

Gran successo di Ship2Sport 2024: il cluster marittimo-portuale-logistico premia 20 vincitori individuali e negli sport a squadra ma 'reclama' già la nuova edizione 2025

Conclusi in Toscana i primi TranSport Games con oltre 100 partecipanti impegnati in 8 discipline centrando gli obiettivi prefissi dagli organizzatori: fare sport in amicizia, team building e business networking, al cospetto di 5 Special Guest dello sport di caratura mondiale



In sintesi, raccogliendo i commenti a botta calda dei partecipanti, giunti non solo dalla Liguria ma da diverse parti d'Italia, paiono essere stati pienamente centrati gli obiettivi che si erano prefissati gli organizzatori congiunti di Ship2Shore e di Clickutility Team: fare attività sportiva con fine ludico-agonistico in amicizia, migliorare e affinare i rapporti di conoscenza e collaborazione tra colleghi, incrementare le occasioni di conoscere stakeholders e interlocutori di lavoro.

Il tutto sotto l'occhio vigile di 5 Special Guest dello sport nazionale di caratura mondiale che hanno battezzato le diverse > 2

di Angelo Scorza

Poggio all'Agello (Livorno) – Una strepitosa miscela di sport leale, sana amicizia, costruttivo team building e utile business networking – condita da un tempo meteorologico che più fausto non avrebbe potuto essere – è il condensato che resta negli occhi e nelle memorie degli oltre 100 partecipanti ai primi TranSport Games che si sono appena conclusi in Toscana.

Una 3-giorni baciata da un sole secco e coccolata da una brezza rinfrescante, ideali per svolgere attività sportive di varia natura o anche semplicemente godere scorci di paesaggi incantevoli ai meno allenati, che ha fatto felici (sino a prova contraria) tutti coloro che hanno aderito a Ship2Sport 2024, impegnandosi in una o più delle 8 discipline offerte nel palinsesto delle competizioni ufficiali.



The multipurpose choice in Genoa

TOP THREE

GLI ARTICOLI PIÙ LETTI DELLA SETTIMANA

1°

Il Gruppo Spinelli ha un nuovo presidente (e non solo)

2°

Le 8 discipline di Ship2Sport 2024

3°

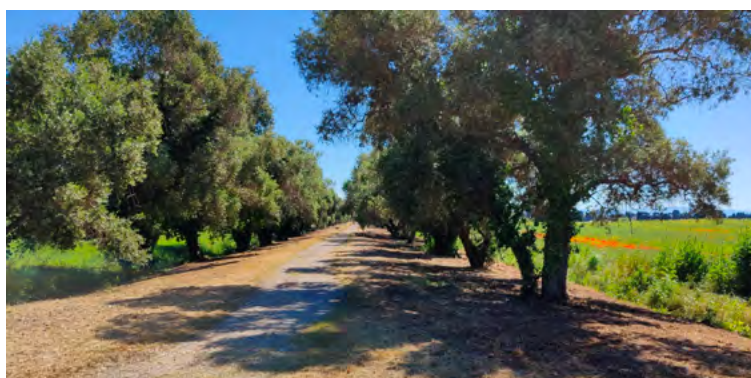
Gran successo di Ship2Sport 2024

> 1

competizioni e che si sono disimpegnati nelle stesse insieme agli iscritti in piena armonia e disponibilità, con la ciliegina sulla torta di due serate complete di spettacoli, animazioni, presentazioni stimolanti ma mai 'pesanti'.

Insomma, gli assenti (peccato per loro!), che mai come in questa circostanza hanno avuto torto, quale che fosse la motivazione concreta (coincidenza di impegni professionali o privati), si potranno affidare ai racconti di chi c'era, oltre alla produzione (in corso di realizzazione) di video, fotogallery e supplemento speciale S2S. E probabilmente qualcuno non potrà che mordersi le dita per l'occasione sprecata, magari confidando che l'edizione 2025 arrivi più presto dei 12 mesi che mancheranno al nuovo prossimo evento, già annunciato ufficialmente dagli organizzatori.

