



CONFINDUSTRIA
GENOVA

Genova *Impresa*

3-2022

editoriale

ANDREA CARIOTI
Inizio lavori



l'intervista
**RICCARDO
DI STEFANO**
PaesEuropa

PNRR
#infrastrutture



BIMESTRALE DI INFORMAZIONE ECONOMICA, POLITICA E CULTURALE • I.P. • ANNO XXVIII • N.3 • MAGGIO - GIUGNO 2022 • POSTE ITALIANE SPA - SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE - 70% CB-NO/GENOVA



Vivi un sogno lungo 36 mesi.

Scegli Taycan Pure Green Emotion.

Trasforma i tuoi sogni in realtà. Con Taycan Pure Green Emotion noleggi per 36 mesi una Taycan, anche nelle versioni Sport Turismo e Cross Turismo 4.

L'installazione del sistema di ricarica e i pacchetti per ottimizzare i consumi e l'autonomia sono inclusi.

Maggiori informazioni su porsche.it e presso il Centro Assistenza Porsche Genova.

Taycan
PURE GREEN EMOTION

Centro Porsche Alessandria

Erre Esse S.p.A.

S.S. per Alessandria 25/C, Tortona

Tel. 0131 824 911

Filiale Service:

Centro Assistenza Porsche Genova

Via Adamoli 347, Genova

Tel. 010 83 51 911

Dettagli e regolamento sono disponibili presso i Centri Porsche aderenti all'iniziativa. L'offerta di noleggio è soggetta ad approvazione di P-Rental Services Srl. La fornitura e l'installazione sono incluse nella formula Pure Green Emotion ma l'installazione è soggetta a verifica tecnica di fattibilità.

Il servizio di noleggio a lungo termine è offerto da P-Rental Services Srl, partner in esclusiva per Porsche.



PORSCHE



**DAL RICICLO
ALLA PRODUZIONE.
INSIEME PER
CREARE VALORE.**



Produciamo imballaggi sostenibili, raccogliendo e trasformando nei nostri impianti gli scarti di produzione delle vostre aziende. In questo circolo virtuoso, non ci sono più Clienti e Fornitori, ma Partner per l'Ambiente. Voi e noi. Insieme.

Per abbattere le emissioni di CO2. Per garantire il massimo della sostenibilità per i nostri prodotti e il loro valore etico ed economico.

**QUESTA È LA NOSTRA ECONOMIA CIRCOLARE.
INSIEME LA STIAMO REALIZZANDO.**



**IL FUTURO DEL
GRUPPO RELIFE
DALLA STORIA DELLE
NOSTRE AZIENDE.**

www.relifegroup.com

**Upcycling
Together**

GENOVA IMPRESA
Bimestrale
Confindustria Genova
N. 3/2022

Editore
AUSIND
Via San Vincenzo 2 - 16121 Genova

Direzione e Redazione
Via San Vincenzo 2 - 16121 Genova
tel. 010 8338 426
pponta@confindustria.ge.it
www.confindustria.ge.it

Registrazione
presso il Tribunale di Genova
N. 1-89 del 10-1-1989

Direttore Responsabile
Piera Ponta

Comitato di Redazione
Ilaria Alzona
Claudio Burlando
Guido Conforti
Leopoldo Da Passano
Matilde Orlando

Hanno collaborato
Luciano Capriè
Andrea Carioti
Vincenzo Cellario Serventi
Nur El Gawohary
Luca Florenzano
Giacomo Franceschini
Enrico Molinari
Massimo Morasso
Stefano Negrini
Marco Toffolutti
Davide Trabucco
Luciano Trebbi

Progetto grafico e impaginazione
Creattiva
Via Dante 2/87 - 16121 Genova
Tel. 010 542 998
info@creativagenova.it

Stampa
Ditta Giuseppe Lang srl
Via Romairone, 66 - 16163 Genova
Tel. 010 726 1198
ditta.lang@langgrafiche.191.it

Concessionaria Pubblicità:
GGallery srl
Piazza Manin, 2BR - 16122 Genova
Tel. 010 888 871
genovaimpresa@ggallery.it

Genova Impresa ospita articoli e opinioni che possono anche non coincidere con le posizioni ufficiali di Confindustria Genova. L'editore è disponibile a riconoscere eventuali diritti sui testi o immagini a chi ne rivendichi la proprietà.

SOMMARIO



Andrea
Carioti



Riccardo
Di Stefano



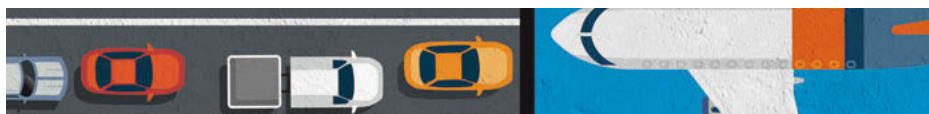
4 editoriale
INIZIO LAVORI
di Andrea Carioti

6 Confindustria
PROGETTO MARE

14 l'intervista
PAESEUROPA
di Piera Ponta



3/2022



19 PNRR #infrastrutture

VISIONE E INVESTIMENTI
di Vincenzo Cellario Serventi

SFIDA AL TEMPO

LOGISTICA DIGITALE
di Matilde Orlando

IN CHIAVE TECH

GENOVA VOLA
di Nur El Gawohary

EPPUR SI MUOVE

INFRASTRUTTURE E PROGRESSO

PEOPLE, PLANET, PROSPERITY
di Stefano Negrini

IL FERRO FA BENE
di Piera Ponta

44 competizione & sviluppo

DOMANI È UN ALTRO GIORNO
di Piera Ponta

DUI
di Massimo Morasso

RISK MANAGEMENT E SHIPPING
di Luca Florenzano

RIFLESSIONI D'IMPRESA
di Luciano Trebbi

PROPOSTA MULTIFUNZIONALE

IMPIEGATI? NO, GRAZIE.
di Giacomo Franceschini

GOVERNARE I CAMBIAMENTI
di Marco Toffolutti

82 comunicazione

CONSAPEVOLMENTE OLTRE
di Enrico Molinari

84 Fondazione Ansaldo

GENOVA NEGLI ANNI '60
di Davide Trabucco

88 la città

BIS DEL SINDACO

AIUTO SENZA FRONTIERE

98 cultura & società

DAGLI OCEANI ALLA TERRA
di Luciano Caprile

GENOVA COMUNE DENOMINATORE
di Massimo Morasso

68 porto

POSITION PAPER

76 piccola industria

ASCOLTO. CORAGGIO. IMPRESA

80 giovani

MI PRESENTO
di Matilde Orlando





di Andrea Carioti

Inizio lavori

Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) prevede un pacchetto di investimenti e riforme articolato in sei missioni, una delle quali è lo sviluppo delle infrastrutture per una mobilità sostenibile, missione per la quale sono stati stanziati circa 62 miliardi di euro. Secondo le stime, il PNRR avrà un effetto positivo sul PIL pari a 3,6 punti percentuali nel 2026.

Dopo anni di stallo, finalmente a livello centrale si è presa coscienza del ritardo infrastrutturale del nostro Paese e in particolare della Liguria, la cui raggiungibilità, con il passare degli anni, è diventata sempre più complicata con qualunque mezzo di trasporto: auto, treno, aereo.

Al fine di recuperare il tempo perduto, il Governo ha nominato 29 commissari per 57 grandi opere, con il preciso compito di vigilare sull'andamento dei cantieri e garantire che le opere - strade, reti ferroviarie e altre infrastrutture da tempo bloccate a causa di ritardi legati alle fasi progettuali ed esecutive e alla complessità delle procedure amministrative - vengano realizzate a regola d'arte con i soldi che l'Europa ha riservato all'Italia con il PNRR.

Per dare un'accelerata al nostro sistema-paese, non è sufficiente commissariare le opere; è necessario snellire e semplificare gli iter autorizzativi per la realizzazione delle medesime: ci si aspetta un prossimo intervento del Governo in tal senso. L'inadeguatezza della rete infrastrutturale della Liguria appare ogni giorno più evidente. All'aumentare dei

traffici, sia di merci che di passeggeri, dei tre scali liguri (passati da 2,4 milioni di teu nel 2000 a oltre 4,1 milioni nel 2021) e alla costante crescita dell'industria del turismo (4,8 milioni le presenze nel 2019, anno di riferimento pre pandemia), non è purtroppo corrisposto un idoneo adeguamento infrastrutturale, e il congestionamento della rete è una conseguenza da tempo preventivata e concretizzatasi negli ultimi anni.

Constatiamo con piacere che la Liguria è una delle regioni maggiormente coinvolte dai cantieri di grandi opere - cantieri già aperti ovvero prossimi all'avvio. Terzo Valico Ferroviario e Nodo di Genova, attesi da troppo tempo, oggi hanno una data certa di "fine lavori" che, solo dieci anni, fa sembrava un miraggio. Dopo aver sollecitato in più occasioni le Istituzioni nazionali e locali (di recente in un incontro promosso da Confindustria Genova con i parlamentari liguri e a seguire con una conferenza stampa), anche la Gonda autostradale di ponente potrebbe avere a brevissimo una data di "inizio lavori".

Sostenibilità e sicurezza sono le prerogative che devono caratterizzare le infrastrutture del futuro e la mobilità delle persone e delle merci che le percorrono. La sicurezza si traduce non solo nella qualità delle tecniche di costruzione, ma anche nella qualità del viaggio di chi transita. A tal fine occorre investire nel cosiddetto "ultimo miglio", separando i flussi di traffico passeggeri da quelli delle merci, soprat-



tutto in prossimità dei grandi centri urbani. L'isolamento di un territorio non può che frenarne lo sviluppo, fermo restando che lo sviluppo sostenibile deve consentire alle generazioni presenti di creare benessere e soddisfare i propri bisogni senza compromettere la possibilità per le generazioni future di soddisfare i loro.

La nuova rete di collegamenti stradali e ferroviari garantirà una maggiore facilità di accesso a nuovi mercati per le nostre imprese, che potranno esportare i loro prodotti al di fuori dei confini regionali, ponendosi sullo stesso piano dei vicini concorrenti. Il porto di Genova, inserito nel Corridoio Reno-Alpi della rete strategica transeuropea di trasporto TEN-T core network, diventerà la porta privilegiata di accesso delle merci dirette in nord Italia e centro Europa, velocizzando i collegamenti con le aree a maggiore vocazione industriale; analogo discorso per l'export verso i mercati internazionali di riferimento.

Anche l'industria del turismo, in continua crescita in Liguria, non potrà che confermare il proprio trend positivo una volta che saranno ultimate le opere programmate.

Peraltro, l'avvio di grandi cantieri genera immediate positive ricadute economiche e occupazionali sul territorio interessato. Basti pensare che alla realizzazione del Terzo Valico stanno già lavorando oltre 2300 imprese - il 99% italiane - per circa 5000 addetti. Molto forte è l'impatto in termini di ricadute sociali ed economiche che la presenza dei lavori e

delle molteplici attività connesse ha sulle attività presenti in ciascun comune coinvolto. Studi recenti confermano che il settore immobiliare è uno di quelli che maggiormente beneficia di nuovi ed efficienti collegamenti infrastrutturali. Nelle città raggiungibili con l'alta velocità gli immobili, siano essi residenziali o siti produttivi, hanno progressivamente aumentato il loro valore. In una città come Genova, caratterizzata da un costante calo demografico e da una conseguente perdita di valore del proprio patrimonio immobiliare, le grandi opere saranno determinanti per una netta inversione di tendenza. In conclusione Confindustria Genova ritiene fondamentale che gli investimenti in infrastrutture nella nostra regione vengano attuati e possano dispiegare tutti gli effetti positivi derivanti dalla loro realizzazione.

Innanzitutto effetti di lungo periodo, come il miglioramento dei trasporti, della vivibilità urbana, delle comunicazioni, della sicurezza del territorio ecc.

In secondo luogo, ma non meno importanti, gli effetti di breve periodo come leva di sviluppo, nella misura in cui il lavoro generato dall'esecuzione dell'opera rimane sul territorio e strutturalmente si creano occasioni di crescita di imprese e di filiere di imprese locali, che portano ulteriore occupazione nel territorio. ●

Andrea Carioti è Vicepresidente Confindustria Genova con delega a Territorio, Infrastrutture e Rigenerazione urbana



CONFINDUSTRIA

PROGETTO MARE



La competitività
dell'economia del mare
in una prospettiva
di sviluppo del Paese
e di autonomia
strategica europea.



In occasione del convegno “Progetto mare. La competitività dell’economia del mare in una prospettiva di sviluppo del Paese e di autonomia strategica europea” (Roma, 12 e 13 maggio), Confindustria ha presentato il “Progetto Mare”, frutto di una ricognizione sulle Rappresentanze del cluster marittimo-portuale aderenti al sistema, durante la quale sono state raccolte idee, aspettative e proposte volte a definire un programma di attività da svolgere nel primo biennio 2020-2022. Di seguito una sintesi della policy per lo sviluppo dell’Economia del Mare.



IL CONTESTO

Secondo gli studi della Commissione europea (The EU Blue Economy Report 2021), il nostro Paese nel 2018 vanta complessivamente per l’intero comparto un’occupazione di quasi 530 mila unità, un fatturato di 82,2 miliardi di euro, un valore aggiunto di 23,8 miliardi, profitti lordi per 10,7 miliardi e investimenti per 2,4 miliardi. La quota nazionale rispetto all’UE 27 varia mediamente intorno all’11-12%, ma in alcuni segmenti di attività l’Italia vanta veri e propri primati di competitività, come nella cantieristica, nella nautica da diporto, nel settore dei traghetti Ro/Ro e delle Autostrade del Mare nonché nella crocieristica. Nonostante le rilevanti dimensioni economiche e l’elevata competitività, tutti i vari settori del cluster necessitano di misure di intervento, per risolvere pregressi nodi strutturali (regolatori ed economici), anche e soprattutto di fronte ad enormi sfide tecnologiche e competitive, quali la transizione energetica e digitale e i connessi fabbisogni di innovazione e di investimento. Il nostro commercio internazionale funziona prevalentemente attraverso il mare, non solo per il nostro export, ma anche e soprattutto per l’import di fonti energetiche, materie prime, prodotti agricoli, semilavorati e prodotti finiti di diverso contenuto tecnologico, essenziali per alimentare le nostre filiere industriali, logistiche e commerciali, e i consumi. Non solo, il mare è anche una leva strategica fondamentale per diversificare le fonti di approvvigionamento e i mercati di sbocco, anche in funzione dei cambiamenti geopolitici e geoeconomici in atto e di quelli futuri. Confindustria, quindi, ha individuato nell’Economia del Mare uno dei driver strategici per la crescita del Paese, attraverso un percorso di consultazione sul Sistema Associativo ha elaborato di una serie di proposte su governance, riforme e semplificazioni amministrative, politiche industriali orientate alla transizione energetica e digitale, sviluppo infrastrutturale e intermodale, riqualificazione e rilancio della portualità turistica e sviluppo della filiera ittica.

LE TAPPE

Una ricognizione sulle Rappresentanze del cluster marittimo-portuale aderenti al sistema (Confitarma, Assonave, Federpesca, Federtrasporto, Assiterminal, Confindustria Nautica, Assomarinas, Unem, Federchimica-Assogasliquidi, ANITA, Unione Industriali di Napoli, Assolombarda e Confindustria Lombardia) ha raccolto idee, aspettative e proposte volte a definire un programma di attività da svolgere nel primo biennio 2020-2022. Successivamente, è stato costituito un Tavolo Consultivo Confederale dell’Economia del Mare, composto da tutte le Rappresentanze del cluster

marittimo-portuale. In quest’ambito è stata individuata come mission confederale l’elaborazione di un Piano Strategico per lo Sviluppo dell’Economia del Mare, definendo un programma di lavoro basato sulla costituzione di quattro Gruppi di Lavoro confederali a cui affidare gli approfondimenti e l’individuazione di proposte di policy e di intervento su quattro grandi macro-tematiche: - Governance e Riforme; - Infrastrutture e Intermodalità; - Politiche Industriali; - Territorio; Mezzogiorno e Mediterraneo. Tutte le proposte sono state valutate dal Tavolo Consultivo Confederale per l’Economia del Mare, al fine di elaborare una sintesi delle proposte di policy e definire una serie di misure specifiche di intervento volte allo sviluppo della blue economy in tutte le sue articolazioni. Nasce così il “Progetto mare”, che non è un punto di arrivo, ma l’inizio di un percorso attuativo delle proposte elaborate.

ALCUNE DELLE PRINCIPALI PROPOSTE IN SINTESI

L’Economia del Mare è un comparto sul quale è più che mai necessario elaborare una strategia complessiva e specifica, valorizzandone le singole e già rilevanti potenzialità in una visione di sistema, contribuendo in modo significativo allo sviluppo e alla competitività, su scala produttiva e territoriale, dell’intero Paese.

- Istituire un “Ministero del Mare” o, almeno, un forte coordinamento che raccolga e coordini tutte le competenze amministrative relative alle diverse attività che utilizzano e valorizzano la “Risorsa Mare”, con un unico punto di riferimento politico per superare la forte frammentazione che caratterizza la governance del comparto.
- Riformare il Codice della Navigazione e adottare il regolamento attuativo del Codice della Nautica.
- Ridurre gli oneri amministrativi sulle navi battenti bandiera italiana e scongiurare il potenziale rischio di fuga delle nostre navi verso bandiere estere (flagging out)
- Costituire un effettivo level playing field della navalmeccanica europea per eliminare il dumping strutturale da parte dei paesi dell’Asia orientale attraverso una regolamentazione dei sussidi esteri e l’utilizzo dei sostegni pubblici europei per investimenti a prevalente valore aggiunto europeo.
- Condividere in sede IMO (Organizzazione Marittima Internazionale) la normativa ambientale che si sta delineando in sede europea sul trasporto marittimo per armonizzare le politiche e non pregiudicare la competitività del sistema UE nel suo complesso.
- Definire un’unica cornice regolatoria e introdurre driver tecnologici standardizzati per la digitalizzazione della filiera logistica portuale.
- Semplificare le procedure riguardanti i progetti degli interporti e delle relative piattaforme logistiche e dei nuovi terminali intermodali.
- Definire una regolamentazione unitaria e uniforme delle concessioni, definendo il rapporto concessorio con regole certe e criteri volti a valorizzarne (sia per il concedente che per il concessionario) i contenuti di carattere economico finanziario.
- Rilanciare la portualità turistica con misure prevalentemente dedicate alla manutenzione, al ripristino di strutture danneggiate e alla tutela dai rischi di erosione e da eventi meteorologici avversi.

- Elaborare una politica industriale dedicata al settore e l'introduzione di strumenti finanziari adeguati ai grandi e impegnativi processi di trasformazione in atto, in particolare riguardo alle varie filiere energetiche, a basse e zero emissioni, necessarie a sostenere un processo di transizione di lungo periodo.
- Sostenere la domanda di investimenti di rinnovo e ammodernamento del naviglio nazionale, inclusa la flotta peschereccia, secondo gli standard richiesti dalla transizione energetica e digitale della mobilità marittima.
- Utilizzare la domanda pubblica come strumento di politica industriale per il rinnovo delle flotte pubbliche destinate ai traghetti e al TPL e alla difesa e alla sicurezza
- Applicare il "modello Genova", laddove possibile, anche per le opere portuali, con l'eliminazione c.d. gold plating.
- Pianificare gli investimenti di connessione infrastrutturale dei porti, con priorità agli interventi di "ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti" nonché di "ultimo miglio stradale" per completare la rete a supporto della efficienza dei gate internazionali.
- Accelerare i meccanismi di funzionamento dell'assetto organizzativo delle ZES del Mezzogiorno, attuare gli sportelli unici digitali per l'autorizzazione unica amministrativa, attivare le zone franche intercluse delle ZES.
- Adottare rapidamente la disciplina specifica per le Zone logistiche semplificate (ZLS), con misure specificamente dedicate all'attrazione di investimenti.●

LE PROPOSTE NEL DETTAGLIO

REGOLAMENTAZIONE EUROPEA E INTERNAZIONALE

- Costituzione di un effettivo level playing field della navalmeccanica europea per eliminare il dumping strutturale da parte dei paesi dell'Asia orientale attraverso una regolamentazione dei sussidi esteri e l'utilizzo dei sostegni pubblici europei per investimenti a prevalente valore aggiunto europeo.
- Applicazione del meccanismo ETS e della Tassonomia Verde per la finanza sostenibile allo shipping e agli investimenti di rinnovo delle flotte.
- Definizione di misure internazionali condivise di accesso agli stock ittici del Mediterraneo, mediante la convocazione di una Conferenza del Mare, per riequilibrare i confini marittimi alterati da decisioni unilaterali dei paesi costieri ed eliminare il loro dumping ambientale, sociale ed economico a danno della regolazione dello sforzo di pesca imposta alla nostra flotta peschereccia dal Governo italiano.
- Condivisione in sede IMO (Organizzazione Marittima Internazionale) della normativa ambientale che si sta delineando in sede europea sul trasporto marittimo per armonizzare le politiche e non pregiudicare la competitività del sistema UE nel suo complesso.

RIFORME E GOVERNANCE

- Istituzione di una responsabilità politico istituzionale specificamente dedicata all'economia del mare, con la creazione di un Ministero del Mare, o la previsione di una figura istituzionale unitaria quale un Viceministro o Sottosegretario di Stato, dotato di poteri di coordinamento sulle politiche e le regolamentazioni amministrative in materia di costruzioni navali, trasporti marittimi, infrastrutture portuali e di movimentazione logistica, nautica da diporto e pesca.
- Revisione della riforma (D.Lgs. 169/2016) della legge quadro sui porti (84/94) riguardo la natura e il ruolo delle AdSP - Autorità di Sistema Portuale (riafferma la natura pubblica dell'ente e della gestione dei relativi beni pubblici; trasparenza ed equilibrio della regolazione della concorrenza tra i terminalisti; differenziazione della governance tra porti gateway e porti che servono esclusivamente il mercato regionale; collaborazione tra AdSP su tematiche trasversali, come ambiente, digitalizzazione e semplificazione delle procedure; coinvolgimento delle rappresentanze socioeconomiche nella gestione delle AdSP, superando le inefficienze dei vecchi Comitati portuali).
- Precisazione del ruolo dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, limitato ai compiti di regolazione dei servizi di pubblica utilità, ossia dei servizi di interesse generale in porto, in attuazione dell'art. 106 TFUE. Un aspetto rilevante riguarda i servizi tecnico-nautici sia in termini di standardizzazione dei parametri utilizzati dalle varie Capitanerie di Porto circa l'obiettivo della sicurezza, sia riguardo al monitoraggio delle loro tariffe la cui revisione dovrebbe essere trasparente evitando l'adozione di meccanismi automatici di adeguamento senza tenere conto delle situazioni contingenti e cercando di coinvolgere gli utenti dei servizi (terminalisti, armatori ecc.).
- Definizione di un'unica cornice regolatoria e di driver tecnologici standardizzati per la digitalizzazione della filiera logistica portuale, con processi e i dati digitali della supply chain fruibili (in sicurezza) da tutti gli attori (pubblici e privati, a seconda delle necessità).

SEMPLIFICAZIONI

- Semplificazione del trasporto marittimo nazionale, a partire dalla riforma del Codice della navigazione e dall'abrogazione e sostituzione delle norme in materia di sicurezza, al fine evitare il fenomeno della fuga verso bandiere estere (flagging out) generato dai pesanti oneri amministrativi che annualmente gravano su ogni nave battente la bandiera



Avanti veloce.
Insieme, sulla stessa rotta.



BANCA CARIGE

Gruppo BPER Banca

italiana e parzialmente compensati dalle agevolazioni fiscali e contributive previste dal Registro Internazionale del nostro Paese (di cui è prevista la scadenza a fine 2023).

- Nautica da diporto: rapida adozione del Regolamento di attuazione al Codice della nautica; adozione del decreto sul nuovo "titolo professionale"; efficientamento del Registro telematico delle unità da diporto.
- Dragaggio dei porti turistici: adozione di una disciplina speciale semplificata.
- Sportello Unico Amministrativo nei porti, su cui concentrare tutti i passaggi tra le varie Amministrazioni/Enti preposti in tema di operazioni e autorizzazioni portuali.
- Semplificazione delle procedure riguardanti i progetti degli interporti e delle relative piattaforme logistiche e dei nuovi terminali intermodali, con l'assoggettamento alla sola Via regionale.

CONCESSIONI

- Regolamentazione unitaria e uniforme delle concessioni, nell'ambito del DDL "Concorrenza", per l'accesso alle infrastrutture portuali e la fruizione della facility, definendo il rapporto concessorio con regole certe e criteri volti a valorizzarne (sia per il concedente che per il concessionario) i contenuti di carattere economico finanziario, attraverso metriche condivise e verificabili, così come le proposte di investimento volte a creare aumenti di traffico, e adottando il principio della modulazione degli elementi della concessione (misura dei canoni e durata), in modo da garantire un equilibrio economico e finanziario in applicazione del principio delle modifiche non sostanziali.
- Esclusione della portualità turistica dalla normativa nazionale di recepimento della Direttiva Bolkestein (Direttiva UE relativa ai servizi nel mercato europeo comune).
- Definizione completa e risolutiva del contenzioso sui canoni demaniali della portualità turistica, consentendo la rateizzazione dei canoni pregressi.
- Possibilità anche per i porti turistici di ottenere il "saldo e stralcio" dei canoni demaniali pregressi (2007-2021), previsto a favore degli stabilimenti balneari "pertinenziali" dal comma 7 dell'art. 100 del DL "Agosto" 104/2021.

POLITICHE INDUSTRIALI

- Sostegno alla domanda di investimenti di rinnovo e ammodernamento del naviglio nazionale, inclusa la flotta peschereccia, secondo gli standard richiesti dalla transizione energetica e digitale della mobilità marittima, effettuati da società di navigazione che operano stabilmente sul territorio italiano - con vincolo di costruzione, trasformazione, ammodernamento effettuati in cantieri navali dell'Unione Europea - e finanziati con gli strumenti previsti dal DL 59/2021.
- Creazione di nuovi fondi per il finanziamento di investimenti in R&S&I per promuovere la capacità tecnologica dell'industria cantieristica a sostegno della transizione energetica e digitale del trasporto marittimo.
- Promozione di interventi specificamente dedicati alla sicurezza digitale marittima da rischi informatici e alla formazione del personale di terra e di bordo nell'ambito del processo di digitalizzazione del trasporto marittimo.
- Rinnovo e adeguamento tecnologico (riduzione delle emissioni, digitalizzazione e miglioramento delle condizioni di salute e sicurezza a bordo) della flotta peschereccia nazionale con strumenti di accesso facilitato al credito per investimenti, nel rispetto dei vincoli della Politica Comune della Pesca.
- Utilizzo della domanda pubblica per il rinnovo e l'adeguamento tecnologico delle flotte pubbliche (unità di navigazione della marina militare, della guardia costiera e delle altre forze di sicurezza) e del trasporto pubblico locale e regionale.
- Promozione del Contratto di Filiera Agricola (Legge 289/2002) tra produttori, operatori industriali e commerciali intermedi nel settore della pesca, previsto anche dal PNRR, a sostegno del prodotto ittico italiano mediante l'adozione di un adeguato sistema di autenticazione, tracciabilità e identificazione delle produzioni.
- Agevolazioni agli investimenti delle imprese portuali per la digitalizzazione delle procedure di arrivo e smistamento della merce in porto, connesse alla digitalizzazione delle procedure e alla realizzazione delle relative infrastrutture delle ADSP.
- Introduzione di misure di promozione dell'uso dei combustibili liquidi decarbonizzati nelle flotte esistenti, per aumentare ulteriormente la sostenibilità ambientale del trasporto marittimo, attraverso misure di sostegno economico e finanziario agli armatori che utilizzano tali prodotti.
- Mantenimento dell'esenzione dal regime di accisa del GNL destinato all'impiego marittimo.

- Estensione al trasporto marittimo degli incentivi per l'utilizzo del BioGNL, previsti nel trasporto stradale e nelle vie navigabili interne.
- Tutela delle manifestazioni effettivamente internazionali di promozione internazionale della filiera della nautica da diporto con una più coerente gestione dei calendari fieristici.
- Promozione della formazione, della cultura e dello sport del diporto nautico: riforma degli ex istituti nautici; coordinamento nazionale della Giornata del mare nelle scuole; piano nazionale per la realizzazione di scivoli pubblici.
- Mantenimento operativo dell'industria della lavorazione e stoccaggio di prodotti petroliferi e dei prodotti energetici liquidi low carbon a sostegno dell'Economia del Mare, con un quadro normativo nazionale e comunitario equilibrato e neutrale dal punto di vista delle tecnologie abilitanti la transizione energetica.
- Agevolazione all'acquisto di semirimorchi per il trasporto combinato ferroviario/marittimo.
- Compensazione dei costi di terminalizzazione inland delle merci attraverso il rimborso del "tiro gru", per agevolare il trasporto combinato ferroviario/marittimo (e ferroviario/stradale).
- Ampliamento delle agevolazioni al trasferimento modale (Ferrobonus e cd. "sconto traccia") filiera

comodale (terminal, manovra ultimo miglio, shunting), nel rispetto della disciplina europea sugli aiuti di Stato.

- Aumentare le dotazioni finanziarie del nuovo incentivo al trasferimento modale strada/mare per il periodo 2022-2026 (art. 1, comma 672, Legge di Bilancio n. 178/2020) dagli attuali 21,5 milioni annui ad almeno 100 milioni annui.
- Inclusione degli interporti nella Piattaforma Logistica Nazionale e dei Port Community Systems (PCS), dei fast corridors doganali e del sistema informativo del Gruppo Ferrovie dello Stato per i traffici merci (Piattaforma Integrata della Logistica), per ridurre i costi di scambio delle informazioni nelle fasi di import-export.

INFRASTRUTTURE E INTERMODALITÀ

- Applicazione del "modello Genova" anche per le opere portuali (sia urgenti che non urgenti), ossia applicazione della direttiva 24/2014/UE con eliminazione di tutte le procedure previste dalla normativa interna non previste a livello comunitario (eliminazione del c.d. gold plating - introduzione o di mantenimento di livelli di regolazione superiori a quelli minimi richiesti dalle direttive comunitarie).

PIT STOP



È l'iniziativa di Confindustria Genova

che offre alle aziende l'opportunità di fare il punto su 5 temi di interesse strategico nel contesto competitivo attuale
digitale • energia • sostenibilità • lavoro agile • mercati esteri
 e di individuare i servizi associativi e gli strumenti più adeguati a rispondere a ogni singola esigenza.

