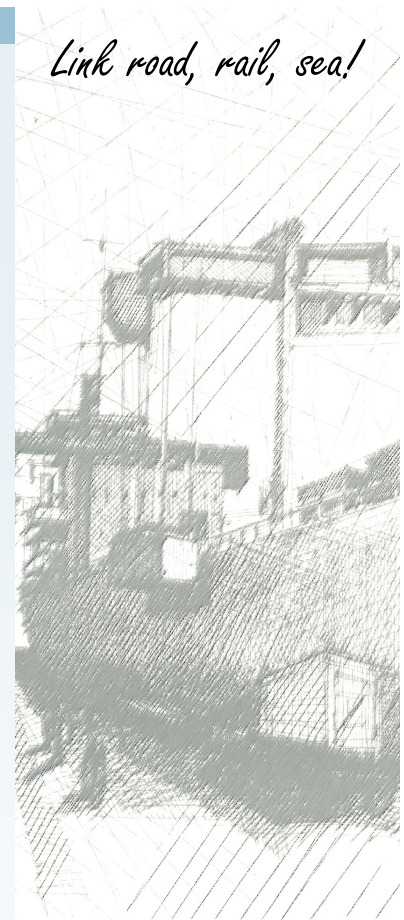




LE ATTIVITÀ DI C.I.S.CO. E DEI SUOI ASSOCIATI

ANNO 2019



NOTIZIE DI RILIEVO

- NOTIZIE CISCO
- I SOCI DI CISCO
- LA FORMAZIONE DI CISCO.....
- TESTIMONIANZE DEI FORMATORI CISCO
- FIERE ED EVENTI INTERNAZIONALI DI CISCO
- COLLABORAZIONE TRA CISCO E BIC
- APPROFONDIMENTI

Il contenuto del Notiziario C.I.S.Co. viene anche pubblicato sul quotidiano "inforMARE" raggiungibile su Internet all'indirizzo

<http://www.informare.it>

NOTIZIE CISCO

- CONSIGLIO DIRETTIVO E ASSEMBLEA ORDINARIA DI CISCO: NUOVI INCARICHI E PROGRAMMI PER IL FUTURO 4
- ITJ: INTERVISTA AL PRESIDENTE DEL PORTO DI GENOVA ED AL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DI 5

I SOCI DI CISCO

- IL 2019 DEI SOCI C.I.S.Co.: COREMAS POLARIS AMPLIERÀ LA PRODUZIONE DI CONTAINER MODIFICATI E SHELTER 6
- UN NUOVO SOCIO DI C.I.S.CO.: LO STUDIO LEGALE UBFP 6
- IL 2019 DEI SOCI C.I.S.CO.: CORDSTRAP, IL CONTROLLO DELL'UMIDITÀ DELLA MERCE DIVENTA PIÙ SICURO 8
- FIRMATO IL NUOVO ATTO DI CONCESSIONE DI TERMINAL SAN GIORGIO 8
- IL 2019 DEI SOCI C.I.S.CO.: SAIMARE GENOVA, OCCHI PUNTATI SUI FUTURI RETROPORTI 9
- IL 2019 DEI SOCI C.I.S.CO.: PIÙ SPAZIO E PIÙ MEZZI PER NUOVO BORGO TERMINAL CONTAINERS 10
- IL 2019 DEL GRUPPO GRENDI: INTERVISTA A ANTONIO MUSSO 10
- IL 2019 DELL'INTERPORTO DI BOLOGNA: SVOLTA VERSO LA FORNITURA DI SERVIZI CON UN OCCHIO 11
- A UN NUOVO ASSETTO SOCIETARIO 12
- IL 2019 DEI SOCI CISCO. PIÙ EUROPA PER I TWIST LOCK DI HELID - HELID. COME SI È CHIUSO IL 2018 13
- SILT (SOCIETÀ AUTOTRASPORTO DEL GRUPPO FINSEA) ENTRA COME SOCIO IN CISCO 13
- CANTIERI AL VIA: I PORTI DEL MARE DI SICILIA ORIENTALE SI ATTREZZANO PER DIVENTARE PERNO LOGISTICO NEL MEDITERRANEO 14
- L'ESPERIENZA DI RINA INTERMODAL ALLA TRANSPORT LOGISTIC 2019 DI MONACO DI BAVIERA 14
- UN NUOVO SOCIO CISCO: IT CONSULTING (STUDIO LEGALE MR INTERNATIONAL LAWYERS) 16
- PRS: NUOVE OPPORTUNITÀ PER LA REFRIGERAZIONE PASSIVA 17
- ANDREA MONTI (COREMAS POLARIS ITALIA): "IL BUON MOMENTO DEL SETTORE OIL AND GAS TRAINA LA PRODUZIONE DEI CONTAINER SHELTER" 19
- UNA NUOVA GRU PER NAVI PANAMAX AL TERMINAL EST DI CATANIA 19
- CON L'INGRESSO DEL NUOVO SOCIO TRASPORTOUNITO SERVICE, CISCO RAFFORZA IL LEGAME CON L'AUTOTRASPORTO 20
- NGS SENSORS SI ASSOCIA A CISCO PER SVILUPPARE LA PHYSICAL INTERNET 20

LA FORMAZIONE DI CISCO

- CORSO GRATUITO DI FORMAZIONE. IMPORT/EXPORT: PROFILI FISCALI E DOGANALI 24
- CORSO SU "LE OPERAZIONI INTRACOMUNITARIE" IL 28 MAGGIO 2019 24
- CORSO DI AGGIORNAMENTO LA NUOVA NORMATIVA SUL TRASPORTO STRADALE (D.M. 214-215 DEL 19-05-2017) ENTRATA IN VIGORE IL 20-05-2018 25
- IL RACCONTO DEL CONVEGNO DEL 29 MAGGIO 2019 A GENOVA: «IL 5G È UN'OPPORTUNITÀ PER LE IMPRESE DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA» 25
- CORSO IL 10 SETTEMBRE 2019: "IL CONTAINER REEFER E LE ESIGENZE DELLA MERCE" 26
- CORSO "LA PIANIFICAZIONE DOGANALE" IL 24 SETTEMBRE 2019 26
- L'ORDINE DEGLI AVVOCATI DI GENOVA ACCREDITA IL CORSO CTU CODE DI CISCO 27
- SEMINARIO CISCO – GESTIONE DEL RISCHIO NEL SETTORE DEI TRASPORTI 27
- UN BILANCIO DEL SEMINARIO "LA GESTIONE DEL RISCHIO NEL SETTORE DEI TRASPORTI" DEL 22 OTTOBRE 28

TESTIMONIANZE DEI FORMATORI CISCO

- CORSO REEFER CISCO – L’EVOLUZIONE DI NAVI E CONTAINER REEFER E LE MIGLIORI MODALITÀ DI TRATTAMENTO DELLA MERCE NELLE LEZIONI DI LUCA FOLCHITTO 29
- CORSO REEFER CISCO – FRANCO RONDINI: «SETTORE REEFER IN EVOLUZIONE, CI ASPETTIAMO SEMPRE NOVITÀ» 30
- CORSO REEFER DI CISCO – L’ISPETTORE FITO-SANITARIO PAOLO SOLMI HA SPIEGATO COME SI CONTROLLA IL COLD TREATMENT 31
- CORSO REEFER CISCO – GIORGIA BOI: «UN CORSO IMPORTANTE PER UN TEMA CHE RICHIEDE UNA CURA PARTICOLARE» 32
- CORSO REEFER CISCO – ALBERTO GHIRALDI (PRS): «NEL TRASPORTO REFRIGERATO L’INNOVAZIONE APRE NUOVI MERCATI» 33

FIERE ED EVENTI INTERNAZIONALI DI CISCO

- C.I.S.CO. AND PORTS OF GENOA WITH EST AND ZENATEK AT BREAK BULK EUROPE 2019 - C.IS.CO. WILL ATTEND THE BREAK BULK EUROPE 2019 IN BREMEN, 21-23 MAY 2019, WITH PORTS OF GENOA, EST-EUROPEA SERVIZI TERMINALISTICI AND ZENATEK (BOOTH HALL 7/ W16/PORTS AND TERMINALS). 35
- CONVEGNO A MONACO IL 5 GIUGNO: HOW DIGITIZATION SHALL IMPROVE PORT AND TRANSPORT PERFORMANCES 37
- C.I.S.CO. AND PORTS OF GENOA WITH RINA INTERMODAL AND ZENATEK AT TRANSPORT LOGISTICS 2019 MUNCHEN. C.IS.CO. WILL ATTEND THE TRANSPORT LOGISTICS 2019 IN MUN- 37
- IL CISCO A PORT&SHIPPINGTECH - IL 27 GIUGNO CONFERENZA PRESIDUTA DA GIORDANO BRUNO GUERRINI 40
- MISSIONE DI PROMOZIONE DELLA PORTS OF GENOA SHIPPING COMMUNITY A SHENZEN E GUANGZHOU – OTTOBRE 2019 40
- INIZIATIVE DI CISCO A INTERMODAL EUROPE DAL 5 AL 7 NOVEMBRE A AMBURGO 42

COLLABORAZIONE TRA CISCO E BIC

- 2 GIUGNO, CONFERITA L’ONORIFICENZA DI CAVALIERE AL SEGRETARIO GENERALE DI CISCO 43

APPROFONDIMENTI

- RIFLESSIONI SULLA DIGITALIZZAZIONE NEI TRASPORTI DALLA TRANSPORT LOGISTIC DI MONA- 44
- LUCA MIRAGLIA (INNOVATION AGENCY): 45
«DIGITALIZZAZIONE, LO SHIPPING È RIMASTO INDIETRO; MA HA GRANDI POTENZIALITÀ»
«LA DIGITALIZZAZIONE DELLO SHIPPING AVANZA A UN PASSO POCO SOSTENUTO»
«EPPURE IL SETTORE AVREBBE UN GRANDE POTENZIALE PERCHÉ GENERA UN’ENORME MOLE DI INFORMAZIONI, UTILI AD ESEMPIO PER LE ANALISI DEI BIG DATA»
«GENOVA HA UNA GRANDE OCCASIONE CON LA NOMINA A CENTRO DI COMPETENZA NAZIONALE PER LA PROTEZIONE DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE»
- CONTAINER DA 53 PIEDI, AMAZON INVESTE NELLO SHIPPING. IL COMMENTO DI CISCO 46
- LO SVILUPPO INTERMODALE DEL NORD-EST SOSTENUTO DA AIOM. INTERVENTO DI SERGIO BOLOGNA 47
- GUERRINI (CISCO): “L’INTELLIGENZA ARTIFICIALE PROTAGONISTA A INTERMODAL EUROPE AD AMBURGO” DI GIORDANO BRUNO GUERRINI, SEGRETARIO GENERALE DI CISCO 48
- UNA SOLUZIONE DA INTERMODAL EUROPE: I CONTAINER PER LE RINFUSE SOLIDE DI GIORDA- 49

Consiglio direttivo
e
Assemblea ordinaria
di CISCo:
nuovi incarichi
e
programmi per il
futuro



Sig. Giordano Bruno Guerrini
Segretario Generale di C.I.S.Co.



Dott. Massimiliano Giglio
Segretario Vicario di C.I.S.Co.

"Le iniziative di C.I.S.Co. in particolare, il convegno sul 5G e l'industria dei trasporti, il corso reefer ..."



Si sono riuniti il 14 maggio 2019 il Consiglio direttivo e l'Assemblea ordinaria dei Soci di CISCo.

Alla presenza del presidente Filippo Gallo e del segretario generale Giordano Bruno Guerrini sono stati nominati Massimiliano Giglio come segretario vicario e Antonio Rosina come sindaco unico.

L'Assemblea ha ringraziato il presidente uscente dei revisori dei conti, Luigi Robba, per il lavoro svolto in questi anni.

Nella sua relazione di fronte all'Assemblea, il presidente Gallo ha ricordato la riforma statutaria del Centro, approvata lo scorso 30 novembre 2018, che ha portato «all'assunzione della qualifica di Impresa sociale».

Questo ha permesso «di poterci iscrivere al Registro delle imprese, mantenendo l'originaria condizione di associazione non riconosciuta».

Questa transizione ci permetterà di incrementare le nostre attività, in particolare nell'ambito degli studi e progetti europei, e aprirà interessanti prospettive sui finanziamenti possibili, anche per i nostri Soci».

Il segretario generale Guerrini ha sottolineato l'importanza delle prossime iniziative di CISCo.

In particolare, il convegno sul 5G e l'industria dei trasporti, previsto in data 29 maggio alla Camera di Commercio di Genova con la partecipazione dell'impresa cinese Huawei.

«E' il nostro piccolo contributo – ha detto il segretario generale – a far conoscere un tema

di cui si parla molto ma su cui pochi sono informati, in particolare per il contributo che può dare alle autostrade informatiche o alla geolocalizzazione, temi che interessano la nostra industria».

Un altro appuntamento importante è il corso sul trasporto reefer, destinato alle agenzie marittime, previsto in data 10 settembre a Genova con durata di sette settimane.

«E' il nostro fiore all'occhiello a cui abbiamo lavorato per due anni.

Abbiamo raccolto le conoscenze dei produttori di merce deperibile per far conoscere le esigenze dei prodotti agroalimentari anche ai fornitori di servizi, che spesso sono impreparati.

Il corso spiegherà quello che deve essere fatto, facendo incontrare produttori e fornitori di servizi logistici.

Si tratta di un corso nazionale, ma non escludiamo di aggiungere spin off locali se servirà».

Guerrini ha ricordato che nel 2019 il CISCo sarà presente a fiere internazionali a Brema (Breakbulk, 21-23 maggio), Monaco (Transport Logistic, 4-7 giugno) e Shenzhen (Clif, 10-12 ottobre).

«Nel 2020 vogliamo essere in Nord Africa.

In questa regione non vengono organizzate fiere internazionali, ma stiamo pensando a una presenza congiunta con Camere di Commercio locali in Egitto o in Maghreb».

Infine è stata messa in evidenza l'importanza del ruolo che CISCo (assieme a Cosco Italy) svolge in rappresentanza dell'Italia e per conto del ministero delle Infrastrutture e Trasporti (Mit) al tavolo delle Nazioni Unite di Ginevra sulla standardizzazione dei location code.

CISCo vuole replicare lo stesso modello di collaborazione fra pubblico e privato, che sta funzionando in maniera efficiente per i locode, anche al settore agricolo, creando una piattaforma per la definizione di protocolli standard per l'esportazione.

(15 maggio 2020)

ITJ: intervista al Presidente del Porto di Genova ed al Presidente del Consiglio di Sorveglianza del CISO

Intervista: il presidente del porto di Genova e il presidente del Consiglio di sorveglianza di CISO.

«Alive and Kicking»

Presidente Signorini, in Agosto è crollato il ponte, in che situazione si trova Genova oggi?

In sostanziale tenuta. Vedo più problemi per il 2019.

Possiamo dire che l'emergenza è superata?

Vivi e vegeti, abbiamo costruito in meno di un mese una viabilità alternativa per il porto in modo da facilitare ingressi e uscite delle merci. Abbiamo messo in campo, grazie a provvedimenti speciali del Governo, un piano straordinario di interventi che in tre anni prevede investimenti pubblici per 600 Mio EUR e privati per altri 400 Mio EUR.

Quindi un outlook positivo?

Stabile sui containers e ro-ro, positivo per le merci varie non containerizzate. Da qui la scelta dei Ports of Genoa di essere presenti a Brema alla Fiera del Break Bulk (Padiglione 7 stand W16) e poi certamente al Transport Logistic di Monaco di Baviera (Padiglione B.2. stand 313) Booth con l'obiettivo di affermare il ruolo dei porti di Genova



Paolo Emilio Signorini, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, sul futuro del porto.

anni fa su iniziativa dell'Autorità portuale e della Camera di Commercio di Genova.

Ai fondatori si sono aggiunti soci pubblici e privati che hanno rappresentato o rappresentano i soggetti più importanti della filiera del contenitore.

Che ruolo svolge?

Storicamente rappresenta l'autorità italiana in materia di costruzione e classificazione dei container, in quanto membro di UNI e NRO di BIC. Ci occupiamo di promozione, formazione e progettazione di attività mirate alla diffusione del container.

Programmi per il 2019?

Parteciperemo a quattro fiere internazionali assieme all'Adsp del mar Ligure occidentale e stiamo organizzando corsi di formazione sulle novità tecnologiche e normative del settore dei trasporti. L'obiettivo è colmare il divario digitale per valorizzare il ruolo del fattore umano dell'organizzazione interna del trasporto marittimo.

E Filippo Gallo, presidente di CISO, illustra tra l'altro gli obiettivi perseguiti dall'istituto genovese per il 2019.

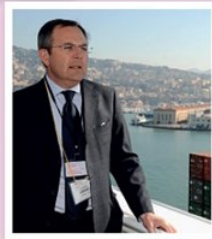


Foto: CISO

e Savona con gli operatori svizzeri e tedeschi.

Presidente Gallo, che cos'è il C.I.S.Co.?

Il Centro internazionale studi containers, nato 50

(da: ITJ, numero 17-18/2019 del 18 aprile 201)

Il 2019 dei soci C.I.S.Co.: Coremas Polaris amplierà la produzione di container modificati e shelter



Per il 2019 Coremas Polaris Italia ha un'agenda molto ambiziosa.

Accanto all'offerta storica di servizi marittimi, il prossimo obiettivo della società è quello di ampliare la produzione di container modificati e shelter.

Si tratta di una attività che la società ha sempre svolto in maniera marginale, ma il successo riscontrato negli ultimi due anni ha convinto il management a investire in nuovi spazi, attrezzature e risorse specializzate.

Coremas Polaris Italia è una realtà imprenditoriale italiana nata nel 1984.

Da oltre 30 anni gioca un ruolo di primo piano nella fornitura di servizi di manutenzione e deposito sui container marittimi delle principali compagnie di navigazione e container lease presenti in Italia.

Opera attraverso due strutture di proprietà, una a Livorno di circa 50.000 Mq e una a Melzo per circa 20.000 Mq.

Entrambe sono attrezzate per stoccaggio, movimentazione e riparazione di container dry e reefer.

Proprio l'elevata specializzazione sui container reefer è alla base del successo di Coremas Polaris Italia in questo settore perché l'esperienza e la formazione del personale tecnico ha permesso l'estensione dell'offerta ai servizi di M&R (manutenzione e riparazione) sulle macchine operanti a CO2.