Senza ombra di dubbio 'stessa spiaggia stesso mare', perché la location Country & Beach Residential Resort di Poggio all'Agnello (Livorno) – grazie anche all'assidua assistenza dei capofila dei rispettivi reparti (Lucia Bisogni, room manager e accoglienza; e Leonardo Bussotti, servizi generali e tecnici) - si è rivelata il perfetto 'Villaggio Olimpico' ipotizzato da chi aveva concepito e progettato la kermesse da quasi un anno; ma certamente, > 3



> 2

nel 2025, alzando l'asticella sia come numero di partecipanti che possibilmente aumentando persino il numero di sport previsti (ci sono già richieste per padel, golf, ciclismo su strada, vela, rugby, canoa ecc., chiaramente non tutte assecondabili).

Lo dicono anche le numerose testimonianze raccolte da Ship2Shore a tutti i livelli di partecipazione.

Certamente ci saranno anche miglioramenti e affinamenti per perfezionare ancora il servizio offerto ed in tal senso sono graditi i preziosi suggerimenti di chi ha partecipato tra giovedì 9 e domenica 12 maggio. Ma intanto il generale gradimento riscontrato nelle parole di chi è stato con noi per 1, 2 o tutti e 3 i giorni, è già la migliore moneta che ricompensa gli intensi sforzi profusi per 6 mesi da un gruppo di lavoro bene amalgamato di 8 persone.

Le 8 gare – di cui riferiamo in maniera dettagliata successivamente – hanno visto complessivamente schierati 170 atleti (alcuni di loro, come previsto, si sono cimentati in varie specialità).

Le diverse premiazioni a cura di Angelo Scorza, col supporto di Luisa Alabiso e Brigida Ravano, si sono svolte al punto di ritrovo,



presso il reception desk – gestito in maniera esemplare da Carla Limata e Chiara Manzi - e il bar antistanti il nucleo abitativo de La Tabaccaia, 60 alloggi dove erano ospitati tutti gli atleti e gli altri partecipanti.

Le riprese filmate e le interviste negli spazi comuni sono state fatte da Francesco Nittolo.

Un ringraziamento sincero anche ai 10 sponsor, sempre fondamentali per realizzare al meglio questo genere di kermesse: Cambiaso Risso, Gastaldi Holding, Camera Verneti, Finsea, Savino del Bene, T. Mariotti, Cemar, Clindent, Ferrando & Massone.

Fondamentale anche l'apporto dei patrocini concessi da 12 enti e associazioni: Accademia Marina Mercantile, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, Assoporti, Confitarma, Confrasperto, Federagenti, Fedespedi, Gruppo Giovani Armatori, Wista Italy, Young Ship Italia.

video

<https://www.ship2shore.it/it/video/ship2sport-the-transport-games/83271>

foto video

https://youtu.be/WFyNBTE93vo?si=BlmjDalh_6T1Hv1O

gallery tutto pronto

<https://www.ship2shore.it/it/photogallery/ship2sport-tutto-pronto>



ANPAN conferma Parmigiani alla presidenza per un altro mandato ed evidenzia le problematiche nelle quali si muovono gli appalti navali

Sotto le elezioni europee pesano i divari geopolitici e un difficile adeguamento delle normative doganali a standard più semplici. Paita (Italia Viva): “Crediamo in maggiore efficienza”.

Roth (Assarmatori): “Le regole si fanno a Bruxelles, serve risposta adeguata”

Dal nostro inviato
Riccardo Testa

Rapallo - In barba alle superstizioni, di venerdì 17 lo storico e lussuoso Excelsior Palace Hotel ospita l'assemblea annuale di ANPAN Associazione Nazionale Provveditori ed Appaltatori Navali, in questa occasione contestualmente alla riunione del Consiglio Direttivo, che ha confermato per un altro biennio Vittorio Parmigiani alla presidenza.

Una sessione privata preceduta da una conferenza pubblica, nel corso della quale i relatori, ospiti dell'associazione, hanno preso in esame luci e ombre attuali dell'attività del complesso ambito delle forniture navali. A tre settimane dall'elezione del Parlamento europeo, in denso clima elettorale, per i soggetti coinvolti in questo settore essenziale alla navigazione, l'appuntamento ha rappresentato la possibilità di fare il punto sui progressi effettuati negli ultimi mesi, assai movimentati, specie nell'attuale scorcio. E discutere i problemi-chiave che fanno da ostacolo, tuttora, al dispiegarsi dell'attività.

