

IN PRIMO PIANO

APPUNTAMENTI

CONFITARMA

◇ **Maggiore occupazione di marittimi italiani grazie ad una formazione rispondente ai fabbisogni delle imprese e al passo con gli sviluppi tecnologici:**

il 23 marzo, in video conferenza si è tenuto l'incontro dei Comitati di indirizzo Classe L28 Scienze e Tecnologie della Navigazione, organizzato dalle università di Genova, Messina e Bari, al quale è intervenuto, in rappresentanza di Confitarma, Giacomo Gavarone, Presidente del Gruppo Giovani Armatori, che ha ribadito come la formazione oggi costituisca una delle sfide più importanti, sia per le imprese armatoriali, che solo con il costante aggiornamento delle competenze possono stare al passo con i costanti sviluppi tecnologici e operativi delle navi; sia per i marittimi e, in particolare, per le nuove generazioni, perché soltanto fornendo loro competenze funzionali agli effettivi fabbisogni delle imprese, potranno avere concrete opportunità di lavoro e sviluppo professionale. "L'istituzione di percorsi come questi è meritevole perché con essi si intende soddisfare la richiesta di alcune importanti compagnie di navigazione di poter avere figure di bordo apicali in possesso di diploma di laurea. Per questo, al fine di mantenere elevato il livello di eccellenza, storicamente riconosciuto ai marittimi italiani, è importante che nella pianificazione dei percorsi formativi, sia scolastici che universitari, si instauri un rapporto sinergico e di confronto attivo fra armamento, Scuola/Università e Amministrazioni competenti in tema di formazione marittima". Inoltre, "occorre coinvolgere l'armamento anche nella definizione dei percorsi di studio e prevedere, nel corso del percorso di studi, il periodo di imbarco di 12 mesi necessario a ottenere le certificazioni STCW che consentono di lavorare a bordo delle navi in modo tale che allo studente vengano fornite anche quelle competenze pratiche indispensabili per trovare uno sbocco lavorativo nell'ambito dell'industria armatoriale. "E' necessario portare finalmente a compimento la riforma del collocamento della gente di mare per avere finalmente un quadro certo del mercato del lavoro marittimo, garantendo al settore uno strumento efficace di incontro fra la domanda e l'offerta di lavoratori marittimi italiani".



◇ **"Protocollo d'intesa Federazione del Mare - Marevivo per la salvaguardia del mare FdM chiede il coinvolgimento del cluster marittimo nella transizione ecologica:**

Mario Mattioli, presidente della Federazione del Mare, e Rosalba Giugni, Presidente dell'associazione Marevivo, firmano un protocollo d'intesa con il quale le due organizzazioni si impegnano a adottare programmi e iniziative congiunte volte a promuovere specifiche attività di educazione ambientale, soprattutto nelle scuole, e a stimolare iniziative culturali ed educative sul tema della sostenibilità, tutela, valorizzazione ambientale e difesa del mare e delle sue risorse. Lo ha reso noto il Presidente Mattioli nel corso della riunione del 24 marzo del Consiglio della Federazione del Mare. "La Federazione del Mare e Marevivo, ciascuna nell'ambito delle proprie competenze - ha affermato Mario Mattioli - con questo protocollo si impegnano a portare avanti azioni congiunte per la promozione della cultura del mare e dei temi connessi con la salvaguardia dell'ambiente marino proponendo alle istituzioni iniziative comuni in un'ottica di concretezza e fattibilità, tenendo conto dei reciproci interessi rappresentati". "È importante unire le forze per la difesa del mare e per la divulgazione della cultura a salvaguardia di questo nostro importante patrimonio sulla base di regole comuni - ha affermato Rosalba Giugni - Per molti anni, senza un ministero dedicato alle tematiche marittime, ci siamo dovuti confrontare con più di sette ministeri. Oggi, con il Comitato Interministeriale per la transizione ecologica, possiamo tornare ad avere un dialogo costruttivo con le Istituzioni. In questo contesto, Marevivo ha chiesto di inserire in seno al Comitato una Consulta del Mare che possa delineare una politica marittima integrata con le politiche dell'Unione europea, nell'ambito della quale il nostro Paese è forte e può fare molto". Il tema della necessità di un maggior coinvolgimento del cluster marittimo italiano nelle iniziative delle istituzioni nazionali ed europee, è stato al centro dei numerosi interventi che si sono susseguiti nel corso della riunione. Mario Mattioli, ha ricordato che la Federazione del Mare ha inviato una lettera al Presidente Draghi, subito dopo il suo insediamento, chiedendo espressamente di assegnare all'Economia del Mare un ruolo primario nelle politiche economiche, nella interlocuzione con le parti sociali e nella pianificazione del quadro strategico degli investimenti per lo sviluppo del Paese. Il comunicato stampa completo è disponibile nel sito www.federazioneidelmare.it.