Si tratta dell'ultima tecnologia disponibile per quanto riguarda la refrigerazione, con l'utilizzo di gas altamente sostenibili dal punto di vista ambientale.

Il 2018 ha visto Coremas Polaris Italia aprire il suo deposito a Melzo, grazie anche alla collaborazione di molti clienti che hanno spinto e avallato questa scelta di investimento rimarcando la fiducia nei confronti della società.

Il deposito, dopo un solo anno di attività, è prossimo alla sua saturazione produttiva, risultato che certifica la qualità del lavoro quotidianamente svolto.

Sito: www.coremaspolaris.it / Mail: info@coremaspolaris.it

(6 febbraio 2019)

Un nuovo socio di C.I.S.Co.: lo Studio Legale UBFP

Sito internet: <http://www.ubf-lex.it/>

Area di competenza:
diritto doganale e tributario

Partner: Lorenzo Ugolini, Valeria Baldi, Elena Fraternali, Luca Piemontese

Lo Studio

Lo Studio Legale UBFP nasce a Genova nel gennaio 2018 su iniziativa di tre professionisti che per anni hanno condiviso l'attività lavorativa presso un importante studio legale specializzato in diritto tributario e doganale.

Al fine di confrontarsi con un mercato sempre più dinamico e in evoluzione, nel giugno 2018, grazie all'iniziativa di un quarto professionista, lo Studio ha aperto una seconda sede a Milano.

Tale nuova realtà professionale opera in un settore altamente specializzato e i professionisti offrono ai clienti una consulenza su misura, prestando particolare attenzione alle caratteristiche di ogni singolo caso.

I soci dello Studio, autori di numerose pubblicazioni scientifiche nelle più autorevoli riviste specialistiche italiane ed estere in ambito fiscale, doganale e Iva, collaborano periodicamente con associazioni di categoria, svolgendo attività formative e di aggiornamento per le imprese e i professionisti del settore.

Aree di competenza

Diritto doganale

Lo Studio UBFP offre consulenza in materia doganale, assistendo i Clienti nelle operazioni di importazione e di esportazione.

Oltre a curare gli aspetti essenziali degli scambi internazionali (classificazione e origine delle merci, royalties, misure restrittive, dazi antidumping, autorizzazioni speciali, etichettatura delle merci), lo Studio assiste i Clienti nella fase di pianificazione doganale, in ottica di razionalizzazione dei costi, diminuzione dei rischi e conseguimento della certificazione di affidabilità Aeo.

Al fine di garantire una sempre più efficace compliance nei confronti dell'Amministrazione, lo Studio UBFP assiste la propria clientela nella presentazione di interpellanti riguardanti origine, classifica e valore della



merce importata, così da minimizzare il rischio di verifiche e accertamenti futuri.

Lo Studio, inoltre, affianca i propri clienti nelle delicate fasi legate all'adozione di regolamenti che istituiscono misure restrittive quali dazi antidumping, monitorandone la regolarità procedurale e sostanziale, al fine di tutelare gli interessi dei propri assistiti.

Lo Studio, inoltre, laddove ve ne siano i presupposti, promuove azioni di rimborso di dazi sia a livello

amministrativo che giudiziale.

Iva Internazionale

Lo Studio UBFP fornisce assistenza e consulenza nell'analisi del corretto trattamento fiscale delle operazioni nazionali, intracomunitarie e internazionali, nonché in relazione alle problematiche connesse alle operazioni escluse ed esenti dall'imposta.

Lo Studio assiste i clienti nella fase di pianificazione fiscale, anche attraverso l'utilizzo di depositi Iva e la strutturazione di gruppi Iva.

Pre-contenzioso e contenzioso doganale e tributario

Lo Studio UBFP assiste e rappresenta i clienti nelle procedure di rimborso, nelle verifiche fiscali, nei procedimenti accertativi, nella definizione stragiudiziale della pretesa impositiva e nella regolarizzazione spontanea di violazioni tributarie (ravvedimento operoso).

Lo Studio difende i clienti dinanzi agli organi di giustizia tributaria, in ogni stato e grado di giudizio.

Diritto penale tributario

Lo Studio assiste i clienti nei procedimenti penali, instaurati a seguito di contestazioni di natura fiscale (sottrazioni al pagamento d'imposta, elusione, esteroinvestizione, dichiarazioni infedeli), doganale (Made in, etichettatura dei prodotti, contrabbando) e in materia di accise e prodotti energetici.

(6 febbraio 2019)

Il 2019 dei soci C.I.S.Co.: Cordstrap, il controllo dell'umidità della merce diventa più sicuro

Moisture Control è il nuovo prodotto lanciato da Cordstrap per proteggere la merce dall'umidità.

Lo sviluppo del prodotto è cominciato 3 anni fa. Il prodotto è completamente smaltibile e quindi non pericoloso.

Sul sito di Cordstrap è possibile richiedere un preventivo. Per sapere quanti sali ha bisogno il carico in base alle dimensioni del container, il tipo di sali utilizzati, la destinazione della nave.

Cordstrap, multinazionale olandese presente in Italia da oltre 20 anni di esperienza nella protezione dei carichi.

Il network globale di specialisti, con le sue competenze, collabora con i clienti fornendo consulenze e formazione per garantire che le merci arrivino integre a destinazione.

I prodotti di Cordstrap sono accettati e approvati dalle autorità di regolamentazione, quali l'International maritime organisation (Imo) e l'Association of american railroads (Aar).

Obiettivo è fissare nella maniera più sicura ed efficiente possibile i carichi pallettizzati come scatole di cartone, fusti, lbc, sacchi e materiali delicati:

- Cordstrap Moisture Control protegge le merci dai danni provocati dall'umidità all'interno dei container e delle carrozze ferroviarie.
- Cordstrap CornerLash è una soluzione innovativa che utilizza la parte più resistente del container: il montante d'angolo.
- Cordstrap AnchorLash fissa i carichi utilizzando gli anelli bassi del container.
- Cordstrap airbag D-Connect è progettato specificamente per bloccare e stabilizzare i carichi in maniera facile e omogenea. Può essere utilizzato nei container, nelle carrozze ferroviarie per il trasporto merci, nei camion e sulle navi.

(8 febbraio 2019)



to da Cordstrap nel 2019 per proteggere la

fa. Si tratta di sali ad alto assorbimento com-

Moisture control assessment, per calcolare di diverse variabili, come ad esempio la dimensione materiale dei contenitori, la destinazione della

con una filiale anche in Italia, vanta oltre 50 chi a livello mondiale.

competenze nella realizzazione delle applica-

Firmato il nuovo atto di concessione di Terminal San Giorgio

Autorità di sistema portuale del mar Ligure occidentale e Terminal San Giorgio S.r.l (entrambi soci di C.I.S.CO. i.s.) hanno sottoscritto il 14 febbraio il nuovo atto di concessione che estende al 2033 la possibilità per Tsg di operare sull'area di Ponte Somalia (per una superficie di circa 60.000 mq), dove la società è presente dal 2013.

«Per l'Autorità di sistema portuale si tratta di una tappa importante», commenta il presidente dell'Authority, Paolo Emilio Signorini.

«Infatti – aggiunge – con questo provvedimento si completa il processo di definizione degli atti pluriennali dei Terminalisti di Sampierdarena avviato dall'Autorità di sistema a inizio 2017.

Con un assetto concessorio compiutamente definito – prosegue il presidente Signorini – si forniscono agli operatori le basi necessarie per sviluppare il proprio business, a vantaggio della competitività dell'intero scalo».

«Terminal San Giorgio è presente nel porto di Genova dal 2006, dove ha investito finora oltre 50 milioni di euro», dichiara Maurizio Anselmo, amministratore delegato di Terminal San Giorgio S.r.l.

«Con la firma del nuovo atto, la società ottiene le certezze necessarie per sviluppare un piano d'impresa pluriennale e attivare un ampio programma di investimenti per migliorare la propria capacità operativa e incrementare le prospettive di traffico per il terminal e per il porto di Genova.

Già nel prossimo triennio investiremo circa 12 milioni di euro, per un totale che nell'arco dei tredici anni supererà ampiamente i 20 milioni di euro.

Il nostro obiettivo è raddoppiare a regime i volumi di traffico odierni, arrivando a movimentare più di 2.2 milioni di tonnellate equivalenti.

Sottolineo con piacere – conclude Anselmo – che grazie agli investimenti crescerà anche la struttura della nostra azienda, con oltre 10 assunzioni in programma, già nei prossimi tre anni».

(15 febbraio 2019)



Il 2019 dei soci C.I.S.Co.: Saimare Genova, occhi puntati sui futuri retroporti



Nel 2018, l'agenzia genovese Saimare ha confermato il volume di attività del 2017.

La novità principale dell'anno passato è stata la modifica dell'organizzazione territoriale del lavoro, con l'apertura di un nuovo ufficio a Vado Ligure e l'avvio della collaborazione con corrispondenti doganali in sette porti italiani fra cui, ad esempio, Ravenna, Civitavecchia, Venezia e Palermo.

Saimare era già presente con sedi autonome, oltre che a Genova, a Livorno e Gioia Tauro.

Dalla società di Genova dipendono anche le sedi di Napoli e La Spezia.

Per il 2019 il gruppo ha pianificato di estendersi ulteriormente sul territorio portuale italiano.

Inoltre, come spiega l'ad Renzo Muratore, «seguiamo con attenzione la politica per lo sviluppo degli interporti al servizio del porto di Genova, con la proposta della Regione Liguria di creare zone speciali. Quando saranno pronte, anche noi saremo presenti. Ci sono già iniziative concrete per realizzare retroporti a Ovada e Rivalta Scrivia, mentre si parla anche di rimettere in attività il parco di San Bovo a Novi Ligure. Si tratta di un polo molto importante, indispensabile per il riequilibrio modale fra camion e treno. Aiuterebbe a sviluppare il traffico del nostro porto».

Il retroporto di Ovada sarà al servizio del terminal Vte, con cui c'è un collegamento autostradale diretto.

L'obiettivo su cui lavora Saimare è che i retroporti facciano da cuscinetto con i terminal, programmando le partenze.

Se il terminal è intasato non si parte. La comunicazione avviene attraverso i sistemi telematici di cui ormai sono dotati tutti gli autisti.

«Inoltre – afferma Muratore – ci saranno procedure doganali agevolate, che andremo a definire con l'Agenzia delle dogane: prenderemo il tempo necessario a realizzare le infrastrutture per portare a casa un disciplinare su tempi di apertura, bollette, visite delle merci, riduzione dei documenti.

E nelle richieste per i retroporti c'è anche la realizzazione dello sportello unico.

Non ci saranno benefici fiscali, ma per noi è importante avere tempi di controllo più brevi».

(22 febbraio 2019)

Il 2019 dei soci C.I.S.Co.: più spazio e più mezzi per Nuovo Borgo Terminal Containers

L'attività di Nuovo Borgo Terminal Containers ha visto un aumento delle movimentazioni nel 2018 rispetto al 2017, con un +15 per cento per quanto riguarda l'attività con i contenitori reefer e un +3 per cento per la parte dry.

Per il 2019, l'aspettativa dell'azienda è che il trend di crescita sia paragonabile a quello dello scorso anno, anche grazie a ulteriori sviluppi sulle aree utilizzabili e al proseguire degli investimenti sui mezzi operativi presenti.

In particolare si attende di poter utilizzare a pieno regime un'area di 12.000 metri quadrati.

E' un'area già in parte in uso, ma che, non appena arriverà l'autorizzazione a procedere da parte dell'amministrazione pubblica, verrà interessata da lavori di ripristino che ne miglioreranno l'operatività.

Inoltre, nel corso del 2019 saranno acquisiti due nuovi mezzi per la movimentazione dei container.

Nuovo Borgo svolge attività di deposito, movimentazione, riparazione e trasporto containers.

Dal 2011 ha acquisito la concessione di un'area di 25 mila metri quadrati presso il porto Genova-Prà, che si affianca a quella di circa 5 mila metri quadrati già operativa dal 2000 nel porto di Genova-Sampierdarena.

L'azienda è nata nel 1979 a Borgo Fornari, nel comune di Ronco Scrivia, come Borgo Terminal Container.

Nel 1982 si è trasferita sulla collina degli Erzelli, a Genova, acquisendo il nome attuale, per poi appunto espandere la sua attività anche nell'area demaniale portuale.

(12 marzo 2019)



Il 2019 del Gruppo Grendi: intervista a Antonio Musso



Programma di sviluppo per il 2019 - Grendi lascia alle spalle gli anni difficili

Il 2018 si è chiuso positivamente per il Gruppo Grendi.

Il Gruppo si occupa principalmente di due attività, attraverso altrettante società controllate.

La prima, svolta da M.A. Grendi dal 1828, è il trasporto terrestre e di collettame dal Nord al Sud Italia, con magazzini a Genova, Milano Bologna e corrispondenti a Torino, Padova e Verona, con la merce che poi viene inviata verso Sardegna, Sicilia, Campania, Calabria e Puglia.

In Sardegna Grendi ha due filiali proprie a Cagliari e Sassari, in Sicilia opera con corrispondenti.

La seconda attività, svolta da Grendi trasporti marittimi, è il trasporto primario di merce con una linea marittima, camion e terminal.

Dal 2016 sono cominciati anni molto difficili per la società di linea marittima.

Hanno coinciso con l'ingresso sulle stesse rotte di Grendi da parte della flotta Grimaldi e col principio dello scontro fra gli armatori Vincenzo Onorato, patron della flotta Moby, e Manuel Grimaldi.

«Questo scontro – spiega Antonio Musso, amministratore delegato di Grendi trasporti marittimi – ha stravolto il mercato portando a un aumento dell'offerta di stiva e a un calo del 40 per cento delle tariffe, che ha intaccato anche la nostra attività».

In seguito all'entrata di queste due compagnie sulla rotta Genova-Cagliari, entrambe nel 2016, Grendi ha lasciato la sua sede di Savona che non era più competitiva e ha spostato il centro della propria attività a Marina di Carrara, dove si trova attualmente.

«Il 2016 e il 2017 – prosegue Musso – sono stati anni veramente difficili in termini sia di volumi sia di risultati economici.

Il 2018 ha segnato una ripresa dei risultati economici che ci ha portato molto vicini al breakeven».

L'attività di spedizione del collettame, al contrario, è stata in questi stessi anni sempre molto positiva, con crescita a doppia cifra, dando respiro a tutto il Gruppo.

«Il 2019 è cominciato bene. Fra l'altro, il magazzino che abbiamo aperto cinque anni fa a Cagliari, moderno e con operatività avanzata, si è rivelato un volano di crescita e ha permesso di chiudere un accordo con il Gruppo Barilla.

Questo accordo è particolarmente importante perché per la prima volta i vertici di Barilla si sono rivolti a un operatore logistico terzo, diverso dal loro storico partner Number One che con cui collaborano nel resto d'Italia.

Questo è stato possibile grazie al nuovo impianto di Cagliari e alla nostra capacità di rispondere alle loro esigenze».

Nei primi quattro mesi del 2019 si è registrato un risultato positivo nel trasporto di collettame, ma anche la linea marittima ha visto una ripresa del valore delle tariffe, sostenute finalmente dalle politiche tariffarie dei due grandi gruppi Onorato e Grimaldi, oltre che un aumento significativo dei volumi trasportati.

E per il futuro?

«Stiamo valutando l'ipotesi di un nuovo magazzino a Cagliari gemello di quello che abbiamo appena riempito, 10 mila metri quadrati di cui il 30 per cento dedicato a Barilla.

Anche il nuovo magazzino verrà costruito in area portuale su un'area di 25.000 metri quadrati di cui 10.000 metri quadrati coperti.

La prospettiva è inaugurarlo entro due anni».

L'unica possibile fonte di preoccupazione, a Cagliari, è la paradossale disputa, non ancora risolta, sulle mancate autorizzazioni paesaggistiche del porto canale, per cui la Sovrintendenza ha prospettato la possibilità che l'intero scalo venga interrato e ripristinato nel suo stato originario perché formalmente è un'opera abusiva.

E' un problema di cui si sta occupando l'Autorità portuale, ma che potrebbe frenare le autorizzazioni anche per le attività di Grendi. In caso di un rifiuto per motivi paesaggistici, il Gruppo è pronto a rivolgersi al Tar e al Consiglio di Stato.

Un altro obiettivo di Grendi è la riapertura della linea marittima fra Italia e Tunisia, avviata nel 2018 con la joint-venture ProCargo Line assieme al Gruppo Bogazzi e all'imprenditore Euan Lonmon, ma sospesa al principio del 2019 per mancanza di redditività.

Si tratta di un progetto che non è stato abbandonato e si sta lavorando per riaprirlo.

(10 maggio 2019)

Il 2019 dell'Interporto di Bologna: svolta verso la fornitura di servizi con un occhio a un nuovo assetto societario



«L'esercizio 2018 registra un risultato economico pari a 23,1 milioni di euro di ricavi e un utile netto delle imposte di 853.888 euro (+31% rispetto al 2017).

Lo sviluppo dell'infrastruttura interportuale ha proseguito il suo trend positivo e a fine 2018 si è arrivati al 55% di realizzazione del III Piano particolareggiato, con un numero di occupati che supera i 4.700 addetti e un traffico di mezzi di trasporto per le merci stimato in circa 4.500 camion al giorno», dichiara il presidente dell'Interporto di Bologna, Marco Spinedi.

I servizi di facility management e i servizi ferroviari hanno continuato il trend di crescita. L'ulteriore sviluppo degli asset immobiliari, i servizi di hub e quelli ferroviari rappresentano gli obiettivi indicati nel Piano Strategico 2019 – 2021.

In questo quadro, i prossimi tre anni sono destinati a coronare la svolta definitiva di Interporto Bologna verso la trasformazione in una società di servizi, a cui molto probabilmente corrisponderà anche il conseguimento di un nuovo assetto societario.

L'Interporto di Bologna rappresenta una delle piattaforme logistiche e intermodali più estese in Europa, con un'area recintata totale di 4.100.000 metri quadri. E' un unicum a livello italiano che garantisce la possibilità di integrazione delle funzioni e la razionalizzazione delle fasi del trasporto e della logistica per le aziende insediate.