Questioni a cui lo shipping risponde passivamente, come tensioni globali e cambiamento delle normative, ma anche più immediate e operabili come l'apporto legislativo nazionale alle nuove norme comunitarie e la querelle su permessi e accise sui carburanti navali.

“La nostra collaborazione sull'economia del mare è costante - esordisce Raffaella Paita, senatrice con Italia Viva - Nessuno tra noi è tranquillo in questo tempo, a causa dei conflitti internazionali che hanno una ricaduta diretta sull'Europa; soprattutto, in Europa non stiamo assolvendo a quel ruolo politico necessario a una tenuta democratica. Gli scontri regionali in Medio Oriente ed Europa orientale causano instabilità, e una risposta adeguata da parte delle istituzioni è imprescindibile. Dobbiamo essere seri su ciò che la situazione esige.

La responsabilità dell'Unione Europea dev'essere rafforzata, e la rinuncia al nostro ruolo è una mancanza dannosa per categorie come questa, che soffrono l'assetto geopolitico. Abbiamo anche dei limiti evidenti, e non riconoscerli significa essere incapaci



Vittorio Parmigiani, Luigi Merlo, Cesare Cavalleroni, Raffaella Paita

di adattarsi alla realtà. Ne sono un esempio tematiche come dichiarazione in carta libera al fornitore e obblighi dichiarativi. È assurdo che stati e porti sottovalutino l'importanza di una burocrazia efficiente; da questo errore conseguono lentezze e fraintendimenti.

Siccome la categoria è essenziale nel procedimento di ricerca della massima sicurezza, questo è inaccettabile. Il governo ha fatto male a non appoggiare i processi di snellimento sull'onere probatorio, e tale avversione dev'essere ribaltata; ma oltre alla responsabilità del governo italiano, dovremo svolgere con coerenza la nostra funzione europea per dare omogeneità a questo tema. La politica non si rende conto che la ricaduta delle mancanze sulle singole attività è incredibile, e perdere risorse in questi termini quando bisognerebbe investire è mortificante. Anziché perdere opportunità per inazione, crediamo in una maggior efficienza in ambito organizzativo.”

Luigi Merlo, presidente di Federlogistica, insiste sulla necessità di una lettura strategica che sia organica e adeguata. “La riflessione degli attori in questo settore deve evolversi in maniera molto profonda, con valutazioni a più ampio spettro. In un mondo globalizzato, è incredibile che dei terroristi abbiano una lettura dell'economia strategica migliore rispetto agli Stati. Abbiamo avuto due cigni neri, il Covid e la crisi di Suez. Affrontando questi ostacoli, è stata sfoderata una capacità sufficiente a superare la questione: ne è conseguita una capacità navale fortemente aumentata. Tutte le compagnie hanno dovuto mettere a mare più navi possibile, per aggirare il blocco del Mar Rosso.”

E procede d'infilata: “L'inadeguatezza strutturale è sintomatica. Dei milioni di euro del PNRR indirizzati all'autorità > 43



> 42

portuale, ne sono stati usati solo 30 per aggiornarsi al protocollo PCS (il modello unico Port Community System). Ma pur non muovendosi la burocrazia, bisogna segnalare alcune novità. C'è un progetto spin off di Telepass per accesso ai porti che dovrebbe migliorare l'afflusso dei trasporti su ruota alle banchine. Al posto di pagare ciascun permesso 8 o 10 euro per ogni camion, la proposta è quella di un permesso di transito annuale, al costo di circa 100 euro.

Altro sviluppo degno di nota è la capacità di sfruttare l'Intelligenza Artificiale nella predizione delle forniture necessarie agli armatori. Poter disporre di un dato storico su stoccaggio, organizzazione e capacità di prevedere necessità food and beverages nei vari paesi target, e sfruttare queste informazioni per ottimizzare le forniture



Pronzato, Parmigiani

è oggi un importante strumento a nostra disposizione. Mentre per ora nel marittimo ci stiamo ragionando sopra in partnership con soggetti all'avanguardia, questo elemento è già un game changer. Fronteggiamo anche una grave crisi di forza lavoro per quanto riguarda la gestione di stock e spazi di magazzino e potrebbe essere l'automatizzazione a risolvere lo stallo. Di recente ho visitato un'azienda emiliana, fiore all'occhiello in termini di automazione magazzini: lavora 80% all'estero e solo per un quinto in Italia. C'è crisi del lavoro per magazzini, e lo sviluppo tecnologico ne cambierà profondamente la struttura operativa.