◇ **Caronte & Tourist e Accademia Mediterranea della Logistica e della Marina Mercantile insieme per formare gli Ufficiali di Marina del futuro:**

la compagnia Caronte & Tourist è tra i più attivi partner dell'Accademia Mediterranea della Logistica e della Marina Mercantile (espressione della Fondazione Mobilità Sostenibile di Catania) ed è stata infatti tra le prime a investire su un'attività di formazione specialistica per quei giovani che guardano al mare e alle professioni marittime quale chiave di volta per il loro futuro. Dopo il protocollo firmato nel 2018 con l'Accademia catanese, Caronte & Tourist continua ad essere interlocutore privilegiato nei percorsi di formazione finalizzata all'occupazione che vedono impegnati gli studenti del Politecnico del Mare e i cadetti dell'Its di Catania. "Fin dall'avvio della partnership con l'Accademia Mediterranea della Logistica e della Marina Mercantile - dice Brigida Morsellino, vicepresidente dell'Accademia - il gruppo Caronte & Tourist ha rappresentato una valida opportunità di crescita per tanti giovani che vogliono realizzare a vario titolo il proprio progetto di vita. È importante peraltro sottolineare che, anche durante il periodo di pandemia, nonostante il lockdown e i blocchi alla navigazione, la collaborazione non si è fermata. Anzi, al contrario, ne è uscita rafforzata, grazie alla piena consapevolezza della necessità imprescindibile di formare giovani ufficiali competenti e affidabili. Managers capaci di superare mille difficoltà e in grado di realizzare compiutamente competenze specifiche e trasversali, qualità maturate in assetto teorico e lavorativo dentro una prospettiva di formazione permanente". "Il rapporto con l'Accademia Mediterranea - commenta Tiziano Minuti, responsabile delle risorse umane e della comunicazione del Gruppo Caronte & Tourist - è solo l'ultima tappa, forse la più qualificata e qualificante, di un percorso in cui la nostra azienda investe sul futuro attraverso la valorizzazione di eccellenze formative. In un mondo di alta competitività e concorrenzialità come quello dello shipping, la differenza si giocherà soprattutto sulla qualità del servizio, globalmente intesa, e in quest'ambito prevarrà chi più punterà su veri e propri professionisti del mare".

◇ **6-8 luglio, Bologna, Hydrogen Energy Summit&Expo – HESE, e Conferenza GNL 2021.**

Entrambi gli eventi sono patrocinati da Confitarma. Le nuove date danno ulteriori rassicurazioni in merito all'evoluzione dell'emergenza pandemica che, anche grazie al progredire delle campagne vaccinali, offre maggiori garanzie per lo svolgimento della manifestazione e sulla possibilità di movimento degli operatori del settore.