Ad accrescere il profilo competitivo dell'interporto contribuiscono i 665.000 mq destinati all'infrastruttura ferroviaria, i 650.000 mq dedicati a magazzini e aree coperte e le 120 aziende attualmente insediate, che creano un ambiente favorevole alla nascita di iniziative sinergiche tra le stesse aziende in diversi settori, dal mercato del lavoro alla mobilità delle persone, alle attività di ricerca e sviluppo.

Dal punto di vista del posizionamento, la piattaforma logistica è situata all'incrocio di 3 corridoi europei Ten-T e 5 direttrici di traffico. Il reticolo che si sviluppa su tali direttrici, al centro del quale si colloca il nodo bolognese, configura i terminal ferroviari dell'Interporto di Bologna come un sistema di gateway "naturale". Attraverso questo nodo, i traffici terrestri in arrivo lungo le direttrici Centro e Nord europee possono essere rilanciati verso le regioni meridionali italiane e il Mediterraneo e viceversa.

Molte delle nuove aziende insediate hanno scelto Interporto Bologna per i loro magazzini di logistica proprio per la possibilità di interagire con i principali nodi intermodali e logistici dell'Europa continentale, soprattutto in Germania, Austria ed Est Europa (Polonia, Ungheria, Slovacchia, ecc.).

Per quanto riguarda le proprie attività, Interporto Bologna ha iniziato già da alcuni anni a ridisegnare il proprio posizionamento all'interno del panorama degli interporti e in generale delle piattaforme logistico-intermodali presenti in Italia secondo una nuova prospettiva.

Attualmente, infatti, la Società vive una fase di profonda trasformazione: da sviluppatore immobiliare di infrastrutture logistiche e di magazzini sta diventando un operatore di servizi a valore aggiunto alle merci e alle persone che lavorano all'interno del comparto, in continuità con i principi-chiave del Piano strategico 2019 – 2021, che continuano quanto già pianificato nel triennio precedente.

(14 maggio 2019)

Il 2019 dei Soci CISCO. - Più Europa per i Twist Lock di Helid - Helid. Come si è chiuso il 2018

Helid, società di meccanica di precisione attiva dal 1995 e socia di CISCO, ha chiuso il bilancio di esercizio 2018 con un consolidamento dell'incremento di fatturato del 2017 (che ha raggiunto 1,2 milioni di euro con +10 per cento rispetto al 2016).

Ha registrato anche un miglioramento della gestione finanziaria, con riduzione dei tempi di incasso delle fatture e minori oneri finanziari.

Inoltre la società ha avuto un incremento degli immobilizzi materiali per sostituzione di una macchina utensile con una nuova più performante.

Programma per l'anno in corso

Per il 2019 si prevede un incremento di fatturato del 10 per cento per il comparto dei Twist Lock, mentre rimarrà stabile quello dei Chain Anchor e accessori.

E' in programma la promozione della fornitura di Twist Lock compatibili, attuata spingendo sullo sviluppo di nuovi contatti in diversi Paesi europei.

Nell'anno in corso ci sarà un maggiore ricorso agli stampati rispetto all'utilizzo della barra di ferro.

Questa scelta ha l'obiettivo di contenere i costi della materia prima e della lavorazione.

La società investirà sulla qualità con l'assunzione di una persona atta a svolgere il controllo del processo produttivo e della tracciabilità.

Saranno sviluppati collaborazioni e contratti di partenariato con l'obiettivo di ricevere input tecnologici e organizzativi e di creare occasioni commerciali caratteristiche di un'impresa strutturata, pur rimanendo piccola impresa sotto il profilo della gestione della produzione.

E' in programma l'acquisizione dell'immobile limitrofo alla propria sede operativa in Gagnano Trebbiense per ampliamento magazzino e uffici.

(22 maggio 2019)



Silt (società autotrasporto del gruppo Finsea) entra come socio in CISCo

Programma di sviluppo per il 2019 - Grendi lascia alle spalle gli anni difficili



La società di autotrasporto Silt, che fa parte del Gruppo Finsea dal 2017, è diventata nelle scorse settimane socia di CISCo.

Silt, guidata da Franco Avanzino e Filippo Gallo, è in una fase di espansione della propria attività che oltre ai bacini storici di Vado Ligure, Genova e La Spezia e a quelli di Trieste e Venezia, è arrivata anche a Marina di Carrara nel 2018 e a Livorno nel 2019.

Attualmente ha quaranta automezzi e utilizza autisti in loco dove è presente.

«L'acquisizione di Silt – dice il responsabile operativo della società, Matteo Ripamonti – è stata effettuata da Finsea per rendere completa la propria offerta di trasporto, ampliandola anche al trasporto stradale e alla logistica.

Il nostro obiettivo è quello di rendere più efficiente, da un lato, l'operatività giornaliera, che è quella che caratterizza la nostra immagine quando andiamo a caricare presso i clienti.

Ogni giorno, questo è il modo in cui l'azienda incontra il cliente.

Dall'altro lato puntiamo a migliorare l'efficienza economica.

Questi sono i nostri obiettivi per il 2019 e il 2020».

Silt è un'azienda che punta sull'innovazione e che per questo ha trovato in CISCo una collocazione naturale.

Spiega Ripamonti: «Siamo entrati in CISCo perché abbiamo apprezzato il fatto che sia un ente all'avanguardia, anche osservando la compagine associativa dei membri.

Raccoglie gli anelli della catena logistica a 360 gradi. In secondo luogo, CISCo si occupa di temi come l'innovazione, che possono essere di supporto a un'azienda complessa come una società di trasporto.

Ogni giorno ci vengono richieste nuovi servizi, come ad esempio è stato per il track and trace, e quindi dobbiamo essere costantemente aggiornati.

All'interno di CISCO ci sono conoscenze e know-how che possono fare bene alla nostra azienda».

Questa la scheda di presentazione dell'azienda: "L'integrazione è motore di sviluppo, è l'approccio che meglio ci prepara ad affrontare e vincere le sfide del futuro.

È con questa consapevolezza che, nel 1994, è partito un gruppo di imprenditori genovesi rappresentanti alcune fra le maggiori compagnie marittime dell'epoca, dando vita a Silt, Sistemi Integrati di Logistica e Trasporto.

La loro grande competenza, la passione e l'esperienza sul campo, aprono una stagione di grande impegno e di grande attività, in grado di trasformare questa avventura imprenditoriale in una solida realtà e di affermare in breve tempo Silt sul mercato globale.

L'attività di trasporto container, governata dalla sede di Genova, è inizialmente gestita dall'ufficio operativo di La Spezia, ma la crescita rapida e lo sviluppo di nuove relazioni commerciali, portano all'apertura di un nuovo ufficio operativo a Genova Voltri.

E' il passaggio che segna una svolta nella storia di Silt, dando il via all'espansione dell'azienda nel mercato del trasporto container su strada e portandola a affermarsi come uno dei player di riferimento sul territorio nazionale.

Nel 2017 si apre un ulteriore nuovo capitolo nella storia di Silt, con l'ingresso nel Gruppo Finsea che ne acquisisce il controllo rilevandone la maggioranza. Oggi l'azienda offre un servizio giornaliero di trasporti dai principali porti italiani verso tutti i punti interni e viceversa, operando con professionalità ed efficacia e garantendo un servizio di alta qualità, rivolgendosi sia alle più grandi compagnie di navigazione e spedizionieri internazionali, sia al target degli spedizionieri e produttori di piccole e medie dimensioni.

Il know-how specifico, acquisito nel tempo, è supportato da una struttura capace di rispondere con puntualità alle diverse esigenze: la flotta Silt può infatti contare su oltre 40 mezzi di proprietà e attraverso il supporto e la collaborazione coordinata dei diversi partner di rete riesce a raggiungere gli oltre 150 trattori e 150 semirimorchi porta container, arrivando a gestire ogni anno 42.000 spedizioni e a percorrere in media 13.5 MIO/km annui.

Numeri e peculiarità che risultano particolarmente apprezzate dagli oltre 120 clienti, alla cui soddisfazione concorrono ovviamente anche l'efficienza dei processi, la puntualità dei trasporti e delle relative informazioni. Perché ogni energia e ogni attenzione converge sulle specifiche necessità del Cliente, fornendo così un reale vantaggio competitivo anche in termini economici e facendo di Silt un partner affidabile su cui contare per ogni tipo di esigenza».

(19 giugno 2019)

Cantieri al via: i porti del mare di Sicilia orientale si attrezzano per diventare perno logistico nel Mediterraneo



L'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, socia di CISCò - Centro Internazionale Studi Containers i.s., ha dato il via nel giro di pochi giorni durante l'estate 2019 a tre interventi migliorativi importanti per la riqualificazione degli scali di Augusta e Catania e per i traffici commerciale, industriale e turistico.

Il programma dell'Authority è rendere il sistema portuale, da un lato, uno snodo per i traffici fra Oriente e Europa settentrionale e, dall'altro, un volano di sviluppo per l'economia dell'Italia meridionale, puntando sui collegamenti infrastrutturali fra banchina e territorio retrostante.

Un terzo asse si sta sviluppando grazie ai traffici ro-ro, quello da e verso l'Africa settentrionale.

Il primo intervento su cui ha lavorato l'Authority in accordo con il Libero consorzio comunale di Siracusa riguarda il viadotto d'ingresso al porto di Augusta, un'infrastruttura che rappresenta l'unica via di accesso allo scalo commerciale e che necessita di ricevere manutenzione. Attualmente non è sicuro per il passaggio di carichi speciali e vanno quindi ristrutturati giunti e appoggi.

Il cantiere dovrà essere avviato su progetto del Libero consorzio sulla base delle indagini e caratterizzazioni effettuate dallo stesso Libero consorzio, per un investimento complessivo di 850 mila euro a totale carico dell'Authority di sistema.

Il 5 luglio scorso queste indagini sono state concluse. I risultati verranno inviati dalla ditta esecutrice al Libero consorzio, che ha già preparato il progetto di rifacimento.

“Si tratta – spiega Pierluigi Incastrone, segretario generale facente funzione dell'Authority - di un'opera fondamentale, senza la quale il porto commerciale di Augusta si troverebbe costretto a ridurre la propria capacità e il volume dei traffici movimentati”.

Un altro intervento importante per Augusta è la ristrutturazione della diga foranea, lunga complessivamente circa sei chilometri. La prima tranche di lavori è cominciata l'8 luglio, per un investimento di 12 milioni di euro, e prevede interventi sui ricci d'ingresso dell'estremità meridionale della diga Nord e dell'estremità settentrionale della diga centrale.

Nella seconda fase si procederà alla ristrutturazione dell'intera diga, per un investimento aggiuntivo di 99 milioni di euro.

“La diga – afferma Incastrone – chiude tutta la rada di Augusta, che comprende il porto commerciale e i pontili industriali. La sua ristrutturazione permette quindi la messa in sicurezza dell'intera rada, che si estende nel territorio dei Comuni di Augusta, Melilli e Priolo”.

Il terzo intervento riguarda il rifacimento del sedime portuale del porto di Catania, che accoglie le navi dei passeggeri e da crociera e i traghetti commerciali. I lavori di rifacimento sono cominciati alla fine di giugno. Il sedime portuale di piazzali e banchine è fatto di basolato lavico, un materiale che impreziosisce l'area, ma che attualmente presenta numerosi avvallamenti. Il ripristino renderà il sedime più sicuro per i passeggeri e per i mezzi che sbarcano nel porto di Catania. Per la copertura verrà mantenuto buona parte del bel basolato originale.

(20 luglio 2019)

L'esperienza di Rina Intermodal alla Transport Logistic 2019 di Monaco di Baviera



Una delegazione di Rina Intermodal, socio di CISCò, ha partecipato alla fiera Transport Logistic 2019 svoltasi a Monaco di Baviera a giugno 2019.

«L'esperienza alla Transport Logistic di Monaco è stata molto positiva per Rina Intermodal poiché ci ha consentito di incontrare sia i nostri principali clienti che i possibili nuovi clienti», afferma Barbara Balducci (nella foto con Carlo Mastrogiorgio), coordinatrice dell'amministrazione vendite e delle operazioni di Rina Intermodal.

Aggiunge Balducci: «Nel contesto di un ambiente stimolante che offre tecnologie avanzate nel mondo dei trasporti, è stato molto interessante dialogare con nuove realtà, imprese e persone.

La scelta di condividere lo stand espositivo con il Porto di Genova grazie a C.I.S.Co. è stata assolutamente positiva.

Questa scelta ci ha consentito di partecipare ad interessanti conferenze sulla digitalizzazione e sulla progettazione del nuovo porto di Vado Ligure.

Lo stand era situato in una posizione strategica e molti clienti e fornitori hanno potuto trovarci e visitarci agevolmente».

Il Rina fornisce un'ampia gamma di servizi nei settori dell'energia, del mare, della certificazione, dei trasporti ed infrastrutture e dell'industria attraverso una rete globale di 170 uffici in 65 paesi.

Rina è associato a fondamentali organizzazioni internazionali e contribuisce in modo importante allo sviluppo di nuovi standard normativi.

I contenitori sono dappertutto.

Assicurarsi che essi siano idonei al servizio è un impegno continuo a livello globale.

Gli operatori di container traggono vantaggio dai rapidi ed accurati servizi di certificazione dei contenitori.

Ispettori e tecnici esperti con competenze riguardo al trasporto, alla saldatura, alla sabbiatura ed al rivestimento fanno sì che sia la produzione di contenitori sia le scorte dei container in servizio rispettino gli standard richiesti.

Grazie alla sua presenza capillare, Rina dispone di diversi qualificati periti in tutto il mondo.

(24 luglio 2019)

Un nuovo Socio CISCo: IT Consulting (Studio legale MR International Lawyers)

Lo Studio legale MR International Lawyers è entrato a far parte nel 2019 di CISCo i.s., attraverso la propria società di consulenza IT Consulting.

Lo Studio, con sede a Genova, è specializzato nel settore del diritto dei trasporti e delle assicurazioni con focalizzazione sul commercio internazionale e sul diritto marittimo.



Adv. Enrico Molisani

«L'attenzione al commercio internazionale – afferma Enrico Molisani, titolare e managing partner dello studio e della società – porta con sé un'altra specializzazione nell'ambito del diritto dei trasporti e delle assicurazioni quali elementi fondamentali della contrattualistica internazionale».

L'interesse per l'attività di CISCo è legata al sempre maggiore utilizzo del container marittimo nel settore dei trasporti.

Ciò è dimostrato da un sensibile aumento del tonnellaggio di merci trasportate a mezzo contenitore rispetto ai precedenti trasporti convenzionali, soprattutto nell'ambito di specifiche tipologie di prodotto.

L'avvento dei contenitori ha comportato sia rilevanti modifiche contrattuali, sia un cambiamento della tipologia dei contenziosi.

I clienti di MR Lawyers International e di IT Consulting sono armatori, spedizionieri, industrie manifatturiere, vettori terrestri, compagnie assicuratrici e in generale operatori nel settore dei trasporti e della logistica.

La competenza spazia su tutte le commodity trasportabili, dalle rinfuse alle merci containerizzate, dai prodotti refrigerati all'heavy lift, dal project cargo al farmaceutico.

«Seguiamo per i nostri clienti – dice Molisani – tutto quello che viene venduto, trasportato e assicurato».

Oltre all'esclusiva attività relativa al contenzioso di cui si occupa lo studio legale, i professionisti guidati da Molisani si occupano anche di consulenza stragiudiziale attraverso IT Consulting.

Il servizio di consulenza è a ampio raggio, di tipo legale, contrattuale e anche tecnico e riguarda sia i danni alle merci trasportate sia ai corpi nave o yacht.

Per questo è stato creato un ampio network di professionisti che supportano l'attività dello studio e della società a seconda delle necessità operative.

IT Consulting è nata nel febbraio 2009.

MR International Lawyers si è costituito nel 2016 mettendo insieme le esperienze degli avvocati Enrico Molisani e Mario Riccomagno. Complessivamente fra società e studio lavorano undici persone, alle quali si aggiunge la vasta rete di consulenti esterni.

«L'adesione a CISCo – spiega Molisani – è nata in occasione del corso della scorsa primavera sulle nuove norme del trasporto stradale, alla Camera di Commercio di Genova, tenuto dal socio di CISCo Cordstrap, e dal nostro interesse a estendere l'approfondimento dei temi tecnici trattati alle influenze di natura legale e assicurativa.

Con CISCo intravediamo la possibilità di sviluppare idee comuni anche a livello divulgativo e la formazione è un'occasione, per chi tiene i corsi, di confrontarsi con i fruitori, che sono operatori dell'industria produttiva e fornitori di servizi.

Durante i corsi è importante essere "challenging", ossia stimolare il dibattito e far emergere casistiche vissute dai partecipanti, esempi pratici su cui sviluppare il confronto.

Il primo appuntamento dopo l'estate sarà dedicato al CTU Code, le norme per la movimentazione e il bloccaggio del materiale trasportato in contenitore».

(2 settembre 2019)

Prs – Passive refrigeration solutions s.a. è una società elvetica, socia di CISCo, attiva nella produzione di un sistema innovativo di container refrigerato, a refrigerazione passiva. Si tratta di una tecnica che sta raccogliendo adesioni in Europa e Asia, ma che è ancora poco conosciuta.

Nei prossimi giorni la società incontrerà sindacati e istituzioni per presentare il progetto sullo stabilimento ex-Whirlpool di Napoli appena acquistato.

Riportiamo di seguito alcune considerazioni che abbiamo raccolto nei giorni scorsi con il titolare di Prs, Alberto Ghiraldi, sulle prospettive della refrigerazione passiva.