Vuoi saperne di più?



https://it.research.net/r/PIT_STOP

www.confindustria.ge.it

- Promozione della partnership pubblico privata per sostenere e accelerare gli investimenti e la realizzazione delle opere nei porti.
- Pianificazione degli investimenti di connessione infrastrutturale dei porti, con priorità agli interventi di “ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti” nonché di “ultimo miglio stradale” per completare la rete a supporto della efficienza dei gate internazionali.
- Realizzazione di infrastrutture di distribuzione del GNL per il trasporto marittimo, per supportare la crescente domanda di prodotto, a sostegno della transizione energetica e sostenibile della navigazione.
- Definizione piano operativo per creare infrastrutture di stoccaggio e distribuzione anche di idrogeno e per supportare ricerca e sviluppo nei processi di produzione di idrogeno, sia direttamente da fonti rinnovabili tramite processo di elettrolisi dell’acqua, sia tramite reforming del biometano rinnovabile (anche con possibile recupero della CO₂).
- Promozione dell’infrastrutturazione della portualità turistica, includendo nel PNRR e nella connessa pianificazione complementare la ristrutturazione e l’efficientamento energetico dei porti turistici.
- Incremento dell’efficienza delle infrastrutture portuali esistenti, con interventi di manutenzione delle infrastrutture in logica predittiva e 4.0, con schemi di pedaggio omogenei nella rete autostradale e perseguimento di standard europei per la gestione efficiente dei servizi di trasporto.
- Realizzazione di interventi volti ad ottimizzare l’efficienza logistica dei porti, con investimenti sulle manovre ferroviarie e parcheggi attrezzati per i mezzi pesanti in prossimità degli scali portuali.
- Sostegno alle imprese che gestiscono i porti turistici per investimenti sostenuti nell’adeguamento e riqualificazione delle infrastrutture esistenti: dragaggio di imboccature e fondali; rafforzamento e innalzamento delle massicciate e delle dighe foranee a seguito dei danni prodotti da eventi atmosferici e mareggiate; installazione di frangiflutti galleggianti; manutenzione o sostituzione dei pontili galleggianti o fissi e riqualificazione degli impianti elettrici e delle colonnine di erogazione dell’energia elettrica sui pontili e sulle banchine di ormeggio; transizione energetica dei porti turistici con installazione di impianti di auto-produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili (fotovoltaico, eolico, moto ondoso e maree); digitalizzazione dei porti turistici; ammodernamento e sostituzione dei mezzi di sollevamento e movimentazione, delle attrezzature e dei mezzi di assistenza tecnica e rimorchio in acqua alimentati con energia elettrica; installazione di impianti di dissalazione di acqua marina alimentati da fonti rinnovabili, per la produzione di acqua potabile nei porti turistici.
- Definizione di un piano nazionale per la riqualificazione delle aree portuali pubbliche dismesse.
- Inserimento delle aree costiere, inclusi i porti turistici, nelle aree grigie e nere NGA a fallimento di mercato (le aree più o meno connesse, secondo la distinzione elaborata dalla Commissione europea e contenuta nella Strategia italiana per la banda ultra-larga), con l’obiettivo di incentivare la diffusione sull’intero territorio nazionale di reti mobili 5G.
- Completamento dell’iter legislativo della Legge quadro di riordino degli interporti e sostenere l’evoluzione del quadro normativo generale nel settore dei trasporti e dell’intermodalità.
- Coordinare gli interventi su scala macroregionale per favorire le relazioni di sistema: tra interporti e tra interporti, porti e piattaforme intermodali.
- Classificazione catastale degli immobili localizzati nelle infrastrutture interportuali in categoria E/1 (Stazioni per servizi di trasporto, terrestri, marittimi e aerei) ai fini dell’esenzione IMU.
- Finanziamento delle opere pubbliche negli interporti con un contributo sui diritti accertati dagli Uffici delle Dogane che vi operano.
- Sviluppo dell’intermodalità mare-vie navigabili, come alternativa alla modalità stradale/ferroviaria in particolare per la mobilità dei grandi manufatti industriali dagli impianti produttivi e i porti.

TERRITORIO: ZES/ZLS

- Accelerazione dei meccanismi di funzionamento dell’assetto organizzativo delle ZES, in funzione dell’attivazione commissari straordinari e delle relative strutture di supporto, attuazione degli sportelli unici digitali per la l’autorizzazione unica amministrativa e attivazione delle zone franche intercluse delle ZES.
- Chiarimenti riguardo all’applicazione del credito d’imposta nelle ZES/ZLS sui nuovi investimenti per l’acquisto di immobili strumentali e valutazione della cessione a terzi, sulla base dello schema utilizzato per i bonus per le ristrutturazioni edilizie.
- Completamento delle ZLS, con la previsione di un regime minimo di agevolazione degli investimenti produttivi e logistici nelle ZLS anche localizzati fuori dalle zone beneficiarie degli aiuti a finalità regionale, ed estensione alle ZLS delle Zone Franche Intercluse.



OSSH NETWORK

INTEGRATED LUMINOUS INTELLIGENT HANDLES SYSTEM FOR FIRE DOORS



ESD

SMS

SMCS

FDS

OSSH
Supervision System

razetocasareto.com





di Piera Ponta

A Rapallo, nel loro 51° convegno nazionale, i Giovani Imprenditori si confrontano sul futuro dell'Unione Europea: che vogliono protagonista, libera e più incisiva.

PaesEuropa

“Non c'è democrazia senza un'economia libera, non c'è economia senza industria”

“Occorre costruire un ecosistema con politiche in favore di startup attraverso partnership pubblico-private”

“Next Generation EU può contribuire a una società più aperta e prospera”

Riccardo Di Stefano

Dopo l'edizione “straordinaria” del 2021 - la cinquantesima e, per la prima volta nella storia del convegno dei Giovani Imprenditori, a Genova, ai Magazzini del Cotone, per assicurare lo svolgimento in presenza nel rispetto delle limitazioni anti Covid - quest'anno gli under 40 di Confindustria tornano nel Tigullio, all'Excelsior Palace Hotel di Rapallo, per parlare di Europa e di nuova globalizzazione con imprenditori, economisti, leader politici.

Con il presidente Riccardo Di Stefano, facciamo anche il punto su startup (tema caro ai GI, al quale è dedicata la sessione “Talentis” della due giorni ligure) e sul contributo del Movimento all'attuazione del PNRR.

Presidente, partiamo dal tema del 51° convegno dei Giovani Imprenditori: la nuova globalizzazione.

Individuare la strada della ripartenza, europea e italiana, sul crinale di un nuovo ordine mondiale. È questo il tema

centrale attorno al quale si svilupperà il dibattito e saranno individuate alcune proposte di rilancio che i Giovani Imprenditori consegneranno alle istituzioni presenti al 51° Convegno di Rapallo, che per il sesto anno ha ottenuto da RINA la certificazione relativa alla progettazione sostenibile. In una Europa schiacciata tra conflitto e crisi energetica, che si sta trasformando in crisi monetaria, per noi imprenditori la ripartenza deve trovare radici solide nei valori della difesa delle democrazie liberali, dei diritti umani universali, in una nuova geoeconomia che valorizzi il ruolo dell'Italia nel riavvicinamento delle attività e protegga le nuove catene del valore caratterizzate da una minore estensione geografica delle filiere. L'Europa è alla ricerca di nuove regole democratiche per rafforzare la sua potenza. Noi giovani imprenditori ci sentiamo cittadini europei: non c'è impresa senza la sua casa comune. Noi crediamo nel futuro dell'Unione e la vogliamo protagonista, anche in questo Secolo. Ma deve cambiare: per diventare più incisiva e non trasformarsi in un reperto storico. È tempo di una nuova globalizzazione fondata sui valori democratici: perché non c'è democrazia senza un'economia libera, non c'è economia senza industria. Il nostro futuro è tra le stelle della bandiera comunitaria.

Nella loro mission il Giovani Imprenditori hanno, tra l'altro, l'impegno di favorire la nascita di nuove realtà imprenditoriali. È assodato che la parte più difficile, in questo percorso, non è tanto avere un'idea di impresa brillante e originale, quanto declinarla in attività d'impresa, passaggio che richiede risorse, competenze e molta determinazione. Qual è l'esperienza del Gruppo al riguardo?

Nell'ultimo biennio abbiamo osservato una interessante virata verso l'innovazione, dovuta anche a una maggiore digitalizzazione della società durante la pandemia. Anche secondo i dati Mise i numeri delle startup innovative sono

in crescita costante. Le startup iscritte al registro delle imprese sono più di 14mila (ottobre 2021), in aumento del 3,3% rispetto al trimestre precedente. Il Movimento, su questo tema, promuove da sempre l'innovazione e la nascita di nuove imprese e successivamente cerca di inserirle, con progetti mirati, in processi di upscaling e affiancamento a imprese mature. Per questo è fondamentale creare un ecosistema con politiche in favore di startup e scale up, attraverso partnership pubblico-private tra scuola, ricerca e impresa e uno snellimento delle procedure di avviamento di nuove imprese che sono spesso troppo complesse e un freno alle nuove idee.

La pandemia ha imposto un ripensamento su tempi e modi di lavorare nella maggior parte delle aziende. Quasi ovunque si è sperimentato il lavoro agile e in molte realtà, anche dove non era mai stato preso in considerazione, diventerà strutturale. Qual è la sua opinione al riguardo?

La pandemia ha rivoluzionato il nostro modo di fare impresa, generando una forte innovazione e digitalizzazione dei processi. Tra questi lo smart working è la novità più visibile e dirompente nel modo di lavorare, nei settori in cui è stato possibile attuarlo. Assistiamo, infatti, a un cambio di paradigma nel mondo del lavoro della conoscenza che gli imprenditori hanno il dovere di intercettare. Le imprese hanno dimostrato di saperlo gestire raggiungendo anche accordi con le controparti sindacali. Mettere in campo nuovi strumenti che abbiano l'ambizione di guardare alla qualità e al risultato potrebbe essere un buon modo per assorbire il cambiamento con effetti positivi sull'attività d'impresa.

Giovani Imprenditori e PNRR: su quali tematiche in particolare ritenete di poter dare un contributo all'interno delle vostre aziende?

Il PNRR è la più grande occasione per tirare fuori il Paese dall'immobilismo. Ci sono molte risorse che per noi Giovani Imprenditori è necessario orientare su alcune direttrici ben definite. Prima di tutto le riforme: ci sono riforme importanti che aspettiamo da troppi anni; penso alla concorrenza, alla giustizia, e alla riforma della Pubblica Amministrazione. Quest'ultima è una riforma abilitante per la corretta messa a terra del PNRR. E poi gli ingenti investimenti strutturali in collaborazione pubblico-privato su digitale e transizione green. E il gender equality e l'equità generazionale: queste sono per noi le grandi sfide su cui le imprese possono dare un grande contributo. Il PNRR porta innovazione in termini di gender mainstreaming, potenzia le competenze STEM, mette in atto un piano per asili nido e scuole, finanzia politiche attive del lavoro, sostiene l'imprenditoria femminile. Grazie al PNRR, l'Italia mira a guadagnare 5 punti nel Gender Equality Index da 63,5 a 68,5 (sopra l'attuale media UE di 67,9). E in tema di occupazione e imprenditorialità potremo incrementare la percentuale di imprese "femminili" dal 22% al 30% rispetto al totale delle imprese attive. È così che Next Generation EU può veramente costruire una società più aperta e prospera. Ci auguriamo che questo processo riformatore non sia ostacolato dai veti dei partiti ed è un appello che ribadiamo alle istituzioni e alla politica nell'evento di Rapallo. ●



PAESE EUROPA

Tempo di nuova
globalizzazione

51° Convegno Nazionale
dei Giovani Imprenditori

Rapallo 24 | 25 giugno 2022
Excelsior Palace Hotel



FIDUCIA AL LAVORO



www.umana.it

Lavoro Temporaneo • Staff Leasing • Intermediazione • Ricerca e Selezione
Formazione • Outplacement • Politiche Attive del Lavoro

UMANA Sp.A. - Aut. Min. Lav. Prot. n. 1181 - SG del 13/12/2004
Sede Legale e Direzione Generale: Via Colombara, 113 - 30176 - Marghera - VENEZIA
Tel. 041.2587311 - Fax 041.2587411 - info@umana.it

S CONGEGNAMO IL FUTURO



Dal 1998 offriamo il meglio della logistica e dei servizi nei trasporti: spedizioni import-export, esposte, aeree, marittime e via terra. Monitoraggio proattivo delle spedizioni, imballaggio e trasporto delle merci pericolose, consulenza e preparazione delle pratiche doganali.
CON LO STESSO IMPEGNO DI SEMPRE.

B&T 
Business & Transport Solutions

B&T Service Srl
Via Giacomo Bruzzo, 2c
16162 Genova
Tel 010 7450877
Fax 010 7413630
info@betservice.net
www.betservice.net



PNRR



#infrastrutture

M3. Infrastrutture
per una
mobilità
sostenibile



di Vincenzo
Cellario Serventi

Visione e investimenti

Le prospettive
del trasporto
ferroviario in Liguria
a beneficio di
cittadini e imprese.



Vincenzo Macello

Il Piano Industriale 2022-2031 del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane è stato recentemente presentato a Roma dalla Presidente di FS Italiane, Nicoletta Giadrossi, e dall'Amministratore Delegato, Luigi Ferraris.

Con oltre 190 miliardi di investimenti previsti nei prossimi dieci anni, il Piano mira, tra l'altro, a favorire il trasporto collettivo multimodale rispetto al trasporto privato; incrementare il trasporto merci su ferro; rendere le infrastrutture ferroviarie e stradali più sostenibili, accessibili, integrate; favorendo più in generale la mobilità sostenibile e contribuendo a un sistema logistico efficace.

Quali sono i progetti che interessano il nostro territorio e quali impatto avranno su cittadini e imprese? Ne abbiamo parlato con Vincenzo Macello, Direttore Investimenti di RFI - Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS).

L'ambizioso Piano Industriale del Gruppo Ferrovie dello Stato prevede un piano di investimenti da 190 miliardi nei prossimi 10 anni, un Piano incentrato sulla

mobilità sostenibile. Sebbene il treno sia sempre stato considerato un mezzo a basso impatto ambientale rispetto a quello su gomma, ora che anche il settore dell'automotive si è convertito al "green", come pensate di convincere gli utenti ad abbandonare il veicolo privato e privilegiare il trasporto su ferrovia?

In un contesto fortemente orientato al perseguimento degli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile dell'Agenda 2030, le infrastrutture rappresentano un tassello chiave per costruire i pilastri di un Paese più moderno, inclusivo e sostenibile. Nella nuova visione dello sviluppo infrastrutturale del Gruppo FS e del suo Polo Infrastrutture, ciascun progetto diviene espressione di un progetto sociale capace di valorizzare il territorio e il paesaggio di riferimento per accogliere le istanze della collettività, per generare valore attraverso nuovi scenari di sviluppo socio-economico e ambientale. La realizzazione di una grande opera infrastrutturale rappresenta, infatti, un'occasione straordinaria di trasformazione per supportare una crescita sostenibile dei luoghi e delle comu-

nità interessate in una prospettiva di lungo periodo. Nello specifico poi, per la Liguria l'attivazione del Terzo Valico dei Giovi permetterà di ridurre i tempi di percorrenza tra Milano e Genova a circa un'ora. La riduzione dei tempi comporterà un incentivo al trasferimento su ferro dei passeggeri e delle merci con una conseguente riduzione delle emissioni climalteranti. Inoltre, con il completamento del quadruplicamento della linea tra Milano Rogoredo e Tortona, saranno poi possibili ulteriori recuperi dei tempi di percorrenza sull'asse Milano-Genova. Ma non è tutto, perché i lavori del Progetto Unico permetteranno anche la separazione dei flussi tra i regionali e i treni a lunga percorrenza, eliminando così i colli di bottiglia, permettendo nel nodo di Genova un potenziale aumento di +43% di treni viaggiatori e di migliorare quindi la frequenza dei treni regionali e metropolitani. Una volta in funzione, l'opera permetterà di diminuire del 33% i tempi di percorrenza sulla tratta Genova-Milano e, rispetto al tradizionale trasporto su gomma, si abatteranno del 29% i consumi energetici e si ridurranno del 55% le emissioni di CO₂ nell'atmosfera. All'interno del Piano industriale, il Polo Infrastrutture di trasporto garantisce in Liguria la messa a terra di 7,5 miliardi di euro di investimenti tra opere ferroviarie e stradali, massimizzando le sinergie industriali e garantendo la piena integrazione delle infrastrutture fisiche integrate. Sul fronte ferroviario, insieme al completamento del Progetto Unico Terzo Valico/Nodo di Genova, è previsto il completamento del raddoppio Genova-Ventimiglia, il collegamento con l'aeroporto di Genova e il potenziamento degli scali di Genova e Vado Ligure a servizio della portualità ligure. Inoltre il quadruplicamento Milano-Pavia-Voghera-Tortona e il raddoppio della linea Pontremolese Parma-La Spezia.

Sostenibilità significa aumentare la quota dell'attuale 11% di merci che viaggia su ferro, a fronte della grande maggioranza che ancora circola su gomma, e arrivare al 30% così come richiesto dall'Europa entro il 2030. Per una città come Genova, il cui traffico merci è prevalentemente di origine "portuale", il traffico via

gomma spesso è preferito per superare i colli di bottiglia del cosiddetto Ultimo Miglio. Come pensate di superare questi ostacoli e diventare più competitivi?

Il progetto Unico del Terzo Valico dei Giovi e Nodo di Genova nasce proprio con l'obiettivo di potenziare i collegamenti del sistema portuale ligure con le principali linee ferroviarie del Nord Italia e con il resto d'Europa, in coerenza con le strategie annunciate nel Libro Bianco dei Trasporti dell'UE: trasferire entro il 2030 il 30% del traffico merci, oltre i 300 km, dalla strada al ferro, e il 50% entro il 2050, con vantaggi per l'ambiente, la sicurezza e l'economia. Il Terzo Valico consentirà di superare gli attuali ostacoli allo sviluppo del trasporto ferroviario tra Genova, Milano e Torino dovuti alle caratteristiche tecniche attuali delle linee che non risultano adeguate agli standard europei limitando la possibilità di far viaggiare treni merci di dimensioni e peso elevati tra il porto di Genova e il nord Europa. La nuova linea, grazie alle sue caratteristiche tecniche, permetterà anche il transito di camion su treni merci (Autostrada Viaggiante) e dei container High Cube. In parallelo, consentirà anche il passaggio dei treni passeggeri di media e lunga percorrenza, riducendo i tempi di viaggio tra Genova e Milano e tra Genova e Torino.

Il vostro Piano Industriale, al pari di tutte le opere previste nel PNRR, rischia di dover fare i conti con la grave crisi internazionale in corso e con le incertezze che derivano da un mutato equilibrio geopolitico. Già oggi si registrano inevitabili impatti che questa crisi ha sulla catena di approvvigionamento delle materie prime ed il rincaro delle stesse. Avete messo in preventivo queste problematiche e come pensate di affrontarle? Incideranno sui tempi di realizzazione delle opere?

Quello del caro materiali è un tema su cui abbiamo posto particolare attenzione già dal 2021. In considerazione dell'incremento dei prezzi delle materie prime abbiamo aggiornato le nostre tariffe e adeguato progressivamente i quadri economici dei progetti che devono andare in gara in base alle recenti disposizioni emanate in materia da parte del Governo.●






Paolo Emilio Signorini



Sfida al tempo

Sono 40 le opere infrastrutturali avviate nelle aree dell'AdSP del Mar Ligure Occidentale, per aumentare la competitività del nostro porto.





Su questo numero di Genova Impresa, ampio spazio viene dedicato al Position Paper sul porto elaborato dall'Associazione con il contributo delle aziende delle Sezioni Terminal Operators, Industria Cantieristica Navale, Logistica e Trasporti. Al presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure occidentale, Paolo Emilio Signorini, abbiamo chiesto un approfondimento su tre temi di particolare interesse delle aziende che operano in porto: il progetto di tunnel sub-portuale (quasi dimenticato e ora riveduto e corretto con Autostrade per l'Italia), l'ipotesi di espansione a mare dell'area delle riparazioni navali e della nautica, proposta da Confindustria Genova già in occasione del dibattito pubblico sulla costruzione della nuova diga foranea, e lo stato di avanzamento degli interventi per l'ampliamento dei parchi ferroviari portuali.

Pur non rientrando tra le opere del PNRR, il tunnel sub-portuale rientra sicuramente tra quelle che soddisferanno gli obiettivi della Missione 3 - Infrastrutture per una mobilità sostenibile, contribuendo a liberare il centro città da un consistente volume di traffico. Abbiamo letto che i lavori per la costruzione del tunnel potrebbero cominciare già nei primi mesi 2023: come saranno gestite le eventuali interferenze con le aziende che insistono sull'area interessata dal tunnel?

Il tunnel sub-portuale è un'opera prevista dal Protocollo firmato lo scorso anno da Autorità di Sistema portuale, Regione Liguria, Comune di Genova e Autostrade per l'Italia con il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibile. La sua valenza è di immediata evidenza per tutti, perché tutto il traffico proveniente da Sampierdarena che non ha bisogno di passare per il centro storico finirà direttamente in viale Brigate Partigiane. Poiché si tratta di un'opera portuale (svilupandosi prevalentemente all'interno del demanio portuale), l'Autorità è particolarmente attenta alle interferenze e alle necessità in termini di aree di cantiere e di aree di ingombro previste durante la costruzione del tunnel. Attualmente il porto di Genova è interessato da 40 opere infrastrutturali: gli operatori portuali stanno dando prova di grande pazienza e comprensione per i disagi che ne derivano, ma questo ultimo progetto non deve costituire un possibile ostacolo al pieno sviluppo dell'attività dello scalo, finalmente in netta ripresa dopo il crollo del Morandi, l'emergenza Covid e i problemi sulla rete autostradale. Circa i tempi, considerato che molte attività prescindono dallo sviluppo della progettazione esecutiva e possono essere svolte in parallelo, è realistico pensare che i cantieri possano aprirsi entro il primo semestre del 2023. Nel frattempo ci dedicheremo alla valutazione di ogni iniziativa utile a limitare l'impatto della costruzione del tunnel (prevista in non meno di 70 mesi, ndr) sulle attività del porto.

In occasione del dibattito pubblico sulla nuova diga foranea e, più recentemente, nel suo Position Paper sul porto, Confindustria Genova ha proposto di creare una piattaforma logistica nell'attuale canale per consentire alle riparazioni navali e alla nautica di sviluppare la propria attività secondo logiche competitive internazionali. Il progetto di diga approvato in via definitiva non ha registrato questa esigenza. O forse c'è ancora margine di recupero?

È un'esigenza che stiamo valutando con grande attenzione. Le prescrizioni ricevute all'approvazione del progetto stabiliscono che il traffico cargo non passerà dal canale di accesso a mare che sarà costruito in sostituzione di quello esistente; la Capitaneria ha chiesto inoltre che, per il momento, venga conservato il traffico delle navi da crociera destinate al bacino passeggeri. In prospettiva, tuttavia, pensiamo si possa considerare una modesta espansione a mare dell'area delle riparazioni navali e di Ente Bacini con banchine dell'ordine di dieci o quindici metri più lunghe rispetto a quelle attuali, che consentiranno di lavorare meglio alle navi in accosto o nei bacini, e che potranno essere dotate di gru e altre attrezzature più performanti. Riesamineremo questi progetti con la Capitaneria e faremo ulteriori approfondimenti per capire come sfruttare la nuova diga anche in termini di attività produttive.

L'Autorità di Sistema portuale è molto impegnata nella progettazione e realizzazione di opere di ultimo miglio e ferroviarie e di parchi ferroviari per una svolta green del nostro porto e che ci consentirebbe di intercettare nuovi traffici. Qual è lo stato dell'arte?

Il porto di Genova lavora con una cosiddetta "catchment area" di prossimità: Milano, il Piemonte, addirittura Trento, che è sette km più vicina a Genova che a Trieste, il che determina una maggiore propensione per il trasporto delle merci su gomma. Ma se non sviluppiamo la ferrovia, con l'arrivo di navi sempre più grosse, non riusciremo a trasferire le merci in tempi sufficientemente veloci; per non parlare dei benefici in termini ambientali. Oggi, riguardo ai lavori in corso, stiamo andando a due velocità. Gli interventi di ammodernamento e ampliamento dei parchi ferroviari Doria, a Savona, e Bettolo-Rugna, a Genova, dovrebbero essere completati al massimo entro un paio di anni. Ma la sfida sarà vinta quando avremo raggiunto altri i due obiettivi: il primo riguarda la progettazione del parco di Fuorimuro, che serve tutti i terminal di Sampierdarena; il secondo, che coinvolge RFI, Comune e Regione, consiste nella riqualificazione e riattivazione del parco ferroviario del Campasso, che fa parte del Progetto unico di riassetto del nodo ferroviario nel tratto terminale di collegamento del Terzo Valico dei Giovi con il porto Genova. Stiamo facendo il massimo. ● (P.P.)



di Matilde Orlando

Circle
Group

Logistica DIGITALE

Circle Group festeggia i 10
anni di attività dalla fondazione
della capogruppo, la PMI
Innovativa Circle Spa.



Luca Abatello

Il 1° giugno 2012, per iniziativa di Luca Abatello e Alexio Picco, veniva costituita Circle Spa, la PMI innovativa quotata, da ottobre 2018, sul mercato Euronext Growth Milan e oggi capogruppo di Circle Group, di cui fanno parte Infoera, Progetto Adele, Log&Sea, Circle Connecting EU e Magellan Circle. Nel giorno del decimo compleanno di Circle Spa, abbiamo incontrato Luca Abatello, Presidente e CEO, nella nuova sede del Gruppo, ai piani alti di una delle torri di Piazza Borgo Pila, con vista sul nascente Waterfront di Levante. «È un anniversario importante - esordisce Abatello - e un'ottima occasione per ripercorrere il cammino compiuto fino a oggi. La prima grande soddisfazione riguarda il numero di persone coinvolte in Circle: siamo partiti in 6, e ora siamo 88, mentre il giro d'affari è passato da 1 a 9,3 milioni di euro».

Di cosa si occupa Circle? «Il principale filone di attività - spiega Abatello - riguarda l'efficiamento e la digitalizzazione della supply chain: tramite i nostri sistemi contribuamo alla realizzazione di "nodi intelligenti" con l'automatizzazione di attività come la scansione di dati, la compilazione e la firma digitale della documentazione di scambio, l'imputazione di informazioni. Offriamo consulenza e soluzioni software a operatori portuali, marittimi e logistici internazionali e li accompagniamo lungo tutto il percorso di digitalizzazione; sviluppiamo sistemi e app in grado di rispondere alle esigenze rilevate presso il cliente e di facile usabilità, prevedendo anche soluzioni di simulazione e di formazione on the job». In questi ultimi tempi l'interesse

per l'introduzione di strumenti innovativi nella gestione della supply chain è cresciuto non solo in ragione di una visione strategica dell'attività d'impresa, ma anche della complessità del contesto in cui oggi operano le aziende: noli marittimi alle stelle, una rete stradale e autostradale che penalizza i trasporti su gomma, il perdurare del conflitto Russia-Ucraina, con pesanti ripercussioni sulle catene di approvvigionamento delle materie prime da quei paesi, per non parlare degli effetti dell'onda lunga del Covid sui tempi di consegna delle merci. «Se fino a qualche anno fa la digitalizzazione della catena logistica riguardava quasi esclusivamente gli attori direttamente coinvolti (porti, terminal, ferrovie, interporti, spedizionieri...) - osserva Luca Abatello -, oggi costituisce una priorità per tutto il mondo industriale. Le aziende hanno compreso il vantaggio competitivo di una supply chain efficiente (dal minor costo dei prodotti alla tempestività delle consegne) che, se gestita in maniera accorta ed efficace, può diventare un asset fondamentale del posizionamento strategico dell'impresa, in grado anche di generare marginalità».

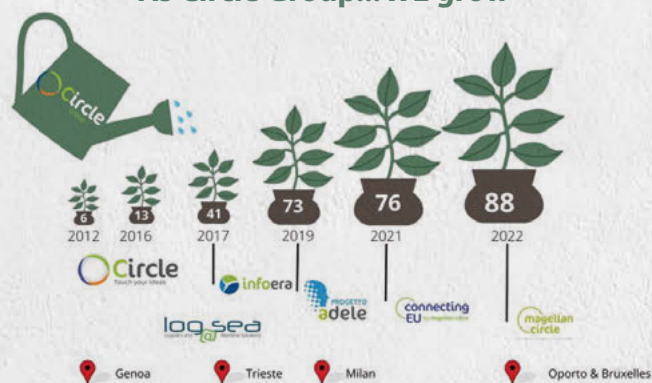
Per supportare operatori e aziende nella gestione della catena logistica Circle mette in campo due azioni complementari: la prima, proattiva, consiste nella progettazione preliminare di tutte le fasi e i passaggi del trasporto delle merci - dal mare al ferro, alla gomma; la seconda azione riguarda il trasporto stesso e si basa su analisi predittive, elaborate con tecniche di machine learning per integrare i dati di cui disponiamo in real time con dati "storici". «La nostra piat-



taforma "Global Supply Chain Visibility", per esempio, è una soluzione modulare per ottimizzare il trasporto merci attraverso la digitalizzazione delle procedure burocratiche, operative e di security portuali e lo scambio di informazioni in tempo reale tra i nodi della supply chain, rendendo così possibile il monitoraggio della propria catena logistica in entrata e in uscita, in tutto il mondo. A questo scopo utilizziamo tecnologie innovative quali RFID (identificazione a radiofrequenza, ndr), OCR (riconoscimento ottico dei caratteri, ndr), Blockchain & Notarizzazione, dispositivi intelligenti quali Tag, sigilli elettronici, unità di monitoraggio container ecc. L'attrattività dei porti italiani come punto di sbarco preferenziale per le merci - prosegue Abatello - passa dalla semplificazione strutturale dei processi. Con questa convinzione, stiamo contribuendo al primo progetto pilota di Spertello Unico Doganale di Controllo italiano, strumento che consentirà di svolgere contestualmente e in modo omogeneo i controlli in tutti i porti italiani, snellendo procedure e comunicazioni. Il tutto con il coinvolgimento e in stretta collaborazione con le diverse Autorità di Sistema portuale. Per Ports of Genoa (l'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, ndr), ad esempio, abbiamo creato un digital twin ferroviario e abbiamo sviluppato un sistema di ottimizzazione di tutte le risorse necessarie all'ultimo miglio (binari, locomotori, macchinisti ecc.); inoltre collaboriamo con il Centro di Competenza Start 4.0. Prossimamente ci occuperemo anche della componente predittiva dell'ultimo miglio, mentre stiamo già lavorando a un'applicazione per

le semplificazioni doganali anche in ambito aeroportuale, per favorire l'intermodalità e l'integrazione delle diverse forme di trasporto». La domanda, a questo punto, sorge spontanea: quale l'impatto sull'occupazione nel settore della logistica in generale, alla luce di una richiesta di competenze sempre più qualificate? «L'esperienza ci dimostra che il digitale non riduce il lavoro delle persone, bensì lo cambia radicalmente. Per questo motivo, con l'Università di Genova e CIELI, il Centro Italiano di Eccellenza sulla Logistica e Trasporti e le Infrastrutture, stiamo lavorando alla definizione di piani formativi per le "professioni del futuro". In Circle - assicura Abatello - possiamo già contare su informatici, dottorati ed esperti in grado di analizzare, efficientare e ridisegnare i processi logistici in versione digitale. Le competenze specialistiche e trasversali del nostro personale sono un inestimabile punto di forza per l'azienda; in aggiunta, l'internazionalità del team è fonte di continuo arricchimento culturale e contribuisce a rafforzare i legami tra i diversi Paesi». Circle è attiva anche nell'ambito della "European Affairs Consultancy", condotta attraverso la business unit Magellan Circle. «Grazie alla nostra profonda conoscenza delle istituzioni, dei programmi e dei finanziamenti europei - sottolinea il CEO di Circle Group -, siamo in grado di supportare enti pubblici e soggetti privati nello sviluppo dei loro business, attraverso la visibilità internazionale e la disponibilità di fondi UE. A questo scopo adottiamo un approccio a 360°, che va dallo scouting dei programmi di finanziamento più adatti al cliente alla preparazione della proposta, fino alla negoziazione e alla gestione del progetto. Promuoviamo inoltre azioni specifiche di marketing, comunicazione ed eventi e offriamo un supporto specifico e qualificato per il policy making e gli orientamenti tecnico-strategici nel campo portuale, del trasporto marittimo e delle applicazioni IT, seguendo l'evoluzione delle normative per anticiparne eventuali criticità ed elaborare quindi strategie per convertirle in opportunità. Questo filone di intervento ha assunto un'importanza sempre maggiore specialmente negli ultimi due anni, a seguito dell'entrata in vigore del programma Next Generation EU, e ci aspettiamo un ulteriore aumento dell'attività, considerato che l'assegnazione dei fondi del PNRR raggiungerà il picco tra la fine del 2022 e l'inizio del 2023. Insomma - conclude Luca Abatello -, questo decimo compleanno del Gruppo Circle merita proprio di essere festeggiato!».