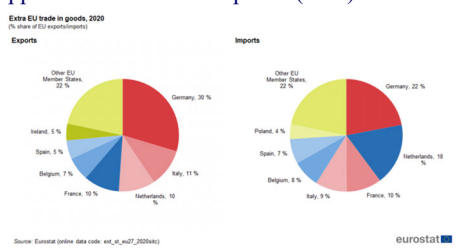
IN PRIMO PIANO

APPUNTAMENTI

ITALIA

◇ **Confindustria incontra gli europarlamentari italiani:** transizione ecologica, piano vaccinale, aumento dei prezzi delle materie prime, che sta registrando un'impennata fortissima: queste le priorità dell'industria italiana sui principali dossier europei al centro dell'incontro, svoltosi il 25 marzo in videoconferenza, tra Carlo Bonomi, Presidente Confindustria, e Stefan Pan, Delegato Confindustria per l'Europa, con i deputati italiani al PE. "Le scelte che verranno prese nei prossimi mesi, in particolare sul tema della sostenibilità, saranno determinanti per il destino di molte imprese italiane – ha affermato il Presidente Bonomi - Mi riferisco alle decisioni sulle politiche ambientali e, più nello specifico, sull'economia circolare. Si tratta di temi che Confindustria condivide ma c'è la sensazione che a livello europeo non ci sia la consapevolezza degli impatti che alcune decisioni potranno avere sull'industria manifatturiera italiana. Se l'obiettivo è quello di interpretare le nuove normative con un'idea di crescita economica e di rilancio della competitività, Confindustria è la prima a sostenerle. Invece, rileviamo come alcune componenti in Ue abbiano un approccio ideologico anti-industriale su queste tematiche" aggiunge Bonomi, ricordando l'impegno dell'industria italiana nei processi di transizione ecologica. "Per il terzo anno consecutivo, l'Italia è prima in Europa nel riciclo dei rifiuti urbani e speciali e seconda nel tasso di utilizzo circolare di materia. Siamo molto avanti rispetto ai nostri competitori manifatturieri, per questo scongiuriamo l'adozione di provvedimenti lineari che penalizzerebbero la competitività e i modelli di business del tessuto industriale europeo, che invece sta investendo proprio in questo settore. Il *level playing field* è la bussola per tutte le strategie Ue che hanno un impatto diretto sul mondo della manifattura". Secondo il Presidente Bonomi questo approccio dovrà essere scongiurato anche sui dossier relativi al clima e all'energia, che fanno riferimento al *Green new deal* e alla plastica monouso, che impattano su filiere molto importanti del nostro paese. "Se parliamo di sostenibilità sociale e ambientale, che Confindustria sostiene con convinzione, dobbiamo tenere conto che possiamo farlo solo se c'è la sostenibilità economica perché, se non generiamo le risorse non avremo la capacità di dare risposte a queste tematiche. Quindi occorre prima di tutto parlare di transizione normativa, in modo da elaborare norme che non impattino sul tessuto produttivo producendo effetti deleteri sulle filiere industriali" ha sottolineato Bonomi, che ha dedicato l'ultimo passaggio del suo intervento al piano vaccinale europeo e agli effetti distorsivi che sta generando sul sistema produttivo. "A breve si parlerà del *green digital pass* europeo, un tema importantissimo perché ormai è sotto gli occhi di tutti che stiamo uscendo in maniera asimmetrica dalla crisi economica. Alcune economie stanno accelerando e la disponibilità dei vaccini sta diventando un tema geopolitico" ha osservato Bonomi, rilevando come questo stia determinando alcuni impatti speculativi sulle materie prime, causando effetti molto pesanti specie per un Paese trasformatore come l'Italia. "Nel secondo trimestre abbiamo registrato aumenti impensabili sulle materie prime e ne sta venendo meno anche la disponibilità".