NUOVE OPPORTUNITA' PER LA REFRIGERAZIONE PASSIVA

PREMESSA

«E' in corso – spiega Ghiraldi – un cambiamento storico a livello globale:

- 1) Un enorme fabbisogno da parte della Cina, in particolare di ortofrutta, con aumento dei prezzi, a fronte di una qualità che non è paragonabile con la nostra. Addirittura in Cina il prodotto biologico oggi costa più che in Italia. C'è l'opportunità di vendere in Cina a clienti pregiati.*
- 2) La guerra commerciale fra Cina e Stati Uniti è molto positiva per il nostro settore ortofrutticolo. La Cina batte sul settore agricolo: ha bloccato tutto l'import che prima proveniva in gran quantità dagli Stati Uniti, i cui prodotti sono di qualità infima rispetto ai nostri a parità di prezzi. Si apre una finestra per le esportazioni italiane.*
- 3) La Russia ha tolto l'embargo sul passaggio di prodotti via treno lungo la Silk Road, che in precedenza aveva bloccato per ritorsione contro le sanzioni. Mentre viaggiando via nave la merce arriva sulla costa, con un transit-time di cinque settimane più la parte via terra, quindi circa sei settimane, via treno raggiunge direttamente Pechino con un transit-time di meno di 20 giorni. Attraverso la Russia si può adesso esportare una gamma enorme di prodotti che prima erano bloccati. Qualcuno aveva ipotizzato, sbagliando, che si potessero seguire altre strade. Penso alla barzioletta delle arance che qualcuno aveva proposto di inviare via aerea. Questi tre elementi hanno cambiato il potenziale di esportazione dell'Italia e della Spagna».*

PROBLEMI TECNICI

«Ma qui nascono i problemi tecnici. Mentre via nave i servizi reefer funzionano correttamente da porto a porto, via trasporto ferroviario/intermodale la questione è più complessa.

Sui treni mancano le prese, serve un genset, un generatore di energia elettrica con serbatoio da mille litri.

Oggi mancano gli strumenti in grado di risolvere il fatto che è costosissimo viaggiare con un genset a bordo.

Il raffronto dei costi mostra che se un container reefer marittimo arriva a 25.000 dollari, per un container reefer intermodale con genset a bordo ne servono 55.000, oltre a costi elevatissimi di manutenzione, refuelling e vita utile molto inferiore.

In queste condizioni il percorso dall'Europa alla Cina ha un costo altissimo.

Inoltre, il traffico di container dry Westbound ha un rapporto di 4 a 1 con quello Eastbound: i container arrivano in Europa pieni, ma non tornano in Cina pieni consentendo quindi di spuntare tariffe particolarmente agevolate per il ritorno».

SOLUZIONE PRS

«L'utilizzo dei container a Refrigerazione Passiva della società elvetica PRS S.A., socia di CISCo, è possibile sia nel viaggio di andata sia in quello di ritorno a tariffe dry grazie all'autonomia energetica che è una delle caratteristiche essenziali del sistema, sia per la merce dry sia per quella reefer.

PRS-Passive Refrigeration Solutions ha società sia in Svizzera sia una joint venture in Cina.

Questo permette di garantire manutenzione, servizi e supporto tecnico globale per Unione europea, paesi lungo la Silk Road e Cina.

In quest'ottica la società ha deciso di fare un accordo con produttori spagnoli per aprire le merci della Spagna alla Cina.

Si tratta di sinergie su cui PRS s.a. sta lavorando da tempo e che adesso si concretizzano, grazie ai cambiamenti globali di cui si è detto.

La chiave di volta è il container PRS.

Dall'Europa verso il Far East, il costo del nolo è di 10 mila euro per un container reefer e di 3 mila euro per un container PRS che, avendo autonomia energetica, viaggia alle condizioni di un dry».

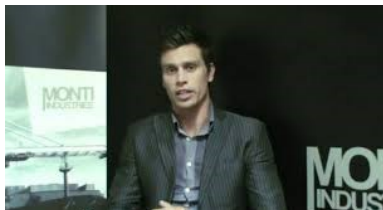
TRE PROGETTI IN SPAGNA

«Un'altra opportunità per la Spagna si è aperta con la pesta suina, a causa della quale in Cina sono stati abbattuti 50 milioni di capi.

La Spagna è un grande produttore di carne di maiale. Uno dei tre progetti che PRS sta portando avanti con la Spagna è proprio il trasporto di carne di maiale.

Insomma, si stanno aprendo prospettive impensabili fino a sei mesi fa».

Andrea Monti (Coremas Polaris Italia): “Il buon momento del settore oil and gas traina la produzione dei container shelter



Andrea Monti

Coremas Polaris Italia ha, da anni, sviluppato una business unit dedicata allo sviluppo di soluzioni containerizzate per il settore industriale, più comunemente definite shelter (cabine).

“Attualmente – afferma il titolare della società, Andrea Monti – siamo focalizzati su lavori e ordini per la Russia, settore oil and gas. In generale gli shelter vanno a servizio del settore minerario e oil and gas, quindi settore petrolchimico e delle materie prime. La domanda è legata ai prezzi di mercato delle materie prime. Quello del petrolio è attualmente stabile, su livelli buoni per il settore, per cui ci aspettiamo ordini costanti anche nei primi mesi del prossimo anno”.

I container shelter vengono prodotti da Coremas Polaris Italia all'interno del sito produttivo di Livorno.

Si tratta di circa 35.000 mq di piazzale e 2.000 mq di struttura coperta dove carpentieri e saldatori modificano container marittimi o realizzano cabine sulla base di progetti studiati e ingegnerizzati dal team tecnico e in collaborazione col cliente.

Ogni fase, dal taglio della lamiera alla verniciatura e successiva applicazione di loghi e stickers, è svolta all'interno dell'officina sotto la supervisione di ingegneri e del team qualità.

Il 90% del prodotto finito viene esportato ed è destinato a accogliere apparecchiature tecnologiche per il settore medicale, delle telecomunicazione, elettromeccanico e idraulico.

(23 settembre 2019)

Una nuova gru per navi Panamax al terminal EST di Catania

Nel 2019 si è aperta una nuova stagione per il porto di Catania. A ottobre la Europea Servizi Terminalistici (EST), società titolare del terminal container (e socia di CISO - Centro Internazionale Studi Containers i.s.), ha aggiunto una nuova gru Konecranes GHMH7608 con una portata di 150 tonnellate.

Quest'ultimo arrivo va a aggiungersi alle altre due già in funzione, una Fantuzzi e una Liebherr, da 100 tonnellate.

La nuova gru è il primo degli arrivi previsti all'interno di un ambizioso piano di investimenti che il terminalista siciliano ha intrapreso e che porterà, nel giro dei prossimi anni, a incrementare le capacità tecniche nei porti di Catania e Trapani, dove è presente con i suoi terminals.

La nuova gru ha determinato un consistente upgrade nelle performance del terminal container di EST a Catania, assicurandogli certamente il primato in Sicilia in termini di capacità complessiva di sollevamento.

Sarà inoltre assicurata la possibilità di operare su navi di classe Panamax, offrendo al sistema logistico regionale opportunità a oggi difficili da cogliere.

«Siamo felici di poter offrire alla nostra clientela e a tutto il sistema produttivo siciliano - ha dichiarato il presidente del Consiglio di amministrazione di EST, Antonio Pandolfo - un servizio sempre più efficiente e veloce.

Siamo sicuri che questo investimento saprà fungere da volano per lo sviluppo di nuove opportunità per l'export isolano».



(8 ottobre 2019)

Con l'ingresso del nuovo socio Trasportounito Service, CISCo rafforza il legame con l'autotrasporto



Trasportounito Service, società di servizi e consulenza agli autotrasportatori dell'associazione nazionale di categoria Trasportounito, è nuova socia di CISCo.

«Aderire a CISCo – afferma Giuseppe Tagnochetti, amministratore delegato di Trasportounito Service – è un modo per dare ancora più forza al nostro sistema di servizi, offrendo risposte tecniche, informazioni, formazione e analisi di alto livello alle imprese dell'autotrasporto. In

questo campo l'autotrasporto ha bisogno ancora di crescere. In particolare, CISCo è attivo nella promozione del container, un sistema di trasporto che vede coinvolti molti associati di Trasportounito».

Trasportounito Service è una società consortile con sede a Genova, di cui fanno parte 600 soggetti dell'autotrasporto.

Il suo obiettivo è garantire servizi, formazione, assistenza tecnica e consulenza alle imprese.

Offre anche altri prodotti, come ad esempio la possibilità di ottenere la card per il Telepass o servizi assicurativi, e gestisce un distributore di gasolio e uno shop di accessori e ricambi nel porto di Genova.

«CISCo – continua Tagnochetti – è una realtà in cui possiamo trovare professionisti di alto livello. Un altro obiettivo della nostra adesione è poter operare assieme alle altre realtà associate a CISCo, come spedizionieri e agenti marittimi, categorie importanti per il settore container».

Trasportounito Service sta già valutando la possibilità di organizzare assieme a CISCo corsi di formazione ad hoc per autotrasportatori, focalizzati sull'operatività in porto.

Inoltre è interessato alla possibilità di collaborare con gli studi legali associati a CISCo, per approfondire aspetti operativi del lavoro degli autotrasportatori che meritano ulteriori chiarimenti tecnici.

«Trasportounito – spiega Tagnochetti – è una realtà giovane, nata da una decina d'anni e con l'ambizione di crescere ancora».

(17 ottobre 2019)

NGS Sensors si associa a CISCo per sviluppare la Physical Internet



Alessandro Vaglini, chief business officer di NGS

L'Unione Europea punta sulla Physical Internet (PI), un modello lanciato da un accademico canadese che prevede di mutare nel mondo fisico della logistica e del trasporto merci la logica dei flussi di pacchetti di informazioni che ha permesso a Internet di diventare un fenomeno di massa.

Una delle realtà italiane più avanzate in questo settore è New Generation Sensors (NGS), azienda di Pisa e nuovo socio di CISCo, specializzata nell'Internet delle cose o IoT (Internet of things).

NGS è entrata nel settore della logistica partecipando al programma europeo Iconet, uno dei progetti con cui l'Unione Europea sta cercando di implementare la Physical Internet.

E proprio il nuovo interesse per il settore ha spinto la società a associarsi a CISCo.

Il Centro internazionale studi container è visto come soggetto italiano di riferimento per lo sviluppo di standard digitali nella logistica.

Come è nata NGS e che cosa fa?

«NGS – risponde Alessandro Vaglini, chief business officer di NGS – è nata nel 2015 come spin-off della Scuola Superiore Sant'Anna di Pisa con l'obiettivo di sviluppare sistemi e soluzioni nell'ambito dell'Internet delle cose. La collaborazione con la Scuola Superiore Sant'Anna continua tutt'oggi. L'IoT si basa sul principio che i macchinari sono nodi della rete con cui si può dialogare, comunicando nei due versi. Nel nostro caso ci occupiamo, tra gli altri, di sensori per la manutenzione predittiva di macchinari elettrici. I sensori generano un traffico di dati che noi raccogliamo, elaboriamo e da cui generiamo messaggi che possono attivare un segnale di allarme. NGS è presente su tutta la linea, dal sensore al gateway alla piattaforma cloud con algoritmi per il machine learning e intelligenza artificiale, sia con hardware sia con software. Il sistema permette di anticipare i guasti rendendo possibile pianificare gli interventi di manutenzione e ridurre i fermo macchina».

Come siete arrivati al mondo della logistica?

«Siamo entrati nel progetto Iconet del programma europeo di ricerca Horizon 2020. Il progetto si prefigge la realizzazione della cosiddetta Physical Internet (P.I.), un concetto elaborato dal professore canadese Benoit Montreuil e fatto proprio dalla Commissione europea».

Che cosa prevede la P.I.?

«La vera Internet si è affermata in tutto il mondo grazie al fatto che sposta informazioni in maniera efficiente, incapsulando i messaggi in "pacchetti" telematici. Allo stesso modo si può portare la logica dei pacchetti di informazioni, che è alla base di Internet, anche nel mondo della logistica, per ottimizzare costi e emissioni inquinanti. In modo analogo a Internet, anche nei container si incapsula e si trasporta merce. La Physical Internet studia come applicare la logica di Internet alla gestione della logistica e di conseguenza ai container».

Può fare un esempio?

«Si utilizzano concetti che esistono già nel groupage o nel trasporto via nave, ma fornendoli di una costruzione razionale che gli fa fare un passo ulteriore. Come esempio dei benefici complessivi ottenibili con l'introduzione dei concetti di P.I. si può considerare lo studio fatto sulla rete logistica francese di due dei maggiori gruppi retailer locali. Si parte da una rete di trasporto con una rete di linee che coprono tutto il territorio francese in maniera disordinata. Quello che è stato fatto è dare una razionalizzazione alla rete dando una gerarchia ai nodi a livello provinciale, regionale, nazionale.. Raggruppando i nodi si possono raggruppare le spedizioni. La sperimentazione ha portato miglioramenti significativi, fino al 26% di riduzione dei costi e sensibile riduzione delle emissioni».

Che ruolo ha l'Unione Europea?

«L'UE ha recepito l'idea di P.I. e cerca di renderla disponibile. Ha avviato una serie di progetti e Iconet è uno di questi. Il progetto Iconet si propone come la prima realizzazione di una P.I. in Europa. NGS partecipa sviluppando soluzioni per mettere sensori e sistemi di tracciabilità sui container, elaborare i dati in cloud e renderli disponibili agli utenti. Rispetto alla nostra attività tradizionale cambia il fatto che i sensori non sono più fermi in uno stabilimento, ma si muovono coi container. Quindi non sono alimentati dalla rete e non sempre sono coperti dalla rete cellulare».

Quando produrrete un risultato concreto?

«Siamo partiti lo scorso anno e entro Natale installeremo i primi tracker e sensori per monitorare le spedizioni via container del gruppo Procter&Gamble, anch'esso partner del progetto Iconet. Altre realtà simili alla nostra sono partite prima di noi, ma hanno limitato la loro attività alla raccolta dei dati. Per noi invece i dati vanno utilizzati in maniera più complessa. L'impressione è che nel mondo della logistica la programmazione sia ancora in gran parte frutto di lavoro personale, basato quindi sull'esperienza personale. La P.I. cerca di portare razionalizzazione, con algoritmi che attingono ai dati più aggiornati provenienti da una grande quantità di fonti contemporaneamente, come a esempio previsioni del tempo e previsioni del traffico. Il nostro lavoro avviene in questo contesto.

L'obiettivo di NGS è quello di monitorare i container interi, ma anche di iniziare a pensare di monitorare i singoli pallet che possono viaggiare all'interno del container. Inoltre abbiamo la capacità di fare monitoraggio e manutenzione predittiva sui motori dei container reefer, aiutando a evitare ad esempio che si verifichino rotture quando questi sono già a bordo delle navi».

Con chi potrebbe collaborare NGS?

«Con aziende interessate a monitorare i container quali spedizionieri e aziende proprietarie di container. Di interesse sono anche le compagnie di assicurazione. Le assicurazioni, in particolare, potrebbero essere molto interessate ai dati generati dai sistemi di monitoraggio. Si pensi ad esempio a sinistri e situazioni in cui all'apertura del container a destinazione si trovano le merci collassate. Attraverso i dati del sistema di monitoraggio si potrebbe risalire al momento e luogo dove il container ha subito movimenti al di fuori della norma anche controllando i dati degli accelerometri».

Perché avete aderito a CISCO?

«Nel nostro lavoro è importante la standardizzazione dei linguaggi attraverso i diversi anelli della catena logistica. E' importante non soltanto creare standard, ma anche mettersi d'accordo su quali utilizzare, cercando standard comuni, come è avvenuto, in un altro campo, con il GSM a livello mondiale in ambito telecomunicazioni nei primi anni 2000.

Le grandi compagnie di navigazione che hanno costituito la Digital Container Shipping Association (DCSA) vanno in quella direzione. Probabilmente il settore sente il fiato sul collo di Amazon. Il modello di Amazon è che il cliente ordina e riceve il giorno dopo. Non trovando risposte adeguate dagli operatori della logistica per attuare questo modello il fondatore, Jeff Bezos, ha da tempo deciso di fare da sé. E Amazon non è l'unica. La Commissione europea, per non restare schiacciata fra Amazon e la Cina, porta avanti diversi progetti, uno di questi è la P.I..

L'adesione a CISCO consente a NGS di mettere a disposizione le proprie competenze e di entrare in contatto con altre realtà del settore. Siamo arrivati a CISCO grazie allo stretto rapporto che ha con Bic (Bureau international des containers), proprio cercando gruppi che si occupassero di standardizzazione. All'interno della P.I., si può dire per analogia che il ruolo di CISCO è quello del "physical router". Il successo di Internet è stato costruito passo per passo e poi è esploso. Nella logistica si fatica a introdurre questi concetti, ma il settore va in questa direzione, cioè che tutti parlino un linguaggio comune. Con l'avvento della P.I. si apre uno scenario che crea opportunità nuove, c'è spazio per nuovi business model».

(26 novembre 2019)

CORSO GRATUITO DI FORMAZIONE. Import/Export: profili fiscali e doganali



Il 10 aprile 2019, dalle 9.30 alle 13.00, si è svolto presso la sede della Camera di Commercio di Genova, il corso gratuito di formazione organizzato da Cisco "Profili fiscali e doganali delle attività di import/export"

Il corso era rivolto alle aziende iscritte al Registro Imprese di Genova e ai soci del C.I.S.Co.

Il programma:

- 1) I profili Iva e doganali delle esportazioni e delle importazioni
- 2) Le esportazioni: – la responsabilità dell'esportatore e il Made in – la figura dell'esportatore abituale e le lettere d'intento – corretta formazione e utilizzo di plafond anche in dogana – la prova delle esportazioni – casi pratici

3) Gli elementi essenziali della dichiarazione di importazione. La giurisprudenza in materia di: – classificazione doganale: prodotti finiti, incompleti, misti e parti – valore in dogana e royalties

4) La compliance doganale: le informazioni vincolanti

(20 marzo 2019)

Corso su "Le operazioni intracomunitarie" il 28 maggio 2019

Si è svolto il 28 maggio 2019 presso la Camera di Commercio di Genova il corso "LE OPERAZIONI INTRACOMUNITARIE"

PROGRAMMA

Ore 09:15 Gli acquisti e le cessioni intracomunitarie

Ore 10:00 Le triangolazioni intracomunitarie

Ore 11:00 La nuova figura della Certified Taxable Person (CTP)

Ore 12:00 Recenti novità legislative e giurisprudenziali in tema di cessioni intracomunitarie

Relatori: Luca Piemontese e Lorenzo Ugolini- Studio legale UBFP, associato C.I.S.Co.

Il seminario gratuito era riservato ai soci CISCO e alle aziende regolarmente iscritte al Registro Imprese di Genova ed è stata data priorità agli operatori con l'estero in possesso di Codice meccanografico, regolarmente convalidato.



