrre energia termica, refrigerata ed elettricità con un buon risparmio energetico». Sono stati anche studiati i benefici ambientali ed economici. ■



Per rivedere la sessione  
inquadra il **Qr code**  
o collegati al link

[https://youtu.be/n\\_xhjrN4XAU](https://youtu.be/n_xhjrN4XAU)

## Dove si forma il personale che “maneggia” il Gnl

*Fondato nel 1982 a Breno (Brescia) con l'obiettivo di offrire soluzioni nel settore dell'impiantistica, dei servizi antincendio e in ambito consulenziale, CMA nel corso degli anni ha differenziato l'attività aprendo a Genova la divisione marittima nel 2000, oggi centro di formazione marittima autorizzato dal Mit con oltre cinquemila certificazioni erogate nel corso del 2021.*

*«Se l'Its rappresenta un'eccellenza sul territorio con taglio educational – afferma Anna Izzo, Business Developer & Training Designer, di CMA Sistemi Antincendio, noi siamo più concentrati sulla formazione professionale e continua». CMA ha investito sull'innovazione e nello sviluppo, crescendo in sinergia con il territorio. Ilaria Cavo, assessore regionale alla Formazione, concorda: «Avere un ente come Cma incardinato nella nostra città aumenta la crescita e la competitività del nostro sistema. La dotazione tecnologica permette grandi opportunità di apprendimento».*

*CMA negli ultimi anni si sta specializzando sulla formazione “su misura” creando*

*percorsi insieme al committente. Tra le partnership avviate c'è quella con Ecospray, azienda nata per ridurre l'abbattimento delle emissioni di zolfo tramite gli scrubber, ma non solo. Con Cma è stato avviato un percorso che attualmente non esiste in Italia sugli aspetti ambientali. Proprio sul Gnl Cma ha sviluppato una partnership con l'Università e ha creato un laboratorio per effettuare corsi Igf base e avanzata per preparare gli equipaggi alle nuove navi alimentate a gas naturale liquefatto. Cma sta anche creando un team di vigili del fuoco professionisti specializzati su incendi da Gnl.* ■



■ Anna Izzo

Per rivedere la sessione ecco il link  
[https://youtu.be/IyO1A\\_zK2mQ](https://youtu.be/IyO1A_zK2mQ)



Any project, anywhere,  
making what seems  
impossible, possible.

Make it sure, make it simple. [rina.org](http://rina.org)



# WIND ASSISTED PROPULSION POWERING MARINE DECARBONIZATION

DISCOVER MORE



BUREAU  
VERITAS



## Nuove tecnologie, nuove competenze

- ***L'evoluzione dello shipping necessita di professionalità che prima non c'erano, fondamentale il dialogo con gli enti formativi***

**A** fronte di una nautica e una portualità sempre più tecnologiche, l'elemento umano resta indispensabile, ma emergono nuove professionalità ed esigenze di formazione. Di questi temi si è parlato durante la sessione dedicata agli Human Factors di Port&ShippingTech, che ha ospitato al suo interno anche un panel sul tema "Donne al comando: un impegno raggiunto?".

**Giuseppe Alati**, della direzione generale per la Vigilanza sulle autorità portuali, le infrastrutture portuali e il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne del Ministero delle Infrastrutture, ha fatto il punto sulla safety in ambito marittimo, proponendo un nuovo approccio per gestire le violazioni lievi, non fraudolente e senza rilevanza penale. «Nonostante una normativa sempre

più evoluta, non c'è una diminuzione degli incidenti sul lavoro dovuti circa per l'80% all'errore umano. Bisogna puntare molto di più sul ruolo del lavoratore – sostiene Alati – per questo stiamo promuovendo la just culture, un approccio che crea un ambiente di fiducia in cui chi commette errori, sia motivato a essere il primo a segnalarli per migliorare tutto il sistema, senza il timore di venire colpevolizzato».

**Paola Vidotto**, direttore generale della Fondazione accademia italiana della Marina Mercantile, racconta come sia fondamentale il dialogo tra aziende ed enti di formazione sulle nuove figure: «Da una nostra indagine sui terminal Messina, Psa-Sech, Psa-Pra' è emersa una richiesta di personale legata all'automazione dei porti. Per questo abbiamo disegnato una nuova figura: il tecnico su-

periore per la gestione dell'automazione, con competenze miste tra It, robotica e automazione». Tendenza confermata da una ricerca di Fedespedi, presentata da **Guglielmo Davide Tassone**, presidente Training & Development Advisory Body: «C'è una grande distanza sul mercato del lavoro, anche a livello di perce-



■ Paola Vidotto



**CETENA**, SOCIETÀ DEL GRUPPO FINCANTIERI,  
DAL 1962 SUPPORTA I PROPRI CLIENTI  
CON UN'AMPIA GAMMA DI ATTIVITÀ  
NEL SETTORE MARITTIMO, CIVILE E MILITARE.

**SEA INNOVATORS**



[www.cetena.it](http://www.cetena.it)

a **FINCANTIERI** company

zione delle competenze richieste – avverte Tasone – vi sono funzioni destinate a scomparire e altre in fortissima ascesa, come quelle legate all'automazione e all'it, ma anche una tendenza all'inversione del potere contrattuale per queste figure: sempre più spesso sono i candidati a scegliere le aziende, le imprese devono iniziare a pensare a come risultare attrattive». Ma è altrettanto importante il tema della riqualificazione delle professionalità esistenti, sottolinea **Alessandro Ferrari**, direttore di Assiterminal: «La transizione deve essere prima di tutto culturale, per accompagnare un settore in cui il personale ha un'età anagrafica estremamente elevata (più del 60% è over 50), una scolarizzazione medio-bassa ed è abituato a mansioni prettamente operative e manuali, in un contesto che sta cambiando molto rapidamente». ■



■ *Alessandro Ferrari*



Per rivedere la sessione  
inquadra il **Qr code**  
o collegati al link

<https://youtu.be/gYSCGo8pWFY>

## Donne al comando storie di pregiudizi (superati)

Sul **tema delle donne al comando in ambito marittimo**, il panel promosso dal sindacato Usclac ha messo a confronto le esperienze di alcune protagoniste del settore: comandanti di navi e presidenti di associazioni, enti ed aziende. «Promuoviamo questo incontro perché sappiamo che esistono ancora molti pregiudizi – spiega il presidente dell'Usclac **Claudio Tomei** – e perché crediamo che le donne possano ricevere e dare tanto a questo settore». **Katia Balducci**, presidentessa di Navigo, racconta come la presenza femminile si sia estesa negli anni a tutte le professionalità e come le alte competenze possano far crollare le barriere ancora esistenti. Eppure le donne tendono a occupare posizioni inferiori nonostante l'alta scolarizzazione: «Le donne che navigano sono persone di carattere forte, spesso con una cultura maggiore spesso dei propri colleghi – sottolinea **Palmira Petrocelli**, presidentessa dell'Istituto Italiano di Navigazione – dall'indagine che svolsi con Ipsema alcuni anni fa, l'89% delle intervistate era almeno diplomata, il 42% era in possesso di una laurea». **Paola Tongiani**, presidentessa di Wista Italia (Women's International Shipping and Trading Association), che promuove l'inserimento delle donne in ruoli apicali, pubblici e privati, cita il Bilancio di Genere dello Stato 2019: «Emerge sempre un livello di istruzione superiore a fronte di un costante declassamento sui posti di lavoro. Ci sono molte iniziative che spingono l'ingresso delle donne nel mondo del lavoro, ma è molto più difficile per loro fare carriera». Ma le tre ufficiali di bordo presenti testimoniano come anche l'inserimento non fu affatto scontato per loro. Negli anni Novanta, il capitano di lungo corso **Luciana Mirella Cambiaso** fece settanta domande di lavo-