◇ **Gli scambi di merci dell'UE penalizzati dalla pandemia COVID-19:** l'Eurostat rende noto che nel 2020 il commercio dei 27 Stati membri dell'Unione Europea è stato duramente colpito dalla pandemia da coronavirus, con cali significativi sia per le esportazioni (-9,4%) che per le importazioni (-11,6%) rispetto al 2019. Guardando all'ultimo decennio, il tasso di crescita delle esportazioni, dopo aver registrato valori particolarmente elevati (12% nel 2011 e 9% nel 2012), è rimasto positivo fino al 2019 per poi ridursi drasticamente nel 2020. Il tasso di crescita delle importazioni ha raggiunto il picco nel 2011 (12%), seguito da piccole fluttuazioni tra il 2012 e il 2015, per poi crescere in modo significativo nel 2017 e 2018 e chiudere il decennio con un netto calo nel 2020. Nel 2020, il saldo della bilancia commerciale dell'UE ha registrato un avanzo di 217 miliardi di euro. Osservando l'andamento nel tempo, dopo aver registrato un piccolo disavanzo nel 2011, la bilancia commerciale dell'UE ha successivamente registrato un avanzo continuo, raggiungendo un picco di 264 miliardi di euro nel 2016. L'avanzo è diminuito nel 2017 e 2018, per poi aumentare nuovamente nel 2019 e nel 2020. La maggior parte degli Stati membri dell'UE commercia principalmente all'interno del mercato unico europeo. La proporzione dei flussi intra-UE ed extra-UE sul totale degli scambi di merci varia notevolmente tra gli Stati membri dell'UE, riflettendo in una certa misura i legami storici e l'ubicazione geografica. Tra gli Stati membri dell'UE, la Germania registra la quota più elevata di scambi extra UE nel 2020, contribuendo al 30% delle esportazioni di beni verso paesi terzi e rappresentando oltre un quinto (22%) delle importazioni dell'Unione. Seguono, come maggiori esportatori, Italia (11%), Paesi Bassi e Francia (10%) che sono stati gli unici altri Stati membri con quote a due cifre delle esportazioni dell'UE. I Paesi Bassi (18%), la Francia (10%) e l'Italia (9%), dopo la Germania, sono i tre maggiori importatori di merci dai paesi terzi nel 2020. La quota relativamente elevata per i Paesi Bassi può, almeno in parte, essere spiegata dalla notevole quantità di merci che fluiscono nell'Unione attraverso Rotterdam, il principale porto marittimo dell'UE.



- ◇ **30 marzo, Webinar - IL SOLE 24 ORE, La strategia sull'idrogeno e la transizione energetica**
- ◇ **30 marzo, Webinars EasyLog, I porti del futuro, vision, macro trend e implicazioni per gli operatori, e Impatti del climate change sulle aziende della port community, organizzati da CCIAA Riviere di Liguria e AdSP del Mar Ligure Occidentale nell'ambito del Programma di Cooperazione Italia-Francia**
- ◇ **31 marzo, Webinar, La Sicurezza marittima: in Navigazione, in approccio al porto e in manovra, organizzato Porto & Interporto e The Propeller Club Port of Palermo e Catania**
- ◇ **31 marzo, Virtual meeting. Ports and Global Maritime Transport, organizzato da ISPI in partnership con McKinsey & Company**
- ◇ **31 marzo, on line, XIX edizione de Il Cenacolo di Valore, keynote speaker Daniele Rossi, Presidente di Assoporti sul tema "Lo spirito d'intrapresa ed il fattore personale: nel privato e nel pubblico"**
- ◇ **7 aprile, Webinar, Trasporto aereo e sviluppo economico organizzato da S.I.Po.Tra.**
- ◇ **10 aprile, in streaming sul sito di Confindustria, Presentazione del Rapporto di previsione "Liberare il potenziale italiano. Riforme, imprese e lavoro per un rilancio sostenibile"**
- ◇ **7 aprile, Webinars EasyLog, La digitalizzazione nel settore, i macro trend digitali (IoT, AI, Big data...) e loro impatti sugli operatori", "Sistemi federati e di corridoio logistico multimodale", organizzati da CCIAA Riviera di Liguria con AdSP Mar Ligure Occidentale**
- ◇ **8 aprile, Webinar, Completamento del workshop su spazio e servizi satellitari a supporto del cluster marittimo, organizzato dalla Commissione Aerospazio dell' Ordine degli Ingegneri della Provincia di Roma in collaborazione con la Marina Militare Italiana**

