

NORWEGIAN CRUISE LINE - NCL

La Compagnia di crociere NCL, per i passeggeri delle proprie navi, quando arrivano e partono dall'isola privata Great Stirrup Cay alle Bahamas, si è fatta costruire a Singapore, dal cantiere Penguin Shipyard, un tender dedicato in grado di trasportare 354 passeggeri. Studiata appositamente per questo servizio è stato progettato dalla australiana Incat Crowther. Il catamarano ha una lunghezza di 24,7 metri ed è motorizzato con una coppia di diesel da 339 kW cadauno. Fra le caratteristiche la grande accessibilità specialmente per le persone portatrici di handicap. (www.incatcrowther.com)

**OCEANDIVA LONDON**

Organizza eventi di grande importanza (oltre 500 all'anno) l'inglese Smart Group che vanta 25 anni di esperienza e circa 35 milioni di euro di fatturato. Recentemente ha lanciato sul Tamigi "Oceandiva London" un battello fluviale che offre 2.625 metri quadri di spazio per organizzare eventi di vario tipo da convegni a feste a esposizioni, ecc. Autopropulsa Oceandiva è pubblicizzata per essere completamente "ecologica" non solo per la parte nautica ma anche per quella relativa alle attività che vengono svolte a bordo dal catering alla gestione dei rifiuti. (www.oceandivalondon.co.uk)



domanda di mercato molto più consapevole sotto l'aspetto della sostenibilità ambientale. È la stessa clientela, insieme ad un contesto normativo ed economico che sta mutando profondamente, a spingere verso la realizzazione o la trasformazione unità meno inquinanti e più rispettose del patrimonio paesaggistico e ambientale entro cui devono operare».

Sotto questo punto di vista Vega, la più grande motonave uscita dagli stabilimenti di Torre Annunziata è riuscita a vincere pienamente la sfida. Con una capacità di 560 passeggeri, una lunghezza di 34 metri e una velocità di 18 nodi, rappresenta un punto di riferimento per le unità di gamma.

«Non solo grande manovrabilità e tanto confort per gli utenti ma, cosa fondamentale, è dotata di un impianto per il trattamento dei gas di scarico (SCR - Selective Catalytic Reduction, ndr) a base di urea che di fatto azzerava le emissioni di monossido di azoto e di particolati. Una soluzione che è stata seguita anche per i lavori di ristrutturazione della Sirius, altra unità Travelmar da 450 passeggeri».

La virata verso lo sviluppo di soluzioni sempre più green da parte di Nautica Store si basa su una visione dell'innovazione tecnologica e delle modalità con cui affrontare l'imminente fase di transizione energetica improntata a grande pragmatismo.

«Ad oggi non esistono soluzioni univoche su cui riconvertire la produzione dell'industria nautica. Bisogna ben ponderare lo stato di sviluppo di ogni tecnologia, sia essa basata sull'idrogeno, l'elettrico o qualsiasi altra fonte alternativa, ed operare a seconda delle differenti esigenze operative. Stiamo seguendo con convinzione la strada del trattamento dei gas di scarico perché sotto l'aspetto ecologico è quella più razionale ed efficiente per le esigenze di motonavi come Vega e Sirius ma non escludiamo di sperimentare altre possibilità».

Una di queste potrebbe essere l'elettrico, «settore in cui è stata raggiunta con il passare degli anni un ottimo livello di affidabilità e, soprattutto, di autonomia, in termini di maggiore percorrenza».

Non a caso Gambardella anticipa la possibilità di farvi ricorso per la realizzazione di una prossima unità da 28 metri in via di definizione.

«L'idea è quella di aggiungere due motori elettrici direttamente collegati sull'asse principale da far entrare in funzione durante le manovre in porto o per attraversare tratti di mare che rientrano nella tutela dei parchi marini».