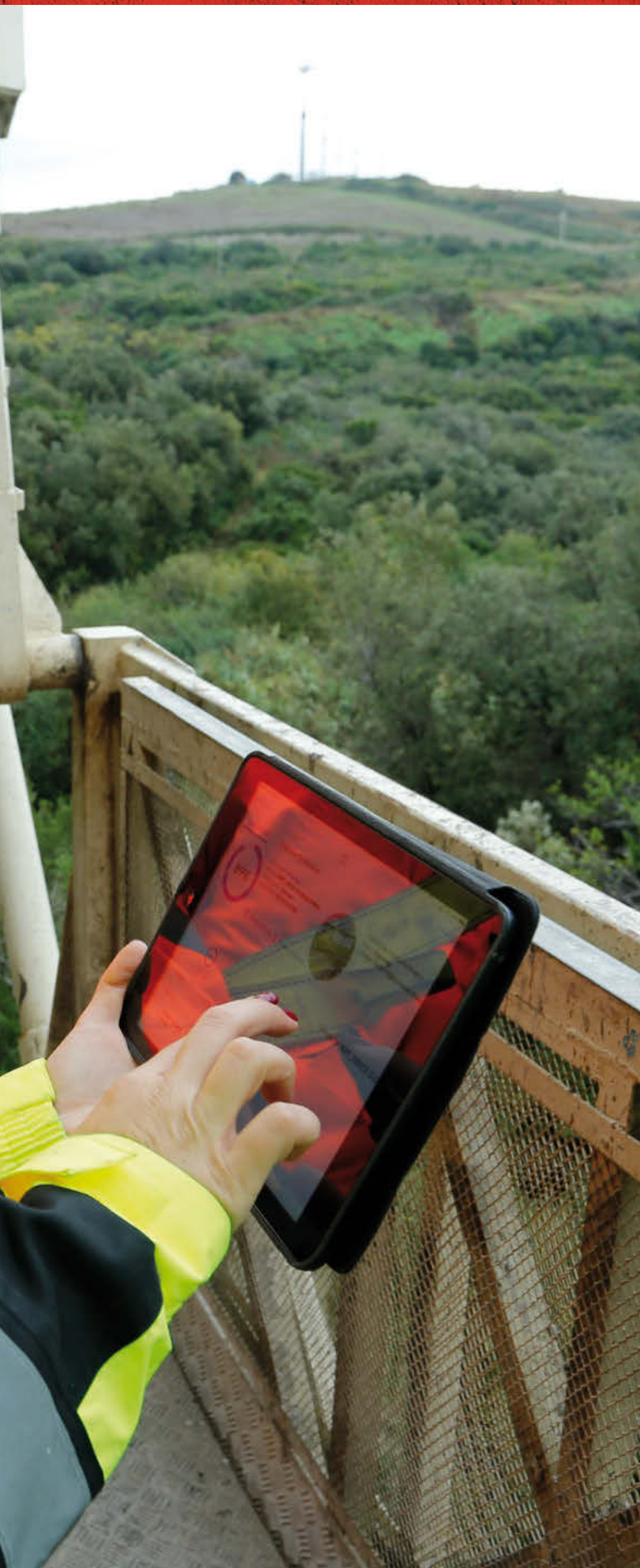
As Circle Group... WE grow



A photograph of two construction workers. In the foreground, a woman wearing a white hard hat and a high-visibility yellow safety jacket looks intently at a device. Behind her, a man in a yellow hard hat and an orange safety jacket with reflective stripes also looks at the device. They appear to be on a construction site, with metal structures visible in the background.

In chiave TECH

Il nuovo approccio di
Autostrade per l'Italia nella
gestione delle sue opere.

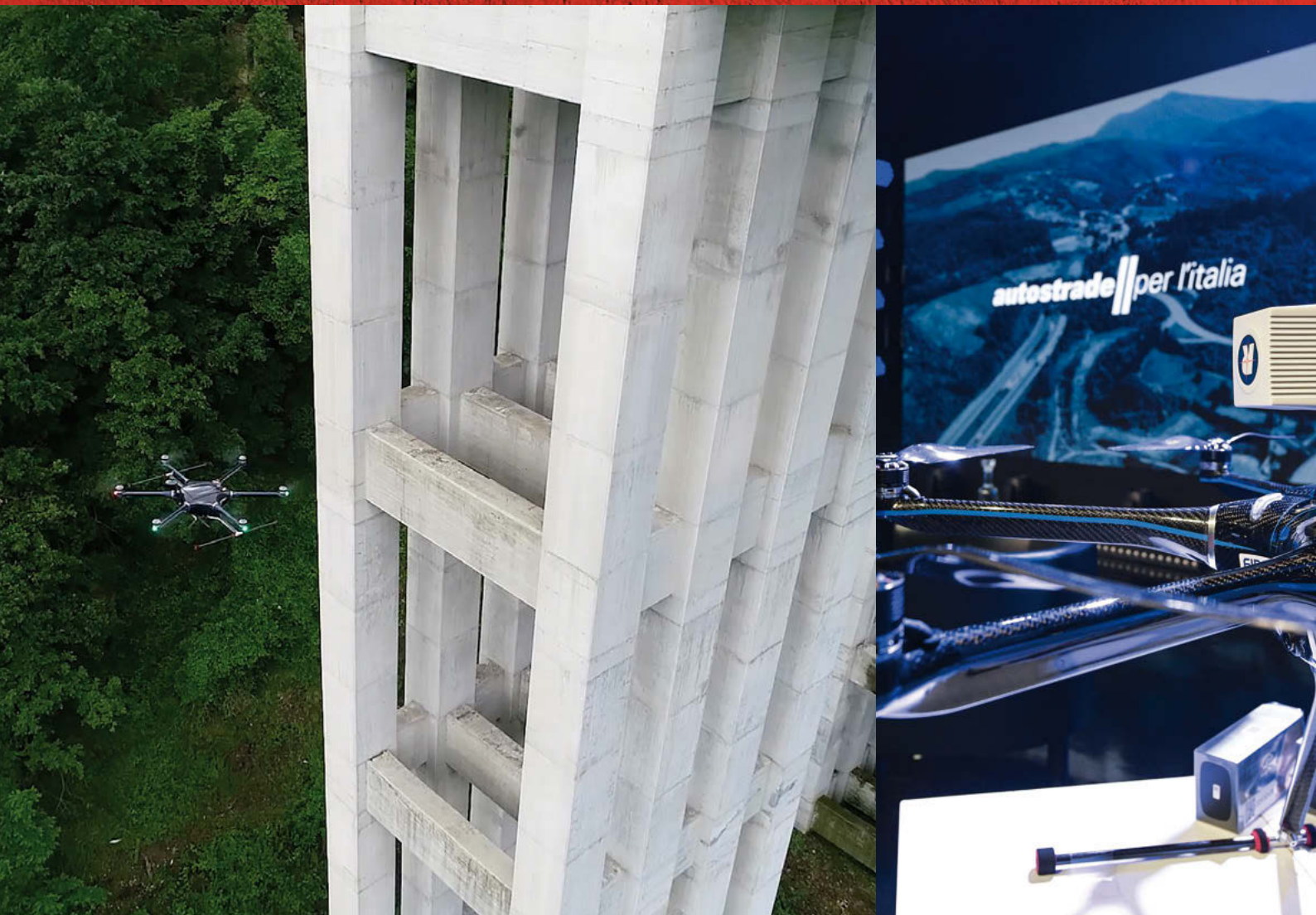


A partire dal 2020 Autostrade per l'Italia ha avviato un ambizioso programma di monitoraggio e interventi di ammodernamento su tutte le infrastrutture presenti sulla rete gestita. Un'iniziativa stimolata dalla necessità di allungare la vita utile delle autostrade del nostro Paese e dalle possibilità offerte dallo sviluppo del digitale che caratterizza l'intero programma, rispondendo in pieno agli standard introdotti negli ultimi anni dalle normative emanate dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili. È proprio la chiave tech a contraddistinguere il nuovo approccio applicato da ASPI nella gestione delle sue opere: dalla strumentazione utilizzata in fase di assessment (monitoraggio approfondito) all'archiviazione degli elementi rilevati su ogni singola infrastruttura, fino alla programmazione degli interventi di ammodernamento per mantenere performanti le nostre autostrade.

Autostrade per l'Italia gestisce il patrimonio infrastrutturale più consistente nell'ambito delle reti autostradali nazionali: quasi 3mila km di rete, caratterizzata dalla presenza di 1967 viadotti, 589 gallerie, solo per quantificare le opere maggiori. Se in buona parte queste infrastrutture sono distribuite in maniera uniforme su tutto il Paese, in Liguria, anche per la peculiarità orografica che caratterizza la regione, si evidenzia una notevole concentrazione di queste opere: circa il 48% del totale delle gallerie e circa il 26% del totale dei ponti e viadotti. È proprio dalla Liguria che il piano di ispezioni approfondito di ASPI ha preso il via nel 2020 ed è proprio qui che la società gestisce un vasto piano di ammodernamento.

L'assessment delle gallerie

Dal 2020 Autostrade per l'Italia ha avviato a partire dalla Liguria il piano di Assessment Gallerie: un'ispezione di verifica che definisce "il punto zero" dello stato di conoscenza dell'opera, raggiunto sia mediante sopralluoghi visivi, sia mediante indagini di approfondimento, finalizzate a definire gli eventuali interventi di messa in sicurezza o prolungamento della vita utile dell'opera che risultino necessari. Si tratta di standard precedentemente non normati nel settore stradale e autostradale, a livello nazionale, e introdotti da ASPI e il MIMS a partire dalle tecniche elaborate in Francia dal CETU. Il protocollo istituito prevede che ogni galleria venga sottoposta agli interventi di manutenzione sulla base dei rilievi esito delle ispezioni. La prima fase di controlli prevede un sopralluogo con le piattaforme per osservare il calcestruzzo, un test delle superfici e la verifica di tutte le canaline e dell'ancoraggio degli impianti (come ventilatori, telecamere, portacavi ecc.). Sulla base di questi primi riscontri, vengono pianificati i primi interventi. I controlli approfonditi vengono effettuati grazie all'utilizzo di tecnologie avanzate, come il georadar e i tomografi a ultrasuoni, utili per constatare lo stato e lo spessore dei materiali di costruzione della galleria insieme a quello del terreno che circonda l'opera. Attraverso l'utilizzo di un laser scanner viene invece individuata l'eventuale presenza d'acqua.

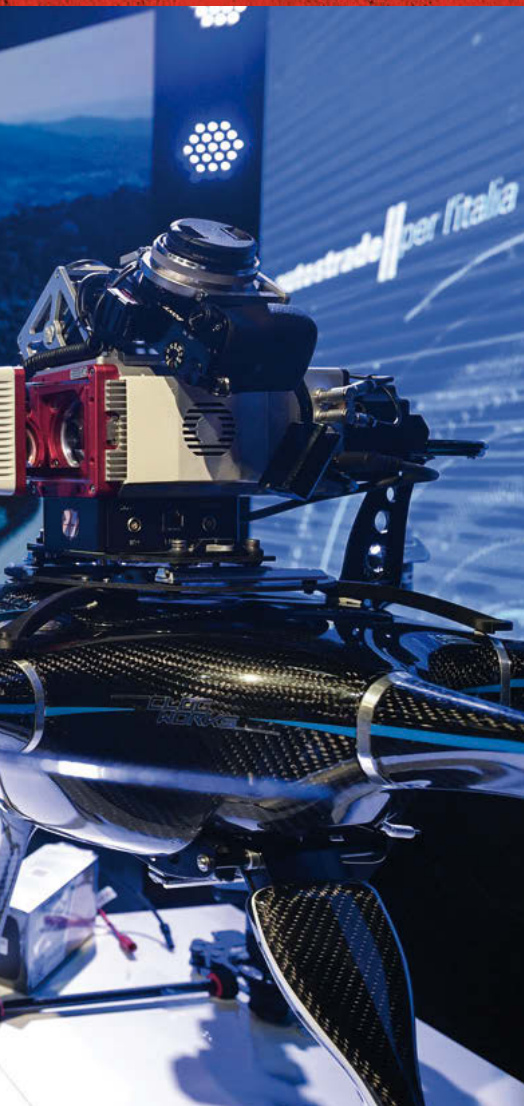


Un programma di conoscenza approfondita, mai condotto prima, che ha visto da parte di ASPI, dal suo avvio a oggi, un investimento pari a 100 milioni di euro a cui si sommano altri 135 milioni che la società prevede di spendere nei prossimi anni. Ed è proprio sulla base degli esiti di queste indagini che è stato progettato e avviato il piano di ammodernamento della rete che per la Liguria prevede un investimento complessivo pari 1.541 milioni di euro, di cui 785 destinati alla rigenerazione delle gallerie.

Lo studio dei viadotti e la creazione del "gemello digitale"

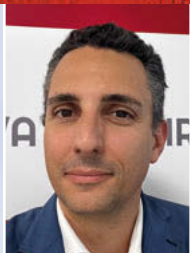
Anche il progetto ARGO rientra in questo percorso di evoluzione strategica e tecnologica intrapreso da ASPI. Un unico database in grado di raccogliere tutte le informazioni che consentono di realizzare e gestire un sistema integrato di digitalizzazione dei controlli e delle ispezioni periodiche, della programmazione e gestione degli interventi di manutenzione, in linea con l'evoluzione normativa. Il progetto si basa sulla realizzazione di una nuova piattaforma basata sulla soluzione Enterprise Asset Management IBM Maximo.

La gestione lungimirante degli asset della rete del futuro non può prescindere dall'utilizzo di strumenti evoluti che consentano di consolidare le informazioni, continuare a innovare l'approccio, introducendo tecnologie e mezzi all'avanguardia, incrementare le capacità operative delle figure che gestiscono gli asset della rete e condividere e garantire in totale trasparenza la tracciabilità delle informazioni con gli stakeholder. La valutazione della sicurezza, il monitoraggio e la manutenzione dei ponti esistenti sono temi su cui il mondo accademico, ingegneristico e istituzionale sta lavorando assiduamente per individuare metodologie e tecniche di indagine efficaci per la caratterizzazione delle opere. È proprio in quest'ottica che Autostrade per l'Italia ha intrapreso un'ampia attività di innovazione dei processi di ispezione e monitoraggio delle opere d'arte, affiancando all'esperienza ingegneristica l'impiego delle più moderne tecnologie disponibili sul mercato, con l'obiettivo di pianificare tempestivamente le azioni manutentive, garantendo i massimi livelli di sicurezza della rete. Grazie ad ARGO il processo ispettivo tradizionale viene notevolmente migliorato attraverso l'utilizzo di droni, che consen-



tono di arrivare nei punti più difficili da raggiungere con mezzi tradizionali e di collezionare informazioni geolocalizzate, da integrare all'interno dei sistemi di asset management. Avendo a disposizione un "gemello digitale" dell'opera, le ispezioni visive possono essere eseguite con maggiore frequenza e tempestività, con minori impatti sul traffico e soprattutto riducendo significativamente i rischi per la sicurezza legati alle operazioni in campo. I droni durante il volo, infatti, realizzano una scansione laser dell'opera e digitalizzano, storicizzandole, una sequenza di fotografie georeferenziate ad alta risoluzione, che consentono la creazione del modello digitale 3D del ponte, fedele in termini di dimensioni, forma e dettaglio all'opera ispezionata. In particolare, durante il volo viene realizzata una scansione laser-scanner del ponte, che consente di ottenere nuvole di punti molto dense e dunque un rilievo di altissima precisione della struttura. È quindi possibile visualizzare nelle tre dimensioni, attraverso un apposito strumento di visualizzazione via web, il digital twin dell'infrastruttura, sulla quale è stato creato un modello 3D con texture, prodotto con adeguati algoritmi di fotogrammetria e convertito in un for-

mato ottimizzato per la distribuzione web. Insieme ai parametri strutturali di riferimento, i sistemi di monitoraggio rilevano contestualmente anche parametri ambientali come temperatura e umidità, necessari per una corretta elaborazione e interpretazione dei dati di monitoraggio. Questi innovativi sistemi di monitoraggio sono lo strumento fondamentale per poter compiere il passaggio da una manutenzione "correttiva" classica, che si prefigge di operare quando vengono rilevati danneggiamenti sull'asset, a una manutenzione preventiva e poi predittiva, in grado quindi di anticipare lo sviluppo dei difetti. La tecnologia e il digitale oggi permettono di intercettare variazioni delle performance strutturali in una fase preliminare e di migliorare la diagnosi delle problematiche visivamente meno evidenti. Ciò consentirà di indirizzare le attività ispettive e programmare interventi manutentivi di minore impatto sulla rete e di costi più contenuti. Inoltre, la registrazione nel tempo di parametri misurabili e oggettivi consentirà di effettuare valutazioni sui trend di degrado degli asset, al fine di ricavare curve di lifetime da utilizzare per predire la probabilità di futuri danneggiamenti dell'opera. ●



di Nur El Gawohary

Genova vola

Lo scalo genovese vuole recuperare il traffico perso a causa della pandemia e riagganciare il percorso di crescita degli anni precedenti. Nel frattempo ha avviato un piano di investimenti da oltre 20 milioni di euro.



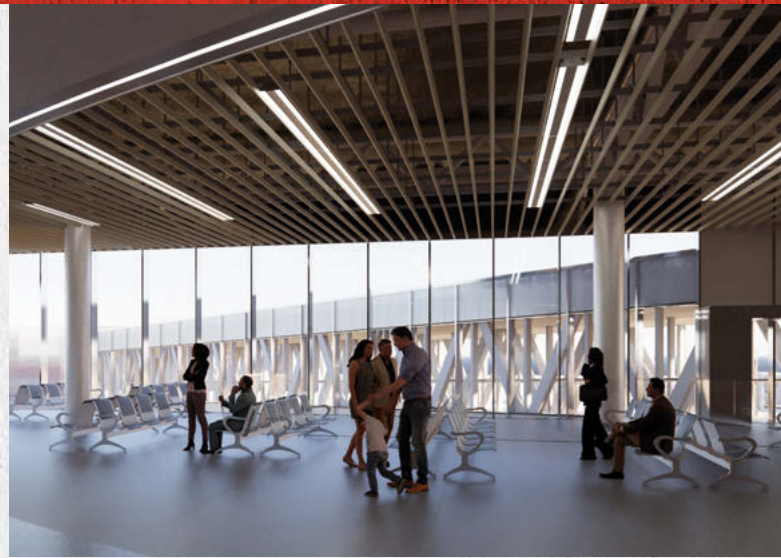
Piero Righi

Un City Airport moderno, accogliente, funzionale, facilmente raggiungibile e con un'offerta di collegamenti aerei in grado di rispondere alle esigenze dell'economia del territorio. Se dovesse riassumersi in poche parole sarebbe questa la visione del "Cristoforo Colombo" per i prossimi anni. Nel periodo pre-pandemia il percorso avviato era stato quello di una forte crescita nel numero di rotte e passeggeri, tanto da guadagnarsi il primato di primo aeroporto per crescita tra gli scali italiani nel 2018 (+16,5%) e da superare per la prima volta la soglia del milione e mezzo di passeggeri l'anno successivo. Le rotte erano quasi duplicate nel giro di due anni, passando dalle 25 del 2017 alle 45 del 2019. Dopo due anni estremamente difficili, ora il Genova City Airport vuole riagganciare quel percorso di crescita recuperando posizioni nella classifica degli aeroporti nazionali, incrementando le rotte e portando avanti un piano di ammodernamento e ampliamento delle infrastrutture che rivoluzionerà lo scalo ligure. «Nel pieno della pandemia, abbiamo deciso di confermare gli investimenti, resi possibili dal supporto di Regione e Liguria e Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, il nostro principale azionista. - commenta Piero Righi, Direttore Generale dell'Aeroporto di Genova dal 2018 -. Non era una scelta scontata né facile, ma siamo consapevoli dei limiti dell'attuale infrastruttura, che risale al 1985, e abbiamo ritenuto fondamentale non perdere l'occasione di ampliare e ammodernare l'aeroporto in vista del recupero del traffico e della ripresa del percorso di crescita che avevamo avviato. Parliamo di un investimento di circa 29 milioni di euro. Di questi, 11,3 milioni sono stati stanziati dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale nel quadro del Programma Straordinario d'Investimenti. Altri 5 milioni sono stati stanziati da Regione Liguria, con risorse del Fondo strategico regionale destinate all'Autorità di Sistema Portuale». I lavori di ampliamento sono partiti a fine 2021, nel rispetto del cronoprogramma. Il progetto definitivo, approvato da ENAC nell'estate dello scorso anno, prevede la realizzazione di un nuovo fabbricato di circa 5.500 metri quadri, su tre livelli, e il restyling dell'edificio esistente concentrato in particolare sull'area accettazione e imbarchi. I lavori saranno

tuale del Mar Ligure Occidentale, il nostro principale azionista. - commenta Piero Righi, Direttore Generale dell'Aeroporto di Genova dal 2018 -. Non era una scelta scontata né facile, ma siamo consapevoli dei limiti dell'attuale infrastruttura, che risale al 1985, e abbiamo ritenuto fondamentale non perdere l'occasione di ampliare e ammodernare l'aeroporto in vista del recupero del traffico e della ripresa del percorso di crescita che avevamo avviato. Parliamo di un investimento di circa 29 milioni di euro. Di questi, 11,3 milioni sono stati stanziati dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale nel quadro del Programma Straordinario d'Investimenti. Altri 5 milioni sono stati stanziati da Regione Liguria, con risorse del Fondo strategico regionale destinate all'Autorità di Sistema Portuale». I lavori di ampliamento sono partiti a fine 2021, nel rispetto del cronoprogramma. Il progetto definitivo, approvato da ENAC nell'estate dello scorso anno, prevede la realizzazione di un nuovo fabbricato di circa 5.500 metri quadri, su tre livelli, e il restyling dell'edificio esistente concentrato in particolare sull'area accettazione e imbarchi. I lavori saranno



GENOVA CITY AIRPORT





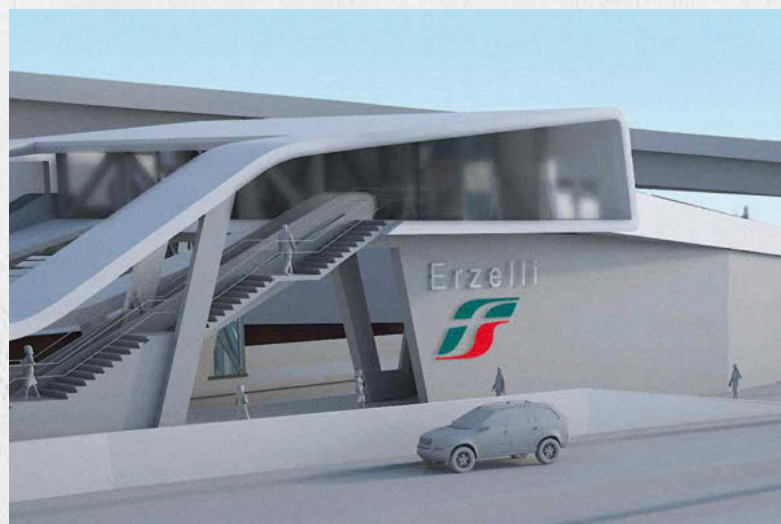
completati entro due anni. Durante i lavori l'aeroporto continuerà a operare regolarmente, garantendo la funzionalità dello scalo con disagi ridotti al minimo per i passeggeri. Le nuove aree saranno progressivamente rilasciate a mano a mano che saranno completate. Il nuovo fabbricato di 5.500 metri quadri sarà completato in prima fase in circa un anno, offrendo ai passeggeri in partenza dal "Cristoforo Colombo" un'esperienza completamente rinnovata grazie al raddoppio dei varchi dei controlli di sicurezza e all'apertura di nuove zone commerciali e di ristorazione. Il nuovo terminal sarà più luminoso, grazie ad ampie vetrate affacciate sul mare, e sarà caratterizzato da soffitti più alti e percorsi più agevoli. Sia in fase di progettazione sia in fase di selezione della ditta realizzatrice sono stati indicati requisiti di compatibilità e sostenibilità quale l'utilizzo di materiali di riciclo, rinnovabili e di provenienza entro 150 chilometri, al fine di ridurre l'impatto ambientale della costruzione.

Tra gli interventi finanziati c'era anche il rifacimento della pista, che è stato completato a fine marzo di quest'anno. «Si è trattato di un intervento di manutenzione programmata e preventiva, che ha prolungato la vita utile della pista di altri 20 anni. L'ultimo rifacimento risaliva al 2001, quando la pista era stata allungata per permettere di accogliere gli aerei dei capi di Stato ospiti del G8», ricorda Righi. Non solo: nei mesi scorsi si è completato un altro tassello del programma di ammodernamento del "Cristoforo Colombo" con la realizzazione del nuovo sistema di controllo e smistamento dei bagagli da stiva, entrato in funzione a inizio 2021. E mentre proseguono i lavori per l'ampliamento dell'aerostazione, già quest'estate i passeggeri in partenza potranno utilizzare una nuova area imbarchi di circa 300 metri quadrati che per finiture, colori e scelte architettoniche sarà un primo assaggio del futuro "Genova City Airport".

Se gli interventi infrastrutturali proseguono secondo i tempi previsti, non mancano gli sforzi per tornare a fare crescere collegamenti aerei e volumi di traffico. Il tutto in uno scenario del trasporto aereo complesso, travolto e profonda-

mente modificato dal Covid, ma anche dalla guerra in Ucraina. La Iata, l'organizzazione mondiale delle compagnie aeree, prevede che il traffico aereo non tornerà ai livelli pre-pandemia prima del 2024, ma l'obiettivo dello scalo ligure è quello di accelerare la ripresa. «Siamo arrivati all'estate con un buon numero di destinazioni collegate, specie grazie al recupero dell'offerta low-cost. La partnership con Ryanair ha portato nuove rotte, cui altre si aggiungeranno nella stagione invernale. La grande novità rispetto al passato, oltre al numero di collegamenti, è che tutti i voli saranno operativi per l'intero anno: questo è particolarmente importante in un'ottica di consolidamento dell'offerta, di utilità per il tessuto economico e di destagionalizzazione del turismo», commenta il Direttore Generale dell'Aeroporto di Genova. Il turismo incoming e le crociere sono un driver fondamentale per la ripresa, come dimostra l'aggiunta "last minute" del volo di Vueling da Londra Gatwick, che si affiancherà al Londra Stansted di Ryanair. Nel frattempo Ita Airways ha portato a 4 i voli giornalieri su Roma, con un servizio finalmente paragonabile a quello pre-Covid che consente sia i viaggi in giornata a Roma o a Genova sia l'accesso al network della compagnia sull'hub di Fiumicino, in crescita grazie all'ingresso in flotta di nuovi e moderni aerei di lungo raggio. Soddisfazione anche per il mantenimento e i buoni risultati commerciali dei voli di KLM per Amsterdam e di Lufthansa per Monaco, altri due importanti hub intercontinentali che consentono di viaggiare da e per il mondo con un solo scalo. La ripresa dei voli delle compagnie di bandiera è uno dei tasselli del percorso di crescita dell'aeroporto, fondamentale per servire al meglio la clientela che viaggia per lavoro. «Siamo il ventesimo aeroporto in Italia, ma Genova è la sesta città del paese. Vogliamo colmare questo gap. I genovesi non viaggiano meno degli altri italiani, semplicemente volano da altri scali se il nostro non offre i collegamenti richiesti. Ne siamo consapevoli e lavoriamo per rispondere alle esigenze del territorio».

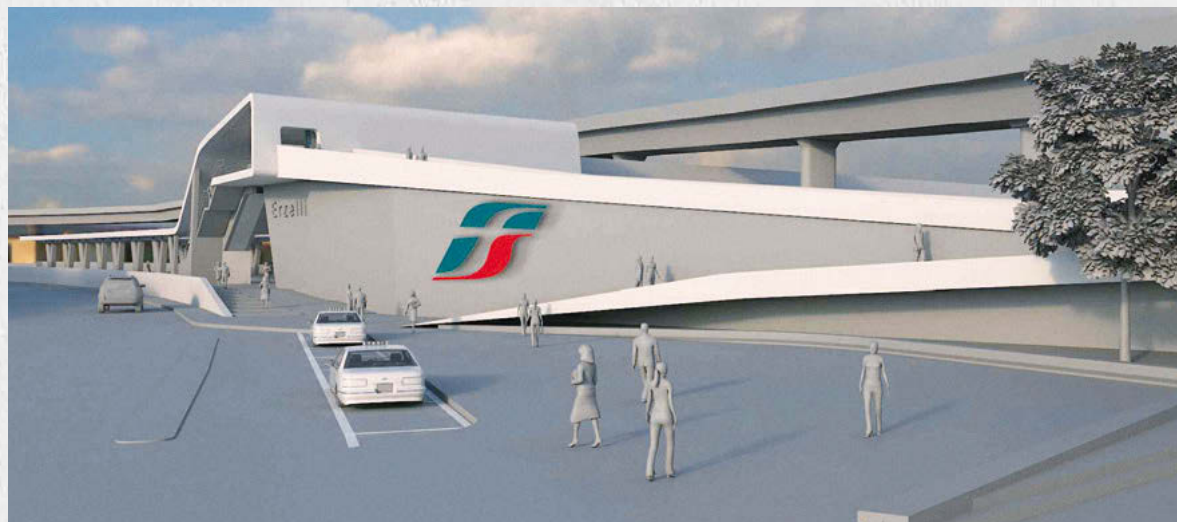
Un altro tassello di questa strategia è quello dell'accessibilità, fondamentale per ampliare il bacino d'utenza dello scalo, ridurre il traffico di fuga e sostenere così la ripresa del





traffico. Entro i prossimi tre anni l'aeroporto sarà collegato alla nuova fermata ferroviaria "Aeroporto-Erzelli", consentendo un'intermodalità spinta treno-aereo capace di servire al meglio tutta la regione. Nel frattempo il servizio di collegamento con la stazione di Sestri Ponente Aeroporto, grazie alla collaborazione con Trenitalia e Amt, è apprezzato da residenti e turisti. «Siamo uno dei pochi, veri City Airport al mondo, siamo vicini alla ferrovia e collegati con l'autostrada e le principali arterie veloci della viabilità cittadina, eppure siamo percepiti come difficilmente raggiungibili. Vogliamo superare questo paradosso. Un'accessibilità rapida, economica e sostenibile è uno dei punti cardine della nostra strategia di crescita», dice Piero Righi. E la vicinanza al territorio passa anche attraverso i simboli.

La presentazione dei lavori di ampliamento e ammodernamento, lo scorso dicembre, è stata anche l'occasione per svelare il nuovo marchio dell'Aeroporto di Genova. Con la bandiera genovese nel suo logo, l'Aeroporto di Genova è diventato "Genova City Airport": un modo per evidenziare il rapporto tra lo scalo e la sua città, ma anche la proiezione internazionale dell'aeroporto. La croce di San Giorgio si trasforma nella sagoma di un aereo, rendendola sinonimo di viaggio, cosmopolitismo e scambio tanto culturale quanto economico. Un accostamento che vuole anche rivendicare la centralità dell'aeroporto nel panorama infrastrutturale cittadino e regionale. Sono stati due anni difficili, ma il "Genova City Airport" ha tutta l'intenzione di tornare a crescere ed essere protagonista dello sviluppo della Liguria. ●



HITACHI
Inspire the Next

Eppur si muove

In Liguria, i sistemi di Hitachi Rail per la sicurezza della rete ferroviaria e la fruizione smart dei servizi di trasporto. Ne parla Domenico Lanciotto, General manager Italia e Centro Est e Sud Europa.



Domenico Lanciotto

Quando nel 2015 Hitachi acquisì Ansaldo STS e Ansaldo Breda da Finmeccanica, il timore che si chiudesse definitivamente un capitolo dell'industria italiana - e soprattutto genovese - era diffuso. Non accadde niente di tutto ciò, anzi. L'esperienza e le competenze presenti nelle due aziende furono apprezzate e valorizzate, tanto che oggi sono molti gli italiani che ricoprono ruoli apicali in Hitachi Rail, global provider di soluzioni ferroviarie per il materiale rotabile, il segnalamento, l'assistenza, la manutenzione, la tecnologia digitale e i progetti chiavi in mano. Una realtà - di cui le "storiche" Ansaldo STS e Ansaldo Breda fanno parte attraverso Hitachi Rail - presente in 38 Paesi su tre continenti e con oltre 12.000 dipendenti.

Tra gli italiani nel top management del grande Gruppo giapponese, anche il genovese Domenico Lanciotto, General manager Italia e Centro Est e Sud Europa della LoB Rail Control di Hitachi Rail, orgoglioso di aver contribuito all'avvio di due importanti progetti in Italia, che vedono prota-

goniste la Liguria e Genova. Il primo riguarda l'estensione del sistema ERTMS (European Rail Transport Management System) alla rete ferroviaria regionale ligure.