(15 maggio 2020)

Corso su "Le operazioni intracomunitarie" il 28 maggio 2019



Si è svolto il 14 giugno 2019 dalle 8.30 alle 12.30 presso la Camera di Commercio di Genova il corso di aggiornamento

"La nuova normativa sul trasporto stradale" (d.m. 214-215 del 19-05-2017) entrata in vigore il 20-05-2018

PROGRAMMA

- Responsabilità del caricatore e del conducente
- Sistemi di bloccaggio delle merci
- Calcoli delle forze risultanti
- Applicazioni pratiche

In collaborazione con International Propeller Club – Port of Genoa

(24 maggio 2019)

Il racconto del convegno del 29 maggio 2019 a Genova:

«Il 5G è un'opportunità per le imprese dei trasporti e della logistica»



Digitalizzazione e 5G sono stati al centro del convegno organizzato il 29 maggio scorso da CISCO e Propeller Club – Port of Genoa nella sede della Camera di Commercio di Genova.

Il convegno è stato moderato da Giorgia Boi, presidente del Propeller genovese.

Introducendo l'incontro, Massimo Giacchetta, vicepresidente della Camera di Commercio ha detto:

«La logistica per le imprese genovesi è un settore fondamentale. I due aspetti più importanti sono innovazione tecnologica e normativa, soprattutto dopo che l'Imo ha avviato da aprile la convenzione che impone lo scambio elettronico di informazioni nel mondo marittimo».

«Il Cisco si è reso promotore negli ultimi anni - ha ricordato il presidente di Cisco, Filippo Gallo – di eventi, pubblicazioni e missioni all'estero. Da una di queste missioni è nato l'incontro con Huawei e l'idea di questo convegno. La presenza oggi a Genova di un rappresentante di Huawei per parlare di 5G è un'occasione unica».

Paola Carbone, della Camera di commercio, ha presentato l'attività del Punto impresa digitale di Genova. Il punto offre aiuto pratico (e psicologico) alla digitalizzazione delle imprese e offre l'analisi della maturità digitale delle imprese. Si può contattare all'indirizzo pid@ge.camcom.it.

«L'innovazione tecnologica – ha spiegato Luca Miraglia, titolare di Innovation Agency – impatta sulle imprese, ma lo shipping è ancora fra i settori meno coinvolti rispetto ad altre industrie. Un esempio sono i big data. Eppure lo shipping è paradossalmente uno dei settori che produce più dati».

«L'obiettivo del 5G è moltiplicare per 1000 i dati veicolabili, per 10 la velocità (fino a 10 Giga al secondo), di ridurre per dieci la latenza (fino a 1 millisecondo), mentre i dispositivi collegabili diventeranno milioni in più. Dove di collegavano mille telefonini si potrà collegare un milione di device, compresi container nei porti», ha spiegato Massimo Perino, direttore soluzioni wireless mobile di Huawei in Italia.

Durante il convegno sono state illustrate le potenzialità del 5G nel mondo dei trasporti. Nella discussione finale con il pubblico sono emerse anche le possibili criticità, a cui gli esperti hanno risposto (cybersicurezza, effetti sulla salute pubblica, interferenza con i sistemi satellitari, presenza di sistemi che potrebbero fare concorrenza al 5G come le comunicazioni satellitari).

Luca Miraglia e Massimo Perino hanno sostenuto la sicurezza e l'efficacia del 5G.

«Vedo difficile – ha detto Perino – che il satellite possa gestire velocità di 10 Gbps con latenza di 1 ms. Il satellite sarà utile in situazioni come le navi in alto mare. Satellite e 5G sono sistemi in collaborazione e non in competizione».

Dopo il convegno con Huawei, CISCO sta preparando due occasioni di incontro analoghe con rappresentanti di altre importanti aziende cinesi, Tencent e Alibaba, ha annunciato nelle conclusioni il segretario generale di CISCO, Giordano Bruno Guerrini.



(30 maggio 2019)

Corso il 10 settembre 2019: “Il container reefer e le esigenze della merce”



Si è svolto a partire dal 10 settembre 2019, a Genova, il Corso di formazione “Il container reefer e le esigenze della merce”, organizzato da CISCo e riservato ai dipendenti delle agenzie marittime.

Il Corso, della durata di 30 ore complessive suddivise in 15 lezioni di due ore, si è tenuto fra settembre e ottobre, al martedì e al giovedì, nella sede di Assagenti Genova. È stato allestito il collegamento in videoconferenza presso le sedi delle associazioni federate in tutta Italia.

Il format di questo e degli altri Corsi di CISCo può essere ripetuto e organizzato, su richiesta specifica, anche in altre località per chiunque ne fosse interessato, rivolgendosi alla segreteria di CISCo – tel 0102518852.

(16 luglio 2019)

Corso “La pianificazione doganale” il 24 settembre 2019

Si è svolto martedì 24 Settembre dalle 9:00 alle 13:00 Camera di Commercio di Genova il corso LA PIANIFICAZIONE DOGANALE: REGIMI, DEPOSITO DOGANALE E DEPOSITO IVA.

PROGRAMMA: Destinazioni e regimi doganali Immissione in libera pratica ed in consumo Transito comunitario interno ed esterno Depositi doganali e depositi Iva (il consignment stock) Le esportazioni in conto lavoro – recenti orientamenti di prassi e giurisprudenza Ammissione temporanea

RELATORI: Elena Fraternali e Luca Piemontese – Studio Associato UBFP – Socio C.I.S.Co.

Il seminario gratuito era riservato ai soci C.I.S.Co. e alle aziende regolarmente iscritte al Registro Imprese di Genova.

È stata data priorità agli operatori con l'estero in possesso di Codice meccanografico, regolarmente convalidato.



(18 settembre 2019)

L'Ordine degli Avvocati di Genova accredita il Corso Ctu Code di CISCo



Il 30 ottobre 2019, dalle 8.30 alle 12.30, alla Camera di Commercio di Genova, via Garibaldi 4, Genova, si è tenuto il Corso “CTU Code by IMO, ILO, UNECE”, sulle regole internazionali per movimentare e riempire i container marittimi, organizzato da CISCo in collaborazione con Propeller Club – Ports of Genoa.

PROGRAMMA

PARTE GIURIDICA – CTU Code: tra aspetti di responsabilità e contrattuali – Contratti assicurativi – Contratti di trasporto – Responsabilità della messa in sicurezza del carico in container

PARTE TECNICA – Condizioni generali di sicurezza durante le fasi di carico e scarico delle merci su container – Conseguenze di un insufficiente imballaggio e bloccaggio del carico – Forze che agiscono sul carico durante il trasporto – Valutazione del carico e pianificazione – Principi base per il bloccaggio e la messa in sicurezza del carico in container – Materiali per il bloccaggio del carico – Tecniche speciali di bloccaggio delle merci nei container

RELATORI: Dott. Francesco Apeddu – Adv. Enrico Molisani

L'Ordine degli Avvocati di Genova ha assegnato 2 crediti formativi ai propri iscritti che hanno partecipato al Corso “CTU Code by Iomo, Ilo, Unece” organizzato da CISCo.

(30 settembre 2019)

Seminario CISCo – Gestione del rischio nel settore dei trasporti

Martedì 22 Ottobre dalle 9:00 alle 13:00 alla Camera di Commercio di Genova, Via Garibaldi 4, CISCo ha organizzato il seminario “Gestione del rischio nel settore dei trasporti”.

PROGRAMMA

ore 09.15 Trasporti marittimi:

- Responsabilità del noleggiatore e dell’armatore;
- Il passaggio della responsabilità dallo shipper al carrier

ore 10.30 Trasporti terrestri: responsabilità del vettore e dello spedizioniere;

ore 12.00 La gestione del trasporto containerizzato:

- Il problema della prolungata giacenza dei container nei porti
- Agevolazioni doganali e pesatura dei containers (convenzione Solas)

Relatori: Avv. Elena Fraternali Studio legale UBFP associato C.I.S.Co. e Avv. Francesco Gasparini

Il seminario gratuito era riservato ai soci CISCO e alle aziende regolarmente iscritte al Registro Imprese di Genova ed è stata data priorità agli operatori con l’estero in possesso di Codice meccanografico, regolarmente convalidato.

(8 ottobre 2019)

Un bilancio del seminario “La gestione del rischio nel settore dei trasporti” del 22 ottobre

Le professioni dello shipping sono sempre più complesse e richiedono una formazione specializzata continua.

Lo scorso 22 ottobre si è svolto presso la Camera di Commercio di Genova il seminario “La gestione del rischio nel settore dei trasporti”, una delle iniziative con cui CISCO dà risposta alla richiesta di formazione del settore.

E’ stata una delle iniziative che il CISCO organizza ogni anno per la formazione dei propri soci e per le imprese iscritte al Registro delle imprese di Genova.

Il seminario è stato condotto dall’avv. Elena Fraternali, dello studio legale UBFP, socio di CISCO, e dall’avv. Francesco Gasparini.

Il seminario ha affrontato tre temi.

I trasporti marittimi con le responsabilità del noleggiatore e dell’armatore e il passaggio della responsabilità dallo shipper al carrier.

I trasporti terrestri con la responsabilità del vettore e dello spedizioniere.

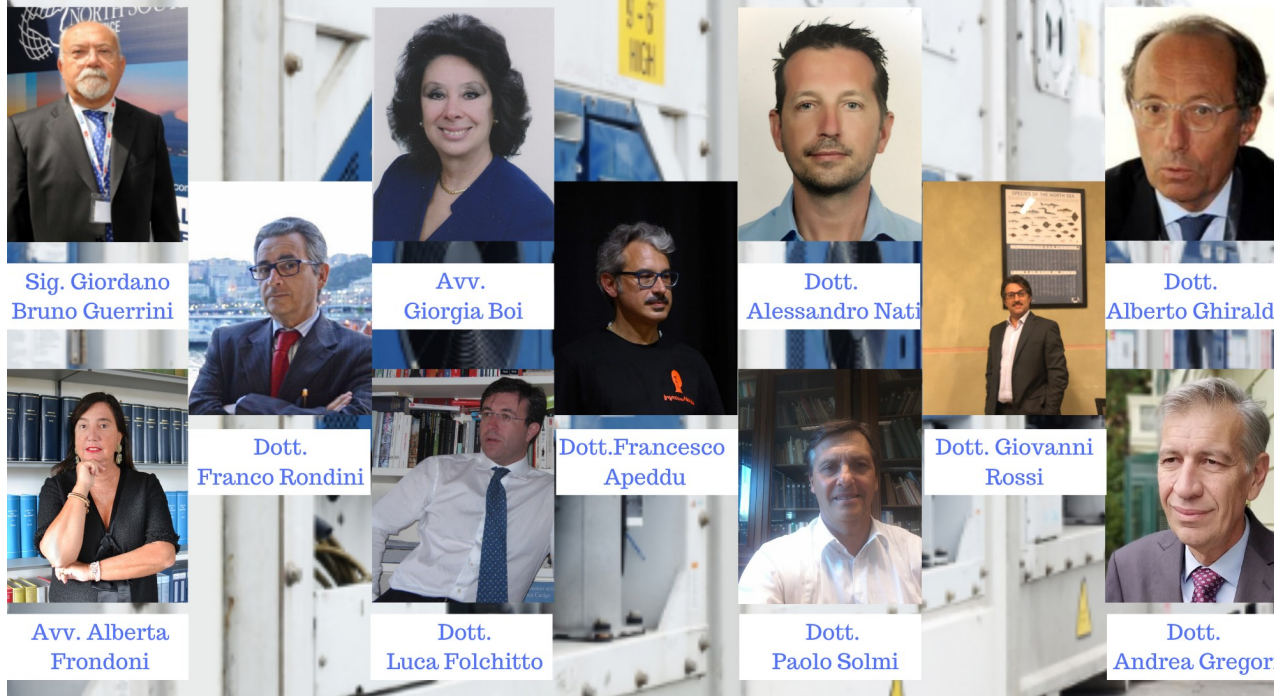
La gestione del trasporto containerizzato con il problema della prolungata giacenza dei container nei porti, le agevolazioni doganali e la pesatura dei container resa obbligatoria dalla Convenzione Solas.

Il seminario si è rivelato un buon modello di come CISCO valorizza e mette in rete le competenze dei propri soci, in questo caso lo Studio legale UBFP.

(17 novembre 2019)



Corso Reefer CISCO – L'evoluzione di navi e container reefer e le migliori modalità di trattamento della merce nelle lezioni di Luca Folchitto



Luca Folchitto, senior sales specializzato nel settore frigo, ha tenuto due apprezzate lezioni del corso di CISCO “Il container reefer e le esigenze della merce”, dedicato alle agenzie marittime e che si sta svolgendo in queste settimane Assagenti, piazza Dante 6, a Genova.

Le due lezioni hanno affrontato rispettivamente “Aspetti tecnici” e temi riguardanti “La merce” nel trasporto reefer e sono stati fra i primi incontri di un percorso formativo che per i partecipanti si concluderà il 24 ottobre prossimo e vedrà l'intervento di numerosi altri relatori.

I partecipanti, sia quelli in sala, sia quelli collegati a distanza in teleconferenza, provengono da agenzie marittime e branch office di compagnie di linea.

«La qualità della platea – dice Folchitto – è di livello medio-alto, e i partecipanti non sono soltanto junior, ma anche persone esperte che hanno avuto già esperienza del reparto frigo.

Circa la metà proviene dal ramo commerciale del customer service».

Quanto ai contenuti, si è trattato di due lezioni molto differenti fra loro.

Durante la prima sono state messe in evidenza le caratteristiche tecniche e le differenze fra navi frigo convenzionali e container reefer che viaggiano su portacontainer.

Per molti operatori la nave frigo è ancora vincente in termini di qualità, ma l'efficienza dei contenitori a atmosfera controllata è molto migliorata.

Un tema importante è quello dei gas refrigeranti, che sempre più puntano a un minor impatto ambientale conservando l'efficienza.

Altro punto affrontato è quello della circolazione dell'aria all'interno del contenitore e quindi delle modalità di riempimento, legate anche alla tipologia di merce.

L'ultima parte ha riguardato Pti (ispezione/collaudato), pulizia e riparazione dei contenitori reefer.

“Il secondo incontro – racconta Folchitto – è stata quasi una lezione di scienze, incentrata non sui contenitori, ma sul contenuto, la merce trasportata”.

Merce che può essere organica e inorganica, è definita in base a macrocategorie come ad esempio pollame, pesce, banane, mele, agrumi, farmaceutici, e di cui occorre conoscere le caratteristiche di base come ad esempio il metabolismo, la fotosintesi, la respirazione della frutta.

Durante la lezione sono stati introdotti concetti di base per gli agenti che vogliono operare in questo campo, come preparazione, confezionamento, conservazione, tempo, temperatura.

Folchitto ha spiegato come la buona conservazione della merce parta dal raccolto: se il taglio è fatto bene, la durata di vita del prodotto sarà maggiore e si potranno raggiungere mercati più lontani.

(25 settembre 2019)

Corso Reefer CISCo – Franco Rondini: «Settore reefer in evoluzione, ci aspettiamo sempre novità»



L'agente marittimo Franco Rondini ha inaugurato e introdotto il Corso CISCo su "Il container reefer e le esigenze della merce", tenendo successivamente una seconda lezione su "Gli aspetti tecnici" del trasporto refrigerato.

Quali sono i temi che ha affrontato a lezione e che quadro è possibile fare del mercato reefer?

«I temi trattati – risponde Rondini – sono stati: l'evoluzione del sistema dei trasporti; lo sviluppo delle navi portacontainer e l'impatto sul mercato dei noli; le alleanze fra vettori – M&A: scenari futuri; il mercato reefer italiano import/export; composizione del costo del trasporto via mare; i service contracts; i "trattamenti" del freddo; controlled atmosphere; modified atmosphere; cold treatment; sonde; genset. Questo tipo di mercato è in continua evoluzione da un punto di vista tecnologico. L'obiettivo è aumentare le tipologie di merce che possono essere trasportate e che prima non potevano viaggiare via mare. In questo modo si aprono nuovi mercati e rotte commerciali. Il trasporto in container reefer è in continuo aumento in termini di volumi. Ogni giorno ci si può aspettare una novità, fenomeno che nel settore del container dry non avviene».

Che importanza ha la formazione nel settore reefer?

«Essendo un settore abbastanza di nicchia che prevede un minimo di conoscenze tecniche ritengo che la formazione abbia un ruolo primario. La stessa clientela che tratta merci da trasportare in contenitori refrigerati si aspetta dai vettori una competenza che va al di là della semplice competenza relativa al settore dry».

Che cosa pensa di questa iniziativa di Cisco?

«Ritengo personalmente che Cisco stia facendo molto bene. Vedo grande attività nella promozione di corsi e questa è sicuramente una bellissima novità. I nostri giovani hanno bisogno di formazione. In un mondo globalizzato e super veloce come quello in cui viviamo, troppo spesso non si investe abbastanza nella formazione. La continua rincorsa alla riduzione dei costi richiede alle multinazionali di assumere sempre più spesso giovani senza esperienza (che quindi costano meno di profili professionali già formati), quindi io credo che queste iniziative diano la possibilità ai giovani assunti di farsi un pò di formazione, anche se "postuma"».

Che risposta ha avuto dai partecipanti al corso?

«Durante il primo incontro mi pare che il livello di attenzione sia stato alto, anche se non ci sono state domande (e questo per me spesso è il "termometro dell'interesse"). Ho avuto però poi diversi riscontri da partecipanti che la lezione è stata di molto aiuto per capire le dinamiche del mercato dello shipping e del mercato reefer. La seconda lezione ha avuto molte più domande. Anche questo è normale perché, basandomi sulla mia esperienza di corsi simili tenuti negli ultimi anni, già dal secondo incontro, l'atmosfera in aula si rilassa e i partecipanti si sentono più a loro agio e cominciano a fare domande. Quello è il momento che personalmente preferisco perché a quel punto l'incontro diventa "interattivo". Non è più un monologo. La ideale "barriera" fra docente e allievo, se così vogliamo chiamarla, viene abbattuta e la lezione diventa ancor più costruttiva».

Può dare un suggerimento per iniziative future?

«Nessun suggerimento se non quello di continuare così e se possibile "studiare" altri corsi di tipo "specialistico" come questo».