ro, ottenendo solo cinque risposte (negative) e dovette aspettare tre anni, interrotti solo grazie all'intervento di una persona già inserita nel settore. «Ero frustrata: tutti i miei compagni di studi maschi trovavano lavoro senza problemi – dice, raccontando di un ambiente ostile già dalla prima esperienza a bordo – sentii il comandante lamentarsi a voce alta del fatto che gli avevano mandato un allievo donna, si girò e mi disse "adesso sai cosa penso di te". Anni dopo, quando mi presentai come secondo ufficiale, un altro comandante non volle nemmeno darmi la mano. In entrambi i casi, pochi mesi dopo con le stesse persone si era instaurato un rapporto di fiducia e mi pregarono di restare a bordo. La ritengo una grande soddisfazione». **Sara Moscato**, terzo ufficiale di macchina, diplomata tre anni fa, sottolinea come i tempi siano cambiati, ma non il clima. «Al mio primo colloquio come allieva, mi dissero che non potevo essere accettata perché a bordo non c'erano i bagni femminili, una bella scusa. Anche nel mio caso fu decisivo l'intervento di una persona che lavorava già in una compagnia, una volta entrata la mia carriera si svolse normalmente». Il Comandante di rimorchiatore **Antonella Scarci-glia** racconta come sia stato determinante per la sua attuale carriera trovare un ambiente favorevole al cambiamento: «Tutte noi abbiamo avuto problemi con i pregiudizi, sono situazioni che ti rendono più forte. Iniziasti su una petroliera, se oggi sono comandante effettivo di rimorchiatore è anche perché fui voluta dalla compagnia in cui lavoro, proprio perché capitanata da delle armatrici che volevano provare questa esperienza». ■

Per rivedere la sessione ecco il link  
[https://youtu.be/jNz\\_Gqsgnn4](https://youtu.be/jNz_Gqsgnn4)



## La tutela del mare a 360 gradi

*Come sempre la capitaneria di porto - Guardia Costiera ha partecipato a diverse sessioni*

**A**nche in questa edizione della Genoa Shipping Week il **Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia costiera** ha dato il proprio contributo ai contenuti di Port&ShippingTech, non potendo organizzare le consuete visite nei centri della direzione marittima di Genova o a bordo della sua flotta.

Inoltre questa edizione ha rappresentato l'esordio di **Sergio Liardo** in qualità di nuovo Direttore Marittimo della Liguria e Comandante del Porto di Genova.

La Guardia costiera, avendo diverse funzioni, ha potuto dare il proprio apporto a **diverse sessioni di Port&ShippingTech**. Si occupa della salvaguardia della vita umana in mare, della sicurezza della navigazione e del trasporto via mare, delle attività che si svolgono nei porti e lungo i litorali, protezione dell'ambiente marino, controllo della pesca, solo per citare le attività principali.

Liardo, intervenuto alla conferenza di apertura "In the Med", spiega: «Parliamo di Mediterraneo da una prospettiva che non è solo italiana. Capita di vedere cartine capovolte rispetto al nostro punto di vista, in cui **l'Italia sembra insinuarsi nel Mediterraneo stesso e quello è il nostro ruolo**: se continuiamo a lavorare in sinergia, rendendo il nostro mare più competitivo, potremo restare rilevanti nello scenario geopolitico internazionale».

**Sandro Gallinelli**, Contrammiraglio Ausiliario delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, ha invece parlato della **Zona economica esclusiva**, specificando che, dopo

l'istituzione per legge, occorrerà regolamentare i diritti e i doveri al suo interno. «Per quanto riguarda i diritti sovrani saranno materia di regolamentazione l'esplorazione, lo sfruttamento, la conservazione e gestione risorse naturali e biologiche, ma anche quelle minerali, tra cui le risorse del fondo marino: minerali e metalli rari, strategici per l'alta tecnologia, oltre agli idrocarburi». Le giurisdizioni in oggetto sono molteplici e coprono un ampio ambito di funzioni, tra cui quelle di polizia, che coinvolgono Guardia Costiera, Marina Militare ma anche la Guardia di Finanza. «Tutto andrà organizzato - spiega Gallinelli - ma oltre a delimitare, bisognerà anche coordinare la normativa con quella vigente sul territorio continentale, delimitando anche le aree a giurisdizione concorrente con Regioni e enti locali, oltre a pianificare spazio marittimo e, infine, stabilire accordi con altri Stati».

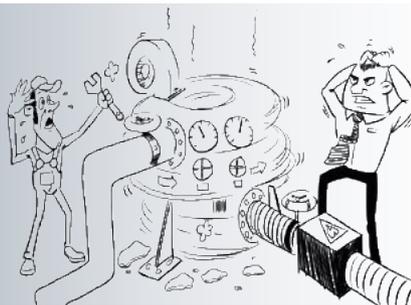
Sul tema sicurezza, invece, fondamentale il contributo anche nella redazione dei nuovi regolamenti per la **gestione del Gnl** nel porto della Spezia, che diventeranno un benchmark a livello italiano. **Giovanni Stella**, Comandante Il Direzione Marittima della Liguria, ha coordinato il regolamento di bunkeraggio: «C'è molta inquietudine, ma il GNL è un prodotto sicuro, ha un'estrema volatilità e il campo di infiammabilità ha un tempo molto breve. I rischi sono connessi a un eventuale innesco. Proprio per questo motivo si fa ricorso a ordinarie risorse di pianificazione esistenti con il piano antincendio in vigore tutti i giorni». Tra le modifiche che verranno fatte anche quella legata al rilascio della concessione decennale per gli operatori: «Ricondurremo tutto a una semplice emanazione di autorizzazione». I relatori della Guardia costiera si sono distinti anche sui temi legati alle navi autonome, la digitalizzazione delle formalità marittime, il "green port". ■





## Sistemi di manutenzione dell'olio

per olio motore, combustibile (MDO/MGO), olio ingranaggi, olio idraulico – minerale, sintetico e biodegradabile



### Ripensa ai sistemi convenzionali!

- ➔ Ridurre il consumo di olio del 60 %
- ➔ Ridurre il consumo di energia del 60 %
- ➔ Senza produrre sludge

Contattaci:  
filtrazione@cjc.it

o  
+39 059 29 29 498



www.cjc.it



**MASTER**  
Smart and Sustainable  
Operations in Maritime  
and Port Logistics  
**PORT4.0**



## MASTER Universitario di I Livello in Smart and Sustainable Operations in Maritime and Port Logistics

Un percorso di alta formazione  
universitaria, **part-time**, della  
durata di **12 mesi**, rivolto a  
**neolaureati e professionisti**  
che vogliono realmente **innovare**  
**il management del settore**  
**portuale.**

### Contatti

SEGRETERIA DEL MASTER  
Centro di Servizi Polo Universitario  
"Sistemi Logistici" di Livorno  
Tel. 050 2211214  
master-ssompl@unipi.it  
www.masterport40.it



# EVIDENS

Logistic and adv run together

Evidens è una Startup innovativa che vuole migliorare e innovare **l'utilizzo e le funzioni del container**. Abbiamo reingegnerizzato il container per ottenere ulteriori forme di business, inserendo dei pannelli led ultrasottili in grado di riprodurre messaggi pubblicitari mentre il container si sposta su gomma. I pannelli fotovoltaici producono l'energia per sostenere il sistema e generando surplus energetico. Inoltre, un sistema così ingegnerizzato può **controllare da remoto il carico, conoscerne la posizione, i tempi di trasporto**, può sbloccare le porte da remoto contro eventuali manomissioni o intrusioni. I dati saranno poi fondamentali per costruire modelli previsionali, analisi dei traffici, analisi finanziarie e sulle infrastrutture. **Evidens è il primo passo per una logistica più connessa, sostenibile e digitale.** Evidens è la risposta ad un mondo che cambia e che si posiziona su nuove logiche per offrire al mercato della logistica la più importante innovazione da quando il container stesso è stato inventato: **lo Smart Container ISO.**

## Vicini a Genova con uomini e navi

*La Marina Militare ha salutato la Shipping Week con Nave Rizzo e tanti relatori di qualità*

**L**e restrizioni legate alla pandemia e l'allestimento per un'attività nel Mediterraneo hanno impedito alla Marina Militare di "aprire le porte" dei propri fiori all'occhiello. La volontà di salutare comunque l'avvio della Shipping Week ha prevalso e la fregata **Fremm Luigi Rizzo** ha fatto scalo a Genova prima di ripartire. **Andrea Cecchini**, il Comandante, commenta: «Purtroppo non è possibile accogliere a bordo le persone, ma volevamo comunque rispondere all'invito degli organizzatori».