“Assemblea molto partecipata, con temi su cui ANPAN studia da tempo con Confindustria ed altri su cui lavoreremo di più in futuro” dettaglia l'avvocato Giuseppe Caruso, che rappresenta Confindustria Genova. “Tema molto interessante, la sostenibilità. Non è un segreto, abbiamo avuto da fornitori e filiere questionari che chiedono una quantità di dati di cui non disponiamo. Per esempio, sul mercato dei capitali le banche iniziano a mandare richieste del genere. Ai soggetti maggiori tali obblighi vengono già imposti, e dobbiamo iniziare a fare fronte a queste richieste perché siano conciliabili anche con aziende di minori dimensioni, attraverso formule adeguate che non le carichino di oneri troppo pesanti.”

Pietro Roth, responsabile della comunicazione per Assarmatori, evidenzia l'importanza di un feedback adeguato nei confronti delle normative comunitarie. “Navighiamo tutti nello stesso mare: transizione energetica, conflitti e difficoltà logistiche sono problemi comuni. Mi soffermo sul punto per noi più importante: siamo sotto voto europeo, e nella nostra esperienza facciamo i conti con direttive che provengono dall'UE ma che dobbiamo gestire a Roma, con uno spazio di manovra limitato. Le regole si fanno a Bruxelles, ma è determinante una risposta adeguata dai governi nazionali. Ne è buon esempio il caso di qualche mese fa, quando la Commissione Europea ha proposto una modifica per



estendere le accise sui carburanti anche alle imbarcazioni. Rispetto ai mezzi da strada, per i natanti cambia totalmente l'operatività della catena di rifornimento. La densità di distribuzione dei punti rifornimento è differente. Ragion per cui la nave sceglie le sue rotte di approvvigionamento in base alla convenienza, aggirando strategicamente il prezzo più alto e causando grave danno alla filiera distribuzione e produzione carburanti di una nazione che non sia concorrenziale.

Su questo i paesi membri, Italia, Grecia, Malta hanno fatto fronte comune, sintomo di un percorso nuovo che ci auspichiamo abbia effetti su tutta la politica marittima europea. L'invito è alla comunione d'interessi: se avessimo avuto dissidi sulla questione carburanti, chi ne avrebbe avuto vantaggio, se non le compagnie extra EU?”

“Anche se IN secondo piano rispetto al resto, l'incongruenza burocratica ci complica la vita” afferma Manlio Marino, presidente Spedizionieri Doganali, Compartimento territoriale Liguria. “L'ultima delle tegole che ci è arrivata in testa è la circolare 10/E, devastante per la sua struttura. Fortunatamente, attraverso i due appuntamenti ottenuti con l'Agenzia delle Dogane siamo

riusciti a mitigare; ufficialmente, entrerà in vigore a giugno. Il punto è che, quando le norme vengono scritte, non vengono confrontate con operatori del settore. Se fossero discusse prima dell'applicazione, risparmierebbero ritardi mostruosi a livello di gestione delle provviste ed altri approvvigionamenti di bordo.”

L'intervento dell'Avv. Ettore Sbandi, team Deloitte, insiste sul tema della semplificazione normativa. “Sulla definizione di provviste e dotazioni di bordo, 15 articoli diventano 2 commi. La dichiarazione di esportazione costituisce prova di avvenuto imbarco: una norma che per la prima volta fa formale



Roth

chiarezza sulla dichiarazione di esportazione. La semplificazione (o vuoto dell'adempimento) è ora fatta con sicurezza variabile. A Genova l'autorizzazione preventiva non è più necessaria mentre, ad esempio, in Lazio ancora sì.

Elemento di novità che ci interessa non poco, perché queste norme risalenti a 50 anni fa sono la causa principale dei rallentamenti 'di prassi'. Il nuovo regolamento entrerà in vigore prima di luglio, e dobbiamo capire cosa fare. Nel contesto di un momento cruciale per il framework normativo doganale, è un intervento più teorico che empirico. Ieri si lavorava con 150 articoli e domani si lavorerà con 120, sperando che questa semplificazione non ricada su specifici casi e scrivanie, ma venga applicata in modo coerente dal legislatore.”