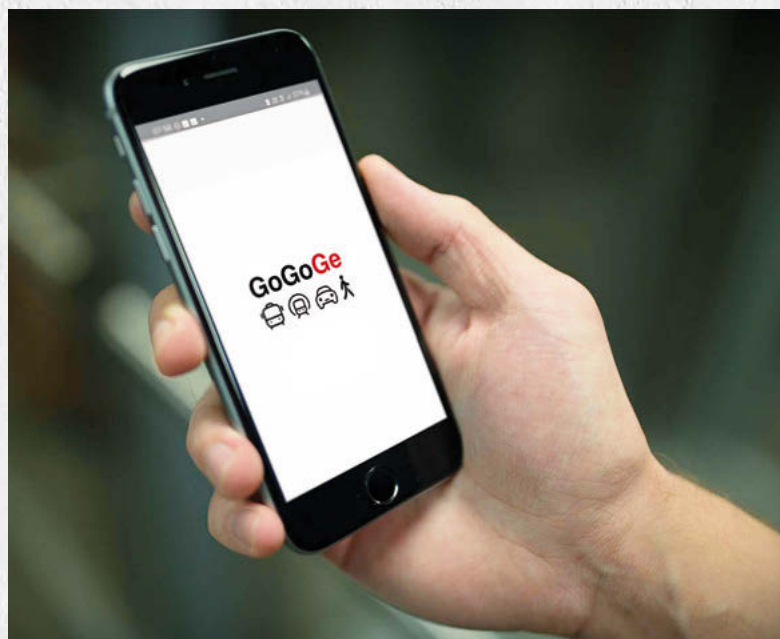
«Proprio qualche settimana fa, RFI ha aggiudicato una gara da 2,7 miliardi per l'appalto di progettazione e realizzazione su tutto il territorio nazionale del sistema ERTMS - spiega Lanciotto - e il raggruppamento di imprese di cui Hitachi Rail è capogruppo mandataria ha ottenuto il Lotto "Centro Nord", caratterizzato da 1885 Km di linee (su un totale di circa 4220 chilometri), per un importo pari a 1,3 miliardi di euro. In Liguria, l'innovativo sistema di segnalamento interesserà, tra le altre, le linee ferroviarie Ventimiglia - Genova Voltri, Genova Principe - Sestri Levante, Sestri Levante - La Spezia».

L'ERTMS rappresenta il 50% del primo obiettivo indicato dall'Unione Europea per la realizzazione di progetti tecnologici finanziati dal PNRR. «In pratica - prosegue Lanciotto - i vantaggi derivati dall'evoluzione tecnologica, sperimen-

tata sull'Alta Velocità, vengono estesi alle diverse altre tipologie di linea, compreso il trasporto regionale. Cosa cambia per il viaggiatore? Innanzi tutto cambia la percezione del livello di sicurezza, perché il sistema prevede la supervisione continua e completa del treno attraverso le apparecchiature di terra e l'attivazione automatica di funzioni di protezione del treno, inclusa la frenatura d'emergenza in caso di pericolo. Inoltre consente di far circolare più treni sulla linea con una maggiore affidabilità, velocità e puntualità. Infine, l'ERTMS punta ad armonizzare i diversi sistemi di controllo dei treni nei paesi europei, segnando un importante passo avanti verso l'interoperabilità ferroviaria in tutta Europa, con enormi vantaggi per i passeggeri».

L'altro progetto che Hitachi Rail ha messo a punto a Genova, in sinergia con Comune e AMT, è la piattaforma MaaS (Mobility as a Service), basata su una tecnologia capace di integrare diverse modalità di trasporto, pubblico e privato, che il passeggero potrà scegliere in base alle sue esigenze e pagare attraverso la App GoGoGe. «La App è stata lanciata in via sperimentale a maggio e sarà testata da un gruppo pilota composto da mille utenti per un periodo di sei mesi. Scaricando l'applicazione - spiega Domenico Lanciotto - i cittadini potranno accedere ai diversi servizi di mobilità presenti sul territorio (a oggi AMT con tutto il proprio sistema multi modale, Genova Parcheggi, la flotta elettrica di car sharing Elettra e gli scooter elettrici di MiMoto) e il pagamento verrà addebitato a fine giornata applicando la logica del "best fare", cioè la migliore tariffa su base giornaliera per il cliente. La App GoGoGe fornirà, inoltre, i dati sul flusso di passeggeri e informazioni in tempo reale su come l'intera rete di trasporto sta funzionando, permet-

tendo all'operatore di ottimizzare gli orari dei propri servizi e di programmare la manutenzione dei mezzi». La scelta per la "prima" mondiale della piattaforma MaaS, conclude l'ingegner Lanciotto «è caduta su Genova non solo per la complessità e per l'articolazione del suo sistema di mobilità urbana, ma anche per la proattività dell'Amministrazione cittadina e di AMT, entrambe particolarmente orientate all'innovazione e alla mobilità sostenibile». ● (P.P.)



Infrastrutture e progresso



Pietro Salini

Per Pietro Salini, AD Webuild, ogni opera ha una sua storia: quelle realizzate nei primi anni di attività del Gruppo, oltre un secolo fa, hanno accompagnato la crescita dell'Italia.



Presente in 50 paesi, con 80.000 dipendenti tra diretti e indiretti, di oltre 100 nazionalità, Webuild è oggi uno dei maggiori player globali nella realizzazione di grandi infrastrutture complesse per la mobilità sostenibile, l'energia idroelettrica, l'acqua, e di edifici green.

Webuild nasce nel 2020 nell'ambito di "Progetto Italia", l'operazione di consolidamento del settore delle costruzioni in Italia promossa da Salini Impregilo, con l'intento di dare vita a un grande gruppo di costruzioni capace di supportare la ripresa del settore nel Paese e aumentare la competitività delle aziende italiane sui mercati internazionali. L'anima del Gruppo è Pietro Salini, CEO dal 2012, recentemente insignito della laurea magistrale honoris causa in ingegneria civile dall'Università di Genova. Tra le motivazioni del prestigioso riconoscimento, "il ruolo attivo svolto da Pietro Salini

sul territorio ligure, e genovese in particolare (ricordiamo il Ponte di Genova e San Giorgio, ndr), oltre che la competenza tecnica con cui ha saputo tradurre gli indirizzi di gestione del Gruppo Webuild in opportunità di occupazione e sviluppo per il territorio".

Tra PNRR e Fondi per lo Sviluppo e la Coesione ci sono circa 400 miliardi da spendere per la realizzazione di nuove infrastrutture e per la manutenzione di quelle esistenti entro il 2026. Servono manodopera preparata, macchinari, materiali... Siamo pronti ad affrontare questa sfida?

Tutto il Paese deve avere l'obiettivo di vincere questa sfida. Le infrastrutture sono il motore del rilancio e della crescita economica, senza il quale nessun Paese può competere sul-

lo scenario globale. Il PNRR avrà un impatto determinante per l'Italia, ma non dobbiamo limitarci a raggiungere il 2026; il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza deve essere infatti l'elemento di un programma più ampio per la ripartenza. Dobbiamo, insomma, fare una programmazione a lungo termine, che ci consenta di pianificare il futuro e di poter eseguire le attività previste; e questo deve essere l'obiettivo di tutti, dalle istituzioni alle banche e alle imprese, dalle associazioni ai sindacati. Proprio qui a Genova abbiamo visto che quando c'è un obiettivo comune si può vincere qualsiasi sfida, uniti per dare al Paese una nuova opportunità. Quindi è necessario predisporre un piano pluriennale per l'Italia: oggi le risorse finanziarie disponibili sono il PNRR e il bilancio dello Stato, che messi insieme permetterebbero di traghettare il Paese nel prossimo decennio. Avere a disposizione queste risorse finanziarie è una occasione unica, perché il Paese è finalmente in grado di creare occupazione in un momento a rischio di stagnazione. Le stime occupazionali segnalano un fabbisogno di circa 100mila persone per le grandi infrastrutture messe a PNRR. Noi stiamo facendo grandi investimenti in processi di up-skilling e re-skilling affinché la crescita sia solida e duratura. Si tratta di un vero e proprio piano di formazione massiva in ottica di collaborazione virtuosa pubblico-privato. Investiamo in sicurezza e formazione per creare una cultura positiva e soprattutto diffusa lungo tutta la filiera, che per Webuild - solo in Italia - si compone di 8mila imprese di dimensioni piccole e medie. E sempre in Italia con noi lavorano 16mila persone, alle quali - grazie anche al PNRR - dovremo aggiungere altre 10mila nel 2023; ed entro il 2024 stimiamo che oltre 50.000 persone lavoreranno con noi per costruire le infrastrutture del futuro. Le persone che assumeremo dovranno essere già pronte per altri nuovi progetti infrastrutturali in cui andranno a lavorare appena ultimati i cantieri per cui sono stati assunti, e questo nell'ottica, appunto, di un piano paese più ampio con effetto indotto su tutta la filiera.

Innovazione, sostenibilità, sicurezza non solo nelle tecniche di costruzione ma anche nella pianificazione e nell'organizzazione delle attività: quanto contano nella competizione internazionale?

Innovazione e sicurezza sono i pilastri dei cantieri del futuro, in Italia e nei 50 Paesi in cui siamo presenti per realizzare infrastrutture sostenibili. Servono investimenti continui in sicurezza e formazione con un effetto traino delle grandi imprese su tutta la filiera. È questa la strada del vero sviluppo sostenibile. Il ciclo di realizzazione delle opere infrastrutturali è molto lungo, dura almeno 10 o 15 anni; quindi, è necessario pianificare da subito opere sostenibili e di qualità da realizzare nei prossimi decenni. L'Italia in base all'indice del World Economic Forum sulla qualità delle infrastrutture risulta molto indietro rispetto agli altri Paesi. Siamo lontanissimi dagli standard europei perché non abbiamo investito negli ultimi 20 anni; bisogna intervenire subito anche attraverso piani strutturati per le manutenzioni, usare le risorse disponibili per la manutenzione di tutte le opere che ne hanno bisogno. Oggi ci sentiamo anche meno soli ad affrontare la sfida; il Governo sta prestando grande attenzione al nostro settore, avviando un dialogo

molto proficuo con le aziende e creando tavoli per trovare insieme soluzioni stabili e durature. Noi, come Paese, ma anche come azienda, dobbiamo crescere per offrire più occasioni di lavoro. E la crescita per noi significa anche attrazione di talenti ai quali offriamo la possibilità di poter lavorare in 50 Paesi, nei più sofisticati, difficili, complessi e bei progetti del mondo, in cantieri che hanno da 5mila a 7mila persone da dirigere.

Lo scorso anno, Webuild e Università di Genova hanno promosso il progetto UniWeLab con l'obiettivo di portare studenti e neolaureati nei luoghi di lavoro. Come si svolge, concretamente?

UniWeLab è l'investimento del Gruppo nei giovani ingegneri del futuro e rientra nell'ambito dei programmi di formazione, borse di studio e "talent attraction" che promuoviamo con molte università, non soltanto a Genova. Si tratta di una collaborazione volta a sviluppare idee innovative nel settore della mobilità sostenibile, un nuovo modo di dialogare tra atenei e imprese per produrre idee e progetti all'avanguardia e per creare valore per il territorio. Crediamo che investire nella ricerca, partendo dalle università, possa contribuire a rendere l'Italia sempre più competitiva nel mondo, dando ai giovani la possibilità di fare un'esperienza concreta di stage in azienda. Webuild da anni realizza partnership con molti atenei in Italia e nel mondo, come il Politecnico di Milano, la Bocconi, la University of Technology di Sydney e la University of Melbourne. Oggi l'innovazione è centrale per tutti i settori e solo con la ricerca si può essere innovativi. Il Gruppo promuove le partnership con università e con attori di territorio in un'ottica di Open Innovation, appunto, proprio per fornire soluzioni creative e innovative per le infrastrutture di domani.

C'è un'opera, tra le tante realizzate da Webuild nel mondo, alla quale è rimasto particolarmente legato?

Non c'è una sola opera a cui non sia legato: quando ho iniziato a occuparmi dell'azienda in prima persona, ricordo ancora l'emozione della prima gara per la costruzione di una strada in Somalia, che valeva 18 miliardi di lire. Una sensazione fantastica a cui se ne sono aggiunte molte altre nel mondo, con tutte le persone che ci hanno permesso di diventare ciò che oggi siamo: solo tra il 2000 e il 2020 sono stati realizzati dal Gruppo 300 grandi progetti: il nuovo Canale di Panama, la metropolitana di Riyadh, quella di Doha, le metropolitane di Parigi, San Francisco, Copenhagen, che stanno ridisegnando il sistema di mobilità sostenibile di intere regioni; il Ponte San Giorgio qui a Genova; il nuovo Gerald Desmond Bridge negli USA. La storia di quello che è oggi Webuild nasce nel 1906 con l'unione di famiglie di imprenditori accomunate dai valori di eccellenza ed etica professionale e, come allora, continuiamo a guardare al futuro perché ciò che facciamo oggi possa permettere alle generazioni del futuro di vivere meglio. Per me ogni opera ha una sua storia e porta un cambiamento nella vita delle persone, e i cantieri di oggi sono il mondo che vivremo domani, sono il futuro e il benessere del nostro mondo, sono l'eredità che lasceremo ai nostri figli e ai figli dei nostri figli. ●



di Stefano Negrini



People Planet Prosperity

ReLOG3P ha idee chiare e strumenti efficaci per una logistica sostenibile.

ReLOG3P è una Startup Innovativa costituitasi a Genova nel 2021 per fornire servizi e prodotti ad alto contenuto tecnologico nell'ambito della Logistica globale, affinché questa contribuisca a dare il proprio apporto attivo al raggiungimento dell'Agenda 2030 e dei relativi Obiettivi di Sviluppo Sostenibile fissati dalle Nazioni Unite nel 2015. ReLOG3P, "Reshaping LOGistics aiming for 3P: People, Planet, Prosperity", pone convintamente l'accento sul fatto che la Sostenibilità non è una (esclusiva) questione di "CO₂, Carbon Footprint" o, come ancor oggi troppo spesso si pensa, un centro di costo che stride con la profittabilità delle aziende, ma un'opportunità reale di ribilanciamento concreto e olistico dell'equilibrio tra interessi sociali, ambientali ed economici (People, Planet, Prosperity). ReLOG3P lavora al raggiungimento del proprio obiettivo puntando su quattro strumenti ben precisi: 1) utilizzo estensivo delle innovazioni tecnologiche della 4^a Rivoluzione Industriale attualmente disponibili o in procinto di esserlo nel medio termine: Data Science (include Intelligenza Artificiale e Machine Learning), IoT, 5G, Digital Twin, Blockchain, Quantum Computing ecc., declinate secondo i paradigmi dell'Innovazione etica e responsabile e sulla base dei principi di Security & Privacy by Design; 2) contributo allo sviluppo e adozione di una standardizzazione e integrazione reale tra stakeholder e sistemi, conditio sine qua non per poter usufruire e beneficiare delle innovazioni tecnologiche appena menzionate, ovvero una reale, efficiente ed efficace interoperabilità, multimodalità e sincromodalità della catena logistica; 3) spinta per un profondo cambio culturale del settore logistico; 4) utilizzo convinto di valori universali quali integrità e

rispetto, con un approccio doveri vs diritti, trasparenza e collaborazione. In relazione a quanto appena esposto, ReLOG3P ha iniziato a sviluppare ReACT, acronimo di ReAccompanying Chain Transformation, ovvero la prima e unica piattaforma one-stop-shop della logistica globale, dedicata agli stakeholder, pubblici e privati, che ne fanno parte. ReACT è basata su un approccio agnostico di partnership, collaborazione e cooperazione con pubbliche amministrazioni e autorità preposte, aziende e operatori (focus su PMI, micro imprese e startup), accademia ed enti di ricerca e, non ultimi, gli utilizzatori finali della catena logistica, ovvero noi cittadini nella misura in cui, ricordiamolo, il 90% di ciò che utilizziamo passa attraverso uno o più anelli della catena logistica sulla quale, pertanto, abbiamo un'enorme influenza proprio con le nostre scelte giornaliere. Tramite la piattaforma, i clienti di ReLOG3P hanno la possibilità di collaborare, condividere conoscenze, apprendere, utilizzare strumenti e best practice, migliorare i processi, aumentare multimodalità, intermodalità e sicurezza, proporre e vendere soluzioni e molto altro. ReLOG3P, attraverso la piattaforma ReACT, si inserisce in maniera naturale, e consapevole, all'interno di numerose iniziative internazionali e nazionali e tra queste, ovviamente, particolare importanza ricopre il cosiddetto PNRR, ovvero la trasposizione nostrana del NextGen-EU, lanciato nel maggio 2020 dall'Unione Europea. In particolare, il PNRR, attraverso la Missione 3, Componente 2.2 (M3C2.2), ovvero "Infrastrutture per una mobilità sostenibile - Intermodalità e la logistica integrata", si prefigge di accelerare lo sviluppo del cosiddetto Sistema Nazio-



nale Integrato dei Trasporti (SNIT), ovvero il piano per la predisposizione di sistemi di trasporto connessi, integrati e resilienti per la mobilità sostenibile delle persone e delle merci. Nello specifico, la piattaforma ReACT prevede, tra gli altri, strumenti capaci di contribuire all'ottenimento degli obiettivi appena menzionati. Il primo è ReACT Processes: ha lo scopo di verticalizzare sull'analisi ed il miglioramento dei diversi sottoprocessi logistici (modalità di trasporto, stakeholder ecc.), aereo, marittimo, ferroviario e stradale, inclusi porti e hub marittimi e intermodali, aeroporti, hub logistici ecc., al fine di migliorarne efficienza, efficacia, sicurezza, adattabilità e affidabilità, riducendo al contempo variabilità e sprechi. Il secondo strumento è ReACT Multimodality: contribuisce a rendere più efficienti i trasferimenti di merci attraverso l'uso ottimale delle varie modalità di trasporto, nonché ad aumentare le prestazioni, la prevedibilità, la flessibilità e l'incremento del trasporto combinato, il consolidamento dei carichi e la condivisione delle risorse. L'obiettivo dichiarato della M3C2.2 del PNRR, è la "digitalizzazione dei sistemi logistici grazie all'utilizzo delle soluzioni tecnologiche innovative volte a efficientare il sistema e ridurre anche l'impatto ambientale, ove le infrastrutture logistiche sono concepite come un unicum di nodi e reti, adeguatamente interconnesse, che consentano una movimentazione dei carichi quanto più possibile fluida e priva di "colli di bottiglia". Ciò attraverso: 1) un'efficace opera di digitalizzazione atta a garantire: processi "just in sequence" (e just-in-time); industrializzazione della catena di trasporto tra aeroporti, porti marittimi, dry ports; modularità e standardizzazione necessaria per gestire grandi numeri di

merci sbarcate nei porti (si veda il cosiddetto gigantismo navale); 2) un pacchetto di riforme e investimenti, con particolare focalizzazione sulla cybersecurity per una condivisione sicura delle informazioni, tra cui: riforma 2.1 per la semplificazione delle transazioni di importazione/esportazione attraverso l'effettiva implementazione dello Sportello Unico dei Controlli; riforma 2.2 per l'interoperabilità della piattaforma logistica nazionale (PLN) per la rete dei porti, al fine di introdurre la digitalizzazione dei servizi di trasporto passeggeri e merci, ovvero a rendere interoperabili i Port Community System in modo che siano compatibili tra di loro e con la Piattaforma Logistica Nazionale; riforma 2.3 per la semplificazione delle procedure logistiche e digitalizzazione dei documenti, con particolare riferimento all'adozione della CMR elettronica; investimento 2.1 per la digitalizzazione della catena logistica; investimento 2.2 per l'innovazione digitale dei sistemi aeroportuali. Attraverso ReACT Processes e ReACT Multimodality, ReLOG3P si allinea naturalmente non solo agli obiettivi indicati dal PNRR ma, e soprattutto, alla visione della Physical Internet portata avanti dal progetto The European Technology Platform (ETP) ALICE (Alliance for Logistics Innovation through Collaboration in Europe). Tale progetto si prefigge di supportare l'attuazione della logistica a emissioni zero, entro il 2050, basandosi su sistemi di trasporto veramente integrati, in allineamento all'accordo di Parigi, a quanto stabilito nel Green Deal e, in ultima analisi, alla visione e strategie del NextGen-EU sopra menzionato.●

Stefano Negrini è fondatore e presidente di ReLOG3P



di Piera Ponta

Il ferro fa bene

Il settore della logistica ferroviaria cresce, nonostante la pandemia, gli embarghi e il costo dell'energia. Ne parliamo con Guido Porta, presidente di FuoriMuro.



Guido Porta

Guido Porta è fondatore di un network di società collegate, attive nella manovra, nel trasporto ferroviario, nella manutenzione, nella logistica e nella formazione, che conta oggi complessivamente circa 400 dipendenti per un volume d'affari consolidato che punta a superare gli 80 milioni di euro nel 2022. Le principali aziende del network sono: FuoriMuro Servizi Portuali e Ferroviari Srl, che svolge il servizio di manovra ferroviaria all'interno del porto di Genova su incarico dell'Autorità Portuale; InRail Spa, impresa ferroviaria in grado di offrire trasporti per tutti i tipi di merci in Italia e, unica impresa italiana privata autorizzata, in Slovenia grazie a Certificato di Sicurezza Unico (SSC) rilasciato da ERA - Agenzia dell'Unione Europea per le Ferrovie; e Metrocargo Italia Srl, che fornisce l'unico servizio intermodale attivo tra Italia e Francia via Ventimiglia, collegando il nord Italia e la zona di Marsiglia (Miramas). Con l'ing. Porta facciamo il punto sull'andamento del settore della logistica ferroviaria: criticità, incertezze e prospettive.

Emergenza Covid, conflitto russo-ucraino, caro energia: come impatta tutto questo sul settore della logistica ferroviaria?

Il settore è in crescita, benché risenta delle "perturbazioni" alle quali ha accennato. Si soffrono le conseguenze delle misure adottate dalla Cina negli ultimi mesi per affrontare le recrudescenze del Covid, i blocchi ai traffici intervenuti a seguito della guerra in Ucraina (situazione ben nota a InRail, che ha clienti russi e ucraini in difficoltà a trasferire prodotti in Italia sia via mare che via ferrovia)... e poi c'è il prezzo dell'energia, che per le imprese ferroviarie non è calmierato: da 0,20 euro a km siamo passati a un'incidenza di 1,20 euro a km, e non sempre il cliente è così comprensivo da accettare una revisione dell'offerta. Il punto è che lo Stato interviene a singhiozzo: lo ha fatto nel 2021, lo rifarà nel 2022 per un equivalente di tre mesi (ma non si sa esattamente quando e come), generando grossi problemi gestionali, perché non si sa, di volta in volta, che prezzo applicare al servizio offerto ai clienti. Su questo elemento di forte incertezza si innestano, poi, altre due problematiche che impattano sull'operatività: la prima riguarda l'estrema difficoltà di trovare locomotori, perché con la ripresa del mercato a livello europeo le società di noleggio stanno impegnando tutti i mezzi disponibili, con scarse possibilità di averne di nuovi prima del 2023-2024. La seconda proble-

matica riguarda il reperimento di personale, in particolare di macchinisti, lavoratori molto ricercati anche dalle aziende pubbliche, che spesso li assumono quando sono già stati formati nelle imprese private. E non è neanche facile convincere i ragazzi a intraprendere questa professione con stabilità nel tempo. Rispetto ai picchi o ai cali di lavoro imprevedibili, come quelli che stiamo vivendo in questi ultimi anni, il nostro Gruppo ha qualche leggero vantaggio rispetto ad altre realtà del settore, perché l'integrazione delle attività di manovra, logistica e manutenzione e i diversi mercati di riferimento ci consentono di compensare le criticità all'interno del network.

E tuttavia le prospettive di crescita per il comparto sono buone.

Su tutta l'attività ferroviaria ci sono progetti di sviluppo che saranno portati a termine nel medio periodo, ma nel breve dovremo far fronte a forti disagi. Già nel corso degli ultimi tre anni ci sono stati mesi nei quali non abbiamo potuto utilizzare neanche il 50% delle infrastrutture del parco ferroviario che FuoriMuro ha in concessione dall'Autorità di Sistema portuale a causa dei lavori in corso. In casi come il nostro, l'AdSP può scegliere di ristorare il concessionario, quando l'attività è ferma, o pianificare in modo puntuale gli interventi, in modo che l'operatore possa adeguare di conseguenza le proprie tariffe, contenendo il rischio. L'ampliamento dei parchi ferroviari portuali e retroportuali avrà sicuramente un impatto positivo anche sul trasporto su strada, offrendo agli autotrasportatori la possibilità di caricare su treno più contenitori, anche per tragitti brevi, ed evitando loro l'ingresso in città. In questa prospettiva, come Gruppo puntiamo su Arquata Scrivia, dove disponiamo di 8mila metri quadri di magazzini e circa 20mila di aree scoperte, oltre ad avere una partecipazione minoritaria nella società Officine di Arquata per le attività di carico e scarico. Nel 2021 abbiamo movimentato oltre 9mila treni, a fronte dei 7mila del 2020: la ferrovia è utilizzata in maniera più efficiente quando si governa, come nel nostro Gruppo, l'intera filiera.

Una "cura del ferro" più incisiva e il miglioramento dei collegamenti di ultimo miglio tra la rete ferroviaria e i porti contribuiranno sicuramente allo sviluppo del trasporto merci su ferro, rispondendo concretamente all'esigenza di una modalità sicura e, soprattutto, rispettosa dell'ambiente.

Importanti clienti internazionali con policy aziendali fortemente orientate alla sostenibilità ambientale ricorrono sempre più spesso a questa modalità di trasporto. In Italia, però, rispetto - per esempio - alla Francia, dove operiamo con Metrocargo, il quadro delle misure di incentivazione al trasporto merci su ferro è ancora poco chiaro. Intanto, come Gruppo siamo impegnati nello sviluppo del progetto di un locomotore a idrogeno, che vorremmo impiegare nel porto di Genova. Anche InRail, di concerto con Autostrade del Brennero Spa, che dallo scorso dicembre ha il controllo della società, ha in programma progetti importanti sull'asse nord-sud e nel nordovest, compreso l'investimento di una ventina di milioni di euro per l'acquisto di locomotori di ultima generazione.●



IN COLLABORAZIONE CON



HANNO PARTECIPATO



PARTNER ISTITUZIONALE





SANGIORGIO
servizi s.r.l. *Services provider*

- *Trasporti diretti*
- *Trasporti e spedizioni A.D.R.*
- *Spedizioni nazionali-internazionali*
- *Rete distributiva giornaliera*
- *Trasporti medicali*
- *Servizi technical courier*
- *Servizi dedicati "on demand"*



- *Deposito merci*
- *Gestione magazzini*
- *Approntamento spedizioni*
- *Logistica sanitaria*
- *Gestione archivi documentali*
- *Aree dedicate HACCP*
- *Facility management*
- *Outsourcing*



www.sangiorgioservizigenova.it



"Conventional & alternative logistic services"



di Piera Pohta

Domani è un altro giorno



Francesco Guido

A colloquio con Francesco Guido, già Amministratore delegato di Banca Carige.

CARIGE

BANCA CARIGE



«**Mi rendo conto** che possa essere difficile capire le vicende di Carige degli ultimi 10 anni e forse, ancora di più, quelle degli ultimi due anni e mezzo, ma non si possono non scorgere fattori positivi che raccontano la forza delle sue persone, il loro incredibile attaccamento alla banca e al territorio. Nel mio "ultimo giorno di scuola", vorrei proprio che questo aspetto venisse valorizzato e che il management, che in tutto questo tempo ha lavorato in silenzio e a testa bassa, venisse ringraziato». Incontriamo Francesco Guido alla vigilia dell'Assemblea dei soci per l'insediamento del nuovo board, espressione di BPER, che resterà in carica fino al completamento dell'iter di fusione della banca genovese nel Gruppo guidato da Piero Montani. Guido, già direttore generale del Banco di Napoli e, successivamente all'incorporazione di quest'ultimo in Intesa Sanpaolo, direttore regionale di Campania, Basilicata, Calabria e Puglia, ha assunto la carica di amministratore delegato di Banca Carige nel gennaio 2020, su nomina del Fondo Interbancario, allora nuovo socio di maggioranza assoluta della Banca, quando sembrava che il peggio fosse passato e si potesse finalmente parlare di rilancio... «E invece - ricorda Guido -, oltre a dover gestire altre svalutazioni e sopravvenienze passive, è arrivato il Covid e il lockdown, che hanno allontanato ulteriormente il traguardo del breakeven, raggiunto infine in questo trimestre. In una condizione di normalità forse avremmo avuto maggiori possibilità di recuperare "vecchie" relazioni e di avviarne di nuove, incidendo più positivamente sui ricavi». In una condizione di normalità, sarebbe sicuramente partito il progetto "Futuro Liguria", «pensato - spiega Francesco Guido - per "agganciare" il PNRR e supportare le imprese nei loro investimenti non solo sotto l'aspetto finanziario ma anche tecnologico, culturale, ambientale, partendo dalla rilevazione dei loro bisogni secondo una logica bottom-up. Gli imprenditori si lamentano spesso che le banche concedono finanziamenti solo in base alla solidità dei bilanci passati, che non "scommettono" sulle idee di attività future. Io credo che per la banca esista una via di mezzo tra il rigore dei numeri e le fantasie, che è quella di capire come l'azienda percepisce il suo futuro attraverso gli investimenti che si propone di realizzare, facendo sintesi tra i propri interessi e quelli delle imprese, sempre con il "fattore umano" al centro. Come Carige stavamo lavorando in questa direzione, ma la coda di una crisi lunga e complessa e, più o meno un anno fa, le incertezze seguite all'uscita di scena di Cassa Centrale Banca, ci hanno costretto a rinunciare al Progetto».

Oggi la strada di Carige sembra decisamente meno in salita: «L'ansia di trovare una soluzione definitiva alla crisi della Banca ha, purtroppo, messo in ombra i risultati di questi ultimi due anni e mezzo: 40mila imprese supportate nell'ambito delle misure finanziarie anti Covid, pari a 3 miliardi di finanziamenti concessi e 300 milioni di minori interessi applicati, e ricavi al di sopra della media del mercato, nonostante il grave gap reputazionale e tecnologico da cui eravamo partiti e le limitazioni agli spostamenti e al lavoro in presenza imposte dall'emergenza sanitaria. Numeri che hanno superato anche le più ottimistiche aspettative delle Autorità di Vigilanza». Con l'Assemblea del 15 giugno, per Carige si chiude - secondo i più, nel migliore dei modi possibili - una brutta pagina della sua storia; per Francesco Guido termina, invece «un'esperienza unica, per le persone, per i colleghi che ho avuto la fortuna di conoscere, e per le tante sfide che abbiamo affrontato insieme. La qualità del personale di Carige è veramente alta e lo scoppio della crisi ha liberato potenzialità inespresse fino ad allora, con risultati straordinari. Sono certo che la Banca saprà recuperare il terreno perduto e che BPER non mancherà di sorprendere positivamente il mercato».●



SERIOUS COMMITMENT TO CUSTOMER SATISFACTION

Spinelli Group provides inland logistics solutions for shipping Container Lines and Container Lessors through a powerful family of companies.

Each company operates independently, focused on its market segment, but also completes collectively under the **Spinelli Group** brand.

Spinelli Group offers the full inland shipping supply chain ranging from **port terminal facilities, multi-modal transport solutions, inland rail connected container depots, warehouses, forwarding and custom agent activities.**

In today's Network Economy, **Spinelli Group** is uniquely positioned to leverage the power of network to help connect the Customers to the high-tech, high-speed global marketplace.

La nuova rete d'impresa
nella comunicazione
costituita da TLC
Web Solutions e Petercom.



di Massimo Morasso

DUI

DRIVING UNDER THE INSPIRATION

Accrescere la capacità di penetrazione e la competitività sul mercato nazionale e internazionale. Questo l'obiettivo principale della rete d'impresa stipulata a inizio giugno fra TLC Web Solutions e Petercom, due società di grande esperienza ed eccellente curriculum nel settore della comunicazione e dei servizi a essa correlati.