Nave Luigi Rizzo è la sesta delle dieci Fremm della Marina Militare italiana: è lunga 144 metri e ha un dislocamento di settemila tonnellate, un concentrato di tecnologia rilevante a livello mondiale. «In questo periodo siamo stati impiegati nel Tirreno per un'esercitazione a carattere multinazionale, che rappresenta un'occasione di addestramento avanzato», spiega Cecchini.

Nel 2021 Nave Rizzo è stata dispiegata dalla Marina nel **Golfo di Guinea** per contrastare la pirateria nella zona: «Siamo stati nell'Africa Occidentale da febbraio a giugno. Del resto ci occupiamo della difesa marittima e della difesa degli interessi nazionali nel cosiddetto Mediterraneo allargato, che va dall'Africa Occidentale sino al bacino somalo».

Cecchini evidenzia il rapporto di **grande stima nei confronti della città di Genova**: «Ormeggiamo frequentemente, abbiamo un ottimo rapporto con la città e spe-

riamo di poter tornare presto a ospitare a bordo i suoi abitanti».

La Marina Militare ha comunque contribuito alla manifestazione portando relatori di alto profilo durante Port&ShippingTech, la Main Conference della Genoa Shipping Week.

Tra essi, per esempio, **Andrea Petroni**, Ammiraglio e Capo del reparto sommergibili, che ha evidenziato come il Mediterraneo allargato, appunto, sia uno specchio dell'instabilità a livello mondiale con scontri regionali e guerre ibride che portano uno stato di tensione permanente. Lo stesso Petroni ha evidenziato anche come i **sottomarini italiani si stiano evolvendo** a livello tecnologico con l'impiego di tecnologie disruptive. Le nuove unità che saranno consegnate nei prossimi anni si avvarranno di tecnologie come il machine learning e dell'analisi dei Big data. L'obiettivo: proteggere le infrastrutture critiche subacquee. «Siamo arrivati a un ruolo sempre più improntato verso la polizia del mare oltre che di intelligence. Il sottomarino osserva senza essere visto ed è utile anche per il contrasto allo sfruttamento illecito delle risorse energetiche e all'inquinamento». Oggi il **97% del traffico mondiale che transita sul web corre nelle dorsali in fibra ottica sottomarine**. Cosa potrebbe succedere se queste comunicazioni venissero interrotte da un momento all'altro? L'arma subacquea dovrà sempre contrastare le minacce classiche, ma l'aspetto della sorveglianza e del controllo delle condotte sottomarine sarà sempre più importante. ■



■ Andrea Petroni

## Grosso: «Rolli Shipping Week da ripetere»

*Intervista all'assessore alle  
Politiche culturali del Comune di  
Genova*

Barbara Grosso è assessore del Comune di Genova alle Politiche culturali e valorizzazione del patrimonio artistico e culturale della città. Al termine della prima Rolli Shipping Week le abbiamo chiesto un bilancio dell'iniziativa.

### ***Assessore, come giudica il primo esperimento della Rolli Shipping Week?***

«Esperimento riuscitissimo. Abbiamo scommesso sul connubio tra arte, storia e mare. Sono tra gli elementi più riconoscibili della nostra città e intendiamo percorrere sempre di più il sentiero di questa proficua commistione. Un connubio tra l'altro molto vantaggioso perché per la prima volta da quando si svolgono i Rolli Days, abbiamo offerto a genovesi e turisti un'intera settimana di apertura dei palazzi Unesco».

### ***Ritiene che l'iniziativa, nata per sopperire all'assenza dello Shipbrokers and Shipagents Dinner, possa essere ripetuta?***

«Assaggiato ha ribadito il desiderio di fare il bis dell'esperimento di quest'anno, che mi pare abbia funzionato. La Rolli Shipping Week ha senz'altro contribuito al successo dell'edizione autunnale dei Rolli Days, grazie alla partecipazione alle visite gratuite e aperte al pubblico e agli eventi privati di networking. Una formula senz'altro vincente che l'Amministrazione sta valutando se replicare nel 2023».

### ***Le aziende dello shipping possono essere degli importanti testimonial della cultura geno-***

***vese, avendo una platea di contatti e clienti internazionali, avete intenzione di rinsaldare il rapporto nell'ottica di promuovere le bellezze cittadine?***

«Sotto questo profilo la città da anni sta, mi lasci passare il termine, "sfruttando" il volano dello shipping. Non scopro certo io l'importanza per Genova del Salone Nautico. Nello specifico, aprire i Rolli agli operatori e alle aziende di settore con i loro clienti anche internazionali è stato un elemento di promozione formidabile. La Genoa Shipping Week, cito i loro numeri, ha visto il sostegno di 150 realtà tra sponsor e partner, ha realizzato 50 eventi coinvolgendo ben 170 relatori. Non male come testimonial».

### ***La cultura del mare è un ambito in cui Genova può dare tanto, intendete spingere in questa direzione?***

«Genova è una città dalla grande tradizione marinara. Il porto è una delle risorse principali, non soltanto di Genova, ma di tutto il paese. In questo settore siamo un'eccellenza. Mi sembra naturale che l'Amministrazione punti sempre di più su una storica vocazione che è stata in grado di ritagliarle un ruolo di primo piano».



# ISW rolli shipping week

## Partners 2021



Il Gruppo Cambiaso Riso è consulente e broker di assicurazioni nei settori corpi e macchine, merci trasportate e P&I, cantieri navali e yacht, agenzia marittima e tour operator, broker di noleggi e compravendita. Ha sede a Genova dove è stato fondato nel 1946 ed opera attraverso i suoi 18 uffici nel mondo e 290 persone di 18 diverse nazionalità.



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](mailto:esa.info@esagenoa.com)



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, formato da 104 società, ha uffici in 25 paesi del mondo.

E-mail: [info@cosulich.it](mailto:info@cosulich.it) - Sito web: [www.cosulich.com](http://www.cosulich.com)



Giglio Bagnara è il più grande department-store della Liguria. All'interno dello storico Palazzo Lomellini del 1600 proponiamo i migliori marchi di abbigliamento e accessori uomo, donna e bambino, oltre ad un reparto dedicato all'arredo casa. Siamo nati e cresciuti sotto la luce delle Lanterna. Dal 1869 vestiamo i genovesi di tutto il mondo.

[www.gigliobagnara.it](http://www.gigliobagnara.it)



La compagnia Tedesca Hapag-Lloyd con 250 navi moderne, 11,8 milioni di TEU trasportati all'anno, circa 13.400 dipendenti dislocati in 394 uffici di 130 paesi si conferma come la compagnia di navigazione di linea leader a livello mondiale (Global carrier). Grazie ai merge avvenuti con CSAV e UASC, oggi, Hapag-Lloyd è la 5 compagnia di Navigazione al mondo, leader nel trasporto di merce containerizzata, in grado di servire le rotte in tutto il globo. We Care. We Move. We Deliver.