(4 ottobre 2019)

Corso Reefer di CISCo – L'ispettore fito-sanitario Paolo Solmi ha spiegato come si controlla il protocollo del freddo



L'intervento di Paolo Solmi, ispettore del servizio fitosanitario della Regione Emilia Romagna, è stato uno dei più particolari fra quelli, tutti di alto livello, che hanno caratterizzato la prima edizione del Corso "Il container reefer e le esigenze della merce", organizzato da CISCo.

La prospettiva di cui Solmi si è fatto portatore, cioè quella dal punto di vista della pubblica amministrazione, non è infatti quella usuale degli agenti marittimi partecipanti al Corso, che hanno quindi risposto con curiosità e interesse all'intervento.

Quali sono i temi che avete trattato?

"Ho illustrato i vari protocolli per l'esportazione di frutta con il cold treatment, quindi senza trattamento fitosanitario: per eliminare gli insetti si utilizza il freddo. Inoltre ho spiegato che cosa fa il servizio sanitario per il controllo del cold treatment. In pratica verificiamo la correttezza della temperatura di raffreddamento nel cold treatment, un trattamento che dura fra 12 e 18 giorni. E' un lavoro che eseguiamo in collaborazione con le ditte specializzate e che viene effettuato su ogni container di questo tipo di prodotti".

Più in generale di che cosa si occupa il Servizio?

"Il servizio è composto dal Fitosanitario centrale, che fa capo al ministero dell'Agricoltura, e dai diversi Fito-sanitari regionali, che fanno appunto capo alle singole Regioni. Entrambi questi servizi compongono il Servizio fitosanitario nazionale. Si occupa delle malattie delle piante, con controlli alle merci in import e in export, nei vivai e sul territorio: siamo l'ospedale delle piante".

Che cosa dicono i protocolli?

"L'Unione europea ha una propria normativa sanitaria molto complessa, che indica quali malattie non devono essere presenti per poter importare ortofrutta nel territorio dell'Unione. Per quanto riguarda i protocolli in esportazione, invece, ogni paese di destinazione ha i propri protocolli, come ad esempio quello per le susine in India. In alcuni casi il protocollo prevede l'utilizzo del cold treatment, per questo dobbiamo effettuare questa procedura. Talvolta l'Italia ha accordi bilaterali. Ad esempio con la Cina il nostro paese ha un protocollo bilaterale per effettuare il cold-treatment".

Che risposta ha avuto dai partecipanti al Corso?

"La classe è stata molto interessata e attenta. La spiegazione di che cosa è il Servizio fito-sanitario ha toccato aspetti nuovi, che non conoscevano. È vero che spesso hanno a che fare con il certificato fitosanitario, ma senza sapere che cosa c'è dietro, e il Servizio per loro rimaneva soltanto un nome sulla carta".

Che cosa pensa di questa iniziativa di CISCo?

"Il mio è stato un intervento particolare su una serie di interventi molto tecnici. Penso che questi corsi siano utili, permettono di toccare tematiche così importanti per la nostra economia come le esportazioni verso paesi terzi".

(22 ottobre 2019)

Corso Reefer CISCo – Giorgia Boi: «Un corso importante per un tema che richiede una cura particolare»



Al Corso “Il container reefer e le esigenze della merce”, organizzato da CISCo, la presidente del Propeller Club Port of Genoa, Giorgia Boi, che insegna Diritto della navigazione e Diritto delle assicurazioni marittime al Dipartimento di Economia dell’Università di Genova, ha partecipato come docente di due lezioni.

«Ho avuto il piacere – racconta Boi – di ritrovare ex-studenti dei miei corsi universitari che oggi sono bene avviati nel mondo del lavoro. Mi ha fatto piacere vedere che sono operativi e che hanno già trovato un’occasione di crescita professionale. In generale, ho trovato l’aula molto reattiva e interessata».

Qual è l’importanza di corsi come questo organizzato da CISCo?

«E’ un corso interessante perché approfondisce un tema di nicchia nel settore dello shipping, quello delle merci refrigerate. Sono merci che devono avere un trattamento termico e che devono viaggiare a temperature molto basse. Questo richiede una cura particolare e la necessità che il container sia sempre attaccato a una presa».

Di che cosa avete parlato al Corso?

«Le lezioni sono state sulle regole internazionali del trasporto marittimo di merci refrigerate in container, sul trasporto multimodale e su alcuni riflessi assicurativi legati al trasporto reefer e su come si possono affrontare. Le norme principali norme internazionali in vigore sono risalenti nel tempo, in particolare alla Convenzione di Bruxelles del 1924. Occorre interpretarle adeguatamente per poterle riferire anche al trasporto containerizzato, che si è sviluppato successivamente, e per applicare i principi della Convenzione alla luce delle moderne esigenze. Di aiuto nell’interpretazione della Convenzione sono state alcune sentenze successive».

Pensa che in futuro la normativa verrà rinnovata?

«Sono stati fatti tentativi. L’Onu ha elaborato una Convenzione nel 2009 che non è mai entrata in vigore perché non ha raccolto sufficienti consensi. E’ troppo complessa e elaborata. Si preferiscono testi più chiari e lineari come quello di Bruxelles del 1924, che è stato accettato da tutti i Paesi».

Quali sono stati i temi trattati dal Corso dal punto di vista assicurativo?

«Ho presentato i riflessi assicurativi legati ai danni che possono avvenire durante il trasporto di merce in container: come ci si assicura, le assicurazioni sul carico, ma anche il punto di vista del vettore, le sue responsabilità e i danni che può subire la nave».

(30 ottobre 2019)

Corso Reefer CISCo – Alberto Ghiraldi (PRS): «Nel trasporto refrigerato l'innovazione apre nuovi mercati»



Il Corso organizzato da CISCo su “Il container reefer e le esigenze della merce” è stato molto articolato.

Il tema è stato affrontato a 360 gradi da numerosi esperti, dal punto di vista tecnico, giuridico, assicurativo, procedurale.

Un intervento particolarmente interessante, mirato alle nuove tecnologie in via di sviluppo, è stato quello che ha visto protagonista Alberto Ghiraldi (foto), di PRS Solutions (socio di CISCo), che ha presentato la tecnica della Refrigerazione Passiva, che è marchio registrato.

«Ho trovato i partecipanti al Corso di CISCo – racconta Ghiraldi – molto preparati e operativi. Abbiamo parlato delle problematiche che presenta il trasporto di prodotti refrigerati e la soluzione rappresentata dalla Refrigerazione Passiva. Questa tecnica non porta via traffico ai container reefer convenzionali, ma porta un'offerta aggiuntiva per merce che i container convenzionali non riescono a raggiungere».

In che modo?

«Come ho spiegato durante il Corso, consente di aprire mercati al trasporto di frutta più pregiata, come ad esempio quella prodotta in Italia, che attualmente viene spedita tramite via aerea».

Quindi è un'opportunità per aprire nuovi mercati?

«Sì. Refrigerazione Passiva, che proponiamo come PRS Solutions, non sottrae traffico ai reefer convenzionali, ma crea nuovo traffico marittimo a alto valore aggiunto. Apre prospettive di estremo interesse in quanto consente di acquisire traffici per il trasporto porta-a-porta coprendo servizi che i reefer convenzionali non possono coprire e di acquisire traffici oggi non gestibili per problemi di conservabilità della merce deperibile, che oggi vengono fatti via aerea e camion. Non siamo quindi concorrenti, ma portiamo nuovi traffici pregiati a alto valore aggiunto»

In che modo agisce la Refrigerazione Passiva?

«L'utilizzo dei container a Refrigerazione Passiva, quindi senza allaccio alla presa di corrente, è possibile sia nel viaggio di andata sia in quello di ritorno a tariffe dry grazie all'autonomia energetica che è, unitamente alla qualità di conservazione, una delle caratteristiche essenziali del sistema. sia per la merce dry sia per quella reefer. Che progetti avete per lo sviluppo di questa tecnica?

«PRS-Passive Refrigeration Solutions, la cui tecnica ha avuto riconoscimenti dalle Nazioni Unite e dal governo Cinese, ha società sia in Italia sia in Cina, con una joint venture, e sta sviluppando in Spagna un importante progetto di logistica intermodale basata su container a Refrigerazione Passiva per aprire le esportazioni verso merci della Spagna alla Cina. Questo permetterà di garantire manutenzione, servizi e supporto tecnico globale per Unione europea, Silk Road e Cina».

Quali iniziativa portate avanti in Spagna?

«La società ha deciso di fare un accordo con produttori spagnoli. Si tratta di sinergie su cui PRS sta lavorando da tempo e che adesso si concretizzano. In Spagna sono in corso di sviluppo un progetto per esportazione di ortofrutta, uno nel settore ferroviario. Un'altra opportunità, che si è aperta recentemente e è stata rapidamente colta, è quella portata dalle conseguenze della pesta suina, a causa della quale in Cina sono stati abbattuti 50 milioni di capi.

La Spagna è un grande produttore di carne di maiale e uno dei tre progetti con la Spagna è proprio il trasporto di carne di maiale fresca anziché congelata. Si stanno aprendo prospettive precedentemente impensabili fino a sei mesi fa ed è un vero peccato che l'Italia non benefici di questi sviluppi tecnologici che potrebbero cambiare radicalmente la vita per i produttori nazionali aprendo il mercato cinese che, oggi, è divenuto il principale mercato mondiale».

(12 novembre 2019)

C.I.S.CO. E PORTS OF GENOA CON EST E ZENATEK A BREAK BULK EUROPE 2019 C.I.S.CO. PARTECIPA AL BREAK BULK EUROPE 2019 A BREMA, 21-23 MAGGIO 2019, CON PORTS OF GENOA, EST-EUROPEA SERVIZI TERMINALISTICI E ZENATEK (SALA STAND 7/W16/ PORTI E TERMINAL).

PORTI DI GENOVA: QUATTRO PORTI, UNA AUTORITÀ PORTUALE



Genova, Prà, Savona e Vado Ligure, i porti del Mar Ligure Occidentale – hanno unito le forze per formare la Ports of Genoa e oggi si posizionano come la principale fascia portuale italiana in termini di produttività totale, diversificazione dei prodotti e produzione economica.

Dalla fine del 2016, i quattro porti sono governati da un'unica Autorità Portuale che si impegna a offrire i più alti standard di servizio sia agli operatori che ai clienti, migliorando l'efficienza mediante la semplificazione delle procedure amministrative ed il potenziamento del margine competitivo dei porti con investimenti in risorse materiali e immateriali.

LA PRINCIPALE PORTA D'ACCESSO MEDIONALE NEL CUORE DELL'EUROPA

Situata nel punto più a nord del Mar Mediterraneo, la Ports of Genoa è facilmente accessibile via mare attraverso le navi portacontainer ultra-grandi che possono attraccare nelle acque profonde naturali dei porti, con una minima marea e condizioni marine favorevoli.

Nel raggio di 600 km dai porti si trova il cuore industriale dell'Europa: Svizzera, Baviera, Baden-Württemberg, Austria.

30 TERMINAL SPECIALIZZATI

Dislocati su una superficie complessiva di circa 7 milioni di m², 30 terminal specializzati movimentano oltre 70 milioni di tonnellate di merci, provvedendo a tutti i settori chiave delle merci: container, merci generiche, ro/ro e alla rinfusa.

La Ports of Genoa si classifica come il principale porta di accesso del Mediterraneo per i container (2,67 milioni di TEU nel 2018, in linea con le prestazioni del 2017, nonostante il crollo del ponte Morandi), il trasporto di carichi eccezionali e pesanti e la frutta.

EFFICIENTI CONNESSIONI TERRA-MARE

La Ports of Genoa beneficia di una posizione strategica con facile accesso da e per le principali direttrici interne, sia su strada attraverso la rete autostradale internazionale sia su rotaia per le principali destinazioni industriali.

Situato all'estremità meridionale del Corridoio Europeo TEN-T Reno-Alpi, i porti beneficiano di importanti investimenti infrastrutturali per migliorare la capacità, come la linea ferroviaria ad alta velocità tra Genova e Milano, il progettato bypass autostradale a ponente e la nuova diga foranea, per un programma di investimento complessivo di oltre 12 miliardi di euro.

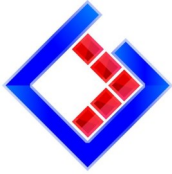
Inoltre, l'Autorità Portuale si impegna a un uso intensivo e all'espansione del proprio Port Community System per garantire lo scambio regolare di documenti elettronici tra tutte le parti interessate nella catena logistica, al fine di ridurre i tempi di permanenza e di transito nei porti.

UNO DEI PRINCIPALI PORTI PASSEGGERI DEL MEDITERRANEO

La Ports of Genoa si caratterizza come uno tra i principali snodi passeggeri del Mediterraneo: ogni anno oltre 4,2 milioni di passeggeri scelgono Genova, Savona e Vado come porti di imbarco per le loro vacanze.

Accogliendo oltre 2 milioni di passeggeri delle crociere all'anno, i terminal allo stato dell'arte di Genova e Savona ospitano le principali navi da crociera del mondo per gli itinerari nel Mediterraneo, nonché i porti di transito con un'ampia selezione di destinazioni interessanti, dall'eccentrico centro storico di Genova (patrimonio mondiale dell'UNESCO) o le affascinanti stradine acciottolate del centro medievale di Savona, ai paesaggi pittoreschi lungo la glamour Riviera italiana: il famoso Portofino o altre gemme come Santa Margherita, Camogli e Finale Ligure.





ZENATEK



ANDREA GREGORI

Il sistema di tracciamento Zenatek è stato progettato sulla base di un rigoroso controllo dei costi, al fine di sviluppare dispositivi di localizzazione dei container a un prezzo accessibile, ma fornisce anche la maggior parte di ciò che è necessario all'utente finale: tracciamento e monitoraggio.

Mission - Un approccio strutturato alla logistica portuale: questa è la missione di European Terminal Services (EST).

La nostra società è stata fondata nel 2004 grazie alla sinergia tra le principali aziende operanti nel settore dell'economia marittima: trasporto marittimo, operazioni portuali, stoccaggio e consegna delle merci. EST offre servizi rapidi ed efficienti, gestendo l'intera catena logistica con tecnologia eccellente e un servizio di qualità.

Chi siamo - La società ha realizzato due terminal container con le proprie risorse, conformi agli standard di sicurezza internazionali e alla più recente normativa doganale.

I terminal si trovano nel porto di Catania e Trapani e servono rispettivamente la Sicilia orientale e la Sicilia occidentale.

La EST ha ospitato contenitori delle più grandi compagnie di navigazione del mondo: Maersk, Hapag-Lloyd, CMA-CGM, Cosco, Zim, Hamburg Süd, Tarros e MSC.

Inoltre, la società ha creato forti legami con gli organi di governo dei porti per aumentare la consapevolezza del servizio.

Attività portuale.

Carico e scarico - Nei porti di Catania, Trapani, Augusta e Termini Imerese, la società effettua operazioni di carico e scarico per container, ro-ro, materiale rotabile e merci generiche.

"C.I.S.CO. E PORTS OF GENOA CON EST E ZENATEK A BREAK BULK EUROPE 2019"

La EST esegue anche operazioni di "trasporti eccezionali" come le turbine eoliche.

Agenzia marittima - Nei principali porti siciliani, le operazioni degli agenti marittimi vengono effettuate per le navi mercantili e turistiche, compresi i manifesti doganali, e viene assicurato un supporto totale agli armatori per l'assistenza a navi, equipaggio e passeggeri.

Spedizioni di merci.

Sdoganamento - La EST è in grado di offrire ai suoi clienti un'assistenza completa e altamente professionale e di organizzare consegne a domicilio in tutto il mondo via mare, terra o aria.

La EST offre inoltre ai suoi clienti assistenza doganale per l'importazione e l'esportazione di merci.

Logistica generale.

Immazzinamento e consegna delle merci - La EST progetta e produce l'intera filiera distributiva: dal ricevimento delle merci stoccate in contenitori al carico e alla consegna delle merci a destinazione, gestendo direttamente l'esecuzione all'interno della spedizione e del porto.

Gestione del container portuale.

Terminal portuali e interni - La società svolge queste attività nei porti di Catania, Trapani, Augusta e Termini Imerese, dove gestisce le aree concesse alla società dalle autorità portuali.

I terminal container Glossario Link soddisfano le normative ISPS, IMO e doganali e, all'interno del terminal, sono soddisfatte tutte le esigenze ed i requisiti delle aziende e dei loro clienti.

Manutenzione e riparazioni.

Reefer e contenitori per carichi secchi - La società ripara i contenitori per carichi secchi e refrigerati.

La EST è concessionaria certificata delle più rinomate aziende del settore, come Carrier, Thermoking e Starcool.

I nostri tecnici, oltre alle riparazioni sulle macchine frigo, svolgono un'attività professionale di ispezione pre-viaggio e del trattamento a freddo.



ANTONIO PANDOLFO

(2 maggio 2019)

Convegno a Monaco il 5 giugno: HOW DIGITIZATION SHALL IMPROVE PORT AND TRANSPORT PERFORMANCES



Si è svolto il 5 giugno 2019, in occasione della Transport Logistics di Monaco di Baviera, il convegno "HOW DIGITIZATION SHALL IMPROVE PORT AND TRANSPORT PERFORMANCES".

Il programma:

WELCOME & OPENING: Silvio FERRANDO - C.I.S.Co Vice President

Introducing: Giordano Bruno GUERRINI – C.I.S.Co. Secretary

Douglas OWEN – Secretary General of BIC. Chairman of ISO TC 104/SC2

Christian ROELOFFS – CEO Container xChange

Alessandro PITTO - Spediporto President

(17 maggio 2019)

C.I.S.CO. E PORTS OF GENOA CON RINA INTERMODAL E ZENATEK ALLA TRANSPORT LOGISTICS 2019 A MONACO DI BAVIERA C.I.S.CO. PARTECIPERÀ ALLA TRANSPORT LOGISTICS 2019 A MONACO DI BAVIERA DAL 4 AL 7 GIUGNO CON PORTS OF GENOA, RINA INTERMODAL E ZENATEK (PADIGLIONE B2 STAND 313)

PORTS OF GENOA: QUATTRO PORTI, UN'AUTORITÀ PORTUALE



Genova, Prà, Savona e Vado Ligure, i porti del Mar Ligure Occidentale, hanno unito le forze per costituire la Ports of Genoa ed oggi si pongono come la preminente gamma portuale italiana in termini di risultati produttivi complessivi, diversificazione del prodotto e rendimento economico.