Nel frattempo, l'azienda torrese affina la conoscenza di questa nuova tecnologia operando direttamente sul campo in collaborazione con AS Labruna, tra le maggiori realtà nella messa a punto di soluzioni full electric e/o ibride. Entrambi le aziende stanno lavorando alla realizzazione di un'imbarcazione di servizio (natante) a propulsione elettrica per la mitilicoltura, nell'ambito del progetto AETHER "Prima applicazione del disciplinare di produzione Acquacoltura sostenibile per la filiera della mitilicoltura, da realizzarsi presso il Mar Piccolo di Taranto", sviluppato dall'ente regionale ASSET Puglia. La barca, della lunghezza di circa sette metri, sarà il mezzo con il quale una cooperativa operante nel Mar Piccolo testerà protocolli per una mitilicoltura sostenibile ed ecocompatibile. ⚓

L'imbarcazione a propulsione elettrica per la mitilicoltura, della lunghezza di circa sette metri, in allestimento alla Nautica Store. La parte propulsiva è in collaborazione con AS Labruna di Monopoli.



La motonave Sirius, altro fiore all'occhiello della Travelmar

**PROFESSIONI / ATTIVITA'****FORMAZIONE MARITTIMA**

La carenza di marittimi, la loro formazione, le prospettive future al centro dell'evento "La formazione marittima partendo dagli IT Nautici"

di Giovanni Grande

Il paese una volta popolato da "santi, poeti e navigatori" sembra non amare più il mare. Sospeso qualsiasi tipo di giudizio sull'aspirazione alla santità e all'afflato poetico dei nostri connazionali preoccupa invece il venir meno della propensione alla carriera marittima.

L'allarme è stato lanciato almeno da un decennio ma è oggi, con l'accelerazione delle trasformazioni sociali, tecnologiche ed economiche imposte da una serie di crisi ravvicinate (pandemia, guerra, allarme ambientale, con tutte le conseguenze a cascata sulla vita quotidiana) che si registra un quadro paradossale: lo stivale bagnato per tre lati dai mari, una delle società più ricche del pianeta, nella cui economia le attività marittime giocano un ruolo centrale, non riesce più a rifornire le proprie flotte, piccole o grandi che siano, di marittimi.

JOHN DEERE
Motori entro bordo da 80 a 750 hp

- Alta efficienza e bassi consumi
- Molteplici tarature
- Assistenza capillare su tutto il territorio nazionale
- Motori conformi a tutte le normative internazionali

Ramamarine
Distributore unico per Italia - Malta - Austria - Svizzera
Liechtenstein - Croazia - Slovenia - Albania - Bosnia - Montenegro
tel. 0522 930711 - info@ramamarine.it

rama.it

RAMA MARINE

3 anni e 6000 ore di lavoro non-stop, dopo la rimotorizzazione di una pilotina della Laguna Veneta con un motore John Deere, effettuata da Venmar, può considerarsi un'operazione pienamente riuscita. Lo conferma lo stesso capo pilota della Corp. Piloti Estuario Veneto, Luigi Mennella. Nonostante le iniziali perplessità a modificare lo standard motoristico consolidato per un settore così specifico, la proposta accettata nel 2020 ha centrato l'obiettivo, confermando interessanti prospettive di applicazioni per il futuro. Nello specifico l'unità (L 9,60x2,4 mt, peso complessivo 3,5 ton.) è stata equipaggiata con un 6068SFM85 (209kW / 280Hp @2500rpm) e timoneria idraulica. Grazie al maggior lavoro di coppia, a fronte di un peso maggiore e di un minore numero di cavalli, ha registrato performance pienamente in linea con la fornitura che è andato a sostituire. Le esigenze erano affidabilità, durata con impieghi gravosi, oltre a flessibilità e reattività operative che John Deere è riuscito a soddisfare pienamente. Senza dover acquistare ricambi, il marchio dispone di alta reperibilità di questi e prezzi in linea col mercato, oltre ad una garanzia estendibile a 5 anni e 5000 ore. Partner di questa scommessa vinta sono: Rama Marine, distributore e rappresentante del marchio da 30 anni, che dispone di una propria rete service territoriale con un pacchetto servizi che va dalla vendita, alla parte informativa e tecnica, a supporto di progettisti e cantieri e Venmar, cantiere attivo dal 1969 con un'ampia gamma di attività. (www.rama.it)