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 tipologie 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



In qualità di agente generale raccomandato, 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](http://www.msclenavi.it)



Agenzia marittima 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 e un'operatività veloce e sicura. Anche su gas e project cargo.



Mto, Multi Transport Operator, è l'operatore logistico del Gruppo Finsea. Da oltre vent'anni il suo core business è il trasporto container sia su gomma sia su ferro. Garantisce ai suoi clienti il servizio su tutti i porti italiani e sulle principali direttrici europee, unica azienda in Italia a offrire questa copertura; da qualche anno gestisce anche trasporti eccezionali e convenzionali, unitizzazioni e svuotamenti su dieci scali nazionali.



Ocean7 Projects Italy is part of the OCEAN7 Group, which is a market leading MPP and Project cargo carrier. With our diverse fleet of Management, Time Chartered and owned vessels we transport a broad variety of Project, Heavy Lift, Bulk, General- and Dangerous cargoes around the globe. Our company's pride is our ability to adapt and to provide our clients and partners with competitive and highly flexible solutions whatever their shipping needs may be. Please visit our website to learn more about our fleet and how we can help you: [www.ocean7projects.com](http://www.ocean7projects.com)



SIAT Assicurazioni, fondata a Genova nel 1967, è la società del Gruppo Unipol specializzata nell'assicurazione Trasporti ed Aviazione, unica compagnia italiana interamente dedicata a questi rami, in grado di abbinare alle competenze tecniche una forte innovazione di processo e di prodotto, grazie ad un'organizzazione capillare ed efficiente. Caratteristiche che la rendono leader nel settore e motore di progetti innovativi e digitali rivolti in particolare a tutto il mondo delle Merci. Un partner sicuro ed affidabile con cui sviluppare servizi digitali evoluti al servizio dello shipping.



SCS ship and Crew Services was founded in 2003 from Villa's family with a long experience and strong competence in the Italian regulation. SCS soon became a full Maritime Agency Services able to assist every crew and ship. In 2019 SCS became SCS Yachting a specific business unit dedicated to yachting. The Company's aim is to provide services specialized for boats and pleasure ships including mega yachts. Our SCS Yachting Team is inspired by the values of passion, enthusiasm, trust, customer success and transparency.



È l'agenzia marittima che rappresenta in Italia Yang Ming Marine Transport Corporation, compagnia di bandiera di Taiwan, uno dei primi armatori a scalare il porto di Genova e nome importante per lo sviluppo dei traffici tra l'Italia e l'Estremo Oriente. Da oltre quarant'anni è il Gruppo Finsea a rappresentarlo sul territorio nazionale.



# PST Special Night

*Anche quest'anno non poteva mancare l'evento che unisce Genova e Napoli per passare il testimone della Shipping Week*

**O**rmai è una tradizione e anche quest'anno è stato possibile realizzarla, pur tenendo conto delle restrizioni anti Covid. **La Port&ShippingTech Special Night**, serata di convivialità e networking, è stata ospitata dal **Chiostro di San Lorenzo**: la location è stata scelta sulla scia della Rolli Shipping Week, in cui i palazzi dei Rolli hanno fatto più che da cornice agli eventi privati delle aziende, in sostituzione dello Shipagents and Shipbrokers Dinner.

Padrone di casa **Clickutility Team**, che da sempre gestisce la Main Conference della Genoa Shipping Week (e da quest'anno l'intera manifestazione), ma a essere protagonisti sono stati anche gli ospiti da Napoli, come accade ogni volta: Ge-

nova e Napoli si alternano nell'organizzare la propria Shipping Week, il capoluogo ligure negli anni dispari, quello campano nelle annate pari.

Un gemellaggio che non riguarda solo le tematiche sviluppate nei convegni, ma anche la gastronomia. Anche stavolta, accanto al pesto di Pra' di Bruzzone e Ferrari (che lo hanno fatto al mortaio sul momento) e alla focaccia col formaggio, sono state protagoniste le mozzarelle e le ricotte di Mimmo La Vecchia del caseificio "Il Casolare" del Matese, in una commistione di gusti di alta qualità.

«Amo Genova, ne apprezzo le professionalità e il porto – afferma **Umberto Masucci**, Presidente del Propeller Club Naples – siamo venuti in tantissimi: otto consiglieri del Propeller per portare le nostre professionalità e i nostri prodotti e cementare questo gemellaggio». Come sempre la PST Special Night è stata l'occasione per il passaggio del testimone dal Presidente di Assagenti **Paolo Pessina** allo stesso Masucci: **la Naples Shipping Week si svolgerà dal 26 settembre all'1 ottobre 2022.** ■



*Dal 1984 la creativa di Lecco aggiunge bellezza alla bellezza, l'uso della cima nautica il cavallo di battaglia*

**S**i definisce *alchimista*, per la capacità sia di saper usare oggetti a cui normalmente non si pensa sia di saper improvvisare. *Giovanna Locatelli ha impreziosito con i suoi allestimenti tutti e nove gli eventi privati nell'ambito della Rolli Shipping Week.*

Il mare è la sua costante fonte d'ispirazione, sin dall'inizio: «Sono partita con la mia attività nel 1984 al termine di un viaggio in barca a vela e da lì ho scoperto la possibilità di utilizzare la cima nautica per abbellire tavoli e location». Locatelli, che *ha lo studio a Lecco, sul lago di Como*, è riuscita nell'impresa di fare tutto da sola (con l'aiuto del marito) in questa settimana di eventi, allestendo anche tre cene in altrettante sedi nella stessa giornata.

«Sono stata coinvolta da Antonella Cotta Ramusino e dal suo entusiasmo. La bellezza dei palazzi mi ha convinta».

*Una delle sue caratteristiche, oltre a creare tutto a mano, è l'utilizzo di fiori, ma non in vaso:* «L'ornitogallo e le foglie di Mostera sono in grado di durare oltre una settimana restando perfetti – rivela – in questo modo si riducono anche gli sprechi».

Da buona creativa *Locatelli si adatta a creare allestimenti per ogni tipo di evento*, quindi ispirandosi non solo al tema navale, ma qui aveva gioco facile: «Avevo titoli e colori da seguire, non è stato faticoso. Con tutta la bellezza che mi circondava non poteva uscire altro che qualcosa di buono».

Il design firmato Locatelli si è modellato negli anni sulle esigenze dei suoi clienti diventando arredo a tutto tondo. «Il bello è che io non creo nulla per essere venduto». ■

## Giovanna Locatelli, l'alchimista degli allestimenti



# A pranzo sotto un Cambiaso

*Cambiaso Risso ha organizzato il suo evento privato a Palazzo della Meridiana  
Andrea Risso: «Lo shipping volano anche del patrimonio culturale di Genova»*

Un pranzo firmato Capurro Ricevimenti a Palazzo della Meridiana, sotto il grande affresco di Luca Cambiaso che ritrae Ulisse nell'atto di saettare i Proci con l'aiuto di Minerva e del figlio Telemaco nell'iconica scena dell'Odissea legata al ritorno a Itaca dopo il lungo viaggio per mare.

**Cambiaso Risso** ha scelto di invitare giornalisti specializzati in shipping ed economia per il suo evento privato durante la Rolli Shipping Week.