Dalla fine del 2016 i quattro porti sono gestiti da un'unica Autorità Portuale impegnata ad offrire i più elevati standard di servizio agli operatori ed anche ai clienti, migliorando l'efficienza attraverso la razionalizzazione delle procedure amministrative e potenziando il vantaggio sulla concorrenza dei porti con investimenti in risorse tangibili e non.

LA PRINCIPALE PORTA D'ACCESSO MERIDIONALE AL CUORE DELL'EUROPA

Posta al punto più settentrionale del Mar Mediterraneo, Ports of Genoa è facilmente accessibile dal mare attraverso le grandissime portacontainer che possono attraccare nelle acque profonde naturali del porto, con escursione di marea minima e condizioni marine favorevoli.

Entro un raggio di 600 km dal porto si trova il cuore industriale d'Europa: Svizzera, Baviera, Baden-Wurtemberg ed Austria.

30 TERMINAL SPECIALIZZATI

Situati lungo una superficie complessiva di circa 7 milioni di m2, 30 terminal specializzati movimentano oltre 70 milioni di tonnellate di merci, provvedendo a tutti i settori chiave di derrate: contenitori, merci generali, ro/ro e rinfuse.

La Ports of Genoa si pone all'avanguardia degli scali quali porte d'accesso mediterranee per i contenitori (2,67 milioni di TEU nel 2018, in linea con le prestazioni del 2017 malgrado il crollo del ponte Morandi), per i carichi eccezionali e pesanti e la frutta.

EFFICIENTI COLLEGAMENTI TERRA-MARE

La Ports of Genoa si avvantaggia da una posizione strategica con facile accesso da e per le più importanti direttrici interne, sia via strada lungo la

rete autostradale internazionale che via rotaia alla volta delle principali destinazioni industriali.

Situati all'estremità meridionale del Corridoio Europeo TEN-T Reno-Alpo, i porti traggono vantaggio da importanti investimenti in infrastrutture al fine di aggiornare la capacità, come la Linea Ferroviaria ad Alta Velocità fra Genova e Milano, la Gronda autostradale di ponente e la nuova Diga Foranea, per un programma di investimento complessivo di oltre 12 miliardi di euro.



Inoltre, l'Autorità Portuale è impegnata ad utilizzare in modo estensivo e ad espandere il proprio Port Community System al fine di assicurare lo scambio senza problemi della documentazione elettronica fra tutte le parti coinvolte nella filiera distributiva logistica, per ridurre i tempi di sosta e di transito nei porti.

UNO DEI PRINCIPALI PORTI PASSEGGERI DEL MEDITERRANEO

La Ports of Genoa si caratterizza come uno degli hub passeggeri all'avanguardia nel Mediterraneo: ogni anno oltre 4,2 milioni di passeggeri scelgono Genova, Savona e Vado come porti d'imbarco per le proprie vacanze.

Accogliendo più di 2 milioni di crocieristi all'anno, i terminali allo stato dell'arte di Genova e Savona sono il porto di registro delle più importanti linee di navigazione crocieristiche mondiali per itinerari nel Mediterraneo, così come porti di transito che presentano un'ampia selezione di destinazioni attraenti, dall'eccellente centro storico di Genova (designato quale sito patrimonio dell'UNESCO) o le affascinanti strade acciottolate del centro medioevale di Savona, ai pittoreschi paesaggi lungo la incantevole Riviera italiana: Portofino famosa a livello mondiale o altre gemme come Santa Margherita, Camogli e Finale Ligure.

C.I.S.CO. E PORTS OF GENOA CON RINA INTERMODAL E ZENATEK ALLA TRANSPORT LOGISTICS 2019 A MONACO DI BAVIERA



Il RINA assicura un'ampia gamma di servizi in tutti i settori dell'energia, del mare, della certificazione, dei trasporti ed infrastrutture e dell'industria attraverso una rete globale di 170 uffici in 65 paesi.

Il RINA è membro di fondamentali organismi internazionali ed è un importante contribuente allo sviluppo di nuovi standard normativi.

I contenitori sono dappertutto.

Assicurare che essi siano adatti al servizio è un compito continuo in tutto il mondo.

Gli operatori containerizzati traggono vantaggio dai rapidi ed accurati servizi di certificazione dei container.

Ispettori e tecnici esperti con competenze nei trasporti, nella saldatura, nella sabbatura e nella verniciatura fanno sì che sia la produzione di contenitori sia le scorte di contenitori in servizio rispettino gli standard richiesti.

Grazie alla sua presenza capillare, il RINA dispone di diversi ispettori qualificati in tutto il mondo.

SERVIZI SPECIALIZZATI IN TUTTO IL MONDO

- Certificazione di approvazione delle tipologie e della produzione di serie per i contenitori di merci e le casse mobili, per scopi generici e speciali, contenitori termici, cisterne, nucleari
- Certificazione di approvazione delle tipologie e della produzione di serie dei contenitori d'altomare e delle unità portatili, ispezioni periodiche in servizio ai sensi delle regole applicabili ISO EN 12079 e degli standard
- Consegna ACEP per i proprietari dei contenitori
- Revisione, valutazione e stima dei produttori di container, dei depositi e dei laboratori ai sensi delle regole RINA
- Revisione, valutazione e stima delle componenti di contenitori e di pezzi di ricambio per il settore containerizzato
- Specifiche tecniche e valutazione della revisione del pescaggio
- Estensione dell'approvazione della tipologia e conferma CFC ulteriormente alle modifiche progettuali per contenitori per scopi speciali come quelli destinati a laboratorio, a unità di accoglienza, a unità portatili
- Ispezioni periodiche ai contenitori cisterna UN PORTABLE TANK/IBC

• Ispezione e certificazione dei contenitori di seconda mano/ appartenenti a caricatori e ricovero ai sensi dei requisiti CSC per il trasporto oltremare internazionale

• Ispezione singola online e finale della nuova produzione per conto dell'acquirente in conformità con gli standard e le direttive internazionali.

I CERTIFICATI

Certificati di approvazione della tipologia per:

- Contenitori merci
- Casse mobili
- Contenitori d'altomare
- Contenitori cisterne
- Casse mobili cisterna
- IBC

• Imballaggio e grande imballaggio

Certificato di produzione in serie per:

- Contenitori merci
- Casse mobili
- Contenitori d'altomare
- Contenitori cisterne
- Casse mobili cisterna
- IBC
- Imballaggio e grande imballaggio
- Approvazione Acep
- Rinnovo Csc
- Ispezioni periodiche per contenitori d'altomare
- Ispezioni periodiche/intermedie per contenitori cisterna/casse mobili cisterna
- Approvazione della fabbrica
- Certificato di collaudo del semirimorchio
- Certificato di conformità per unità ISO/CSC/UIC modificate.



Lo ZTS (Zenatek Tracking System) può essere utilizzato per localizzare, riferire e monitorare i carichi in tutto il mondo per mezzo di un avanzato monitoraggio in tempo reale.

Il dispositivo di localizzazione ZTS è un piccolo e robusto apparecchio con semplici specifiche ed installazione di estrema semplicità; il congegno dispone di sofisticati sensori interni che forniscono l'ubicazione geografica, la temperatura e l'umidità; in tal modo, le spedizioni possono essere monitorate dalla partenza fino alle loro destinazioni ovunque nel mondo.

Se all'imballaggio accade qualcosa di inatteso, il sistema invia immediatamente un avviso via mail.

Una volta che il carico è arrivato a destinazione, non occorre che l'unità venga ricoverata e reinviata al caricatore, eliminando, in tal modo, tutti i costi correlati a tali compiti.

Lo Zenatek Tracking System è stato progettato sulla base di un rigoroso controllo dei costi, al fine di sviluppare congegni di localizzazione dei container ad un prezzo accessibile, ma anche di assicurare gran parte di ciò che è necessario all'utente finale: localizzazione e monitoraggio.

(3 giugno 2019)

Il CISCO a Port&ShippingTech – Il 27 giugno conferenza presieduta da Giordano Bruno Guerrini

È tornato a Genova dal 26 al 28 giugno 2019 il Port&ShippingTech, Main Conference della Genoa Shipping Week, il Forum Internazionale sull'innovazione e la cooperazione per lo sviluppo del Cluster marittimo del Mediterraneo, ha cui CISCO ha concesso il proprio patrocinio.

Giovedì 27 giugno, dalle 9 alle 13, la sessione sui porti di "Technology trend del settore marittimo portuale" è stata presieduta dal nostro segretario generale, Giordano Bruno Guerrini.

Si è trattato di una manifestazione di riferimento per il settore dello shipping, della portualità e delle infrastrutture intermodali che ha proposto una ricca agenda di conferenze e workshop sui temi più caldi del settore.

(21 giugno 2019)



Iniziative di CISCO a Intermodal Europe dal 5 al 7 Novembre a Amburgo



Rappresentanti di CISCO sono stati presenti alla fiera Intermodal Europe 2019 assieme al BIC – Bureau International dei Containers et du Transport Intermodal, allo stand n. F30 (vedi mappa qui sotto), nei giorni 5-6-7 novembre.

Su appuntamento si sono svolti i seguenti due incontri:

1. Sulle caratteristiche fisiche dei contenitori;
2. Sui sistemi di tracciamento.

(29 ottobre 2019)

Missione di promozione della Ports of Genoa Shipping Community a Shenzhen e Guangzhou – Ottobre 2019



Dopo la presentazione del porto di Shenzhen a Genova il 31 maggio scorso, le Port Authority di Genova e Shenzhen hanno siglato un protocollo d'intesa per lo sviluppo delle relazioni fra i rispettivi sistemi economico-portuali.

Dando seguito a questi eventi, la Port Authority ha inserito nel suo calendario di marketing 2019 la partecipazione alla fiera di CILF di Shenzhen (10-12 ottobre), dove è stato a disposizione della Community uno stand di 30 mq con relativi servizi (tra cui un interprete), dove è stato possibile attivare contatti B2B con imprese locali.

Co-espositori di AdSP l'associazione CISCo e l'Interporto di Padova, che si propone ai mercati globali come inland terminal di riferimento del porto di Genova per l'hinterland del Nord Est e il Sud Europa oltre Brennero.

Successivamente la delegazione si è spostata a Guangzhou, dove il lunedì 14 si è tenuta una presentazione istituzionale di Ports of Genoa al cluster marittimo del porto di Canton, seguita da incontri B2B con potenziali partner (spedizionieri, caricatori/ricevitori).

Successivamente è stata effettuata una visita alla nuova area logistica di Shunde (dove sorgeranno padiglioni specificamente dedicati al trade fra Italia e Cina) e ai terminal di Nansha, la zona di nuova espansione del porto di Guangzhou.

Di seguito si riportano alcune informazioni generali sulla realtà economica di Shenzhen.

Shenzhen e l'area del Pearl River Delta

La città di Shenzhen (13 milioni di abitanti) appartiene alla provincia di Guangdong (oltre 100 milioni di abitanti) ed è situata sulla sponda est del Pearl River, a 80 km da Guangzhou (Canton) e 30 da Hong Kong.

Il Guangdong è una delle province più ricche della Repubblica Popolare Cinese: la ricchezza della si concentra nella regione del delta del Fiume delle Perle, una delle regioni più densamente urbanizzate al mondo e uno dei principali poli della crescita economica cinese.

Economia

Shenzhen è ai vertici delle graduatorie di competitività fra le città cinesi e il reddito pro-capite è il più alto della provincia del Guangdong.

Nel 1980 Shenzhen è stata designata prima Zona economica Speciale

cinese e ciò ha determinato il rapido sviluppo dell'economia locale, facendo fatto di Shenzhen un elemento trainante della nuova Cina.

Shenzhen è la capitale cinese della tecnologia e la sua economia è centrata sulla manifattura e l'hi-tech, che generano il 70% del PIL locale.

A Longhua (Shenzhen) è stanziata la fabbrica più grande al mondo della Foxconn (componenti elettrici ed elettronici forniti alle maggiori aziende in tutto il mondo).

A Shenzhen hanno sede Oukitel, Doogee, TP-LINK e OnePlus, brand costruttrici di dispositivi di telefonia mobile e di comunicazioni.

Ma soprattutto a Shenzhen ha sede la casa madre dell'azienda Huawei, colosso mondiale della telefonia mobile e degli apparati di networking.

Commercio internazionale

La provincia del Guangdong produce l'11% del PIL cinese e il suo commercio internazionale copre il 30% delle importazioni dell'intero Paese e il 24% delle esportazioni.

Shenzhen da 26 anni consecutivi è la città che contribuisce maggiormente all'export cinese, coprendo nel 2018 il 10% del totale.

La metà delle esportazioni sono relative al settore hi-tech.

Lo scambio commerciale fra Italia e provincia del Guangdong raggiunge gli 11 Mld di dollari, di cui 3 di esportazioni italiane.

Le merceologie prevalenti, sia in import che in export, sono prodotti meccanici e di plastica, ma si registra una consistente crescita delle esportazioni italiane di beverage, in particolare vini di qualità, mobilio e componenti d'arredo.

Attività portuali

Il sud della Cina rappresenta oltre 100 milioni di consumatori e muove tra tutti i porti coinvolti più di 65 milioni di TEUS: Shenzhen è il quarto porto al mondo per traffico di contenitori (25.7 milioni), seguito da Guangzhou (21.9 milioni) mentre Hong Kong è settimo con 19.6.

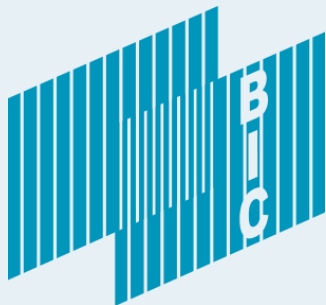
Il volume dei traffici tra l'area del Pearl River delta e Genova è cresciuto costantemente negli anni e supera oggi i 2 milioni di tonnellate/anno.

Le esportazioni italiane verso il Guangdong preferiscono transitare attraverso il porto di Hong Kong, mentre i flussi dalla Cina all'Italia vedono una crescente importanza del porto di Shenzhen.

I traffici tra Shenzhen e Genova, hanno sfiorato 1 milione di tonnellate nel 2018, prevalentemente in export dalla Cina, mentre l'import dall'Italia è sostanzialmente trascurabile.

Esistono dunque consistenti potenziali di crescita della quota delle esportazioni europee ed italiane verso la Cina via Shenzhen, anche in considerazione dello sforzo di Shenzhen per strutturare piattaforme digitali a sostegno del commercio internazionale online e della presenza di zone franche dedicate.

(3 ottobre 2019)



Il BIC, Fondato nel 1933 come organizzazione internazionale senza scopo di lucro, il BIC (Bureau International des Containers), promuove l'espansione sicura e sostenibile della containerizzazione e del trasporto intermodale nel mondo. E' Editore del registro dei codici BIC dal 1970. Il BIC è stato nominato dall'Organizzazione internazionale per la Standardizzazione (ISO) nel 1972 come registro globale del prefisso-container del settore, un ruolo ulteriormente approvato dalle convenzioni doganali internazionali. Il BIC ha oltre 2500 membri operativi del container in più di 121 paesi. Il nuovo database di caratteristiche tecniche BoxTech del BIC consente una condivisione efficiente di caratteristiche del contenitore, compresi i pesi di tara per le dichiarazioni SOLAS VGM.

2 giugno, conferita l'onorificenza di Cavaliere al Segretario Generale di C.I.S.Co.



GIORDANO BRUNO GUERRINI

Al Segretario Generale di CISCo e presidente di Bic, Giordano Bruno Guerrini, verrà conferita l'onorificenza di Cavaliere Ordine al merito della Repubblica.

La cerimonia istituzionale si terrà il 2 giugno presso la Prefettura di Genova.

Alle ore 10.30, nel piazzale antistante il Palazzo Doria Spinola, il Prefetto di Genova, alla presenza delle autorità civili, militari e religiose passerà in rassegna lo schieramento composto da Capitaneria di Porto, Arma dei Carabinieri, Guardia di Finanza, Polizia di Stato e Polizia Penitenziaria e le rappresentanze dei Vigili del Fuoco, della Polizia Locale di Genova e della Croce Rossa Italiana Militare.

L'alzabandiera sarà accompagnato dal Canto degli Italiani (Inno di Mameli) intonato dal Coro di Voci Bianche del Teatro Carlo Felice.

La cerimonia proseguirà all'interno della Prefettura con la lettura dei messaggi del Presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, e la consegna delle Onorificenze dell'Ordine al Merito della Repubblica ai 12 insigniti.

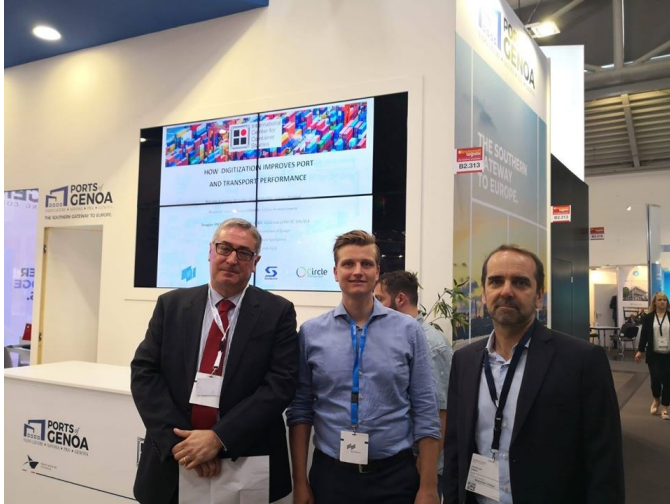
La cerimonia sarà accompagnata dal Paganini Chorus Clarinet del Conservatorio Niccolò Paganini di Genova, diretto dal maestro Giuseppe Laruccia.

L'onorificenza verrà conferita a Giordano Bruno Guerrini per la sua attività di formazione pro bono nel settore del trasporto containerizzato e per la sua attività a favore dei profughi durante la guerra nei territori della ex-Jugoslavia.

È stata riconosciuta l'importanza dell'impegno con CISCo e del ruolo internazionale acquisito come presidente di Bic - Bureau International des container.