IN PRIMO PIANO

APPUNTAMENTI

MONDO



◇ **Temporaneamente sospesa la navigazione nel canale di Suez:** il 25 marzo, Osama Rabie, presidente dell'Autorità del canale di Suez, ha deciso di sospendere temporaneamente la navigazione per completare l'operazione di disincagliamento della portacontainer Ever Given, insabbiatasi il 23 marzo al km 151 del Canale. Le perdite del Canale di Suez a causa dell'interruzione della navigazione hanno raggiunto i \$USA100 mln oltre ai costi per indennizzare le navi rimaste bloccate. Una fonte dell'Authority ha segnalato inoltre che per disincagliare il cargo viene utilizzata la draga 'Mashour' che, nel 1996, al momento della sua entrata in servizio, era la più grande al mondo ed è dotata di due pompe con una capacità di 5.400 kilowatt ciascuna. Si tratta dell'unico battello di questo tipo a disposizione dell'Authority per

operare nel settore sud. L'armatore giapponese Shoen Kisen Kaisha, proprietario della Ever Given, ha reso noto che vi sono "estreme difficoltà" per disincagliare la nave e, sul suo sito internet si è scusato per l'incidente spiegando che sta lavorando in cooperazione con la società di gestione Bernard Schulte Shipmanagement, e che finora non si sono registrate perdite di petrolio o feriti tra il personale a bordo. La portacontainer, lunga 400 metri e larga circa 59, era partita da Yantian, in Cina ed era diretta verso il porto di Rotterdam.

◇ **Preoccupazioni dello shipping mondiale per le vaccinazioni dei marittimi:** l'ICS lancia l'allarme per la mancanza di accesso alle vaccinazioni per i marittimi evidenziando la preoccupazione in merito al fatto che le vaccinazioni potrebbero presto diventare un requisito obbligatorio per il lavoro in mare, sulla base di alcuni rapporti secondo i quali alcuni stati insistono affinché tutto l'equipaggio sia vaccinato come condizione preliminare per entrare nei loro porti. Tuttavia, secondo le stime, i paesi in via di sviluppo non raggiungeranno l'immunizzazione di massa fino al 2024, dato che il 90% delle persone in 67 paesi a basso reddito hanno poche possibilità di vaccinazione nel 2021. ICS calcola che 900.000 marittimi del mondo (ben oltre la metà della forza lavoro globale) provengono da paesi in via di sviluppo. Ciò sta creando una "tempesta perfetta" per gli armatori, che potrebbero essere costretti a cancellare i viaggi se i membri del loro equipaggio non vengono vaccinati. Rischiano danni legali, finanziari e reputazionali navigando con equipaggi non vaccinati, a cui potrebbe essere negato l'ingresso nei porti. I ritardi nei porti causati da equipaggi non vaccinati aprirebbero responsabilità legali e costi per gli armatori, che non sarebbero recuperabili dai noleggiatori. Inoltre, mentre gli armatori sarebbero in grado di soddisfare la necessità di vaccini per la gente di mare nei nuovi contratti, gli armatori che tentano di modificare i contratti esistenti o chiedono all'equipaggio di ricevere un vaccino specifico richiesto da un porto potrebbero esporsi a responsabilità legali. L'incertezza arriva in un momento cruciale dell'attuale ruolo del trasporto marittimo nella catena di approvvigionamento globale durante la pandemia Covid-19. Si prevede che nella seconda metà del 2021 il trasporto marittimo supererà quello aereo nella corsa alla fornitura di vaccini in tutto il mondo, distribuzione che, secondo le previsioni, impiegherà quattro anni. Lo shipping è anche un metodo di trasporto fondamentale per i dispositivi di protezione individuale (DPI), il cui volume totale stimato sarà 6-7 volte quello dei sistemi di vaccinazione e refrigerazione. I marittimi sono tra i lavoratori più internazionalizzati al mondo, attraversano più volte i confini internazionali durante un periodo contrattuale, con equipaggi che contano fino a 30 nazionalità diverse a bordo in qualsiasi momento. Il documento legale di ICS osserva che è probabile che una vaccinazione contro il Covid-19: "Sarà richiesta dalla maggior parte degli stati, se non da tutti, e quindi [essa] sarebbe ragionevolmente considerata una vaccinazione" necessaria ". Il segretario generale dell'ICS Guy Platten ha dichiarato: "Le compagnie di navigazione sono in una posizione impossibile. Sono bloccate tra l'incudine e il martello, con poco o nessun accesso ai vaccini per la loro forza lavoro, in particolare per quella proveniente dai paesi in via di sviluppo. Stiamo già vedendo rapporti di stati che richiedono la prova della vaccinazione COVID-19 per i marittimi. Se i nostri lavoratori non possono attraversare i confini internazionali, ciò causerà senza dubbio ritardi e interruzioni nella catena di fornitura. Per un settore che dovrebbe contribuire a guidare lo sforzo di vaccinazione globale, questo è del tutto inaccettabile. Questo è un problema chiave per il trasporto marittimo, ma potrebbe anche avere un impatto significativo in molti settori con la ripresa del business internazionale". L'ICS sta attualmente esplorando tutte le strade per trovare una soluzione. Ciò include l'implementazione di hub per le vaccinazioni nei principali porti internazionali, come suggerito dal governo cipriota. Se non verrà trovata una soluzione per fornire l'accesso diretto ai vaccini ai marittimi, gli armatori temono un ritorno alla crisi del cambio di equipaggio del 2020 che ha visto 400.000 marittimi bloccati a bordo di navi in tutto il mondo a causa delle restrizioni di viaggio e dei blocchi internazionali. Guy Platten ha concluso: "Attualmente ci sono più di 50 vaccini ciascuno in diverse fasi di test e approvazione e solo alcuni di questi sono stati riconosciuti dall'OMS come idonei per l'uso di emergenza. Eppure alcuni stati stanno imponendo vaccini per i marittimi che non sono nell'elenco dei vaccini per uso di emergenza dell'OMS. Se vogliamo mantenere una forza lavoro internazionalizzata, questo deve cambiare immediatamente".