**Andrea Risso**, sales manager di Cambiaso Risso Group, spiega: «Abbiamo sposato questa iniziativa e lo abbiamo fatto con grande entusiasmo, visto che è arrivata in un anno complesso. Ripartire, anche se in modo differente, con un appuntamento importante come la Genoa Shipping Week, che ha sempre portato molte persone del cluster internazionale in città, ci è sembrata un'ottima



cosa. Lo facciamo con grande supporto e convinzione». Fare di necessità virtù, decidendo di fare dei micro eventi per poche persone causa Covid, ma in palazzi così belli e storici, potrebbe essere un'idea da ripetere in futuro:

«Lo shipping ha un peso molto importante al di là di quello che rappresenta il porto, è un'eccellenza a livello internazionale – sostiene Riso – e può fare da volano alla divulgazione di quello che è il patrimonio culturale di Genova e della Liguria. Possiamo cogliere questa opportunità per pianificare un futuro in tal senso».

Cambiaso Riso da sempre ha una filosofia molto simile, legata alla promozione dello sport, come accade, solo per fare un esempio per il torneo di tennis Aon Open Challenger: «Cerchiamo di "dare" tanto al territorio e riteniamo che, per esempio, una pianificazione accurata anche a livello culturale, in collaborazione con le aziende dello shipping, può diventare un asso nella manica per la città». L'impegno di Cambiaso Riso si collega anche a una filosofia legata alla salute di chi lavora nell'azienda: «Abbiamo pensato all'iniziativa **"Lo sport ci rende forti"**. I colleghi escono all'ora di pranzo con la maglietta che riporta questo slogan. Sono tre appuntamenti alla settimana studiati su vari livelli di allenamento, con l'obiettivo di mantenersi in forma e poter beneficiare di un'idea che fa da filo conduttore alla nostra azienda: il legame con lo sport». ■



## Palazzo della Meridiana

*Una struttura elegante in cui convivono armoniosamente architetture e stili diversi, affreschi e decorazioni pittoriche di grandissimo pregio. La cinquecentesca dimora storica ha riaperto i suoi ambienti nell'autunno 2010. L'edificio prende il nome dall'orologio solare disegnato sulla sua facciata e dà il nome anche alla piazza sottostante, proprio all'angolo con via Garibaldi, già Strada Nuova. Inserito tra i Rolli, sistema di 42 Palazzi genovesi divenuti nel 2006 patrimonio dell'Umanità Unesco, il Palazzo è stato oggetto, dal 2004, di un lungo e accurato restauro conservativo effettuato dall'attuale proprietà (Gruppo Viziano). Il Palazzo della Meridiana non è soltanto il Salone del Cambiaso, citato nell'articolo. La ricostruzione voluta dall'assicuratore Ewan Mackenzie a inizio Novecento, curata dall'architetto Gino Coppedè, ha fatto sì che il piano terra dell'edificio sia oggi uno dei più begli ambienti in stile Liberty della città.*





## A cena nella bellezza (in casa propria)

*Palazzo Pitto è stata la sede del dinner di Casasco & Nardi. Dal 2004 è stato acquistato dall'azienda che lo ha riportato agli antichi fasti*

**T**ornare a incontrarsi e a fare networking all'interno di una delle perle più preziose e nascoste del patrimonio architettonico genovese, con la soddisfazione di aver contribuito a recuperare l'antica bellezza. Un'occasione colta al volo, durante la Rolli Shipping Week, dal dinner di **Casasco & Nardi**, durante il quale il Gruppo ha potuto fare gli onori di casa, mostrando ai propri ospiti la straordinaria cornice di Palazzo Andrea Pitto. «Quando abbiamo acquistato questo palazzo, nel 2004, era in uno stato di abbandono, e lo abbiamo restaurato integralmente, riportandolo agli antichi fasti - racconta **Gian Luigi Ravera**, Ceo del Gruppo - questo evento ci dà un'occasione

in più anche per mostrarlo con orgoglio ai nostri ospiti e alla città». Il seicentesco Palazzo Pitto, conosciuto anche come **Centurione Cambiaso**, può non saltare immediatamente agli occhi nel contesto architettonico di piazza Fossatello, ma è uno dei palazzi più spettacolari e ricchi della città, non solo per la quantità di affreschi, ma anche per la loro varietà. Dall'inizio della sua costruzione, nel 1611, ad opera di un parente di Andrea Doria, questo edificio si è arricchito grazie al contributo dei principali maestri della scuola pittorica genovese dell'epoca, come Piola, Guidobono e Gregorio de Ferrari, regalando al visitatore un incredibile carosello di stili, allegorie, tematiche e soluzio-



## Ricerche e formazione

L'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 Raccomandatori 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 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 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.

ni prospettiche. Un excursus che è stato riproposto da un'esperta di storia dell'arte nel tour offerto agli ospiti della serata, tra un bicchiere di prosecco e un aperitivo, in attesa di godersi la cena sotto l'affresco mozzafiato del salone principale, a cura di Welcome Ricevimenti, collaboratore storico di Casasco & Nardi. «È un tornare all'antico, a condividere finalmente dei momenti assieme, abbiamo sempre dato molta importanza al rapporto diretto con i nostri fornitori, clienti e partner – spiega Ravera – questo ci è mancato molto negli ultimi due anni, a causa della pandemia, crediamo che questo sia un passo positivo verso la riapertura». Casasco & Nardi, fondata nel 1931,

ha una storia antica, non solo nel mondo dello shipping, ma anche per quanto riguarda la riscoperta e valorizzazione dei palazzi dei Rolli. «Abbiamo fatto un importante investimento per insediare qui tutte e quattro le società del nostro gruppo – evidenzia Ravera – ma abbiamo avuto anche la fortuna, nei primi anni, di partecipare ad un bellissimo evento del Fai sulla riscoperta dei palazzi genovesi, dopodiché siamo diventati tra i primi ad aderire ai Rolli Days, fin dagli esordi della manifestazione». Occasione che si è ripetuta anche durante la Rolli Shipping Week, regalando alla città e ai suoi visitatori due giornate in più per poter ammirare questo gioiello del Seicento barocco genovese. ■



▪ Gian Luigi Ravera

## Ritrovarsi tra convivialità e business

*Il Gruppo Finsea ha scelto Villa del Principe per il proprio evento e per svelare un nuovo accordo*

Il primo evento in presenza dopo quasi due anni nascondeva un importante aspetto legato al business, perché **Simone Carlini** di Multi Marine era presente alla serata conviviale organizzata dal Gruppo Finsea a Villa del Principe per un motivo ben preciso: il passaggio al gruppo Finsea, appunto, di Multi

Marine Services, agenzia marittima genovese (ma con sede legale a Savona e uffici in altri sei porti italiani). Costituita una newco partecipata all'80% dalla holding genovese delle famiglie Negri e Clavarino e al 20% da Simone Carlini.

L'aperitivo del 6 ottobre, però, era più focalizzato sul ritorno a una normalità che mancava da troppo tempo: «Il Dinner quest'anno non c'è – ricorda con rammarico il Ceo di Finsea **Aldo Negri** – è un evento troppo grande per essere inserito in un contesto ancora complicato e difficile e da ex presidente del Gruppo Giovani lo dico a malincuore, ma lo aspettiamo con ansia alla prossima edizione».

L'idea di sostituire il tradizionale

Shipbrokers and Shipagents Dinner con una serie di mini-eventi più facilmente gestibili e meno affollati è subito stata accolta dal Gruppo



▪ Aldo Negri



■ *Il colpo d'occhio di Villa del Principe*

Finsea: «Riteniamo importante avvicinare il porto alla città e pensiamo che unire la settimana dello shipping alla scoperta dei palazzi dei Rolli sia qualcosa da sfruttare sino in fondo. Temevamo di trovare scetticismo tra i nostri invitati, invece abbiamo avuto un riscontro positivo». Una serata gradevole che ha unito cultura, musica e convivialità. **Simone Carlini**, Ceo di Multi Marine Services aggiunge: «Abbiamo costruito qualcosa di bello, rivedere i nostri colleghi e clienti in un posto



■ *La visita agli interni del Palazzo*

che "vale la pena" ci piace molto. Il rapporto personale nel nostro settore conta ancora parecchio». Il settore marittimo e tutto ciò che ruota attorno a esso ha tenuto a galla il Paese durante la crisi pandemica. «Non possiamo lamentarci – conferma Negri – il 2020 è stato complicato e difficile, abbiamo affrontato il lavoro quotidiano in modo diverso, ma continuo. **Le statistiche 2021 ci dicono che siamo tornati agli anni pre-crisi.** Ora guardiamo bene a questo finale 2021».