GHISELLINI SRL

L'azienda emiliana, nata nel 1976, è, con questo numero della rivista, diventata fra gli sponsor de "Il Battelliere - Nautica Professionale". Officina Ghisellini, fin dall'inizio, ha lavorato in continua evoluzione a fianco di VM Motori e commercializza, in veste di azienda leader, ricambi e unità complete nel settore motori diesel. Grazie alla trentennale esperienza si occupa della vendita al dettaglio di ricambi e accessori per macchine industriali e movimento terra per i principali partner che rappresenta: VM, Yanmar, FPT Industrial. Nei due stabilimenti, rispettivamente in divisione motori e divisione oleodinamica, è dotata di attrezzature e macchinari all'avanguardia, entrambi forniti di ampie sale prova per motori e collaudo per apparati a iniezione. (www.ghisellini.it)

**FIORLETTA CANTIERI**

COSTRUZIONE DI IMBARCAZIONI
IN VETRORESINA PER
TRASPORTO PASSEGGERI
DIVING - LAVORO DA 11 A 26 METRI



VENDITA ANCHE DELLE SOLE
STAMPATE DA COMPLETARE



SCAFI PER MARE E ACQUE INTERNE

PER CONTATTI:

forlettacantieri@libero.it - 335 311958

I motivi di tale difficoltà, analizzati e approfonditi nel corso degli anni, sono svariati. La "vita di mare" sembra aver perso parte della sua attrattiva. Meglio restare a terra tra le innumerevoli comodità del consumismo.

"Durante la pandemia i marittimi e gli autotrasportatori sono stati professionisti essenziali, ma non sono stati protetti e rispettati". In una recente intervista **Emanuele Grimaldi**, patron dell'omonimo gruppo armatoriale italiano (e tra i più importanti a livello mondiale), nominato da poco più di un anno presidente dell'International Chamber of Shipping, ha messo il dito nella piaga, segnalando che fra le posizioni a bordo la figura professionale dei direttori di macchina è quella più difficile da reperire per gli imbarchi. E nell'elencare le tre priorità per recuperare terreno ha anche evidenziato parte del problema. Per attrarre soprattutto i giovani a diventare "gente di mare" servirebbero maggiore connettività ("i marittimi vogliono essere connessi per rimanere in contatto con i propri cari, per seguire la squadra del cuore o altro e molte navi ancora non lo sono, non offrono questa possibilità"), periodi di imbarco più brevi, la possibilità di poter svolgere dopo alcuni anni spesi in navigazione lavori a terra ma pur sempre legati all'operatività dell'industria marittima.

Una serie di indicazioni che confermano quanto emerso anche da un importante incontro sulla formazione marittima e le sue prospettive future ospitato lo scorso aprile dall'**IMAT di Castel Volturno**, il più grande centro di training marittimo in Italia. L'evento "**La formazione marittima partendo dagli IT Nautici**" ha messo per la prima volta allo stesso tavolo rappresentanti ministeriali, stakeholder della shipping industry e la Rete degli IT Nautici, insieme ad associazioni di categoria come **Confindustria, Assarmatori e AIATP**, discutendo dei principali temi che il settore è chiamato ad affrontare attraverso una collaborazione sempre più stretta tra i suoi protagonisti. Dagli interventi dei relatori e dal dibattito successivo è emersa da una parte l'importanza del modello duale (formazione più lavoro) proposto dagli ITN dall'altra la necessità di semplificare e modernizzare l'inquadramento di alcune figure chiave dell'operatività marittima al fine di rendere più fluido e attrattiva la carriera sul mare. Di fronte alla difficoltà a reperire personale da imbarcare si riscontra, proprio a partire dai diplomati dei "nautici", una carenza di "vocazione" per questo tipo di attività. Una contraddizione, per un paese protagonista a livello globale nel settore, che va sciolta a più livelli: dalla semplificazione burocratica per alcuni tipi di carriera ad un più stretto monitoraggio delle dinamiche domanda-offerta per favorire l'accesso alla professione; dal miglioramento delle condizioni economiche degli allievi alla necessità di politiche di sostegno nell'affrontare i costi dei primi, fondamentali, cicli di formazione obbligatoria per salire a bordo.