◇ **30 marzo, Webinar, Webinar on Shipping & underwater radiated noise,** organizzato dalla Royal Belgian Shipowners

◇ **8 aprile, Webinar, Thinking out loud on what's next for shipping,** organizzato da BIMCO

◇ **12-15 aprile, Miami, Sea-trade Cruise Global**

◇ **14 aprile, Webinar - ICS Insights series, Global Trade in 2021 – Key Meeting Pre-Davos Singapore**

◇ **15 aprile, Webinar, Are we soon back at the pre-pandemic growth trend for seaborne transportation?** organizzato da BIMCO

◇ **28 aprile, Webinar - ICS Insights series, Safety and Security**

◇ **12 maggio, Webinar - ICS Insights series, Future Fuels – Fuelling the Transition – The Road to COP**

◇ **2 giugno, Webinar - ICS Insights series, An Integrated Shipping Infrastructure – Removing Structural Inefficiencies**

◇ **16-17 giugno, Rotterdam, European Environmental Ports Conference**

DOCUMENTAZIONE COVID-19:

Vaccination for Seafarers and Shipping
Disponibile sito dell'ICS

<https://www.ics-shipping.org/publication/guidelines-on-cyber-security-onboard-ships-version-four/>

L'ICS ha pubblicato una guida pratica su COVID-19 e le vaccinazioni al fine di fornire a tutto il settore informazioni utili per garantire che i marittimi siano tenuti al sicuro e pienamente informati sui vaccini, per mantenere l'integrità delle catene di approvvigionamento globali. La guida, è stata presentata in occasione dell'ICS Leadership Insights Live sul tema "The Future Seafarer" svoltosi il 24 marzo