L'accordo di collaborazione fra le aziende di Giuseppe Lofredo e Federico Novara (TLC Web Solutions) e Alberto e Andrea Gerli (Petercom) si riassume in una nuova realtà della comunicazione che ha un nome, DUI, creativo quanto basta per dar segno in tre sole lettere di un'appassionata strategia, e di una visione condivisa. L'acronimo DUI sta, infatti, per "Driving Under the Inspiration", dove, al di là del suo retrogusto poetico, la parola "ispirazione" ammicca alla volontà delle due società di avanzare insieme ai clienti nel futuro della comunicazione, mettendo a estroso fattore comune, e, di conseguenza, al servizio dei propri committenti, know how, competenze, discipline e lungimiranza proattiva. Ciò in modo da poter immaginare, realizzare e gestire progetti omnicanali di servizio nella loro area di business: dal branding alla media production (audio-video compresi) al graphic design, dal marketing digitale alla green communication, dall'ideazione e gestione di grandi eventi, digitali e non, allo sviluppo di piattaforme e-commerce e piani di web marketing orientati alle performance.

L'unione di due solide realtà genovesi come TLC e Petercom, che hanno maturato negli anni competenze, crediti e qualifiche da enti pubblici e privati (due aziende per tutte, Esaote e Ansaldo Energia, lavorando per le quali hanno potuto mettere alla prova la qualità della loro sinergia), nel progetto di rete DUI comporta una "fusione d'orizzonti" imprenditoriali che, pur salvaguardando l'individualità delle società, consente loro di raggiungere una massa critica in grado di porle in posizione d'avanguardia in Liguria sul mercato degli operatori cosiddetti "phigital" - concetto che deriva dall'unione delle parole "fisico" e "digitale", e che identifica coloro che dallo scenario iper-connesso e in rapida, costante evoluzione nel quale stiamo vivendo, soprattutto dall'avvento della pandemia in avanti, sanno prendere il meglio dall'ambiente digitale e dal mondo fisico, facendolo interagire per creare un ecosistema di comunicazione dinamica tra l'utente e il prodotto. Mentre dal 1999 il dominio digitale è l'area di riferimento privilegiato di TLC Web Solutions (che non a caso si definisce una "full service digital agency"), il mondo della comunicazione tradizionale è il contesto entro il quale si è mossa invece in prevalenza, almeno fino a ieri, la più longeva Petercom, nata nel 1988, fino all'avvento al timone di comando dell'azienda di Andrea Gerli, figlio di Alberto. Per Federico Novara, «La creazione di Dui è la formalizzazione di una felice sinergia in atto. Con Petercom, un paio

di anni fa noi di TLC abbiamo iniziato una collaborazione su diversi progetti importanti e ora crediamo fortemente nel valore aggiunto che si è creato in forza di questa alleanza, che andrà a vantaggio soprattutto dei nostri clienti, perché unisce le competenze e le peculiarità delle due agenzie». Dal canto suo, Alberto Gerli preferisce puntualizzare sull'eccezionalità dell'offerta di DUÌ nel contesto del mercato genovese: «A mio avviso, questa rete d'impresa rappresenta la configurazione a tutto tondo della comunicazione. Il nostro accordo garantisce l'unione di know-how diversificati, esperienza e innovazione, e ci consente di operare in tutti gli ambiti e con tutti i mezzi che sono ormai imprescindibili per dar corso a una proficua strategia di comunicazione aziendale. Con DUÌ possiamo allargare le sfere di interesse e di attenzione dei nostri stakeholders». Abbiamo oggi la consapevolezza da parte delle aziende genovesi, con il riconoscimento della necessità di un profondo rinnovamento nella gestione integrata della comunicazione, che non si possa più assolutamente fare a meno del digitale. L'emergenza Covid ha fatto da ulteriore acceleratore di un processo di re-visione delle strategie "classiche" di marketing, che ha tutta l'aria di essere, di fatto, una rivoluzione in corso d'opera. Nella realtà locale e nazionale non sono ancora molte le imprese che utilizzano sistemi di automazione e personalizzazione per le attività di marketing omnicanale, ma le soluzioni creative e tecnologiche (come sanno bene i lungimiranti firmatari di DUÌ) non mancano. Giuseppe Loffredo non ha dubbi: «Adesso, finalmente, anche a Genova con DUÌ c'è un interlocutore che gestisce

a tutto tondo la filiera della comunicazione. Ciò che più ci distingue rispetto agli altri operatori è il fattore del metodo, e l'affidabilità, messe a servizio del valore aggiunto rappresentato dalla forte componente digitale, che ci distingue e rafforza il nostro posizionamento».

Il pay-off di TLC è "Think, Listen, Change" e racchiude la filosofia (il "metodo" cui accennava Loffredo) di un'azienda per la quale la creatività non può prescindere dall'ascolto, e deve tener presenti i continui cambiamenti del mercato, dei consumatori e delle tecnologie atte a ravvivarne il rapporto; quello di Petercom ("In Dreams we believe") sembra rimandare alla forza del pensiero immaginativo come a una sorta di grimaldello ideale, da utilizzarsi per trasformare delle esigenze concrete in progetti capaci di far sognare. Non sorprende, pertanto, se Andrea Gerli trova nell'alchimia tra tradizione e innovazione (digitale) il futuro della comunicazione, poiché la voglia di stare insieme sta portando inevitabilmente a un ritorno dei grandi eventi in presenza, in un mix, più equilibrato, fra la componente emotivo-esperienziale e quella digitale dell'on-line. E non sorprende, quindi, la sua visione quando afferma: «Una delle nostre forze sta nello scambio generazionale, e uno dei nostri obiettivi è quello di guidare i nostri clienti verso l'innovazione ma puntando su una comunicazione "green" e sostenibile. Questa unione ha già dato dimostrazione in questi ultimi due anni di quanto possa generare qualità e creatività per i nostri clienti. A questi ultimi, presenti e futuri, chiediamo di lasciarsi guidare un po' di più dall'ispirazione. Dalla loro, certo, ma anche dalla nostra». ●



Corporate e private banking, dal 1888.



BANCA PASSADORE & C.

BANCA PRIVATA INDIPENDENTE

GENOVA • MILANO • ROMA • TORINO • FIRENZE
PARMA • BRESCIA • VERONA • AOSTA • ALESSANDRIA
IMPERIA • LA SPEZIA • ALBA • CHIAVARI
PORTOFINO • ALBENGA • BORDIGHERA • NOVI LIGURE

www.bancapassadore.it



di Luca Florenzano

Risk Management e shipping

L'organizzazione sempre più articolata delle aziende del settore richiede valutazioni attente al fine di fornire un servizio efficiente contenendo i costi.

La scelta di scrivere questo articolo nasce dal desiderio di sensibilizzare le imprese dello shipping rispetto alle molteplici eventualità dannose che possono accadere nel corso della propria attività.

Prima di tutto è necessario definire il significato di "Risk Management", ovvero "Gestione del Rischio", che è l'insieme delle attività aziendali volte alla identificazione, misurazione e alla valutazione di ciò che è necessario fare per evitare che un evento infausto possa produrre effetti dannosi per l'azienda, stabilendo, dopo averne identificato gli effetti, se trasferirlo ad altri oppure scegliere di correre in proprio il rischio. Per poter effettuare questo intero percorso di analisi sono indispensabili una serie di attività che applicano metodologie specifiche e che si coordinano con le diverse funzioni aziendali.

La funzione del risk management, che ormai è sempre più presente nelle organizzazioni delle imprese di media grande/dimensione, ha come obiettivo quello di far crescere il valore dell'azienda proteggendola e minimizzando le spese, soprattutto quelle imprevedute. Per sostenere gli obiettivi strategici occorre predisporre un modello di comportamento e di analisi che consenta uno svolgimento organico e controllato di ogni attività. Il piano organico di gestione del

rischio contribuisce a migliorare anche l'efficacia operativa e funzionale dell'azienda, ottimizza l'utilizzo dei mezzi finanziari e operativi oltre a garantire l'immagine e la reputazione societaria, in un'ottica di sostenibilità nel medio/lungo periodo. Componenti sostanziali che, in questi ultimi anni, hanno sempre più rappresentato elementi di valutazione per le scelte da parte della propria clientela.

L'analisi preventiva del rischio mi piace immaginare che possa essere pienamente assorbita nella cultura d'impresa per poi diventare motore di cambiamenti e miglioramenti delle strategie e decisioni aziendali.

Quindi, solo una considerazione dell'universalità dei rischi e delle loro intersezioni può consentire il corretto modo di valutare in una azienda le possibili circostanze dannose.

La gestione del rischio è ormai diventata una materia codificata e strutturata che suggerisce un approccio pragmatico nel realizzare un piano di corretta valutazione. Le macrofasi possono essere diverse, ma quelle che riteniamo prevalenti sono le seguenti: individuazione dei potenziali rischi che corre l'azienda nei vari settori di attività; valutazione di questi rischi in termini di valore o frequenza; azioni di controllo per evitare o ridurre gli eventi dannosi; determinazione di quali rischi o quale parte di rischi sono da tenere in proprio



e quali devono essere trasferiti a terzi o a un assicuratore, in un contesto di compatibilità delle risorse economiche disponibili, e infine il costante controllo dell'eventuale cambiamento dei fattori rischio analizzati allo scopo di porre in atto i necessari adeguamenti. Il tutto seguendo anche le evoluzioni normative di riferimento, spesso a livello internazionale, che possono modificare il quadro e i rischi/valori connessi.

Una definizione che mi è piaciuta per le aziende di shipping è: "azienda di logistica, a volte anche intermodale, che guadagna trasportando al meglio e con la massima efficienza cose e/o persone". Come si può declinare questa definizione in termini di gestione del rischio per una impresa dello shipping? La complessità dei rischi di questo tipo di non è oggettiva ma soggettiva a due macro aspetti: i campi di attività svolti e le condizioni contrattuali applicate.

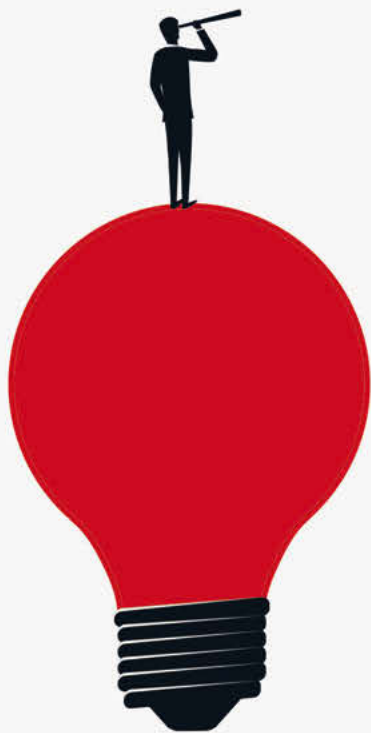
Le imprese dello shipping stanno sempre più diversificando le loro attività fino a coprire tutta la filiera del trasporto, ma la normativa nazionale e internazionale vigente non è altrettanto rapida nel recepire questi cambiamenti operativi, con l'inevitabile effetto di non dare certezze agli operatori. Passiamo ora brevemente ai più diffusi rischi che corrono le aziende dell'universo "shipping", senza la presunzione di

essere esaustivi ma con il solo intento di dare una sommaria elencazione di alcune delle più frequenti casistiche che possono verificarsi nelle attività della azienda. Prima fra tutte è la necessità di coprire le responsabilità in qualità di vettore e/o vettore multimodale per i danni e/o le perdite alle merci trasportate, ogni eventuale responsabilità conseguente all'errato instradamento delle merci ricevute in consegna a seguito dell'errata compilazione della documentazione e più in generale ogni eventuale responsabilità dipendente dalle errate e/o parziali istruzioni ai vettori per il trasporto e la consegna delle merci, ogni eventuale responsabilità nella scelta dei vettori e/o dei mezzi, la responsabilità conseguente al non adeguato rizzaggio e/o stivaggio e/o imballaggio delle merci e molto altro, cui aggiungere i rischi, sempre a titolo di esempio, che caratterizzano il mondo navale.

Questi sono solo alcuni esempi all'interno di un contesto molto più ampio che si caratterizza a seconda delle attività specifiche dell'azienda. Rischi che è bene affrontare insieme a professionisti specializzati in grado di offrire soluzioni adeguate allo specifico contesto. ●

Luca Florenzano è Responsabile area tecnica di SIAT Assicurazioni e Responsabile Trasporti ed Aviazione di UnipolSai Assicurazioni

Quando
cerchi
il budget
per la
comunicazione



Quando
lo trovi



Per la pubblicità su Genova Impresa
e Genova Impresa settegiornineWS
contattaci

1983 group
ggallery

010 888871 genovaimpresa@ggallery.it



di Luciano Trebbi

Riflessioni d'impresa

Un'analisi delle prospettive
di medio e lungo periodo per
le PMI del territorio.

COMPETIZIONE & SVILUPPO

La stagione che stiamo attraversando la definirei, sicuramente, irripetibile per tutte le novità e le opportunità che sono venute a crearsi dopo un lungo periodo assolutamente buio. Infatti, le imprese di costruzione, sia edili che impiantistiche, si trovano ad affrontare un mercato, a mio avviso certamente "dopato", che offre possibilità anche di crescita ma, se si riflette un momento, crea altresì tanti interrogativi.

Mi riferisco al superbonus 110% e al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, meglio conosciuto come PNRR, che prevede complessivamente con l'accorpamento del Fondo Complementare investimenti pari a 222,1 miliardi di euro. Ricordo che il PNRR ha come obiettivo quello di porre le basi per uno sviluppo duraturo e sostenibile dell'economia, garantendo la rapidità di esecuzione dei progetti attraverso una semplificazione degli strumenti in modo da favorire un aumento della produttività.

Nella fattispecie soffermiamo l'attenzione sulla nostra Regione. Con il superbonus 110% sono stati avviati numerosi cantieri; dobbiamo constatare, inoltre, che gli Enti locali sono stati pronti a presentare molteplici progetti e se, come ci auguriamo, molti saranno accolti, verremo investiti da

una "poderosa grandinata" di euro che, declinati in lavori pubblici, potranno cambiare la fisionomia del nostro territorio e anche delle nostre aziende.

Ritornando agli interrogativi, le prime difficoltà che le imprese si trovano ad affrontare sono l'aumento dei prezzi delle materie prime e la carenza di personale.

Per quanto riguarda l'aumento dei prezzi, è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale il cosiddetto Decreto Aiuti che riconosce, in attesa dell'adeguamento dei prezziari regionali ogni 6 mesi e in funzione della situazione attuale, un aumento sino al 20% sui prezzi contrattuali per lavori pubblici eseguiti tra il primo gennaio 2022 e il 31 dicembre 2022, decreto al quale diamo il benvenuto in quanto ci permette di proseguire e avviare i cantieri con meno apprensione. Viene, però, spontaneo porsi una domanda: si troveranno risorse a sufficienza?

Il problema legato alla carenza di personale, ritengo a mio avviso che sia difficilmente risolvibile, almeno a breve termine, e merita certamente una riflessione più profonda.

Nel nostro territorio, come peraltro in molte altre regioni, i servizi di gestione e di manutenzione, negli ultimi anni, sono stati accorpati in maxi appalti a vantaggio di general

contractor che non si sono posti alcun dubbio etico nell'attingere personale, soprattutto tecnico e formato, dalle piccole imprese.

Sempre negli ultimi anni, la perdurante crisi di fondi a disposizione per lavori da parte degli enti pubblici limitata anche dal "patto di stabilità" che di fatto non permetteva agli stessi di chiudere determinati procedimenti ha, da un lato, incentivato positivamente il volano del partenariato pubblico-privato, ma dall'altro, attirato i grandi gruppi che hanno gestito il nuovo business, impoverendo altresì le nostre imprese, relegandole il più delle volte al solo ruolo di subappaltatore.

Questi scenari appena descritti, e una evoluzione del mercato inteso come prospettive e ventaglio di opportunità lavorative, soprattutto a favore dei giovani, hanno creato e creano grande difficoltà nel reperimento di figure professionali per le attività delle nostre aziende.

Per contro, non solo come singole aziende, ma anche come Associazione e come Sezione Impiantistica-Metalmeccanica, abbiamo inserito all'ordine del giorno il problema, e ci stiamo quindi organizzando per creare un sistema di collaborazione con gli enti di formazione che garantisca un ricambio adeguato alle nostre imprese, anche attraverso formazione mirata alla ricollocazione di personale svantaggiato.

Vogliamo però, come si usa dire, vedere anche il bicchiere mezzo pieno, e quindi, come dicevo inizialmente, la situazione attuale facilmente farà crescere tante piccole imprese, le quali dovranno adeguare la propria struttura alle opportunità del mercato anche per perseguire la filosofia e gli obiettivi del PNRR.

Come sempre, il momento più complicato è il mantenimento, in quanto la piccola impresa, molto spesso a carattere familiare, deve pensare e agire sempre da sola.

Questo passaggio per sottolineare che, nel momento della crescita strutturale, si dovranno anche ottimizzare le funzioni con particolare attenzione alla diminuzione dei costi, in modo da essere pronti a proseguire anche quando questo periodo di euforia sarà terminato ed essere, quindi, adeguatamente preparati ad affrontare nuove sfide, come peraltro la piccola impresa privata è ben abituata a fare.

La riflessione deve perciò portare a esprimere la volontà di cavalcare questo momento di cambiamento e di crescita con responsabilità, senza dimenticare che le nostre imprese devono obbligatoriamente marginare per poter investire, "non fermarsi mai" e continuare a consegnare prodotti duraturi ed eseguiti nel rispetto della regola dell'arte.●

Luciano Trebbi è vicepresidente della Sezione Impiantistica-Metalmeccanica di Confindustria Genova





New Media Agency & ICT Factory



ETTSOLUTIONS.COM



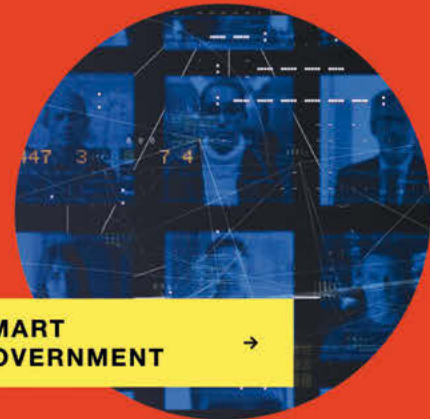
**EXPERIENCE
DESIGN** →



DIGITALIZZAZIONE →



**SMART
CITY** →



**SMART
GOVERNMENT** →

People & Technology



Genova

Milano

Roma

Torino

Palermo

Napoli

Ancona

Londra



Cosme Spa presenta la startup innovativa che ha per oggetto principale lo sviluppo di soluzioni software di tipo gestionale per imprese edili e di produzione.

SEESTAR

Gruppo Cosme S.p.A.

PROPOSTA multifunzionale



Simone e Daniele Zaffiri





La storia di Cosme è quella di una famiglia che tratteggia il profilo di un'evoluzione continua. Specializzata da sempre nel settore delle infrastrutture e dell'edilizia, negli ultimi anni l'azienda della famiglia Zaffiri ha intrapreso un importante processo di diversificazione delle attività, diventando sempre di più una realtà "multiservice", anche attraverso la costituzione di nuove società funzionali al proprio business, che si estende, ormai, dal campo del commercio di macchinari e attrezzature per l'edilizia a quello dei trasporti e della formazione. Nel corso del suo incessante processo di trasformazione, Cosme ha sentito la necessità di migliorare il proprio software gestionale, per creare sinergia nella raccolta e nel monitoraggio dei dati dei suoi sempre più complessi e impegnativi processi aziendali.

A partire dai primi anni 2000 ha messo a punto un programma di gestione, che ha poi sviluppato e potenziato nel tempo attraverso l'implementazione di applicativi per la gestione dell'intero ciclo produttivo di aziende attive nel settore edile, e, più in generale, nel settore produttivo. Nel luglio del 2021 è nata così Seestar, una startup innovativa che ha per oggetto principale lo sviluppo, la produzione e la commercializzazione di prodotti o servizi innovativi ad alto valore tecnologico e, più nello specifico, di soluzioni software di tipo gestionale per cantieri edili e di produzione. Seestar è posseduta al 100% dal gruppo Cosme. Attualmente, ha otto dipendenti operativi tra Genova e La Spezia. Ha dei programmatori informatici che sviluppano gli applicativi, e del personale tecnico che, svolgendo la funzione di service con servizi di data entry, raccoglie le esigenze dei clienti e le trasmette ai sistemisti per implementare e personalizzare il prodotto.

"Rio" è il prodotto di punta di Seestar. Si tratta di un software concepito per aiutare le imprese a gestire la propria attività in modo semplice e preciso.

«Il software è una soluzione gestionale tecnologicamente evoluta - racconta Daniele Zaffiri, AD, con il fratello Simone, di Cosme Spa - in grado di coniugare perfettamente l'ampia ed esaustiva copertura funzionale con la velocità e la semplicità di avviamento. Lavora in cloud, è versatile, scalabile, gestisce tutti i processi aziendali, dal personale all'amministrazione, i SAL attivi e passivi, la logistica, il magazzino, il flusso di documenti di cantiere, fino all'aspetto contabile e di interfaccia con il gestionale di contabilità generale e del personale per le

paghe. Per la sua qualità multifunzionale, che gli consente di monitorare e rappresentare anche a livello grafico l'andamento della produzione, da noi in Cosme Rio è diventato l'unico gestionale operativo».

Rio è lo strumento ad hoc per tutte le imprese che hanno recentemente aumentato il proprio giro d'affari grazie ai vari bonus fiscali sugli interventi di ristrutturazione edilizia, in ragione dei quali realtà aziendali anche non particolarmente strutturate si trovano, oggi, a doversi confrontare con uno sforzo operativo più complesso e un portafoglio più ricco. La sua forza sta nella capacità di gestire l'intero processo produttivo da un unico punto e con funzionalità integrate. Un'altra qualità che lo differenzia da prodotti analoghi è di non essere stato sviluppato "a tavolino" ma direttamente da chi lo usa, nel corso di un ventennio nel quale è stato modificato e implementato passo dopo passo, rispondendo alle diverse esigenze che si sono andate presentando nel concreto di un'operatività aziendale via via sempre più articolata e composita.

Ai piani alti di Cosme, l'obiettivo è la commercializzazione in tempi brevi di questo strumento d'efficientamento aziendale che si è trasformato, strada facendo, nel fiore all'occhiello di Seestar.

«Abbiamo intrapreso il rinnovamento dell'aspetto grafico di Rio - puntualizza Simone Zaffiri -, rendendone più fluida la navigazione. Entro fine anno contiamo di poter presentare il prodotto nella sua veste più smart. In vista dell'introduzione del gestionale sul mercato, ai nostri potenziali clienti teniamo far sapere che saremo in grado di formare internamente le risorse che andranno a operare come interfacce di Seestar. Per noi, quello della formazione è un asset strategico. Non a caso, partecipiamo convintamente al Tavolo Cultura della Formazione della Sezione Terziario di Confindustria Genova. Un altro focus che ci sembra importante sottolineare: il gestionale è già pronto sotto il profilo ambientale, perché nel suo funzionamento elabora in tempo reale le emissioni del ciclo produttivo». Ideatori e "registri" dell'avanguardistico Polo Formativo che hanno attivato nella loro sede di via Gualco, i fratelli Zaffiri confermano anche tramite Rio la "Green Attitude" di Cosme, e l'attitudine dell'azienda a dar corso a un processo di auto-formazione continua che possa fungere, al contempo, come motore di sviluppo culturale anche per i suoi clienti e stakeholder. ● (R.M.R.)



di Giacomo Franceschini

Impiegati? No, grazie.

Indagine ApL: i profili professionali più richiesti e meno reperibili nel 1° quadrimestre 2022 sono quelli tecnici, soprattutto nei settori salute e informatica.



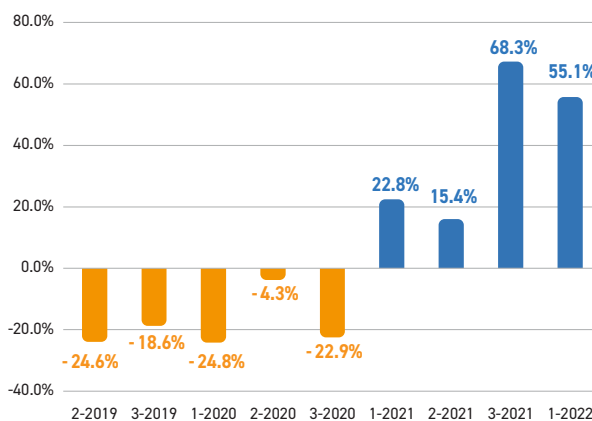


L'indagine quadrimestrale del Centro Studi di Confindustria Genova monitora la domanda di lavoratori formulata dalle imprese operanti sul territorio di Genova alle Agenzie per il Lavoro. Alla rilevazione partecipano le ApL che operano nel contesto geografico di riferimento e in particolare hanno aderito allo studio: Conform, G1 Group, Intempo, Intoo, Manpower, Nam, Nuove frontiere lavoro, Openjobmentis, Praxi, Randstad Italia, Tempor, Staff, Synergie Italia, Umana.

L'ANDAMENTO DELLE RICHIESTE NEL 1° QUADRIMESTRE 2022

Nel periodo gennaio-aprile 2022 le Agenzie per il Lavoro che hanno partecipato alla rilevazione del Centro Studi di Confindustria Genova hanno dichiarato di aver ricevuto richieste per 3.678 figure professionali da parte delle aziende operanti sul territorio della Città Metropolitana di Genova. Rispetto allo stesso quadrimestre 2021 il numero di lavoratori richiesti è aumentato del 55%. A confronto con i primi quattro mesi del 2020, l'aumento è pari a +90%. Anche rispetto allo stesso periodo del 2019 (pre-Covid) le richieste sono risultate in aumento: +43%. Su base congiunturale (quindi senza tenere conto della stagionalità di determinate professioni), l'aumento è pari al 23,1%.

1. Prosegue l'aumento delle richieste iniziato nel 2021 (Richieste di lavoratori, var.% tendenziali quadrimestrali, C.M. Genova)

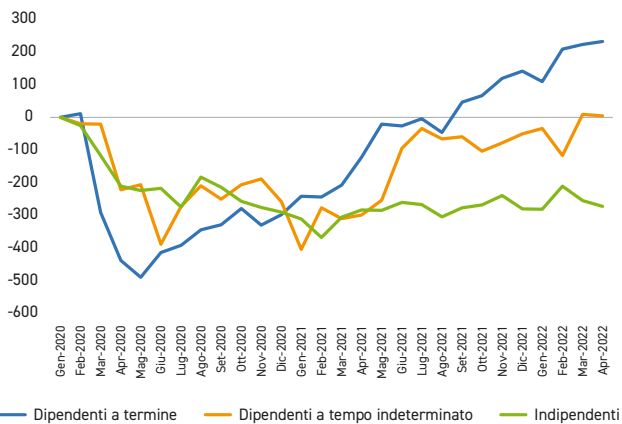


FONTE: CAMPIONE APL, ELABORAZIONE CENTRO STUDI CONFINDUSTRIA GENOVA

La forte ripresa dell'attività economica post-pandemia ha trascinato al rialzo le richieste di lavoratori alle ApL e, più in generale, l'offerta di lavoro. Nell'ultima parte del 2021 e nei primi mesi del 2022 si è consolidato l'aumento dell'attività nelle costruzioni, mentre l'industria sta pagando le criticità nelle forniture di materie prime, il caro-bollette e gli alti prezzi delle commodities. Il rimbalzo nel settore dei servizi, grazie al contributo del turismo, sarà maggiormente visibile nella stagione estiva, ma già nel primo quadrimestre dell'anno si riscontra una crescita nella ricerca dei relativi profili professionali.

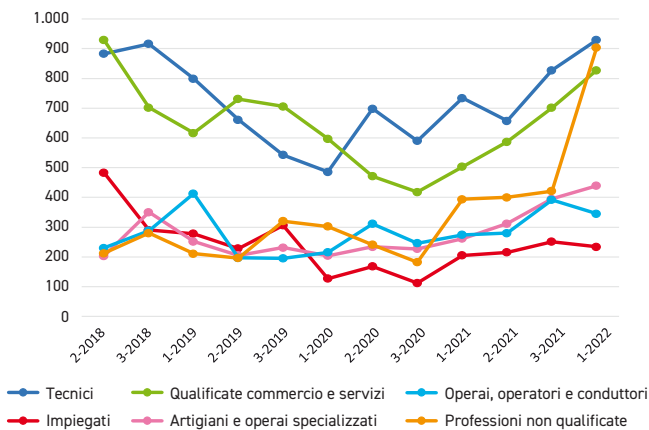
La composizione delle richieste ricevute dalle ApL per i mesi gennaio-aprile 2022 evidenzia come il fabbisogno di lavoro-

2. Solo l'occupazione a termine sopra i livelli pre-Covid (Italia, var. cum., gen-2020=0, dati mensili destag., migliaia di unità)



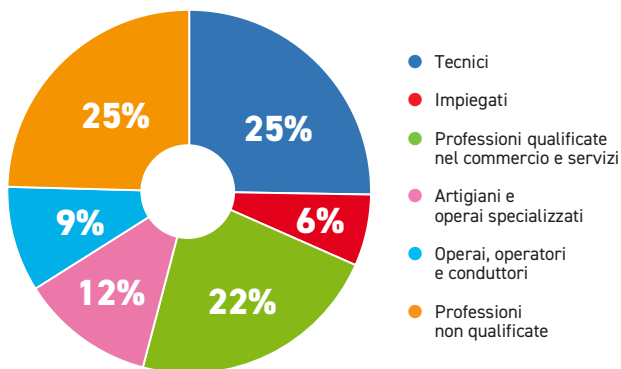
FONTE: ELABORAZIONE CENTRO STUDI CONFINDUSTRIA GENOVA SU DATI ISTAT

3. In ripresa le richieste di lavoratori alle Agenzie per il Lavoro (n. richieste per quadrimestre)



FONTE: ELABORAZIONE CENTRO STUDI CONFINDUSTRIA GENOVA

4. Tecnici e professioni non qualificate i profili più richiesti (Gennaio-Aprile 2022, Città Metropolitana di Genova)



FONTE: ELABORAZIONE CENTRO STUDI CONFINDUSTRIA GENOVA

ratori si concentri soprattutto su tre categorie professionali: tecnici, professioni non qualificate e professioni qualificate nel commercio e nei servizi.

Tra i primi, i profili più ricercati sono quelli dei tecnici della salute, seguiti dai tecnici informatici e tecnici in campo ingneristico.

Tra le professioni non qualificate il fabbisogno delle aziende riguarda soprattutto i servizi di pulizia e i profili da inserire nei settori edile e manifatturiero. Infine la gran parte delle richieste di professionisti nel commercio e servizi riguarda la ristorazione (camerieri, baristi, cuochi e assimilati).

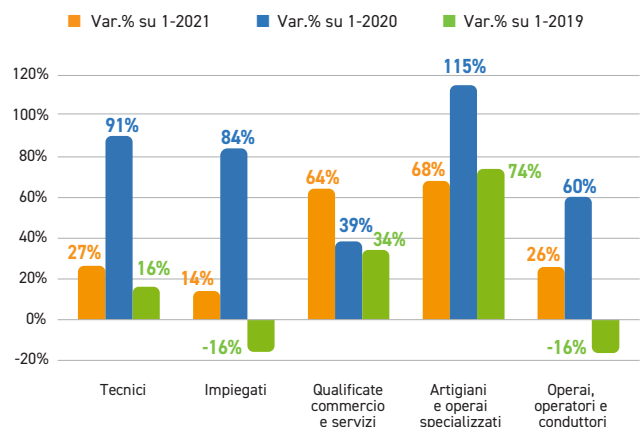
PROFILI PROFESSIONALI: ANDAMENTO TENDENZIALE

Con riferimento alle cinque macro-categorie di professioni (classificazione ISTAT), emerge che le richieste al campione di ApL associate sono superiori, in termini tendenziali, anche rispetto al periodo pre-Covid nel caso delle professioni tecniche, delle professioni qualificate nel commercio e servizi e della categoria degli artigiani e operai specializzati. Risultano invece ancora inferiori ai livelli dei mesi gennaio-aprile 2019 con riguardo alle professioni esecutive del lavoro d'ufficio (impiegati) e alla categoria che ricomprende operai semi-qualificati, operatori di impianti industriali e conduttori di veicoli e macchinari mobili.

In aumento rispetto al pre-Covid anche le professioni non qualificate trainate dall'edilizia.