■ *Simone Carlini*

Il buffet è stato curato dalla **Gemi Piccoli Grandi Eventi**. **Ilaria Alzona** racconta: «Dopo 19 mesi di fermo totale questo è il primo grande evento. Abbiamo cercato di fare un servizio più snello per evitare assembramenti davanti al buffet. Si tratta di una cena ispirata all'autunno, con elementi come la zucca, ma anche piatti della tradizione ligure come il cappon magro e le acciughe ripiene proposte in monoporzione e poi servite dai camerieri per evitare gli assembramenti al bancone». ■

## *Villa del Principe*

*A partire dal 1528 e per più di un secolo Genova vive il suo periodo di massimo splendore. La riforma della Repubblica voluta da Andrea Doria permette alla città di trovare una nuova stabilità politica anche grazie agli accordi diplomatici con l'Impero spagnolo. Proprio in questi anni il grande ammiraglio genovese finanzia l'ampliamento della villa suburbana di Fassolo, chiamando alcuni dei principali artisti del periodo a decorare gli interni e gli esterni. Tra tutti il principale è Perin del Vaga, allievo di Raffaello, che si dedica ad alcuni ambienti del corpo principale della*

*villa, come la Loggia degli Eroi e la sala con il grande affresco della Caduta dei Giganti, che è affiancata dagli arazzi quattrocenteschi raffiguranti le Storie di Alessandro Magno.*

*Ma all'interno della villa è anche evidente lo storico rapporto tra la famiglia Doria e il mare che si evidenzia specialmente nel giardino e nella poderosa statua del Nettuno, realizzata nella seconda metà del Cinquecento da Taddeo Carlone per il nipote di Andrea: il vincitore di Lepanto, Giovanni Andrea I Doria.*



**LR** Lloyd's Register

**Enhancing Maritime Performance.**

**It's not the future. It's now.**

Visit [lr.org](http://lr.org)

**WISTA** Italy  
Women's International Shipping and Trading Association

Professional - Dynamic - Open-minded - Committed

UNA PIENA VALORIZZAZIONE DEL TALENTO FEMMINILE NELL'AMBITO DELL'INDUSTRIA MARITTIMA, FAVORENDO LA PRESENZA DELLE DONNE NEGLI ORGANI DECISIONALI NEL PRIVATO E NEL PUBBLICO: CON QUESTO OBIETTIVO WISTA ITALY OPERA NEL NOSTRO PAESE DAL 1994, RAGGRUPPANDO OLTRE 80 SOCIE DA TUTTA ITALIA, IMPRENDITRICI DEL SETTORE MARITTIMO E LIBERE PROFESSIONISTE. L'ASSOCIAZIONE SVOLGE INOLTRE UN RUOLO DI PROMOZIONE DI IDEE E DI CONFRONTO SULLE TEMATICHE PIÙ ATTUALI DEL COMPARTO.

**Il cambiamento è ovunque**

Grazie all'unione di tecnologia e ingegno umano possiamo metterlo al servizio del tuo business.

Let there be change

**accenture**

**Dal 1967, uniti dal Made in Italy.**

CONFINDUSTRIA NAUTICA

[confindustrianautica.com](http://confindustrianautica.com)

# Una notte al museo

## Visita guidata, aperitivo e cena nel Chiostro di San Lorenzo e al Museo Diocesano per Hapag Lloyd

**I**l blu e l'arancione non potevano che essere dominanti nell'allestimento dell'evento privato di **Hapag Lloyd** nel Chiostro di San Lorenzo, dentro al Museo Diocesano, riprendendo i "colori sociali" dell'azienda.

Una serata iniziata con un tour per ammirare i tesori architettonici e artistici custoditi da questo luogo ricchissimo di storia e proseguita con un aperitivo all'aperto e una cena al primo piano del loggiato. La compagnia armatoriale tedesca sta vivendo un buon periodo, tanto da prevedere di archiviare il terzo trimestre del 2021 con risultati finanziari assai più elevati rispetto a quanto atteso in precedenza e rispetto allo scorso anno.

«È una bellissima opportunità poter organizzare un evento in un posto così bello – dice **Uwe Oestmann**, managing director di Hapag Lloyd Italy – siamo una compagnia nata dalla fusione di due imprese storiche, fondate nel 1847 e 1857, per cui abbiamo una lunga storia alle spalle e una location del genere è perfetta per noi. L'atmosfera è bellissima».

Il Mediterraneo, per Hapag Lloyd, rappresenta una grande opportunità di crescita: «Genova è importante per noi, visto che ne è il principale porto e non è un caso che i nostri uffici regionali siano qui. Vogliamo crescere in Italia, che è la nostra area più grande nel Medi-



**CONFITARMA**  
Confederazione Italiana Armatori

Transizione ecologica, digitalizzazione,  
infrastrutture e mobilità,  
siamo un Paese davvero **marittimo**?  
siamo una nazione *shipping friendly*?  
sapremo dedicare  
alle politiche marittime  
una **governance unitaria**?

Confitarma lavora per il  
**SÌ!**



**Bringing communities  
together, responsibly.**



Pictured here:  
Road Ferry 8117 E3

We think of a ferry as being more than a vessel. A ferry is a means by which you connect your community, using the water to stimulate trade and recreation. We understand that you want to do this in a responsible manner. This is why we offer holistic, integrated solutions covering vessel and infrastructure, throughout the lifecycle, to make your operation as safe, and as sustainable, as can be.

Find out more on [Damen.com](https://www.damen.com)

**DAMEN**  
OCEANS OF POSSIBILITIES



**DIME** DIPARTIMENTO  
DI INGEGNERIA MECCANICA, ENERGETICA,  
GESTIONALE E DEI TRASPORTI

## Laboratorio di Acustica Applicata

*I ricercatori del Laboratorio di  
Acustica Applicata sono da anni coinvolti in  
progetti europei, che esprimono innovazione  
ed eccellenza nell'ambito della ricerca*



**EVENTO OURPORT**

**GRAZIE!**

#OURPORT 6/10/2021





terraneo e il porto di Genova ci consente di raggiungere il Nord Italia. Il mercato italiano è molto forte». Oestmann non manca di sottolineare le problematiche legate alle infrastrutture: «Ci sono problemi per raggiungere i terminal via terra. Speriamo che la situazione migliori presto». Padrone di casa e guida per gli ospiti **Raoul Bollani, gestore del Museo Diocesano**: «Siamo nel pie-

no medioevo quando questo luogo è stato edificato, è bello che ospiti un evento simile, visto che i genovesi sono diventati ricchi navigando e scoprendo prodotti nel Mediterraneo. Nel 1160 i terzogeniti partivano per le crociate e per riconquistare il loro patrimonio, visto che i primogeniti avevano l'asso piglia tutto, mentre i secondogeniti venivano in questo luogo per studiare e progredire dal punto di vista culturale».