(1° giugno 2019)

Riflessioni sulla digitalizzazione nei trasporti dalla Transport Logistic di Monaco



La partecipazione di Cisco accanto a Ports of Genoa, con Zenatek e Rina Intermodal, alla Transport Logistic di Monaco sono stati l'occasione per scambiare idee e intrecciare contatti con vecchie e nuove conoscenze.

Riportiamo qui alcune riflessioni del segretario generale di Cisco, Giordano Bruno Guerrini, sul tema della digitalizzazione (che è stato al centro del convegno organizzato il 5 giugno scorso allo stand di Cisco e Ports of Genoa dal titolo "How digitization improves port and transport performance").

Riflessioni da Monaco – 1

«C'è necessità di assicurare libero accesso ai data base esistenti di codici standard per le comunicazioni nei trasporti.

Devono essere messi in sicurezza e mantenuti a livello internazionale.

Un'ampia rete federata di database, ugualmente accessibili in maniera libera, deve essere creata coinvolgendo tutte le moda-

lità di trasporto».

Riflessioni da Monaco – 2

«La definizione unificata delle location attraverso codici standard è strategica per lo sviluppo di un'attività economica basata sulla rete internet e per favorire i consumatori e l'ambiente».

Riflessioni da Monaco – 3

«Tutti noi guardiamo a possibili applicazioni della blockchain, ma prima dev'essere chiarito il problema del consumo di energia».

Riflessioni da Monaco – 4

«La misurazione della capacità di digitalizzazione di un Paese non è basata sull'eccellenza raggiunta da qualche operatore nella digitalizzazione, ma dall'intento condiviso di dare una formazione adeguata a tutti i partecipanti e di digitalizzare in maniera capillare tutti gli aspetti della catena dei trasporti.

«La carovana si muove alla velocità della nave più lenta che ne fa parte».

Riflessioni da Monaco – 5

«Le associazioni più orientate verso l'internazionalizzazione che si fanno carico del compito di formare alla digitalizzazione nel settore del container, come sta facendo Cisco in Italia, sono chiamate a un'azione coordinata e devono essere sostenute».

(7 giugno 2019)



Luca Miraglia, fondatore di Innovation Agency e esperto di innovazione tecnologica, è intervenuto al convegno su “Imprese e trasporti tra digitalizzazione e 5g”, organizzato da CISCO e Propeller Club – Port of Genoa lo scorso 29 maggio alla Camera di Commercio di Genova.

Il suo intervento si è aperto sottolineando l’impatto che avranno, anche sui traffici marittimi, fenomeni globali come l’invecchiamento della popolazione e la rivoluzione tecnologica.

Quest’ultima, in particolare, cresce a un ritmo maggiore rispetto all’adeguamento organizzativo di imprese e amministrazioni, seguendo la cosiddetta legge di Martec.

«Si crea un gap - spiega Miraglia in questa intervista per CISCO – che richiede un continuo reset dell’organizzazione delle imprese. Abbiamo meno tempo per comprendere l’impatto sociale delle tecnologie e adeguarci. E il settore marittimo sente ancora poco questo impatto rispetto a altri settori».

In che senso?

«Il livello di investimenti in tecnologie abilitanti può essere utilizzato come misura della trasformazione digitale in un determinato settore rispetto ad altri. In questo contesto alcuni analisti affermano che il settore dello shipping, nonostante alcune manifestazioni di rilievo, ha intrapreso la via della digitalizzazione con un passo meno sostenuto rispetto ad altri settori. Questo dato è confermato anche da alcuni sondaggi volti a misurare la percezione degli operatori rispetto all’impatto della trasformazione digitale nelle loro attività».



Luca Miraglia (Innovation Agency):
 «Digitalizzazione, lo shipping è rimasto indietro; ma ha grandi potenzialità»

«La digitalizzazione dello shipping avanza a un passo poco sostenuto»

«Eppure il settore avrebbe un grande potenziale perché genera un’enorme mole di informazioni, utili ad esempio per le analisi dei Big Data»

«Genova ha una grande occasione con la nomina a Centro di competenza nazionale per la protezione delle infrastrutture strategiche»

Che cosa può fare lo shipping per utilizzare maggiormente i Big Data?

«Generando una gran mole di dati da diversi punti sorgente quali navi, porti, satelliti, container, ecc nonché molteplici transazioni a tutti i livelli della sua filiera, il settore dello shipping si colloca tra quelli meglio posizionati per cogliere tutto il potenziale derivante da una profonda digitalizzazione ed integrazione dei suoi processi core. Tecnologie quali IoT, Big Data, deep learning tramite IA (intelligenza artificiale), blockchain possono contribuire a trasportare l’intero settore alle frontiere dell’innovazione con evidenti benefici in termini di ottimizzazione delle risorse impiegate, efficienza operativa con conseguente riduzione dei costi e aumento della produttività».

Nel suo intervento al convegno di CISCO, lei ha affermato la sempre maggiore presenza delle piattaforme online (come Amazon) anche nel settore della logistica.

Avremo meno operatori globali, ma ci sarà spazio per quelli più piccoli.

Quale sarà il ruolo dei piccoli operatori (che in Italia sono molti) e in che modo potranno rendersi appetibili al mercato?

«Lo scenario che si presenta, specialmente nell’ambito del settore logistico, appare caratterizzato da un processo di concentrazione degli attori in gioco, dovuto all’affermarsi delle piattaforme di intermediazione, e dal loro consolidamento in un numero limitato di entità capaci di operare su scala globale e di offrire servizi end-to-end. In questo contesto, i piccoli operatori, se vorranno ancora essere rilevanti, dovranno sforzarsi di rendersi appetibili sulle piattaforme puntando sull’innovazione e lo sviluppo di un portafoglio servizi diversificato, a più alto valore aggiunto, personalizzati e orientati alla soddisfazione del cliente».

Si parla spesso di blockchain nel settore dello shipping, ma i progetti delle grandi compagnie marittime in questo campo sembrano ancora a una fase preliminare.

Ci potranno essere ricadute concrete di questa tecnica nella gestione delle spedizioni?

«Trattandosi di una nuova tecnologia ancora in fase di implementazione non sembrano essere emerse al momento situazioni di evidente vantaggio competitivo, ma è chiaro che chi per primo sarà capace di tradurre il potenziale della trasformazione digitale in benefici tangibili per i propri clienti si troverà in una posizione di indubbio vantaggio. In questo contesto la nomina di Genova quale Centro di competenza nazionale per la protezione delle infrastrutture strategiche può giocare un ruolo determinante per l'implementazione dei nuovi sistemi di comunicazione e lo sviluppo dei paradigmi di sicurezza informatica da essi richiesti».

E' vero che l'Italia rischia di essere penalizzata perché meno attrezzata rispetto ad altri paesi per quanto riguarda la connettività?

Il 5g potrebbe essere un'occasione per recuperare questo gap?

«Presupposto fondamentale della trasformazione digitale nel settore marittimo e dello shipping è la disponibilità di una connettività pervasiva, ad ampia banda e bassa latenza che consenta di trasferire in tempo reale tutti i dati generati dal comparto, sia IoT che Big Data, ai centri di elaborazione in cloud per una loro rapida analisi e attuazione.

Se in mare aperto (off shore) si prevede un aumento ulteriore della capacità di trasferimento dati dei sistemi satellitari, sul fronte degli "smart ports" (shore side) si prevede che la tecnologia di quinta generazione o 5g sia quella che si svilupperà più rapidamente in quanto capace di rispondere a queste nuove esigenze».

(12 giugno 2019)

Container da 53 piedi, Amazon investe nello shipping. Il commento di CISCO



Il Journal of Commerce segnala che Amazon ha fatto un ulteriore passo per diventare un operatore a pieno titolo dello shipping, acquistando container da 53 piedi.

Si tratta di una misura sconosciuta nei porti Europei e utilizzata soprattutto per il trasporto di merce fra la Cina e gli Stati Uniti.

Secondo il giornale, l'intenzione di Amazon è di offrire direttamente le proprie spedizioni ai vettori ferroviari statunitensi, senza intermediari.

«Questo tipo di container – spiega Giordano Bruno Guerrini, segretario generale di CISCO – verrà utilizzato in carica in Cina e poi sbarcato sulle coste USA del Pacifico.

Potrà raggiungere le località dell'interno degli Stati Uniti come Unità intermodale sia via ferrovia, anche in double stack, sia via camion».

L'ingresso di grandi operatori online come Amazon nel settore dello shipping sta suscitando forte curiosità nel settore.

Nota ancora Guerrini: «Si tratta di un enorme passo in avanti di Amazon che tocca 4 segmenti della distribuzione legata alla logistica e al marketing:

Amazon si svincola dagli intermediari tradizionali (spedizionieri e armatori) per l'uso dei container;

Attraverso l'equipment brandizzato, diffonde il proprio logo in territori ove circolavano solo le livree degli armatori;

1) Amazon taglia i costi di svuotamento e trasporto.

Finora, i container più piccoli da 40' o 45' dovevano essere svuotati a magazzino e ricaricati su camion per la consegna sul territorio USA.

L'utilizzo dei 53' consente di saltare questo passaggio.

2) Introduce l'elemento intermodale o solo ferroviario in un mercato come quello statunitense dominato dal trasporto su gomma».

Ma esiste un altro elemento di riflessione: «Amazon ha ottenuto e registrato il codice Bic AZNU che apporrà su tutti i suoi container. Questo le permette di apporre lo stesso codice anche su container di dimensioni consentite in Unione europea.

Quando vedremo container da 20' o 40' brandizzati Amazon nei porti e sulle Strade italiane? Avremo un altro concorrente potentissimo, che controlla il carico, a contendersi il mercato del trasporto su strada e ferrovia in EU?»

(11 settembre 2019)

Lo sviluppo intermodale del Nord-Est sostenuto da Aiom. Intervento di Sergio Bologna

L'attività di Aiom è stata e sarà fondamentale per lo sviluppo intermodale del porto di Trieste, come spiega questo intervento di Sergio Bologna, presidente di Aiom e consigliere di CISCo.

L'Agenzia Imprenditoriale Operatori Marittimi (A.I.O.M.) di Trieste è un organismo costituito nel 1985 dalla Camera di Commercio e dall'Autorità portuale con lo scopo di avere a disposizione una struttura in grado di fornire assistenza tecnica al governo della Regione Friuli Venezia Giulia, agli altri Enti del cluster marittimo-portuale e agli operatori su materie di una certa importanza come: progetti europei, pianificazione del territorio, analisi del mercato, expertise relativa a progetti di legge regionali ecc..

In questi anni l'A.I.O.M., oltre ad assolvere questi compiti, si è specializzata in due campi di grande interesse: i traffici ferroviari intermodali in partenza ed arrivo dai porti (in particolare predisponendo i piani operativi della società Alpe Adria sulla base di un'apposita convenzione) e l'osservazione costante del mercato rappresentato dall'arco portuale nordadriatico orientale (Trieste, Koper, Rijeka) che ormai ha acquistato una sua configurazione specifica come porta di accesso alla Mitteleuropa e alla regione balcanica.

Con queste due funzioni l'A.I.O.M. viene ad integrare, sia in termini operativi che in termini di conoscenza, l'azione che la nuova governance del porto di Trieste sta portando avanti con successo e che in poco tempo le ha consentito di acquistare una posizione di preminenza tra gli scali italiani per quanto riguarda la quota di traffico ferroviario (previsione a fine 2019: 10 mila treni).

Proprio in questo periodo l'A.I.O.M. sta completando uno studio per l'Assessorato ai Trasporti della Regione FVG sullo stato di avanzamento e sulle prospettive della rete logistica regionale in una visione coerente con l'idea di "sistema" contenuta nella recente riforma dei porti.

Questa analisi strategica consente di cogliere in tempo reale lo sviluppo di un nuovo mercato dei trasporti intermodali che si sta formando nell'est del Paese e in particolare negli Interporti di Pordenone e di Cervignano, in maniera indipendente dalle attività portuali, ma come frutto di un nuovo interesse per il treno da parte del sistema produttivo regionale, al quale stanno dando risposta leader internazionali del settore come Hupac, Kombiverkehr, LKW Walter e che ruota attorno all'asse rappresentato dal valico di Tarvisio.

Il monitoraggio costante che l'A.I.O.M. effettua anche sui traffici dei porti sloveni e croati di Koper e di Rijeka, redigendo periodici report, consente di verificare che il tasso di crescita dell'arco nordadriatico orientale è particolarmente vivace nel settore del container con volumi complessivi di 3 milioni di TEU che si possono raggiungere già nel 2020 e che spiegano l'accentuato interesse delle Alleanze, sempre più disposte a inserirvi servizi diretti con navi fino a 16 mila TEU.

Si tratta dunque, sia dal lato marittimo che dal lato terrestre, di nuovi mercati che si stanno consolidando e che rendono particolarmente ricco e diversificato il panorama dei flussi mediterranei.

Tutte le informazioni relative a queste dinamiche l'A.I.O.M. le riversa nel suo sito www.aiomfvg.it, a disposizione in parte dei soli soci e in parte di tutti gli interessati del settore.

Sergio Bologna, Presidente A.I.O.M.

(27 settembre 2019)

Guerrini (CISCo): "L'intelligenza artificiale protagonista a Intermodal Europe ad Amburgo" di Giordano Bruno Guerrini, Segretario Generale di CISCo

AMBURGO – "Giovedì 7 Novembre si è conclusa a Amburgo l'edizione 2019 di Intermodal Europe, la fiera dedicata alle attività legate al trasporto unitizzato. L'evento si svolge alternativamente a Rotterdam e a Amburgo, i 2 maggiori porti europei, e raccoglie visitatori professionali provenienti da tutto il mondo.

Tradizionalmente la fiera è preceduta da una riunione plenaria della COA, l'associazione dei maggiori proprietari di container del mondo. Il tema più scottante quest'anno verte sulle difficoltà di finanziamento alle attività marittime nei paesi in cui si sono verificati default di vettori. Gli istituti di crediti sono restii a concedere prestiti in quei paesi senza adeguate garanzie collaterali e comunque lo fanno a alti premi.

Quindi l'aspetto del controllo e tracciamento dei container si pone non solo in funzione della gestione commerciale (controllo di qualità della merce contenuta) oppure operativa (gestione della flotta), ma anche come garanzia del prestito concesso per l'acquisto del bene container.

Il valore del singolo container è contenuto tra i 1700 e i 10.000 dollari a seconda della specializzazione, ma ogni ordine di costruzione riguarda migliaia o decine di migliaia di pezzi. Sono stati presentati presso gli stand e nelle varie conferenze numerose soluzioni a diversi livelli di realizzazione, dal concetto accademico di AI e blockchain di ultima generazione fino a programmi pilota operativi in realtà complesse come il porto di Anversa o destinazioni interne (Mechelen/Milano).

Ad Amburgo è stata molto nutrita la presenza di operatori italiani e di espositori interessati. Tra i soci Cisco presenti, citiamo Nuovo Borgo Terminal, Rina, Gruppo Monti e, tra gli exhibitor, NGS, uno spin off della Scuola S.Anna. Il dottor Alessandro Vaglini di NGS ha esposto il prototipo realizzato per il progetto ICONET, ne ha illustrato le potenzialità per trasformare il container in smart container sfruttando le capacità di elaborare dati complessi per realizzare soluzioni gestite dalla intelligenza artificiale".

(7 novembre 2019)

C.I.S.Co.

Il Centro è stato fondato dalla Camera di Commercio e dall'Autorità Portuale di Genova nel 1967, in coincidenza con l'avvento dei primi traffici containerizzati nel Mediterraneo (e in particolare nel porto di Genova).

La compagine associativa del Centro si è nel tempo arricchita attraverso la partecipazione – accanto ai soggetti istituzionali come le Autorità Portuali e le Camere di Commercio – di alcuni tra i più importanti operatori privati nazionali operanti nel campo dei trasporti e della logistica.

Sul versante editoriale, il C.I.S.Co. ha curato l'uscita di 13 monografie specializzate su alcuni importanti aspetti tecnici dei traffici containerizzati, a beneficio degli studiosi e degli operatori del settore. Il C.I.S.Co. pubblica altresì un proprio Notiziario, a cadenza bimensile, che raccoglie le più significative news tratte dalla pubblicistica di settore sui temi dei trasporti internazionali.

Nel 2018 è stata varata una modifica dello statuto, che ha accolto il riconoscimento del Centro come Impresa Sociale. Il nome è diventato l'attuale Centro Internazionale Studi Containers Impresa Sociale, con uno sguardo alle proprie origini (la ragione sociale dal 1967 al 2002 è stata Centro Italiano Studi Containers) e uno verso il futuro, con l'obiettivo di operare sempre più a livello europeo.

Una soluzione da Intermodal Europe: i container per le rinfuse solide di *Giordano Bruno Guerrini*, Segretario generale di CISCO



AMBURGO – Se la parte innovatrice nel settore IoT (Internet delle cose) e AI (Intelligenza artificiale) si muove tra sviluppo accademico e realizzazioni pilota, l'aspetto tradizionale della costruzione ha presentato, nel corso di Intermodal Europe, realizzazioni operative di grande sollecitazione.

Un limite importante al progresso della containerizzazione è costituito dalla difficoltà implicita nella merce a adattarsi al trasporto in container.

Se i prodotti refrigerati sono ormai adusi a essere trasportati in container specializzati e sofisticati, distruggendo così il settore delle navi frigorifere, valga l'esempio delle bananiere, le merci in rinfusa hanno sempre costituito un problema insormontabile.

Soluzione dalla Russia.

È ora presente un'interessante soluzione proposta da un produttore russo, KOTTA Container.

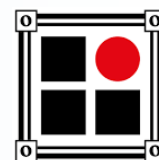
La soluzione è sofisticata e brillante.

Le modifiche proposte sullo spreader (il sistema di sollevamento) permettono di caricare e scaricare materiale alla rinfusa senza sollevare polveri e con estrema flessibilità per il carico di navi specializzate.

Le modifiche al container permettono di ridurre a pochi kg la perdita di materiale che nei sistemi tradizionali comporta perdite consistenti e impatti ambientali.

Cisco è a disposizione degli operatori italiani interessati a migliori informazioni e contatti con i produttori.

(8 novembre 2019)



**Centro
Internazionale
Studi
Containers**

C.I.S.Co.

Via Garibaldi, 4
16124 Genova

Telefono: 010 251 8852
info@ciscoconsultant.it
www.ciscoconsultant.it