5. Richieste di impiegati e operai semi-qualificati ancora inferiori al pre-Covid

(var. % tendenziali per categorie di professioni)



FONTE: ELABORAZIONE CENTRO STUDI CONFINDUSTRIA GENOVA

Tecnici

Nel periodo gennaio-aprile 2022 le richieste di professioni tecniche sono salite del 27% in termini tendenziali (rispetto allo stesso periodo dell'anno prima) e del 12% in termini congiunturali (in raffronto al quadrimestre immediatamente precedente). Rispetto agli stessi mesi 2019 l'aumento è stato pari a +16%.

Entrando nel dettaglio dei singoli gruppi professionali solo i tecnici informatici e i tecnici della salute hanno registrato richieste più elevate rispetto al periodo pre-Covid.

Tutta l'energia che serve. Sempre.



**Da oltre 50 anni siamo il vostro partner
per ogni esigenza energetica.
Quando, come e dove volete.**

Il mondo ha sempre più bisogno di energia.
Per la casa, il business, la mobilità. Offriamo prodotti
e servizi innovativi, dinamici e sostenibili per semplificarvi
la vita, risparmiando risorse e rispettando l'ambiente.
Perché ci siamo presi un impegno: rendere il futuro più efficiente.

Scopri di più su:
www.europam.it

EUROPAM
Energia per la vita. 



millennium

RENT

NOLEGGIO A BREVE E LUNGO TERMINE

**AZIENDA SPECIALIZZATA NEL SETTORE AUTOMOTIVE
OFFRE SERVIZI DI MOBILITÀ A 360 GRADI TRA I QUALI:**

- NOLEGGIO A LUNGO TERMINE (PARTNER DEI PRINCIPALI PROVIDER NAZIONALI)
- NOLEGGIO A BREVE-MEDIO TERMINE
- CONCESSIONARIO AUTO
- OFFICINA DI WRAPPING (PERSONALIZZAZIONE VEICOLI AZIENDALI)



I PRINCIPALI VANTAGGI:

- CONSULENZA GRATUITA PRE E POST NOLEGGIO PER SODDISFARE OGNI ESIGENZA DI MOBILITÀ
- IL CLIENTE PUÒ DECIDERE DI NOLEGGIARE O ACQUISTARE DIRETTAMENTE DA NOI
- AUTO DISPONIBILI IN PRONTA CONSEGNA
- CANONE UNICO MENSILE SENZA SORPRESE
- RITIRO DELL'USATO
- COL SERVIZIO DI WRAPPING È POSSIBILE BRANDIZZARE IL PROPRIO PARCO AUTO



 **VIA CARLO BARABINO 64R**
3486671441

WRAPPANDG

 **VIA DELLA LIBERTA' 66R**
3349050088



 **VIA CASAREGIS 18C**
3478759189

Per i primi si è assistito ad aumenti delle richieste dall'insorgere della pandemia, spinti dall'improvvisa riorganizzazione digitale che aziende e PA hanno dovuto rapidamente avviare; il fenomeno della digitalizzazione, strutturale e legato dal rientro dell'emergenza Covid, continuerà a caratterizzare richieste e reperibilità di queste figure.

Per quanto riguarda invece i tecnici della salute, le richieste sono state e sono tuttora legate all'evolversi dell'emergenza sanitaria e all'ampliamento degli organici delle strutture ospedaliere.

Ne è una prova il fatto che il livello delle richieste di tali profili sia doppio rispetto a gennaio-aprile 2019, ma che rispetto allo stesso periodo 2021 sia inferiore dell'8,8%: venendo meno progressivamente l'emergenza Covid, le richieste di tecnici della salute si è contratto, ma è comunque rimasto decisamente al di sopra degli anni precedenti la pandemia.

Tenendo conto solo dei gruppi professionali che abbiano registrato almeno 60 richieste nel quadrimestre, rimangono al di sotto dei livelli pre-Covid i tecnici in campo ingegneristico e i tecnici dell'organizzazione (ma in entrambi i casi si assiste a una ripresa delle richieste rispetto al 2021), assieme ai tecnici della produzione, penalizzati dal rallentamento dell'industria registrato a fine 2021 e nei primi mesi del 2022. Infine i tecnici del turismo, pur rimanendo in flessione rispetto al 2021 e al 2019, stanno ritornando sui livelli pre-Covid.

Con riferimento alla reperibilità dei profili professionali di tecnici, è stato costruito un indicatore di difficoltà di reperimento, che restituisce, per ogni profilo professionale, un valore da 0 (nessuna difficoltà di reperimento) a 100 (alta difficoltà di reperimento). Per quanto riguarda i tecnici la reperibilità di tali professioni sul mercato del lavoro è divenuta molto più difficoltosa rispetto a prima della pandemia, e i gruppi di tecnici più richiesti sono anche tra quelli più difficili da trovare sul mercato: tecnici della salute, informatici e tecnici in campo ingegneristico.

Impiegati

Nel corso del 2020 le richieste di figure professionali legate alle mansioni esecutive del lavoro di ufficio avevano subito una forte contrazione rispetto all'anno precedente. Dal 2021 si è assistito a un incremento tendenziale delle richieste che si è confermato anche nel primo quadrimestre dell'anno (+14%), pur con distinguo tra gruppi professionali. Tuttavia rispetto alla situazione pre-Covid (-16%) vi sono ancora gruppi professionali che si attestano su livelli decisamente inferiori.

Il maggior numero di richieste del quadrimestre si concentra sugli impiegati amministrativi e contabili, seguiti dai profili legati all'attività di segreteria. Minor interesse per gli impiegati addetti alla movimentazione di denaro e all'assistenza clienti e quelli relativi alla gestione della documentazione. Nessuna particolare criticità riscontrata dal lato della reperibilità dei profili.

Professioni qualificate nel commercio e nei servizi

Complessivamente nel primo quadrimestre 2022, si è assistito a un incremento delle richieste di professioni qualifi-

cate nel commercio e servizi. In particolare, è aumentato il fabbisogno di addetti al commercio e alle vendite, ma soprattutto sono cresciute sensibilmente le richieste di profili legati alla ristorazione in tutte le sue forme (camerieri, baristi, cuochi, addetti alla preparazione, cottura e distribuzione del cibo); il forte incremento di richieste rispetto al pre-Covid può essere spiegato con il fatto che gli imprenditori stiano anticipando la ricerca e selezione di personale per l'estate, preoccupati dalle difficoltà di reperimento che stanno caratterizzando i settori della ristorazione e, più in generale, del turismo.

Ciò ha portato anche ad aumentare il ricorso alle Agenzie per il Lavoro al fine di una ricerca e selezione del personale che, precedentemente, poteva agevolmente essere condotta autonomamente.

Inoltre, è fortemente aumentata la difficoltà di reperimento delle figure della ristorazione, a fronte di una stazionarietà dello stesso indicatore per quanto riguarda quelle impiegate nel commercio.

Operai specializzati

Le richieste di operai specializzati sono aumentate su base tendenziale sia nei confronti del periodo gennaio-aprile 2021 che del periodo pre-Covid.

La forte ripresa dell'attività industriale fa segnare importanti variazioni su base tendenziale, tuttavia le criticità emerse già alla fine del 2021 (strozzature nelle catene del valore, caro-bolletta, alti prezzi commodities) potrebbero avere conseguenze sull'andamento delle richieste.

Gli operai specializzati nell'edilizia, settore che sta invece continuando a sperimentare incrementi dell'attività economica, sono addirittura triplicati rispetto al primo quadrimestre 2019.

I numerosi bonus per le riqualificazioni edili ed energetiche, inediti per valore delle risorse stanziare, spingono al rialzo la ricerca di personale da impegnare nel settore.

Operai semi-qualificati e conduttori di veicoli, impianti e macchinari

Gli operai semi-qualificati e conduttori di veicoli, impianti e macchinari hanno andamenti, in termini di richieste, diversificati a seconda dei profili professionali.

Operatori e conduttori di impianti industriali, assieme ai conducenti di veicoli e macchinari mobili, registrano alti livelli di richiesta, mentre risultano in calo gli operatori ai macchinari fissi.

In ogni caso cresce la difficoltà di reperimento di tali figure, soprattutto per i profili per cui sono previste specifiche patenti o certificati professionali.

Professioni non qualificate

Nel primo quadrimestre 2022 continua a crescere la richiesta di figure professionali non qualificate. L'aumento riguarda in particolare le professioni non qualificate nei servizi di pulizia e le richieste di professioni non qualificate nell'edilizia e nella manifattura.

La struttura del rilevamento di questi profili precedentemente il 2021 non permette di offrire confronti analoghi a quelli presentati per le altre categorie professionali. ●



di Marco Toffolutti

Governare i cambiamenti

Le conseguenze dei tragici eventi di questi ultimi anni sulla produttività del Paese evidenziano l'urgenza di ripensare la catena di fornitura internazionale.

"Supply chain", chi era costei? La traduzione letterale sarebbe "catena di fornitura", ma era solo questo? Un reticolo di rapporti commerciali e di logistica attraverso i quali si spostavano i prodotti da un capo all'altro della Terra? Visto che il termine è ormai sulla bocca di tutti, proviamo a fare un breve excursus storico e poi a raccogliere alcune idee che possano stimolare prima riflessioni e poi, sperabilmente, azioni.

Nella maggior parte dei commenti la supply chain viene descritta come la rappresentazione plastica della globalizzazione, questo fenomeno planetario (per molti un leviatano) la cui nascita viene normalmente collocata negli anni Ottanta e Novanta del XX secolo (con qualcuno che si spinge agli anni Settanta, individuando il punto di origine nella prima visita in Cina di Henry Kissinger: l'apertura del vaso di Pandora). Una completa reingegnerizzazione dei processi produttivi secondo le teorie economiche dei vantaggi comparati, dove ogni Paese e ogni operatore al loro interno si sarebbe dovuto specializzare e concentrare unicamente in ciò che sapeva fare meglio, dove "meglio" significava massima efficienza, ergo minor costo possibile.

Sarebbe poi toccato ai commerci e alla logistica spostare le materie prime, i semilavorati e in ultimo i prodotti finiti, per rendere fluidi i collegamenti fra i nodi di questa rete, con lo zenit rappresentato dal "just in time", che consentiva di dimenticare pure la gestione di un magazzino.

Il ruolo degli Stati doveva in qualche modo essere superato, demandando la soluzione delle controversie a organismi sovranazionali in cui tutti, nei dovuti tempi, sarebbero dovuti

convergere: d'altronde, si diceva che dove passavano merci e dove si creavano lavoro e ricchezza non ci sarebbero state più guerre, perché a nessuno sarebbe convenuto farle.

Il problema è che le trasformazioni economiche portano cambiamenti sociali e i cambiamenti sociali vanno governati, un governo quotidiano fatto non solo di azioni eclatanti, come la firma di grandi trattati e accordi, ma di un continuo aggiustamento per oliare i punti di frizione.

Con la fine dell'Unione Sovietica fu teorizzata la fine della storia; con la successiva disgregazione del moloch fu decretata pure la fine della geografia - che, infatti, non viene quasi più insegnata nelle scuole. Ma né la storia, né la geografia avevano cessato di esistere.

La disgregazione dell'ex-Jugoslavia alle porte di casa ha dato un primo segnale di come, sotto traccia, i concetti di etnia e religione potessero ancora essere usati come armi; poi ci sono state le Torri Gemelle a segnalare che una buona parte di mondo non era esattamente innamorata di noi e del nostro modo di vivere e da lì in poi è stata un'escalation: guerra in Afghanistan e in Iraq, crisi finanziaria nel 2007-2008, crisi dei debiti sovrani nel 2011-2012, Primavera Arabe (anche in questo caso, alle porte di casa nostra), invasione della Crimea nel 2014 (altro segnale che storia e geografia non erano morte), involuzione del Paese guida, gli USA, dove Trump vinse l'elezione con uno slogan di sole 4 lettere: MAGA, "Make America Great Again", a suo modo un epitaffio sulla tomba di 70 anni post-Seconda Guerra Mondiale.

A fine 2019 la pandemia, una tragedia umana e un formi-



dabile game changer per l'economia internazionale, con una cesura netta, drastica e imprevedibile; neppure il tempo di riprendersi e arriva l'invasione dell'Ucraina che ci riporta alla casella iniziale. "Supply chain", chi era costei?

Oggi si parla nuovamente di fine della Storia, di "reshoring" per ottenere un accorciamento delle catene di fornitura (come se il tutto fosse semplicemente riconducibile a una questione di chilometri), di "globalizzazione fra Paesi amici": ma cosa significa "Paesi amici"? Quando le cose funzionano tutti possiamo essere amici, ma quando iniziano i problemi? Quando le soluzioni win-win scarseggiano?

Fin qui l'exkursus storico, ma tutto questo preambolo per dire cosa? Qualche spunto per stimolare quantomeno una riflessione sui prossimi passi da intraprendere.

La base di partenza sta nel concetto di internazionalizzazione che, in Italia, è sempre e solo stato declinato nel "vendere i nostri prodotti all'estero": fondamentale, ma un Paese trasformatore può vendere i prodotti all'estero se non riesce ad avere un efficace ed efficiente approvvigionamento di fattori produttivi? In realtà ci sarebbe anche la questione sulla produttività interna nel processare tali fattori, ma è un tema che esula da questo modesto contributo. Cosa significa pensare ed essere internazionali? Non è argomento che porti voti, perché anche in Italia un succedaneo del MAGA ha fatto proseliti, anche in Italia si è fatto credere che la costruzione di muri difensivi e il ritorno a "un piccolo mondo antico" sarebbe stata la soluzione per ridare una prospettiva a chi non aveva visto i benefici della globalizzazione. Ma può un Paese povero di risorse permettersi il lus-

so di non presidiare in maniera corretta la propria presenza internazionale?

Perché in Italia, ormai decenni fa, si decise che il trading internazionale era il male e oggi abbiamo validissimi trader italiani (e molti genovesi) sparsi nel mondo, che lavorano per aziende estere senza poter essere elementi di un Sistema Paese? E perché non si riesce a costruire un Sistema Paese in questo ambito?

Oggi abbiamo un Presidente del Consiglio che sta usando il proprio standing internazionale per ridare un ruolo all'Italia e una Farnesina che, insieme a ENI, cerca di rinforzare una rete di approvvigionamento di energia alternativa alla Russia: ma per tutte le altre materie prime e per i semilavorati che sono ossigeno per la manifattura, cosa si fa?

Fra un anno si vota e non c'è la percezione che ci sia consapevolezza nella classe dirigente che si candida a guidare il Paese dopo il 2023, che questi aspetti vadano gestiti esulando dalle logiche elettorali: l'Italia merita di avere un quadro chiaro e condiviso di quelli che sono i suoi interessi di fondo in Europa, nel Mediterraneo e nel resto del mondo, e questo quadro deve essere costruito insieme da tutti gli attori in gioco e diventare terreno neutrale, al di fuori delle strategie elettorali che, di volta in volta, possono portare a diverse maggioranze parlamentari.

Ma attenzione: la nuova ingegnerizzazione della "supply chain" produttiva, dei commerci e della logistica si sta delineando ora e non aspetta i tempi della nostra politica. Evitiamo che, ancora una volta, "dum Romae consulitur, Saguntum expugnatur". ●

C'era una volta un'**idea** che voleva nascere.
Sapeva che in un regno lontano una fata trasformava le zucche
in carrozze e i topolini in destrieri.

Provò allora a invocarla, ma al suo posto apparve un **imprenditore
a tre teste**, con la giacca, la cravatta e ai piedi un paio di sandali.
L'idea chiese di essere vestita per potersi presentare al mondo,
la prima testa, quella con i capelli colorati, le diede allora un **nome**
e le disegnò un **logo**.

Dopo essersi riconosciuta nella sua nuova immagine l'idea chiese
di essere **raccontata in modo che tutti la conoscessero**,
la seconda testa allora, la più istrionica, mosse le sue conoscenze
per fare in modo che tutti nel regno sapessero cosa avesse da offrire.

Una volta che tutti la conobbero, l'idea volle **presentarsi** a ognuno
di loro di persona, avendo però prima **formato** i propri compagni
in modo che fossero pronti per il ricevimento.
La terza testa, con il suo modo molto pragmatico, creò un **portale**
e un **evento sfarzoso** dove l'idea poté festeggiare la propria nascita.

L'idea a quel punto era pronta per il mondo e colma di curiosità
chiese all'imprenditore a tre teste quale fosse il suo nome.

Le tre teste si guardarono e risposero all'unisono
con un **sonoro**



Macri.

In comunicazione
tre lettere valgono
più di mille parole

Burlando.

BAM

Amato.

BAM
Enjoy Communication

bimbum@bamcommunication.it
www.bamcommunication.it

PORTO



CONFINDUSTRIA
GENOVA

Position Paper

Contributo alle scelte
pianificatorie per lo sviluppo
e la valorizzazione
del porto di Genova.

Il Position Paper di Confindustria Genova sul Porto presenta alcune proposte in merito alle scelte pianificatorie del porto di Genova, intese a migliorare e potenziare le funzioni portuali presenti nei diversi ambiti (tenuto anche conto degli scenari di evoluzione economica e dei flussi di trasporto dei prossimi anni), garantendo, al contempo, una migliore sostenibilità ambientale dello scalo, con particolare riferimento alla relazione porto-città.

Il documento è stato messo a punto grazie ai contributi delle aziende associate operanti nei diversi settori merceologici portuali o comunque legate allo sviluppo dello scalo portuale.

Il potenziamento delle infrastrutture portuali che saranno declinate nel prossimo Piano Regolatore Portuale non può prescindere dalle opere a mare autorizzate (diga foranea di Sampierdarena) e dallo sviluppo delle infrastrutture a terra in progettazione o in via di realizzazione quali quelle ferroviarie (Terzo Valico e ultimo miglio portuale) e quelle stradali (Nodo di San Benigno e Gronda di ponente).

L'ambizione è far diventare Genova primo porto del Mediterraneo per flussi e sostenibilità.

Le soluzioni di pianificazione proposte nel Position Paper hanno l'obiettivo di: 1) assicurare la capacità e l'efficienza necessarie per supportare la crescita dei traffici marittimi più strategici, in linea col ruolo di Genova quale porto "core" della rete transeuropea TEN-T sui Reno-Alpi e corridoi Mediterraneo, e scalo leader del Mediterraneo per flussi movimentati; 2) rafforzare il ruolo di gate per i flussi turistici per l'intero territorio regionale attraverso un coerente sviluppo dei terminali passeggeri e delle funzioni collegate all'accoglienza dei viaggiatori; 3) realizzare adeguata qualità e capacità di sviluppo degli insediamenti industriali in ambito portuale, favorendo quelli a maggiore potenziale di occupazione - in linea con le vocazioni della città - e di innovazione; 4) rendere il porto di Genova un modello di riferimento come scalo "green" (sotto ogni aspetto: banchine, accessi, attività industriali), nel quale tutte le funzioni sono integrate in modo sostenibile nel tessuto urbano; 5) accompagnare lo sviluppo delle infrastrutture portuali con la realizzazione di interventi per la digitalizzazione e l'innovazione tecnologica dei processi portuali; 6) garantire la polifunzionalità dello scalo, mantenendo tipologie di traffico che sono strettamente funzionali e strategiche per lo sviluppo dell'industria manifatturiera del nostro Paese (es. prodotti siderurgici, chimici, petroliferi, vegetali ecc.); 7) garantire una migliore accessibilità e navigabilità con la realizzazione della nuova diga foranea a Sampierdarena.

La nuova pianificazione portuale deve affrontare le criticità esistenti, assicurando a ciascuna area del porto lo sviluppo della sua vocazione marittima e/o industriale più appropriata.●

Riparazioni navali e nautica

(distretto industriale di levante)

Obiettivi di pianificazione del PRP vigente

Il PRP conferma il distretto delle riparazioni navali nell'attuale localizzazione, tra Calata Gadda e la Fiera del Mare, prevedendo nel contempo interventi di razionalizzazione e potenziamento del settore industriale, anche attraverso il reperimento dei nuovi spazi operativi e la costruzione di un nuovo bacino di carenaggio. Previsione di un miglioramento delle relazioni tra area industriale e città anche mediante la realizzazione di un nuovo collegamento viario tra l'area del Porto Antico e la Fiera (pista ciclopedonale), nonché realizzazione di un tunnel subportuale.

Stato dell'arte

- Le ipotesi formulate di ridisegno del Waterfront di levante (progetto Renzo Piano), a modificazione del PRP, contemplano la destinazione urbana per servizi portuali delle Calate Gadda e Boccardo e il consolidamento delle riparazioni navali presso il solo Molo Giano, realizzando un comparto reso indipendente dal tessuto urbano mediante la creazione di un canale d'acqua;
- progettazione in corso della nuova diga foranea e tunnel subportuale.

Criticità emerse

- Inadeguatezza e insufficienza degli spazi previsti per le attività della nautica e industriali come emergenti dal progetto Waterfront di levante;
- insufficienza di accosti e spazi a terra per le navi in riparazione;
- interferenze conseguenti alla realizzazione del tunnel subportuale e della pista ciclopedonale, che compromettono l'operatività di una parte del comparto industriale;
- mancanza di un bacino di carenaggio in grado di consentire il refitting delle navi da crociera varate da oltre 10 anni.

Soluzioni proposte

- Seguìto realizzazione della nuova diga foranea, previsione di espansione a mare mediante alcuni riempimenti e ricavo di nuovi accosti delle attività del polo della nautica e delle attività di riparazione navale (distinte tra di loro) in prossimità della nuova banchina industriale, con previsione di un canale di accesso di ridotte dimensioni tra il riempimento medesimo e l'attuale diga foranea per il transito di yacht e medie imbarcazioni; la creazione di una fascia "cuscinetto" tra il porto industriale e la città è subordinata alla espansione a mare del distretto;

- riempimenti e ampliamenti di alcune banchine nell'area di levante compatibili peraltro con le previsioni del vigente PRP;
- ampliamento del bacino di carenaggio 4 finalizzato a ospitare flotte di navi da crociera per operazioni di refitting;
- copertura bacini di carenaggio 1, 2, 3;
- mantenimento della viabilità asservita al distretto distinta da quella urbana e dal tunnel subportuale.

Effetti

- Implementazione di centri di formazione per equipaggi di yacht, food provisioning, yacht management company - creazione di indotto verso la città;
- razionalizzazione e sviluppo del distretto della nautica e delle riparazioni navali in termini di aree operative, accosti e bacini di carenaggio;
- collegamento infrastrutturale tra Foce e Porto Antico senza interferenze con le aree operative;
- migliore sostenibilità ambientale del comparto grazie alla copertura di tre bacini di carenaggio prospicienti la città e al progressivo allontanamento del comparto dal tessuto urbano a seguito dei riempimenti a mare;
- consolidamento del settore delle riparazioni navali grazie alla disponibilità di un grande bacino di carenaggio.

Porto Antico, crociere, traghetti

Obiettivi di pianificazione del PRP vigente

L'area territoriale del Porto Antico vuole concentrarsi e caratterizzarsi con funzioni urbane e di traffico passeggeri.

Stato dell'arte

Fatta eccezione per la parte più a levante, dedicata a funzioni esclusivamente urbane, l'area è occupata dai terminal crociere e traghetti e nella parte più a ponente dal terminal container di Calata Sanità. La posizione e la dimensione degli accosti è in parte inadeguata rispetto al livello e la quantità del traffico. La gestione del traffico risulta quindi complessa, anche a causa della mancanza di adegua-

tuati spazi a terra, e non permette uno sviluppo del comparto con il rischio di non poter far fronte alle nuove esigenze dell'utenza.

Criticità emerse

- Elevato impatto ambientale delle navi in sosta in assenza dell'elettrificazione delle banchine;
- accosti insufficienti per far fronte alla crescita del traffico crocieristico;
- bassi fondali che non permettono l'accosto delle grandi navi da crociera;
- assenza di adeguati spazi a terra per la gestione del traffico crocieristico e dei connessi servizi;
- interferenza del traffico portuale (imbarco traghetti) con quello urbano.

Soluzioni proposte

- Elettrificazione delle banchine crociere e traghetti, in quanto gli interventi in tema di sostenibilità ambientale rimangono obiettivi fondamentali e necessari per garantire la sostenibilità dell'area;
- razionalizzazione degli accosti crociere, a levante, e traghetti, a ponente, così da ottimizzarne la relativa logistica, senza perdere la vocazione di flessibilità dei moli;
- adeguamento di Hennebique e del nuovo accosto per grandi navi a Ponte dei Mille levante unitamente a Ponte Parodi per navi di lusso;
- creazione di un nuovo modello di terminal remoto che preveda la delocalizzazione e l'interazione del traffico crocieristico capolinea con l'aeroporto attraverso la creazione di un gate apposito presso l'area aeroportuale. Trasferimento dei passeggeri porto-aeroporto esclusivamente con mezzi a impatto ambientale sostenibile via terra, via ferrovia o via mare;
- realizzazione dragaggi porto passeggeri.

Effetti

- Minore impatto ambientale e logistico del comparto passeggeri;
- razionalizzazione dell'area con una migliore separazione dei flussi di traffico passeggeri (vedi anche Nodo di San Benigno a cura di ASPi);
- incremento dei volumi delle crociere;
- migliore gestione del traffico crocieristico (porto-aeroporto).





SAAR depositi portuali s.p.a.



Dal 1931 al vostro servizio.

Tradizione e innovazione, esperienza e ricerca: SAAR depositi portuali è il partner ideale con quasi un secolo di storia nella logistica degli olii nel Mediterraneo.

SAAR, azienda di punta nel settore dello sbarco, deposito e movimentazione di oli vegetali, biodiesel e rinfuse liquide, occupa una posizione privilegiata nel Porto di Genova in testata di Ponte Paleocapa, con due banchine per l'ormeggio di navi cisterna fino a 190 metri di lunghezza.

Dispone di 120 serbatoi in acciaio per un totale di circa 115.000 m³ di capacità di stoccaggio.

Dal 2013 SAAR dispone di impianti di lavorazione di oli vegetali.



Dal 1998 certificazione del sistema di gestione qualità UNI EN ISO 9001, dal 2007 certificazione ambientale UNI EN ISO 14001, dal 2010 certificazione per la sicurezza UNI ISO 45001.

SAAR depositi portuali

Ponte Paleocapa, 16126 Genova – Italia | www.saardp.com



Sampierdarena

Soluzioni proposte

- A seguito della realizzazione della nuova diga foranea, valutazione di eventuali riempimenti a mare, tenuto anche conto dei settori merceologici coinvolti;
- elettrificazione delle banchine del bacino di Sampierdarena;
- realizzazione del nuovo Varco di Ponente;
- individuazione e predisposizione di aree extra portuali per stoccaggio, deposito, riparazione contenitori vuoti;
- parziale modifica alla progettazione della viabilità portuale, con particolare riferimento alla nuova sopraelevata, con previsione di una rampa a scendere in prossimità del bacino centrale di Sampierdarena;
- modifiche alla progettazione del collegamento Parco Rugna con Campasso per eliminare interferenza definitiva con viabilità portuale;
- implementazione automazione per la gestione del traffico ferroviario portuale (passaggi a livello "intelligenti").

Effetti

- Conferma della multifunzionalità dell'ambito con presenza di traffico contenitori, merci convenzionali, rinfuse solide e liquide nonché traghetti e autostrade del mare;
- maggiore capacità dei terminal portuali di accogliere navi di ultima generazione, a beneficio dello sviluppo dei traffici, a seguito della realizzazione della nuova diga;
- incremento dei traffici ferroviari da e per il bacino di Sampierdarena con conseguente riduzione di emissioni inquinanti CO₂ dovute al traffico su gomma;
- riduzione del congestionamento viario urbano nelle aree retrostanti il bacino di Sampierdarena;

- aumento della capacità operativa dei terminal. La contestuale realizzazione dei parchi ferroviari secondo standard europei e il completamento del Terzo Valico consentiranno ai terminal di fare concorrenza ai mercati del nord Europa e limitare le emissioni di CO₂ delle navi grazie all'incremento del trasporto di contenitori e merci varie via ferro per raggiungere i mercati di destinazione del nord Europa;
- incremento della capacità ricettiva di merce via ferrovia in linea con gli obiettivi di shift modale gomma/ferro previsti dal Green Deal Europeo.

Cornigliano Aeroporto

Obiettivi di pianificazione del PRP vigente

Il PRP prevede il mantenimento della sede attuale dell'aeroporto e la riconversione di parte delle aree siderurgiche anche per funzioni d'uso logistiche portuali (distripark).

Stato dell'arte

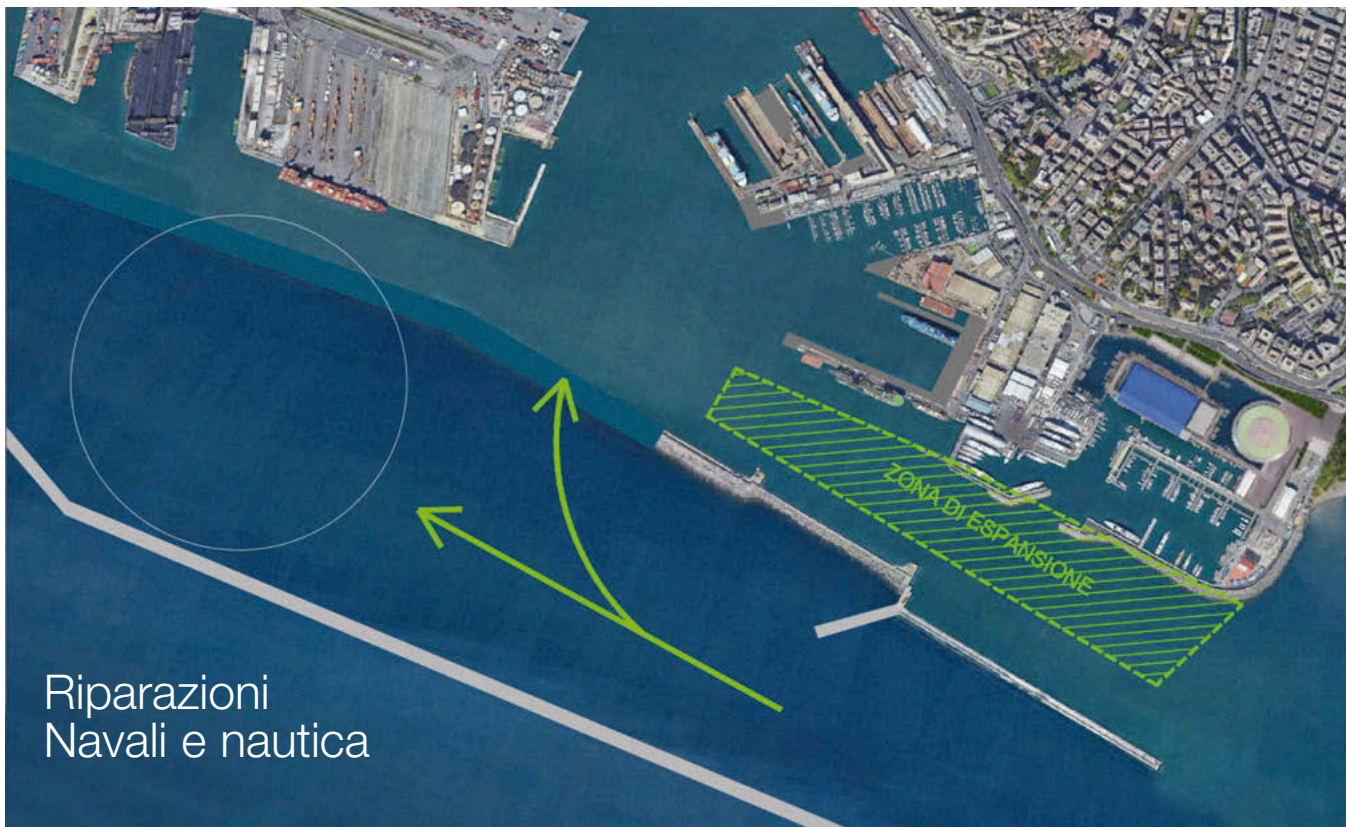
- Vigenza accordo di programma del 2005;
- presenza temporanea autoparco in area aeroportuale;
- insediamento di funzioni industriali/energetiche/logistiche in prossimità della sponda destra del Polcevera;
- consolidamento del viadotto di raccordo tra autostrada e aerostazione.

Criticità emerse

Assenza di collegamento diretto tra l'aerostazione e la vicina stazione FS.