Bollani si è anche occupato del catering: «Su indicazione del committente ci siamo basati sulla tradizione: abbiamo proposto i corzetti, la pasta stampata con il logo della famiglia o della casata, con un condimento di salsa di noci, le trofie al pesto in onore degli ospiti stranieri e poi abbiamo virato sulla cucina di pesce, senza dimenticare un'altra caratteristica genovese: le torte di verdure come antipasto». ■



## Il chiostro

*Il chiostro affianca la cattedrale sin dalla fine del XII Secolo come parte della residenza dei canonici del complesso. La sua origine è romanica e alcuni dei capitelli ancora oggi conservati sono da considerarsi tra le forme scultoree più importanti del periodo medievale a Genova. Nel corso del Seicento l'ampliamento del palazzo ha fatto sì che lo spazio venisse alzato di due piani, mantenendo tuttavia l'aspetto originale nel piano terreno. I restauri del secolo scorso hanno poi riportato alla conoscenza alcune pitture murali nelle stanze che*

*affiancano il chiostro e nei solai lignei della volta della loggia al primo piano, che testimoniano nella loro semplicità l'importanza culturale del sito nel periodo medievale.*

*Nel 1684 la flotta francese del Re Sole danneggiò pesantemente la città con un bombardamento durato quasi sei giorni.*

*Trecento anni dopo, nel 1941, furono invece gli incrociatori inglesi a cannoneggiare la Superba: il Chiostro e la Cattedrale portano ancora oggi i segni dei due bombardamenti venuti dal mare.*



## A supporto di partner e clienti tra i tesori di Palazzo Lomellino

*La multinazionale danese Ocean 7 Projects ha scelto di pranzare nell'edificio cinquecentesco*

Un pranzo esclusivo in uno scenario dominato dalla spettacolare fontana del Ninfeo, in un palazzo appartenuto nientemeno che a uno dei finanziatori di Cristoforo Colombo. Non poteva svolgersi sotto un migliore auspicio l'evento privato organizzato a **Palazzo Nicolosio Lomellino**

da **Ocean 7 Projects**, multinazionale danese da oltre 30 anni nel mondo dello shipping, con sedi in Italia e in altri 9 paesi del mondo. «Siamo molto felici di poter essere ospiti in questo bellissimo palazzo storico – dice **Cathrine Hybel**, chartering manager di Ocean 7 Projects Italia – così come per noi è molto importante essere qui, fisicamente presenti sul territorio nei Paesi in cui operiamo, per portare avanti il nostro rapporto con i partner e clienti, incontrarli e poterli supportare sia dal punto di vista tecnico, sia commerciale».

Il pranzo, organizzato da **Capurro Ricevimenti**, si è svolto nel cortile principale di Palazzo Lomellino, uno dei più suggestivi e particolari

tra i Rolli. Celebre per il Ninfeo, realizzato dall'atelier dello scultore Domenico Parodi, le cui statue e giochi d'acqua rappresentano un'irresistibile calamita per gli sguardi di passanti e visitatori incuriositi, l'edificio racchiude numerose altre storie e tesori nascosti. Come il "Giardino segreto" posto sulla sua sommità. Normalmente inaccessibile, celato agli sguardi dei curiosi e dominato da una bianca torre a pianta ottagonale, lo spazio si apre a decorazioni e fontane barocche, piante ornamentali, grotte e stalattiti artificiali costellate di conchiglie e pietre marine, scene di caccia con satiri e altre creature mitologiche, che popolano questo piccolo angolo sospeso tra il cielo e la città.



Una gradita sorpresa per i tanti ospiti dell'evento, iniziato con un tour per ammirare un patrimonio artistico che è, allo stesso tempo, anche il racconto della storia e delle vicissitudini delle famiglie nobiliari che hanno posseduto la dimora nel corso dei secoli. In primis i Lomellini, che lo edificarono a partire dal 1559, grazie ai proventi del commercio di coralli provenienti dalla colonia genovese di Tabarca, come testimoniano le due tele che ritraggono l'isola all'ingresso del piano nobile. Un altro tesoro inestimabile,

rimasto coperto per anni sotto la volta imbiancata del salone principale, è il **soffitto affresco** voluto nel 1633 dalla famiglia Centurione, che raffigura lo sbarco di Cristoforo Colombo nel Nuovo Mondo, con personaggi e scene di vita quotidiana messi in scena con un taglio quasi antropologico. L'opera, uno dei pochi esempi di affresco su soffitto del maestro Bernardo Strozzi, è un omaggio di Luigi Centurione all'impresa dell'esploratore, che fu finanziata direttamente dagli antenati del magnate genovese. ■



Powerful. Borderless. Reliable.

 **SBB Cargo International**

# Nasce Villa Yachting

*Il nuovo brand  
della Scs Yachting  
presentato  
a Palazzo Imperiale*

**H**anno scelto una cena a Palazzo Imperiale per presentare un nuovo brand: Villa Yachting. Le sorelle **Carolina e Michela Villa di Scs Yachting** hanno aderito con entusiasmo alla Rolli Shipping Week organizzando un evento privato proprio in uno degli edifici inseriti nell'elenco dei palazzi che in passato erano destinati a ospitare nobili e regnanti.

**Palazzo Imperiale** è, per l'agenzia marittima Scs Yachting, un luogo

del cuore: «Ha un valore anche simbolico per noi – racconta Carolina Villa – visto che proprio qui, nel 2013, avevamo festeggiato dieci anni di attività».

Poco più di trenta invitati hanno cenato nei locali edificati tra il 1557 e il 1560 su progetto di Giovanni Battista Castello, detto il Bergamasco, arrivati sino a oggi con qualche danneggiamento a causa dei bombardamenti del 1684 e dell'incendio del 1942. Nonostante tutto si resta a bocca aperta davanti alla spettacolare sala delle Virtù di Cimone d'Atene eseguita dal Luchetto di Moniglia con una pittura morbida ed eloquente, ispirata alle Vite Parallele di Plutarco. Lo stratego Cimone,

con il "collega" Temistocle, visse una delle più drammatiche pagine della storia d'Atene: incapaci di fermare le armate di Serse, infatti, decisero insieme di combattere per la prima volta una grande battaglia navale.





L'azzardo fu ripagato dalla clamorosa vittoria di Salamina e Cimone diventò la perfetta allegoria del buon governante, da mostrare – e narrare – ai propri ospiti.

E le sorelle Villa hanno deciso di celebrare il ritorno al networking in presenza cogliendo l'occasione per presentare il nuovo progetto **Villa Yachting**, per sottolineare un'attitudine ormai consolidata dell'azienda. Se ne occuperà in modo specifico Michela Villa: «Rappresentiamo come central agent il cantiere



Falcon che ha da poco rinnovato il brand e lanciato il **nuovo progetto Legacy**, che propone unità in allungamento di 40 e 45 metri. Valentina Antimi ci ha dato questa opportunità e siamo felici di presentarla ai nostri ospiti e clienti. Siamo ottimisti anche alla luce dei segni del mercato positivi».

Antimi sottolinea: «Abbiamo acquistato il brand l'anno scorso e siccome conosco da tanto tempo Michela e Carolina e con loro ormai ho un legame anche affettivo, mi sono af-



fidata a loro con grande fiducia per questa nuova avventura».

Gli ospiti hanno degustato piatti di carne, come ricorda **Raoul Bollani** di Saloni delle Feste – Palazzo Imperiale: «Abbiamo rispettato la tradizione legata alla terra genovese, dove i prodotti di mare erano il sostentamento dei pochi. Tartare di fassona rielaborata dal nostro chef, ravioli al tocco e filetto alla Wellington accompagnato da una purea alle nocciole, gran finale con un bianco mangiare». ■

## Federagenti presenza capillare nei porti



**F**ederagenti è la Federazione Nazionale degli Agenti Raccomandati Marittimi e Mediatori Marittimi ed opera su tutto il territorio nazionale attraverso le 16 locali associazioni di categoria che coprono tutti i 144 porti italiani, in questo connotandosi come unica associazione imprenditoriale del settore marittimo portuale a vantare una rappresentanza così capillare). Gli agenti marittimi operano nel settore container, crociere, tramp (assistenza a navi che trasportano

petrolio, carbone, ed altre rinfuse secche), nella gestione navale, nello yachting (assistenza ad imbarcazioni da diporto a motore e vela) e nel brokeraggio (intermediazione e ricerca noli e compravendita navale). La categoria è stata protagonista negli ultimi decenni di un processo di diversificazione che è sfociato nell'affermazione di nuove professionalità e nella definizione di nuovi ruoli nell'industria del mare. Federagenti aderisce a Confcommercio, a Confetra,

alla Federazione del Mare, al Comitato Nazionale Welfare Gente di Mare. Inoltre a FONASBA (Federazione Mondiale Agenzie Marittime) ed ECASBA (Federazione Europea Agenzie Marittime).