Senza dimenticare la necessità di raccontare meglio le opportunità di promozione sociale, economica e umana di questo tipo di carriera.

Sulla semplificazione è intervenuto il vice ministro dei Trasporti, **Edoardo Rixi** per il quale "cercare di semplificare anche sui titoli di imbarco ci può consentire in qualche modo quell'osmosi della possibilità di imparare a bordo un mestiere e poi dopo qualche anno trasferirlo nel turismo sul continente".

"Il problema che abbiamo, come sempre nel nostro Paese, è che le cose semplici



sono molto complicate nel senso che ad esempio i corsi di formazione non dipendono solo da un ministero ma da una pluralità infinita di ministeri (7/8 alcune volte, altre volte 5) per cui per andare a modificare i vari percorsi ci vogliono delle intese molto complesse da fare".

Sulla questione dei costi eccessivi dei corsi di formazione obbligatoria (STCW) una delle soluzioni prospettate sarebbe la costituzione di un Fondo ministeriale a favore dei marittimi, di cui si sta pure discutendo, o, in alternativa, a livello regionale l'erogazione di voucher da poter spendere individualmente presso i centri di formazione abilitati. Un'altra strada è quella delle convenzioni dirette tra armatori o associazioni di categoria con i training center.

Sulla "mancanza di vocazione" dei giovani si è soffermato anche il presidente dell'AIATP, **Salvatore Gambardella**, che ha sottolineato come manchino "incentivi concreti nell'intraprendere una carriera che, anche nella nicchia del trasporto passeggeri turistico, presuppone un impegno superiore alla media".

Senza contare le difficoltà aggiuntive cui si trova a sottostare la categoria, "fortemente penalizzata da un'applicazione delle normative IMO che non tiene in nessun conto delle specificità operative del settore". Una battaglia che vede l'associazione sugli scudi da alcuni anni e sulla quale Gambardella, assicura, "continueremo a batterci per vedere rispettati i nostri diritti".

**HOLYHEAD MARINE / DAMEN**

Quattro nuovi mezzi antincendio in servizio a Londra e Amburgo. Concepiti principalmente per lo stesso impiego sono completamente differenti. Tanner (e il gemello Errington ancora da completare) è stato costruito in alluminio da Holyhead Marine Services, con progetto Camarc, per la London Fire Brigade e si caratterizza anche per le prestazioni: infatti, spinto da una coppia di diesel abbinati a idrogetti,



Tanner in navigazione a Londra



YOU LIVE VENICE.

WE BRING YOU AROUND.

Da oltre 100 anni, FPT Industrial offre ai suoi clienti soluzioni efficienti e performanti grazie a sistemi tecnologicamente avanzati e in continua evoluzione. La nostra gamma completa di motori marini da 85 a 1.000 hp (3-16 litri), unitamente ai Servizi che offriamo a corredo, ci permette di rispondere anche alle più sfidanti richieste del mercato.

Concepiti per soddisfare le normative più restrittive in materia di emissioni di scarico, le soluzioni Stage V sviluppate da FPT Industrial, prive di sistema di post-trattamento (ATS), offrono un'operatività ai vertici della categoria, una notevole facilità d'installazione e ridotti costi di gestione.

Scopri di più su fptindustrial.com e sui nostri canali social.

IL TUO PARTNER PIÙ AFFIDABILE

Quando gli standard emissivi da rispettare sono i più restrittivi, Bimotor, forte di più di 40 anni di esperienza, è il partner giusto per la scelta e l'installazione del motore più adatto per la vostra imbarcazione.

Via dell'Azoto 6/F, 30175 Marghera (VE)
+39 041 531 55 41 - marine@bimotor.it

Visita il nostro sito www.bimotor.it

Segui Bimotor su:

[f](#) [in](#) [@](#)

N67 170
STAGE V

C90 170
STAGE V