Soluzioni proposte

- Nuova vocazione dell'aeroporto Cristoforo Colombo che



passerebbe da una funzione prettamente aeroportuale a una funzione "air and port", di fatto divenendo il gate di ingresso del comparto crocieristico per gli scali di Genova e Savona; ciò in stretta connessione con la nuova stazione FS "Erzelli", che sarà direttamente collegata, a valle, con l'aeroporto e, a monte, con Erzelli;

- mantenimento della funzione siderurgica;
- mantenimento delle funzioni industriali/energetiche/logistiche in prossimità della sponda destra del Polcevera;
- realizzazione di un autoparco in prossimità del nuovo varco di ponente.

Effetti

Riduzione del traffico urbano e delle relative emissioni inquinanti a beneficio di un sistema di trasporto ambientalmente sostenibile di collegamento aeroporto-porto crociere.

Pegli Multedo Sestri

Obiettivi di pianificazione del PRP vigente

- Contrazione delle aree destinate al traffico petrolifero e chimico e destinazione ad altra funzione portuale delle aree progressivamente disponibili;
- consolidamento della funzione cantieristica.

Stato dell'arte

Avvio iter delocalizzazione depositi chimici in ambito portuale.

Criticità emerse

Inadeguatezza delle aree dedicate alla navalmeccanica per la costruzione di grandi navi da crociera

Soluzioni proposte

- Razionalizzazione delle funzioni petrolifere che rimangono nelle attuali ubicazioni;
- delocalizzazione in ambito portuale dei depositi chimici di Multedo;
- riempimento specchio acqueo prospiciente stabilimento navalmeccanico per rendere logisticamente funzionale e competitivo il cantiere;
- conferma della presenza delle altre attività di cantieristica e attività industriali nelle aree ex Piaggio.

Effetti

- Creazione di un polo per la costruzione delle grandi navi da crociera con annesso nuovo bacino di carenaggio;
- consolidamento delle altre attività di cantieristica specializzate nella costruzione e refitting di yacht e di imbarcazioni;
- mantenimento del terminal petrolifero quale asset strategico energetico a servizio dell'industria del nord Italia.

VALIPY

INTELLECTUAL PROPERTY

Un'idea non basta. Devi proteggerla.

Valipy offre servizi di proprietà intellettuale che permettono di gettare **oggi** le basi per la crescita di **domani**.



Marchi

Difendi la tua identità



Brevetti

Proteggi la tua innovazione



Design

Difendi le tue idee



www.valipy.com



ipservice@valipy.com



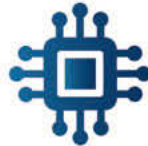
Via Fieschi 22/17,18 - 16121 - Genova



PORTS



AIRPORTS



**TECHNOLOGICAL
PLANTS**



STEEL INDUSTRY



ENERGY



OIL & GAS



**AUTOMATION
SYSTEMS**

SIE s.r.l

ADDRESS | Via delle Fabbriche, 10A/r | 16158 Genova | Italy

PHONE | +39 010 61611

WEBSITE | www.sie-srl.net

VAT NUMBER: | 06370280486

E-MAIL | info@sie-srl.net



Voltri Pra'

Obiettivi di pianificazione del PRP vigente

Il PRP prevede il completamento delle opere per lo sviluppo del terminal contenitori, comprensivo delle aree retroportuali, e la qualificazione della fascia costiera destinata a funzioni urbane.

Stato dell'arte

Completamento della fascia di rispetto tra terminal e città.

Criticità emerse

- Mancanza di un parco ferroviario conforme agli standard europei (fascio binari da 750 m) nonché ritardo nell'esecuzione dei lavori del nuovo viadotto stradale di collegamento terminal/autostrada;
- permanenza di condizioni di insicurezza per gli accosti a causa del moto ondoso in presenza di condizioni meteorologiche avverse.

Soluzioni proposte

- Allungamento della diga foranea verso ponente di non più di 300 metri, al fine di migliorare le condizioni di accosto;
- estensione a ponente dei piazzali operativi del terminal, non oltre il limite del Rio San Giuliano;
- realizzazione del nuovo raccordo tra terminal e autostrada e completamento del parco ferroviario.

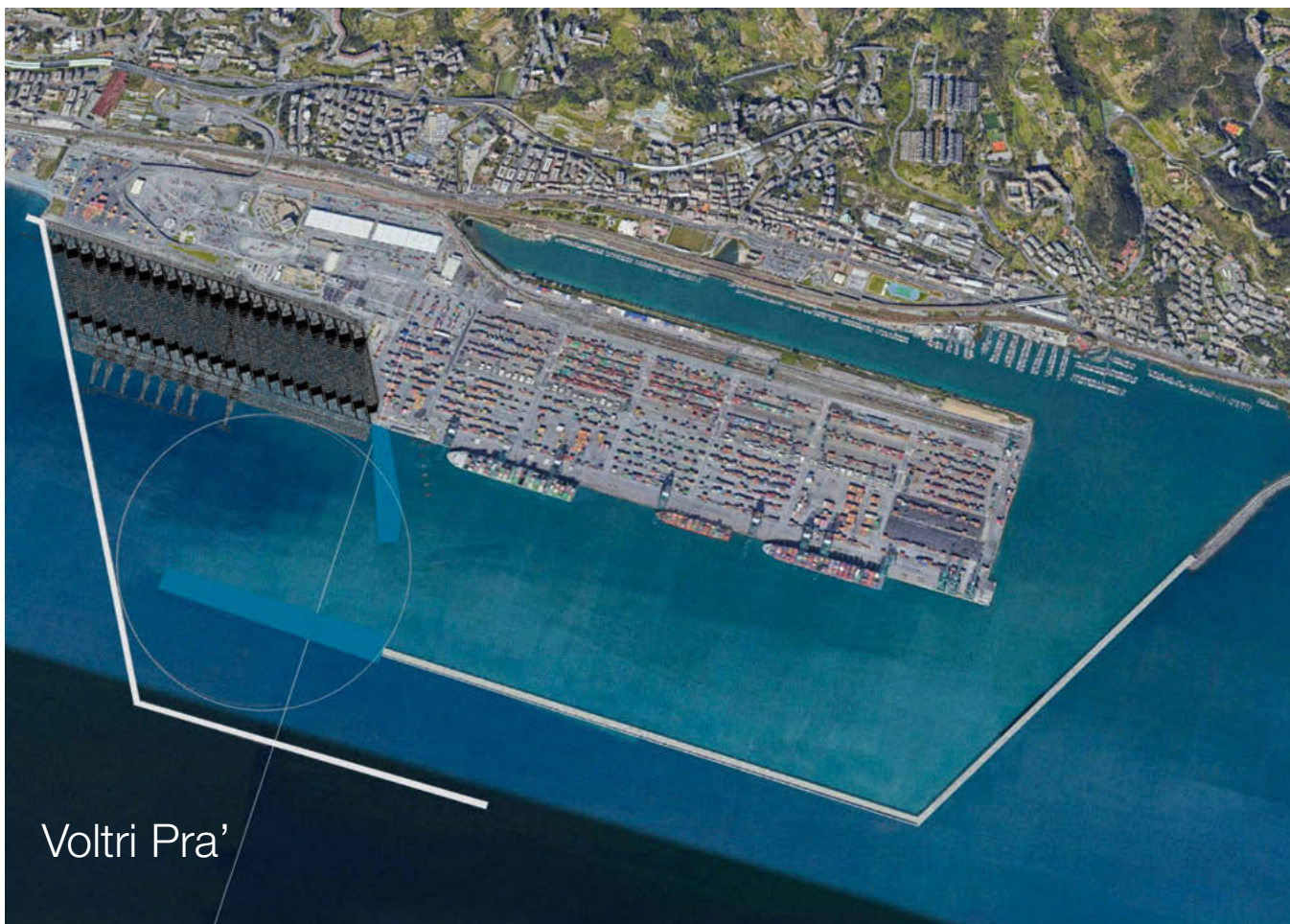
Effetti

Aumento e ottimizzazione della capacità operativa del terminal. La contestuale realizzazione del parco ferroviario secondo standard europei e il completamento del Terzo Valico consentiranno al terminal di fare concorrenza ai mercati del nord Europa e limitare le emissioni di CO₂ delle navi grazie all'incremento del trasporto dei contenitori via ferro per raggiungere i mercati di destinazione del nord Europa.

DIGITALIZZAZIONE

Per rendere il Porto di Genova competitivo a livello internazionale occorre elevare ancora il livello di digitalizzazione, potenziando il Port Community System, e implementando innovative piattaforme di global monitoring:

- digital twin, analisi big data, simulazione dei flussi, supporto alla pianificazione, interazione porto-città;
- situation awareness e gestione real time degli eventi;
- valutazione KPI e supporto alle decisioni, automazione e video analisi basata su AI per gestione ottimizzata delle risorse e miglioramento dell'efficienza;
- miglioramento della sostenibilità (nell'ottica del green port), prevedendo l'integrazione nei progetti infrastrutturali di tecnologie IoT (monitoraggio ambientale, infrastrutturale, maree, vento...).





CONFINDUSTRIA GENOVA
PICCOLA INDUSTRIA

Noi per Genova.

Ascolto Coraggio Impresa

Alle Assise di Bari, Piccola Industria di Confindustria ha presentato diverse proposte a supporto delle PMI, che rappresentano oltre il 90% delle aziende italiane.



Giovanni Baroni





Nel corso degli ultimi decenni le PMI italiane hanno dato ripetutamente prova della loro straordinaria capacità di affrontare il cambiamento. L'impresa e l'industria sono oggi più che mai un fattore di sicurezza nazionale e non solo un mero operatore economico. Occorre porle con decisione al centro del dibattito. È proprio grazie alle imprese che si genera crescita, benessere e futuro. Le PMI rappresentano l'ossatura del nostro sistema produttivo, un pilastro fondamentale per la tenuta economica e sociale del Paese, dobbiamo sostenerle e rafforzarle, anche perché sapranno restituire ai territori e alle comunità in cui operano molto di più di quanto ricevuto. Dagli ultimi dati Istat, infatti, le imprese con meno di 250 dipendenti rappresentano oltre il 90% delle aziende italiane, gli occupati nelle PMI sono oltre il 76% del totale e assicurano quasi il 65% del valore aggiunto.

Proprio per questo la Piccola Industria di Confindustria, guidata da Giovanni Baroni, ha ritenuto essenziale costruire un percorso di ascolto e condivisione della sua base che trovasse una sua sintesi nelle Assise delle PMI "Ascolto. Coraggio. Impresa" che si sono svolte a Bari lo scorso 17 giugno. È stato presentato un documento di proposte per il rafforzamento delle piccole e medie imprese con l'auspicio che diventi uno degli assi portanti dell'agenda di politica economica del Paese. Si tratta di proposte emerse grazie

all'ascolto dei territori attraverso una road-map di avvicinamento che ha coinvolto attivamente oltre mille imprenditori e in cui sono stati approfonditi i quattro macro-temi prioritari sui cui si è scelto di porre l'attenzione: Competenze e capitale umano; Finanza e crescita; Nuova impresa tra digitale e fisico; Sostenibilità e transizione green. Sulla base di quanto emerso da questo lungo percorso preparatorio sono state declinate le esigenze e le istanze delle PMI da sottoporre agli stakeholder esterni a supporto della crescita delle imprese e del Paese.

La lunga crisi pandemica, seguita poi dall'emergenza legata al conflitto russo-ucraino e dallo shock energetico e i rincari delle materie prime hanno messo le PMI di fronte a sfide fino a pochi anni fa impensabili. Vanno, quindi, sostenute affinché possano affrontare con successo la doppia transizione digitale e sostenibile e possano trasformare i cambiamenti in atto in opportunità di crescita. Il rafforzamento delle PMI richiede, oggi, una grande capacità di innovazione tecnologica e organizzativa. Occorre fare di più. È necessario attuare riforme strutturali per farle crescere e servono investimenti. Bisogna puntare su investimenti intangibili e rafforzare la dotazione del capitale umano.

Di seguito si riporta una sintesi delle proposte, mentre la versione integrale del documento è disponibile sul sito di Confindustria (www.confindustria.it).●

COMPETENZE E CAPITALE UMANO

INTERVENIRE per ridurre il mismatch tra domanda e offerta di lavoro che continua a rappresentare uno dei principali ostacoli alla crescita e persino alla sopravvivenza delle PMI. Consolidare il collegamento tra aziende e mondo della formazione rendendo ITS e Università più inclusivi nei confronti delle PMI. Fare in modo che le piccole e medie imprese siano maggiormente rappresentate nelle Fondazioni Istituti Tecnici Superiori e nelle Università attraverso programmi di ricerca e dottorato dedicati alle PMI.

RIDURRE la componente contributiva del cuneo sul lavoro al fine di liberare risorse per i propri dipendenti, concentrando il taglio sui redditi da lavoro dipendente sotto i 35mila euro. Una misura tanto più necessaria in una fase che vede, da un lato, le marginalità delle imprese - soprattutto piccole e medie - dra-

sticamente ridotte a causa dell'impennata dei costi energetici e delle materie prime e, dall'altro lato, l'erosione del potere d'acquisto a causa della crescita dell'inflazione.

VALORIZZARE il welfare aziendale creando un sistema semplice e incentivato, rafforzando le attuali misure fiscali volte a premiare le PMI che adottano piani di benefit per il personale. Le PMI hanno un legame estremamente stretto con il territorio e svolgono "naturalmente" un ruolo sociale con azioni tanto verso la propria comunità interna, quanto verso quella del contesto entro cui operano. Un supporto decisivo potrebbe derivare dalla stipula di accordi fra i Comuni e le reti territoriali di welfare tra le PMI, prevedendo, ad esempio, riduzioni delle imposte locali per le imprese in rete che si impegnano a supportare i servizi comunali alla collettività.

FINANZA E CRESCITA

RAFFORZARE le garanzie pubbliche e favorire l'allungamento della durata dei finanziamenti garantiti. Le garanzie pubbliche hanno funzionato durante l'emergenza Covid e ora è necessario rafforzarle e assicurare continuità al loro supporto. Tre le direttrici su cui muoversi: tempi lunghi, accesso più ampio al credito da parte delle PMI e costi minori. Tali strumenti saranno, inoltre, determinanti per sostenere gli investimenti per la transizione green e digitale che le PMI devono affrontare per rimanere competitive. Chiaramente i finanziamenti dovranno essere strettamente legati a progetti di transizione di impianti e di processi.

RAFFORZARE la struttura finanziaria delle PMI e sostenerne la crescita dimensionale. Per consentire alle PMI italiane di crescere attivando ingenti capitali serve lavorare allo sviluppo dei canali alternativi. A tal fine è necessario un set integrato di misure, in grado di raggiungere le diverse tipologie e classi dimensionali di imprese, rafforzando o correggendo le misure esistenti, aggiungendone di nuove con l'obiettivo di

avvicinare le aziende più piccole ai canali alternativi e agli investitori di mercato e favorendo lo sviluppo di investitori specializzati in PMI. Finora gli strumenti messi in campo sono arrivati con difficoltà alle imprese sotto i 10 milioni di fatturato. Bisogna favorire l'emissione di obbligazioni da parte delle PMI e fare in modo che i fondi di investimento si aprano sempre più alle piccole e medie imprese.

CONSOLIDARE il ruolo delle PMI nelle filiere produttive per renderle partner dei capo-filiera. Per sostenere i piani di rilancio e crescita delle PMI appartenenti a filiere produttive, sostenendone anche il passaggio da mere fornitrici a partner dei capo-filiera, serve favorire lo sviluppo di soluzioni di finanziamento che consentano di valorizzare l'appartenenza alla filiera stessa, prevedendo l'accesso a risorse finanziarie in tempi rapidi e con termini e condizioni più vantaggiosi solitamente rivolti alle imprese di grandi dimensioni, anche grazie al miglioramento del rating delle PMI appartenenti alla filiera legato al valore del capo-filiera.

NUOVA IMPRESA TRA DIGITALE E FISICO

SOSTENERE la trasformazione digitale delle imprese con un sistema di incentivazione che abbia una durata di medio termine. Potenziare le competenze presenti in azienda rendendo il credito di imposta formazione 4.0 stabile nel tempo. In particolare, per il credito d'imposta per gli investimenti 4.0 si ritiene utile approfondire la possibilità di rivederne le aliquote e l'ambito temporale di applicazione, con particolare attenzione alle imprese di minori dimensioni; per quanto concerne invece il credito d'imposta R&S, potrebbe essere approfondita l'idea di equiparare le PMI Innovative alle Startup Innovative, consentendo quindi alle aziende beneficiarie di avere un'intensità di agevolazione maggiorata quando commissionano R&S a PMI Innovative. Da valutare, inoltre, meccanismi per una fruizione dell'incentivo in tempi più rapidi per le PMI.

FAVORIRE il passaggio da aziende 4.0 ad aziende data driven prevedendo soluzioni rivolte a premiare il recupero di

efficienza e la patrimonializzazione dei dati. Si potrebbero prevedere delle soluzioni premianti per la patrimonializzazione dei big data valorizzando, soprattutto nel rapporto banca-impresa, le PMI che dimostrano di utilizzare i dati quale forza competitiva e di evoluzione del modello di business.

SOSTENERE l'azione e il ruolo dei Digital Innovation Hub (DIH) di Confindustria quale progetto strategico. Attraverso i DIH è stato sviluppato un modo innovativo e concreto per supportare le aziende, soprattutto quelle di dimensioni più piccole, stimolando la loro domanda di innovazione e affiancandole nel percorso di trasformazione digitale. Per questo è necessario valorizzare a livello nazionale i DIH che dimostrano concretamente di essere in grado di fungere da "leva" per l'innovazione delle imprese. Vanno, inoltre promossi maggiormente i DIH sul territorio per avvicinare quante più piccole imprese, anche attraverso un maggiore coinvolgimento di Piccola Industria Confindustria.

SOSTENIBILITÀ E TRANSIZIONE GREEN

VALORIZZARE le materie prime nazionali e le materie prime seconde semplificando e velocizzando gli iter autorizzativi. Semplificare norme e adempimenti, ridurre i costi di gestione generati da adempimenti e dai cosiddetti "micro-tributi", con gettito trascurabile per l'Erario, che rischiano di frenare l'aspirazione delle imprese di rendersi indipendenti dal punto di vista energetico, ed evitare l'introduzione di adempimenti inutili o eccessivamente gravosi per le imprese.

PROMUOVERE e favorire il green public procurement, quale importante leva di sviluppo e trasformazione anche per

la PA e per il patrimonio pubblico, con un approccio equilibrato e che consenta di valorizzare gli sforzi delle imprese nella direzione della sostenibilità.

PROMUOVERE la transizione green agevolando l'installazione di impianti di energia da fonti rinnovabili, prevedendo linee di credito agevolate e meccanismi per incentivare le comunità energetiche che coinvolgano le PMI e facilitare il ricorso alle certificazioni di qualità, in particolare a quelle legate alla sostenibilità e alla transizione energetica prevedendo agevolazioni, se possibile automatiche, che ne riducano i costi.

#Bere Meno Bere Meglio



THE PLACE TO BEER.

Le birre della selezione
Quality Beer Academy le puoi:

DEGUSTARE

nel QBA Bistrot
Genova, Via Malta 15R

ACQUISTARE

nel QBA Beer Shop
Genova, Via Granello 38R

ORDINARE

dal sito
qualitybeeracademy.it



Via Malta 15/R - Via Granello 38/R - GENOVA



di Matilde Orlando



Mi PRESENTO

Storia e obiettivi aziendali dei Giovani Imprenditori.



Emilio Carmagnani
presidente



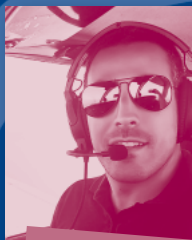
Francesca Tognetti
vice presidente



Filippo Vaccaro
vice presidente



Carolina Candelo
vice presidente



Jacopo Callà



Gregorio Cauvin



Mario Fiasconaro

Prosegue la presentazione
dei membri del Consiglio
Direttivo del Gruppo
Giovani Imprenditori di
Confindustria Genova e delle
aziende che rappresentano.



Filippo Gallo



Filippo Gavarone



Giovanni Gritta
Tassorello



Chiara Marconi



Giacomo Miscioscia



Edoardo Ravano



Caterina Viziano



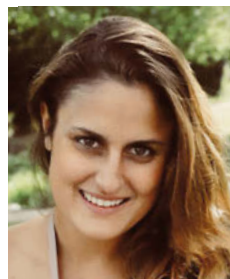
Antonio Augeri
invitato permanente



CRYSTAL POOL
Ship management

Filippo Gavarone

Cresciuto a Ginevra e successivamente impegnato a Londra, mi sono trasferito stabilmente a Genova solo nel 2013. Avendo vissuto "da fuori" la città fino a quel momento, mi interessava conoscere più da vicino le realtà aziendali del territorio e le persone che ne fanno parte. Mi sono quindi associato ad ALCE - Associazione Ligure Commercio Estero, che ora è confluita in Confindustria Genova, e nel 2015 ho avviato il mio percorso da coordinatore del Gruppo Giovani Riuniti che comprende, oltre agli imprenditori under 40, anche i rappresentanti di altre Associazioni di categoria come medici, architetti, agenti marittimi e avvocati. La vita associativa, che oggi mi vede coinvolto nel Consiglio Direttivo del GGI con Emilio Carmagnani, è stata occasione non solo per entrare in contatto con altri imprenditori della mia età, ma soprattutto per avviare e mantenere sempre aperto un costruttivo confronto con loro. Dal punto di vista lavorativo, mi occupo del ramo shipping di Rimorchiatori Riuniti attraverso la controllata Crystal Pool, di cui mio padre è presidente. In Crystal Pool è da pochi mesi iniziata la mia nuova avventura da amministratore delegato della compagnia, che mi ha portato a nuovi obiettivi e nuove importanti sfide. L'azienda, fondata nel 2009 a Genova e con una sede anche a Londra, coinvolge una quindicina di persone. È nata per la gestione delle navi del Gruppo, ma ora l'attività si è estesa lavorando anche per conto terzi. Offriamo servizi di gestione commerciale e tecnica delle navi, occupandoci dell'impiego/noleggio e compravendita dei mezzi, e dal punto di vista tecnico garantendo sempre equipaggi di prima qualità, sicurezza della navigazione e una gestione efficiente per le manutenzioni e riparazioni, e assicurando la compliance delle attività rispetto alle regole nazionali e internazionali. Dopo le difficoltà causate dalla pandemia, questo è un momento di forte slancio lo shipping. Per il nostro lavoro, inoltre, è fondamentale viaggiare per incontrare i clienti e visitare le navi - e questa attività, finalmente, sta riprendendo a pieno regime. Quello di Genova è un hub marittimo davvero importante e apprezzato dai clienti nazionali e internazionali; l'ambito è competitivo, ma siamo contenti di essere presenti in città e, da qui, di poter offrire servizi di qualità per raggiungere i clienti e fidelizzarli.



Chitè

Chiara Marconi

Sono co-founder e CEO di Chitè Milano, startup innovativa che offre alle donne la possibilità di realizzare il proprio intimo personalizzato e su misura, rivoluzionando la customer

experience in ottica interattiva. Con Chitè realizziamo solo lingerie "guilt-free". Crediamo infatti in una moda etica, responsabile e sostenibile, con l'obiettivo di creare non solo guadagni, ma anche valori. Per questo, ci impegniamo a cercare modi di lavorare sempre più responsabili e trasparenti, realizzando prodotti che abbiano meno impatto sul pianeta e ne abbiano, invece, uno molto più forte e positivo sulla vita dei nostri artigiani: nel ridare valore all'antica arte della corsetteria, tramandata di generazione in generazione e garante della migliore tradizione del Made in Italy, il marchio collabora infatti con laboratori artigianali indipendenti nel cuore delle Langhe, in Piemonte. Questo tipo di produzione responsabile e sostenibile consente di ridurre sprechi, impatto ambientale e avviene nel totale rispetto dei diritti umani e delle tempistiche necessarie ai lavoratori coinvolti. Garantendo sempre altissimi standard di qualità del prodotto finale, preferiamo distaccarci dalle dinamiche del "fast fashion" a favore di una più sana "slow couture". Un ulteriore obiettivo del nostro lavoro è promuovere l'empowerment delle donne, anche a partire dalla nostra stessa startup, quasi tutta al femminile. Ed è proprio di questi giorni un'importante novità - e soddisfazione - per il marchio: ci siamo qualificati come il primo brand di lingerie in Italia ad aver ottenuto la certificazione B Corp, che viene rilasciata dal movimento internazionale B Lab alle migliori società al mondo dal punto di vista della sostenibilità. È quindi una certificazione esterna e indipendente, che nel nostro caso è arrivata dopo una fase di analisi durata quasi sei mesi, che ha preso in esame diverse aree della nostra realtà - dall'impatto sull'ambiente a quello sui lavoratori, dalla governance al rapporto con i clienti. Questa certificazione rappresenta senz'altro un bel traguardo, ma non un punto d'arrivo. È piuttosto uno stimolo per tutto il team a proseguire un percorso di crescita che sia sempre più sostenibile, sia dal punto di vista ambientale che etico e umano. ●





di Enrico Molinari

Consapevolmente oltre

Le frontiere per creare nuovi modelli di business e nuove economie sono entusiasmanti, ma dovremo essere noi a costruire insieme il Metaverso.

Metaverso, ergo sum

Gennaio 2022, l'Arco della Pace - un simbolo di Milano conosciuto da tutti come ponte tra tradizione e innovazione - è il primo monumento al mondo ad entrare nel Metaverso. Basterebbe questo a dare il giusto valore di mercato a una tecnologia che fa parlare di sé, pericolosamente in bilico tra moda e stile, concretezza e necessità di raccontarsi per esistere.

Il progetto, realizzato da una startup benefit italiana che si occupa di Crypto Art e di Blockchain, ha come obiettivo la circolarità della conoscenza e trasformerà un "ambiente virtuale" in concrete borse di studio dedicate a percorsi formativi di marketing innovation e alla creazione di spazi educativi di riflessione e sperimentazione, in perfetta armonia con le abilità delle materie STEM, un set di competenze indispensabili oggi per risolvere problemi complessi con il giusto mix di scienza, matematica, ingegneria e tecnologia.

Il desiderio di innovazione

La storia insegna sempre e restituisce concretezza alle idee più originali che gli uomini hanno trasformato nei secoli in innovazione. Se pensiamo che il termine Metaverso appare per la prima volta nel 1992 in un'opera di fantascienza cyberpunk (Neal Stephenson, Snow Crash, New York, Bantam Books, giugno 1992) in cui i protagonisti abitavano con il proprio avatar una realtà virtuale condivisa, capiamo come

la fantasia sia molto più interessante della realtà. Solo un anno dopo la nascita del primo sito web della storia appartenete al Cern di Ginevra, gli addetti ai lavori si confrontavano già con nuovi stili di vita e di consumo. La promessa di vivere in modo immersivo con smartglass e smartband arriva da lontano e ci spedisce nel Real-World Metaverse grazie a kit per la realtà aumentata adattabili alla fotocamera di qualsiasi dispositivo iOS e Android. Sentirsi parte di questo ecosistema implica la necessità di lasciare da parte il fascino della moda per scaricare a terra il valore della tecnologia e della sua economia, per trasformare il Metaverso in un'opportunità di progresso per cittadini, imprese e istituzioni.

Il valore del Metaverso

Il Metaverso ha oggi molti significati. Per alcuni è un'esperienza divertente in un paesaggio originale, per gli esperti è un nuovo modo di creare lavoro, per altri ancora è la certificazione definitiva della divergenza tra relazioni sociali e società intelligente. Uno studente vivrà l'ambiente come luogo di aggregazione, confronto e condivisione di contenuti, un'impresa come posto ideale per diversificare i canali di vendita e per organizzare una sfilata di moda virtuale ma con ordinativi reali, le istituzioni come opportunità di fornire servizi dematerializzati e per i cittadini una novità da tenere sott'occhio. Ma così come l'economia è fatta dalle persone e dai loro comportamenti ancor prima che dal mercato, il



valore del Metaverso sarà direttamente proporzionale alla conoscenza delle sue strade virtuali in cui potersi muovere con fiducia e consapevolezza. La domanda forse più interessante oggi è se vivremo in futuro in un unico Metaverso diffuso e globale dove potremo lavorare, divertirvi e incontrare amici, organizzare meeting di lavoro o - come sta facendo Accenture (Accenture Newsroom, Accenture Technology Vision 2022: "Metaverse Continuum" Redefining How the World Works, Operates and Interacts, New York, 16 marzo 2022, [accenture.com](https://www.accenture.com)) - sviluppare ambienti virtuali per interagire con i clienti. L'unica certezza è che il Metaverso sarà capace di costruire un insieme collettivo di esperienze connesse online, strutturate e organizzate in modo da collegare il visitatore a una struttura che consenta di vivere esperienze in modalità ibrida, di far nascere community dinamiche, di personalizzare le vendite in tempo reale e di creare un'economia digitale ancorata all'economia reale. Il Metaverso è quindi e prima di tutto un multiverso vivente sempre in diretta e tutto intorno a noi.

Dalla teoria alla pratica: il Metaverso per tutti

Il Metaverso è arrivato per rimanere; è un paradigma multidisciplinare di rappresentazione digitale delle nostre attività offline, capace di sintetizzare conoscenze di marketing, customer experience (CX), economia comportamentale (EdTech e Fintech), finanza decentralizzata e personalizzata

(DeFi e Buy-Now-Pay-Later), innovazione dei processi amministrativi (GovTech), Intelligenza Artificiale (ModelOps) e ingegneria del software (TensorFlow), intese come impalcatura tecnologica per ridisegnare il futuro.

Dai videogiochi sempre più coinvolgenti alla possibilità di socializzare attraverso attività interattive con la sola condivisione di foto. Possiamo fare acquisti reali effettuati in uno scenario immersivo, oppure viaggi per visitare i luoghi patrimonio dell'umanità; dedicarci alla creazione di spazi collaborativi per progettare e vendere auto in showroom virtuali oppure contribuire all'evoluzione del concetto di istruzione, formazione aziendale e apprendimento o ancora incontrare il fitness trainer solo con un click. Il Metaverso è la prossima generazione di Internet, un luogo che nessuno oggi può davvero immaginare, ma che sappiamo avrà un mercato globale pari a 47 Mld/\$ nel 2022 (Statista Inc., Metaverse market revenue worldwide from 2021 to 2030, New York, 10 maggio 2022).

Ora devo scappare, un collega mi aspetta per perfezionare l'acquisto di un garage al costo di 4.500 MANA: un vero affare perché il Metaverso è anche l'ultima frontiera degli investimenti immobiliari (PropTech). E comprare un box in centro è sempre un ottimo investimento anche nel Metaverso.●

Enrico Molinari è digital transformation manager, professore universitario, giornalista e top global fintech & marketing innovation influencer



di Davide Trabucco



Genova negli anni '60

La rivoluzione della mobilità.



Oggi si parla molto di mobilità sostenibile, questione necessaria per tutelare l'ambiente, per preservare la salute dei cittadini, ed evitare eccessive emissioni di CO₂, responsabili del riscaldamento globale. Genova ha, da lungo tempo ormai, diverse questioni aperte con la mobilità, dovute alla necessità di trovare spazi, in un territorio stretto e densamente popolato. Il capoluogo ligure deve, nel bene e nel male, la sua fisionomia e le sue infrastrutture più importanti agli anni '60. Qual è la causa del boom costruttivo e cosa anima la politica di quegli anni? Perché viene affrontata in maniera tanto decisa la questione della mobilità?

Bisogna fare un passo indietro. Al termine della Seconda Guerra Mondiale Genova è una città lacerata, in parte distrutta. Il porto, risorsa necessaria per una città di mare, ha subito le conseguenze dei bombardamenti e pare irriconoscibile. Tra i quartieri della città sventrati, c'è poca voglia di far festa ma anche tanta voglia di tornare a vivere. La volontà dei Genovesi anima la ricostruzione, lentamente il porto torna a lavorare, le industrie riprendono a produrre. Con la ripresa economica degli anni '50-'60 Genova pone le basi di quello che sarà un vero e proprio boom e che cambierà per sempre volto alla città, più o meno come la conosciamo oggi. Ad animare la rivoluzione sono le amministrazioni del tempo, complice anche un profondo mutamento di pensiero che sconvolge l'Italia dell'epoca. Grazie agli aiuti del Piano Marshall, lentamente il modello americano, dapprima poco conosciuto, entra nelle vite degli italiani, con usi e costumi molto diversi rispetto al passato. Il pensiero capitalista penetra all'interno della società italiana senza fare distinzione di classe, dall'alta borghesia al proletariato, e spinge la corsa ai consumi. Le novità e le comodità d'oltreoceano bussano alla porta delle case del Belpaese: elettrodomestici, alimentari, automobili, nasce un mondo che riduce i sacrifici, migliora la qualità di vita, soddisfa i bisogni più immediati, ma nasconde anche numerose insidie. Il cambiamento di pensiero subito è impercettibile, poi già negli anni '60 è tangibile. Nasce la società dei consumi in cui inevitabilmente sono le disuguaglianze sociali ad essere amplificate e il rischio di speculazioni edilizie è dietro l'angolo.