Federagenti è impegnata direttamente nella promozione della portualità nazionale e nello sviluppo dei traffici marittimi, oltre che nella tutela della categoria presso tutte le sedi istituzionali e nel confronto con le organizzazioni sindacali.

# Lo shipping al primo posto



*Serata conviviale  
al chiostro della chiesa  
di Santa Maria di  
Castello per Siat  
Assicurazioni*

Una serata all'insegna della condivisione, in uno dei contesti storici più suggestivi e antichi della città di Genova. Il chiostro della Chiesa di Santa Maria di Castello è stato teatro dell'evento privato di Siat Assicurazioni, dal 1967 attiva nel mondo assicurativo, con una forte attenzione al marittimo e ai trasporti.

Un appuntamento che ha il sapore del ritorno alla normalità, in cui tornare a incontrarsi nuovamente e fare networking.

«Lo shipping è un'insieme di realtà e aziende molto vasto che contiene anche il mondo assicurativo – spiega **Fabrizio Viscardi**, responsabile operation e commerciale Siat Assicurazioni – sicuramente noi in Italia siamo la prima realtà per importanza dedicata al mondo dello shipping, delle merci e della parte armatoriale. Insomma Siat vuol dire anche blue economy e questa serata cementa ulteriormente questa capacità di agire e fare sistema all'interno del settore».

La cena è stata organizzata con la **Manuelina di Recco** – una delle più antiche realtà legate alla ristorazione e, in particolar modo, alla focaccia tipica della cittadina del del Golfo Paradiso – ma la serata ha preso il via con una visita guidata ai tanti tesori della chiesa. Santa Maria di Castello è, infatti, una delle location più antiche della città, di cui si trova traccia scritta fin dal 1049 e offre una vasta testimonianza dell'evoluzione storica e artistica della Superba. ■





## Santa Maria di Castello

*Il convento, nella sua pianta attuale, fu ampliato nel Seicento con il contributo delle famiglie Giustiniani e Grimaldi grazie ai proventi dei commerci marittimi e vede tre chiostri e un orto nascosto, che oggi è diventato un aranceto. Il secondo chiostro, il più grande per dimensioni, è circondato da una splendida loggia su più piani, il secondo dei quali impreziosito dallo straordinario affresco dell'Annunciazione di Giusto da Ravensburg, massima testimonianza dell'arte gotico fiorita a Genova nel corso del Quattrocento.*

*«E' una bellissima serata, così come lo sono i palazzi dei Rolli e questa città – commenta Viscardi – queste opere emozionano, perché raccontano l'importante storia di una Genova vincente e che tornerà a vincere, perché abbiamo tante qualità positive che ci condurranno a portare avanti i nostri progetti di sviluppo».* ■

WATSON FARLEY  
&  
WILLIAMS

SPECIALISTI IN  
DIRITTO MARITTIMO



wfw.com

© Watson Farley & Williams 2021. Ogni riferimento a "Watson Farley & Williams" nella presente pagina indica Watson Farley & Williams LLP e/o studi ad esso affiliati.



**STABILIZZIAMO E CONSERVIAMO  
LE STRUTTURE PORTUALI  
CON INIEZIONI DI RESINA**



**CONOSCIAMO IL TUO MONDO  
E SAPPIAMO COME INTERVENIRE URETEK.IT**



# Rivivi le serate della **ROLLI SHIPPING WEEK**

**Cambiaso Risso**



<https://youtu.be/HtvzGJnRWRk>

**Gruppo Finsea**



<https://youtu.be/iLCZ-uORV1s>

**Ses Yachting**



<https://youtu.be/FWreK0agnLU>

**CasascoNardi**



[https://youtu.be/INO8i\\_Qlhho](https://youtu.be/INO8i_Qlhho)

**Hapag Lloyd**



<https://youtu.be/KOHWYbFv1GY>

**Siat**

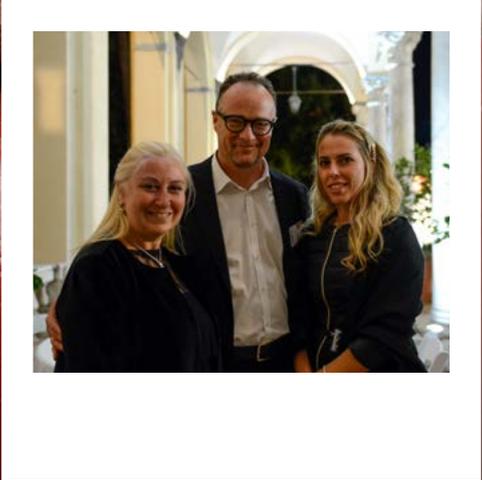
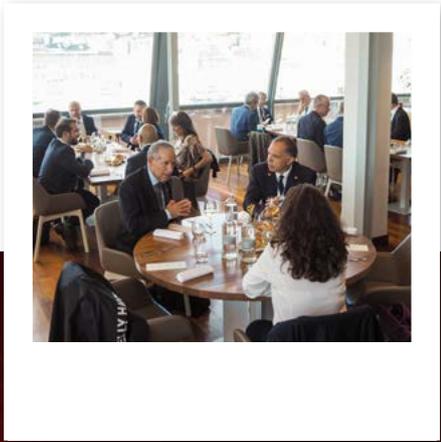
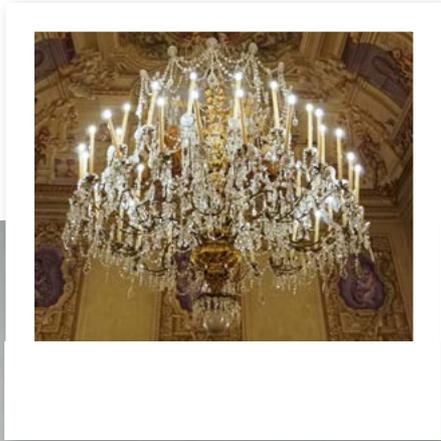


<https://youtu.be/-7iDIgeFchw>

## **GSW Magazine** **see you in**

# 2023





Partners 2021

# RSW

rolli  
shipping  
week

## Duke Partner



## Marquess Partner



## Earl



## Member



## Network



## Promosso da



## Organizzato da



[www.rsweek.it](http://www.rsweek.it)

# WE TAKE CARE OF THE ITALIAN PORTS AND SHIPPING



**FEDERAGENTI**

The Italian Association  
of Ship Agents and Ship Brokers  
since 1949

# VIEW. CONSULENZA PATRIMONIALE A TUTTO CAMPO.



VIEW è l'innovativo modello di consulenza evoluta di Intesa Sanpaolo Private Banking.

Banca del gruppo **INTESA**  **SANPAOLO**



**INTESA SANPAOLO  
PRIVATE BANKING**

Messaggio pubblicitario con finalità promozionale. Per le condizioni contrattuali ed economiche fare riferimento alla documentazione disponibile presso le Filiali di Intesa Sanpaolo Private Banking.