Proprio questo settore conosce un vero e proprio boom a Genova; la città è un cantiere aperto, i piani regolatori stabiliti dal Comune con l'intento originario di dare continuità e omogeneità ai municipi confluiti nella grande Genova producono invece caos e disordine, anche a causa di imprenditori senza scrupoli. Sorgono palazzi e abitazioni ovunque, la città si espande in maniera irregolare, lungo le colline, le valli, per rispondere a un incremento demografico senza precedenti.

La Genova degli anni '60, infatti, è una città in espansione, con l'ampliamento del settore secondario, grazie anche allo stabilimento Oscar Sinigaglia di Cornigliano, e con il potenziamento del terziario e l'assunzione di migliaia di unità nel campo dell'amministrazione statale. Il capoluogo ligure raggiunge e supera le 800.000 unità, inasprendo le problematiche legate allo spazio e alla mobilità. Il boom economico coinvolge, infatti, il settore automobilistico e le infrastrutture genovesi - ormai desuete e superate - non riescono a sostenere il peso del traffico cittadino, soprattutto a determinati orari, in concomitanza con le entrate e le uscite dal lavoro. Come detto è cambiato il pensiero comune, e tutto



Il ponte Morandi in costruzione - anni '60 - Fondazione Ansaldo - Fondo Publifoto



Macchine in sopraelevata anni '70 - Fondazione Ansaldo - Fondo Publifoto



Vista della nuova sopraelevata dal basso - anni '60 - Fondazione Ansaldo - Fondo Publifoto

ciò che rappresenta la modernità, l'innovazione, la tecnologia affascina le élite e le masse a scapito del passato, che spesso soccombe di fronte ai cambiamenti della contemporaneità. Genova è una delle città che più di altre sacrifica la propria storia sull'altare del progresso, soprattutto durante gli anni '60 con la nascita di nuove infrastrutture. Già dagli anni '50, lo storico castello Raggio era stato demolito per far posto allo SCI (Stabilimento a Ciclo Integrale a Cornigliano), e negli anni che prendiamo in esame per far posto alla sopraelevata scompaiono prima Ponte Reale e qualche tempo dopo Via Madre di Dio, tra il forte dissenso (per usare un eufemismo) dei Genovesi. La ricerca di una maggiore mobilità, infatti, non affascina proprio tutti gli abitanti; soprattutto i più anziani lamentano che un'eccessiva modernizzazione possa avere un effetto deleterio, cancellando la memoria storica della città.

La vocazione marittima del capoluogo ligure infatti si scontra con la necessità della ricerca di spazi, ostacolata dall'orografia del territorio. In un mondo sempre più frenetico, animato da un capitalismo aggressivo, il settore edilizio e quello delle infrastrutture proliferano soddisfacendo i bisogni più immediati della popolazione (e garantendo corposi benefici agli investitori). Parlare di mobilità sostenibile negli anni '60 è impossibile; non si parla minimamente di tutela ambientale e le innovazioni simboleggiano il trionfo dell'uomo sulla natura. Dopo secoli di sottomissione, l'essere umano impone definitivamente la propria "superiorità" sul mondo, testimoniata, nel caso di Genova, dall'elevazione delle nuove "cattedrali del lavoro", dall'occupazione del mare, dalle nuove infrastrutture: pedemontana, sopraelevata e ponte Morandi. Non ultimo c'è il progetto della nuova metropolitana di Genova, che intende espandere il sistema di trasporto urbano con l'obiettivo di creare una città moderna e competitiva, al passo con altre realtà nazionali ed europee.

L'amministrazione locale sostiene un cambiamento che oltre a motivi ideologici, nasconde motivi più prettamente

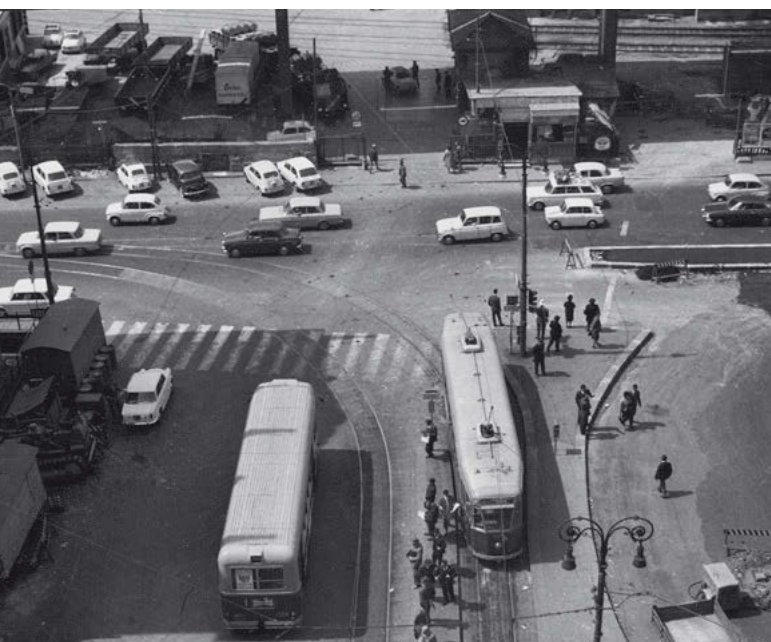


Stazione firm della metropolitana in costruzione - anni '80 - Fondazione Ansaldo - Fondo Ansaldo

pratici, dettati dalla necessità di spazio. È una lotta contro la natura che l'uomo crede di vincere, ma che oggi, si scopre, deve lasciare spazio alle trattative, a un confronto pacifico e non violento. Il concetto di mobilità sostenibile nasce nell'ottica di preservare l'ambiente e di garantire allo stesso tempo i servizi per i cittadini.

Negli anni '60 le amministrazioni vivono in un contesto di forte espansione, di un benessere mai visto per generazioni abituate all'economia, al sacrificio, a un mondo più ristretto. L'avvento di una prima globalizzazione a sfondo americano sconvolge le abitudini, gli usi di un'Italia che non intende più accettare il ritorno a una dimensione arcaica, ma si scopre affamata di modernità, di tutte le comodità, anche le più banali che il capitalismo offre. E come si dice a Genova, molto presto si arriva a "sbulaccare", con progetti innovativi ma ignari del passato, della storia, come se ci si volesse liberare di un fardello, di un ostacolo per il progresso. Gli anni '60 rappresentano una stagione contraddittoria; da una parte un'età d'oro per il benessere che coinvolge diversi strati sociali (anche se il comparto industriale comincia a perdere migliaia di unità), e per i progetti di mobilità che hanno il pregio di risolvere gli atavici problemi di spazio del capoluogo ligure; dall'altra si pongono le basi per un disfaccimento della storia del territorio, che rende Genova quasi straniera agli occhi dei contemporanei.

La fine del boom economico provoca la fine delle grandi opere, alcune delle quali sopravvivono fino a oggi, altre hanno ceduto agli errori di gestione di un'umanità boriosa e presuntuosa, che oggi più che mai deve fare i conti con un ambiente a "misura di natura". Un'innovazione rispettosa, al servizio dei cittadini, al servizio della città, dove passato e presente convivono in un continuum senza fine, per una Genova città culturale, che possa schiudere i propri tesori al mondo, una città a misura di abitante e di turista, semplice da raggiungere e per gli spostamenti. Per un nuovo superbo capitolo, ancora da scrivere. ●



Traffico e tram a Genova - anni '60 - Fondazione Ansaldo - Fondo Ghigliotti-Pittaluga



40

Imaging the Future, Everyday.

FORTY YEARS OF INNOVATION FOR HEALTH

SINCE 1982

Esaote S.p.A., azienda biomedicale leader nel settore degli ultrasuoni, della risonanza magnetica e del software per la gestione del processo diagnostico, compie **quarant'anni**.

Una storia unica fatta di visione, passione, volontà, orgoglio e determinazione. Un grande traguardo per l'azienda italiana nata nel 1982 che, puntando su innovazione, ricerca e tecnologia, si è ritagliata un ruolo primario e di innovatore nel mercato internazionale della diagnostica ad immagini.

Oggi il Gruppo Esaote è una realtà dinamica, giovane, multietnica con una forte attenzione alla Ricerca e Sviluppo: con sede a Genova e a Firenze, conta oltre 1250 dipendenti ed è presente in 100 Paesi del mondo con consociate, uffici e una diffusa rete commerciale.

Persone, Tecnologia e Innovazione sono i tre pilastri dell'identità di Esaote fin dalla sua fondazione e guidano le sue strategie per tragguardare il futuro, immaginando ogni giorno un passo in avanti al servizio del progresso tecnologico mondiale e della salute delle persone.

Bis del Sindaco

Secondo mandato
per Marco Bucci,
eletto al primo turno
il 12 giugno.

Lo scorso 25 maggio, in vista delle elezioni amministrative, Confindustria Genova ha invitato i candidati a Sindaco in Associazione per chiedere loro di illustrare la propria visione della città e rispondere ad alcune domande sui macro-temi di maggior interesse per le aziende. Sono intervenuti Marco Bucci, al quale la maggioranza dei cittadini che hanno esercitato il proprio diritto di voto ha rinnovato la fiducia il 12 giugno scorso, Mattia Crucio e Ariel Dello Strologo. In risposta alle tematiche proposte dall'Associazione, si riportano alcuni passaggi estratti del programma del neo sindaco (bis) Marco Bucci - mentre andiamo in stampa con questo numero di Genova Impresa, impegnato nel confronto con i partiti per la composizione della Giunta. Il programma completo è nel sito www.buccisindaco.it.

...

ATTRAZIONE DI INVESTIMENTI

(...) Il Comune sosterrà, attraverso un uso appropriato delle deleghe urbanistiche e con una forte azione di marketing territoriale, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Occidentale nelle scelte che possano portare all'aumento dei traffici e svolgerà attenta opera di sostegno e collaborazione al fine di portare nuovi operatori a radicarsi in città, come è già successo invertendo il trend delle amministrazioni precedenti per cui gli operatori piuttosto lasciavano la città, delusi dalla mancanza di dialogo e supporto da parte della amministrazione.

Misure locali per promuovere i traffici e gli investimenti (detassazione, decontribuzione, servizi). Chi investe in traffici, infrastrutture ed effettua assunzioni ha diritto a una detassazione sulle imposte locali per un periodo fino a 10 anni, come proposto a Bruxelles dalla Regione alla commissione europea.

Prioritario impegno per il reperimento di spazi operativi per le aziende che operano in porto e soprattutto nell'indiretto e nell'indotto, ritenuto elemento fondamentale anche per il recupero di posti lavoro per la città.

Promozione di un'azione politica e tecnica per la risoluzione del problema della carenza di spazi di sosta per gli autotrasportatori, ottenendo l'area della Centrale dell'Ex-ILVA, oggi in completo disuso. Coordinamento con Regione, Autorità di Sistema Portuale e Ferrovie per un potenziamento, congruente con le linee presenti e future, dell'offerta di trasporto di merci su rotaia. (...)

(...) Le nostre risorse umane e materiali sono e saranno continuamente impiegate per una città che nei prossimi 5 anni diventi una delle città internazionali a più alta qualità di vita, la città con il reddito pro-capite tra i più alti in Italia e con un flusso professionale e turistico paragonabile alle più significative aree europee, concentrando su una sfidante crescita dei posti di lavoro nei prossimi 5 anni di legislatura, puntando a ulteriori ca. 40.000 posti di lavoro, dopo averne ottenuti ca. 24.000 nei 5 anni precedenti, considerando un aumento del PIL medio annuale del 1%.

L'insieme delle nostre proposte avrà questo impatto, in aggiunta alla situazione attuale (Aprile 2022):

Alta Tecnologia e Industria

1. Crescita e sviluppo di Startup e Spin Off universitari
2. Grandi Aziende e Medie Imprese esistenti: protezione e rilancio

3. Grandi Aziende e Medie Imprese di nuova collocazione: marketing territoriale e sviluppo
 4. Polo IIT (Istituto Italiano di Tecnologia) - Human Technology Hub
 5. Nuovo bacino da 400m per supportare l'espansione dei Cantieri Navali
 6. Sviluppo tecnologie avanzate per la Sicurezza Nazionale (Cyber Security) e Monitoraggio del Territorio
 7. Sviluppo comparto Energia - Progetto "Energy Valley"
 8. Sviluppo comparto manifattura: Enterprise 4.0
- Circa 12.500 addetti in totale tra diretti e indotto. (...)

MARKETING TERRITORIALE, CULTURA E TURISMO

(...) Una grande città moderna ha l'esigenza di produrre saperi che concernono la propria identità, saperi che riguardano la promozione turistica all'esterno e saperi deputati a promuovere l'evoluzione culturale dei propri cittadini.

Favoriremo l'ammodernamento di molte delle strutture ricettive esistenti e la creazione di nuove, soprattutto in alcune zone strategiche per il turismo.

Il tema del turismo non può che essere affrontato in una logica di trasversalità tra tutti i settori interessati, mentre in passato è sempre stato affrontato in una logica di frammentazione: molti progressi sono stati fatti nella ultima consiliazione, con notevole incremento dei flussi turistici, ma ancora tanto deve essere fatto per arrivare ai livelli delle città internazionali di prestigio. Continueremo pertanto a lavorare e dialogare attraverso un tavolo, efficace e fattivo, per affrontare la questione in maniera coordinata tra istituzioni, associazioni di categoria e di promozione del territorio e privati. Siamo certi di riuscire a creare una integrazione seria e convenzioni tra tutti i musei, ville, trasporti, shopping, strutture alberghiere, ristoranti, parcheggi, taxi.

Censiremo e daremo rilevanza alle tante cose belle della nostra città, spesso sconosciute e non inserite nei circuiti turistici. Vogliamo che le emozioni che la nostra città suscita in noi cittadini siano trasmesse anche ai turisti: per questo andremo a creare un turismo esperienziale con itinerari ad hoc che vedano protagonisti la cultura, la musica, il mare, il verde, il gusto.

Vogliamo costruire azioni di marketing strategico e di promozione attraverso l'utilizzo di canali digitali e dei social network per raggiungere una più vasta tipologia di clientela per riposizionare Genova sul mercato globale della competizione fra città anche attraverso un nuovo piano di comunicazione integrato che racconti la città nello scenario internazionale, come idea e non solo come destinazione. (...)

PORTO

(...) Il mare e il porto sono per tutti il marchio distintivo della città. Il loro impatto sull'economia, sull'urbanistica, sulla vita di tutti i giorni è incontestabile.

Il Porto è un perno logistico fondamentale per l'economia del Nord Italia, e per questo motivo deve essere all'altezza dei porti del Nord Europa e certamente il più importante del Mediterraneo. Abbiamo importanti risorse economiche da spendere per lo sviluppo del porto, e lo faremo con successo, nel contempo dobbiamo sviluppare l'infrastruttura a terra per consentire un rapido e conveniente trasporto in e out delle merci e dei passeggeri. I progetti già approvati

riguardano circa 2.5 miliardi di euro per l'infrastruttura a mare, ai quali dobbiamo aggiungere circa 6 miliardi di euro per quella a terra. (...)

[Per lo sviluppo dell'attività portuale, si prevede, tra l'altro:] di promuovere lo sviluppo economico della città in relazione alle attività del mare, cioè porto e logistica, turismo, diporto; pianificazione integrata e intelligente del Piano Urbanistico Comunale con il nuovo Piano Regolatore di Sistema Portuale; gestione intelligente del traffico passeggeri in partenza e in arrivo per crociere e traghetti con adeguato coordinamento tra Polizia Municipale e Stazioni Marittime; realizzazione di una Zona Franca (ZF) portuale e/o di una Zona Economica Speciale (ZES). La ZES stimolerebbe l'insediamento di attività manifatturiere di qualità, quali gli arredi navali per il segmento superiore del diporto e prodotti ad elevato valore del territorio destinati all'esportazione. La presenza di agevolazioni per le merci e le imprese operanti all'interno della ZES accrescerebbe la competitività dello scalo e favorirebbe l'afflusso di capitali italiani e stranieri; coordinamento con Regione, Autorità di Sistema Portuale e Governo per superare le criticità realizzative della Diga e del Nuovo Bacino da 400 m a Sestri, due delle opere portuali più importanti da un punto di vista urbanistico; revisione dell'Accordo di Programma di Cornigliano, nell'ottica di redistribuire le aree, favorire investimenti privati e creare nuovi posti di lavoro in attività industriale e/o logistiche; attenta analisi dell'opportunità offerta dalle aree ex-Piaggio, analizzando come massimizzare il contributo di valore alla città; introduzione di un sistema integrato di monitoraggio ambientale che misuri le emissioni di matrice urbana e portuale (bilancio di sostenibilità); attenta opera di sostegno e collaborazione al fine di portare nuovi operatori a radicarsi in città; misure locali per promuovere i traffici e gli investimenti (detassazione, decontribuzione, servizi); prioritario impegno per il reperimento di spazi operativi per le aziende che operano in porto e soprattutto nell'indiretto e nell'indotto, ritenuto elemento fondamentale anche per il recupero di posti lavoro per la città; promozione di un'azione politica e tecnica per la risoluzione del problema della carenza di spazi di sosta per gli autotrasportatori; coordinamento con Regione, Autorità di Sistema Portuale e Ferrovie per un potenziamento, congruente con le linee presenti e future, dell'offerta di trasporto di merci su rotaia. (...)

INFRASTRUTTURE

(...) La mobilità da/verso la città e interna è una delle grandi problematiche di Genova. L'isolamento dalle principali arterie di comunicazione si è fatto negli ultimi anni sentire sempre più, segnalando la necessità impellente di un piano aggressivo di infrastrutture di trasporto per servire la città e il porto, e per riportare Genova nel contesto internazionale che si merita.

Le cosiddette "grandi opere" avviate potranno portare vantaggio a condizione che cronoprogrammi realizzativi vengano rispettati e la città si prepari a gestirle e sfruttarle. Il Comune dovrà giocare un ruolo diverso verso le cosiddette "grandi opere", essendo parte fortemente interessata alla rapida realizzazione di tutte le grandi opere che riguardano la città, e vigilerà e spingerà per la rapida realizzazione

nell'interesse della collettività. Abbiamo assistito, e purtroppo stiamo sperimentando, la mancanza di manutenzione e programmazione future delle nostre reti ferroviarie ed autostradali, che invece dovrebbero essere al passo delle più moderne città internazionali. Opere come il Terzo Valico, la Gronda di Ponente, la Gronda di Levante, il Nodo Ferroviario, le connessioni ferroviarie delle banchine portuali, le manutenzioni autostradali, devono avere la priorità nazionale per i finanziamenti, una accelerazione come accaduto per la ricostruzione del ponte S. Giorgio, e la meticolosa osservazione dei tempi. Il futuro del nostro territorio si gioca in buona parte nelle reti di connessioni fisiche con il mondo esterno.

Le infrastrutture che dovrebbero consentire la circolazione veloce delle persone e delle merci da e verso Genova rappresentano invece una delle nostre maggiori criticità e sono di impedimento allo sviluppo e alla ripresa di competitività delle imprese genovesi.

La mancanza di infrastrutture si è inoltre accompagnata in tutti questi anni ai pesanti disagi sulle autostrade derivanti dalla impellente necessità di realizzare una manutenzione per anni e colpevolmente non eseguita.

Obiettivo dell'Amministrazione è stato in questi anni quello di funzionare come acceleratore nei confronti delle cosiddette "grandi opere".

Nei prossimi 5 anni occorrerà effettuare una forzatura politica e un supplemento di aggressività amministrativa per costringere i gestori al rispetto dei cronoprogrammi e sulla loro rapida realizzazione nell'interesse della città: opere come il completamento del Terzo Valico, il quadruplicamento della tratta Pavia-Rogoredo, la Gronda di Ponente, il Tunnel sub-portuale e il Tunnel della Fontanabuona sono completamente finanziate e devono essere terminate entro i tempi stabiliti, in modo da ottenere benefici per tutti i cittadini di Genova e della Città Metropolitana. (...)

INNOVAZIONE NEI SERVIZI PUBBLICI

(...) La mancanza di adeguate competenze digitali nella società e nella pubblica amministrazione è uno dei principali fattori che ostacolano la modernizzazione della pubblica amministrazione. Oggi nell'ente la formazione dei dipendenti è implementata con una strategia concreta per la transizione al digitale e la gestione dei processi complessi: per realizzare la visione bisogna investire sullo sviluppo di nuove competenze manageriali e digitali finalizzate alla progettazione e alla gestione dei processi di innovazione.

La formazione e l'aggiornamento del personale sono una priorità e devono essere considerati un investimento di carattere strategico per l'innovazione dell'ente e per il miglioramento della qualità dei servizi.

Per queste ragioni il Comune ha costituito una Scuola di amministrazione pubblica con la missione di diffondere la cultura dei risultati; promuovere lo sviluppo di capacità manageriali e tecniche a sostegno dell'innovazione, della digitalizzazione e del miglioramento della qualità dei servizi; offrire programmi di formazione di qualità per l'aggiornamento delle competenze del personale dell'ente; svolgere attività di supporto alle politiche dell'ente.

La Scuola di amministrazione pubblica deve diventare un punto di riferimento sul territorio per la formazione mana-

L'EFFICIENZA DIFFICILMENTE PASSA INOSSERVATA.

Un partner unico per soluzioni integrate di facility



 **coopservice**
integrated facility services

www.coopservice.it

VOGLIO RIFARMI UNA VITA!



**Fai la raccolta differenziata:
getta tutti gli avanzi di cibo
nel cassonetto marrone!**

**Rispettiamo l'ambiente in ogni nostro gesto quotidiano.
Costruiamo insieme il futuro e una migliore qualità della vita.**



www.amiu.genova.it

geriale e l'innovazione nella pubblica amministrazione per qualità dei servizi offerti e per capacità progettuale. Essa deve inserirsi nei network nazionali ed europei e deve stabilire relazioni di collaborazione e scambio con altri soggetti - centri, fondazioni e scuole - che perseguono missioni analoghe in materia di innovazione nella pubblica amministrazione. Il Comune, con l'istituzione della Scuola di amministrazione pubblica, potrà assumere un ruolo di leadership nei processi di innovazione e modernizzazione della società promuovendo la diffusione delle competenze digitali e collaborando con Università, associazioni di categoria, enti pubblici e privati. (...)

POLITICHE DI BILANCIO

(...) Nel 2017 l'eredità finanziaria lasciata dalla precedente Amministrazione era molto pesante. Al fine di superare questa situazione e consolidare i conti del Comune, in questi anni si è posta mano con decisione ad una complessiva rinegoziazione del servizio del prestito, con numerose operazioni di estinzione, rifinanziamento, revisione dei tassi, estensione dell'arco temporale di restituzione, così da aprire spazi di spesa nella parte corrente del bilancio; si è praticata la scelta, perseguita con tenacia, di concentrare il portafoglio del debito più risalente nelle mani di Cassa Depositi e Prestiti, favorendo operazioni di cessione di varie partite di mutui da altri istituti di credito, sul presupposto di una maggiore propensione da parte di CDP, anche sotto le influenze governative, a concedere la rinegoziazione dei prestiti nei confronti degli enti locali; si sono accesi nuovi prestiti a condizioni particolarmente vantaggiose e fuori mercato, come quelli contratti con la Banca di sviluppo del Consiglio d'Europa (CEB); è stata comunque ridotta la contrazione di nuovo debito, limitandolo allo stretto indispensabile e favorendo il più possibile l'individuazione di altre risorse statali ed europee per il finanziamento degli investimenti; è stata operata una riduzione del debito del Comune di Genova di oltre 100 milioni e l'obiettivo è quello di portarlo sotto il miliardo di euro entro il 31 dicembre 2022; sono stati introdotti nuovi strumenti finanziari, come i cosiddetti mutui flessibili, che consentono di "tirare il finanziamento" contestualmente all'avanzamento dei lavori pubblici e dei cronoprogrammi di spesa, evitando di trarre provvista non necessaria con conseguenti oneri in termini di interessi; è stata effettuata una massiccia devoluzione di mutui pregressi rimasti non

attinta che ha consentito di evitare l'accensione di nuovo indebitamento. Sul piano degli investimenti, l'intraprendenza dell'Amministrazione comunale, ancora prima della stagione di avvio del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, ha consentito di ottenere rilevanti finanziamenti da parte del Governo per investimenti nel campo del trasporto pubblico e della rigenerazione urbana. Se fino al 2021 la media di risorse del piano triennale delle opere pubbliche del Comune di Genova ammontava a circa 250 milioni di euro, il piano triennale del periodo 2022-2024 presenta interventi per oltre 1 miliardo e mezzo di euro e si tratta di una programmazione in crescita per effetto di ulteriori somme in corso di acquisizione. A tali importi vanno aggiunti gli ingenti investimenti che la Città ha ottenuto, grazie alle sinergie con Autorità di Sistema Portuale e Regione Liguria, che ammontano ad oltre 6 miliardi di euro e che riguardano ambiti relevantissimi per lo sviluppo futuro di Genova e il

suo posizionamento internazionale tra le grandi Città, quali le infrastrutture, i sistemi di connessione, la nuova diga, l'elettrificazione delle banchine, e molteplici ulteriori azioni strategiche che sarebbe lungo elencare. Di alcuni di questi interventi, quali il ribaltamento a mare di Fincantieri, il Comune di Genova è soggetto attuatore.

Quanto al capitolo del PNRR destinato al Comune di Genova, allo stato attuale, l'Amministrazione cittadina ha ottenuto fondi per circa 800 milioni di euro attraverso la partecipazione proattiva ai vari bandi in favore degli enti locali che si sono succeduti, somme che dovranno essere spese e rendicontate entro il 31 marzo 2026. Ciò richiederà uno sforzo straordinario delle strutture comunali di lavori e di finanza chiamate ad attuare questi importanti interventi in tempi particolarmente ristretti.

La politica di bilancio del prossimo mandato amministrativo, ormai superate alcune gravissime criticità ereditate del passato, dovrà porsi l'obiettivo di proseguire con tenacia le molteplici azioni di risanamento intraprese descritte nei punti precedenti, mirando in particolare a rafforzare la tenuta strutturale del bilancio del Comune di Genova, chiamato a sostenere sempre nuovi gravosi impegni per il rilancio della Città: è essenziale, sotto tale profilo, proseguire l'interlocuzione avviata con il Governo per ottenere incisive azioni volte ad una maggiore sostenibilità del debito e per evitare ulteriori decurtazioni di risorse di parte corrente che si affacciano all'orizzonte negli attuali scenari di finanza pubblica. (...)



Aiuto senza frontiere

La visita al Museo della Croce Rossa Italiana di Campomorone, fondato e curato da Giuseppe Pittaluga, commuove per le tragedie che rievoca e sorprende per la varietà e il design delle centinaia di oggetti esposti.



Giuseppe Pittaluga

L'offerta museale di Genova, si sa, è molto varia e articolata. Allargando il grandangolo d'osservazione alla città metropolitana, la percezione della qualità del sistema addirittura si rafforza. Fra le più rimarchevoli realtà "fuori le mura", un'eccellenza che merita di essere conosciuta e visitata (e, soprattutto, fatta visitare ai ragazzi) è il Museo della Croce Rossa Italiana di Campomorone. Una realtà unica in prospettiva nazionale, che si affianca all'altro e più imponente museo italiano della Croce Rossa, quello Internazionale di Castiglione delle Stiviere, in provincia di Mantova, sorto nel 1959 sul terreno della battaglia di Solferino del 1859.

Il Museo di Campomorone trova spazio al secondo piano e nella mansarda, appositamente allestita, dell'edificio della Sede C.R.I. della cittadina della Val Polcevera. È stato inaugurato e aperto al pubblico il 22 novembre 1986, ed è stato ampliato e integrato più volte, con l'esposizione delle nuove dotazioni acquisite nel corso degli anni. L'ultima sostanziale e consistente modifica è stata apportata in occasione della Celebrazione del 150° anniversario della fondazione della Croce Rossa Italiana, avvenuta il 15 giugno 2014, che ha

portato alla creazione di un percorso storico e cronologico che va dal 1848 al 2010.

Attualmente il museo consta di 11 sale espositive, 39 pannelli a giorno collocati sullo scalone, contenenti Convenzioni, Principi della Croce Rossa, foto d'epoca dei periodi bellici, vetrine con documenti e oggettistica C.R.I. usata durante le due guerre mondiali, nonché materiale filatelico, cartoline e lettere da e per i campi di prigionia o di ricerca di soldati scomparsi, e documenti fotografici rari. Toccante e di grande interesse, a più livelli, è l'esposizione allestita nel mansardato, che ricostruisce con sapienza storico-filologica e sensibilità psicologica l'ambiente di un ospedale da campo e di altre postazioni di soccorso militare presidiate dalla Croce Rossa, navi e treni compresi (dei posti di soccorso ferroviari, approntati in stazione o direttamente sui vagoni, si trovano fra l'altro bombole a ossigeno, ferri chirurgici, autoclavi e... casse di Marsala). Di grande valore è, inoltre, la collezione di francobolli emessi dalle amministrazioni postali dei vari Stati nel corso dell'ultimo secolo e mezzo, a testimonianza dell'importante connubio tra la Croce Rossa e la Posta, che ha portato, per esempio, all'emissione

di francobolli da parte del Regno d'Italia, con sovrapprezzo a favore della Associazione, alla franchigia attuata per decreto nei periodi bellici e - servizio, questo, di inestimabile portata civile e umanitaria - alla trasmissione di messaggi e pacchi ai militari prigionieri in mani nemiche o ricercati su richiesta delle loro famiglie.

Entro una dinamica espositiva "vecchio stampo" che, fra teche e quadretti con didascalie, concede ancora poco al digitale, il Museo offre la possibilità di confrontarsi in prima persona con la fisicità non replicabile di circa 500 oggetti; ma esiste a magazzino un materiale di ulteriori 200 pezzi, che non sono stati ancora inseriti nel percorso di visita.

Il viaggio nella storia benemerita della Croce Rossa Italiana coincide a Campomorone con un'intrigante scorribanda lungo la storia del nostro paese a partire dal 1848 (l'insurrezione di Messina) per oltre centocinquanta anni, in margine ai diversi eventi bellici ai quali l'Italia ha partecipato. Dal 1864, infatti, la Croce Rossa Italiana ha svolto la sua attività in tutti i conflitti armati, in particolare durante la prima e la seconda guerra mondiale, per poi intervenire, su richiesta delle Nazioni Unite, anche al di fuori dei confini nazionali, in Corea e nel Congo, e più recentemente in Libano, a Siria, in Iraq e in altri sanguinosi teatri di scontro, dando prova di efficienza e competenza, e ottenendo unanimi riconoscimenti.

Oltre che sugli scenari di guerra, la Croce Rossa Italiana è sempre stata in prima linea anche nei luoghi colpiti da sciagure naturali e non. Ha partecipato ai soccorsi agli alluvionati e ai terremotati in Italia e all'estero, intervenendo massicciamente con il proprio personale Militare, Civile, Volontario, fra il quale si annoverano le "mitiche" Crocerossine a partire dal 1906 (a seguito dell'eruzione del Vesuvio) e in modo particolare dal 1908 (a causa del devastante terre-





moto calabro-siculo, il cosiddetto terremoto di Messina, dove centoventi infermiere, provenienti da tutta l'Italia, parteciparono ai soccorsi alla popolazione) fino ai giorni nostri, con un impegno straordinario per la vastità dei disastri nel Belice, nel Friuli e in Piemonte.

Aggirandosi per il Museo, l'occhio del visitatore viene catturato dai numerosi "cimeli" che fanno rivivere l'immaginario del soccorso della Croce Rossa. Anche il Pronto Soccorso con ambulanze, svolto in ogni parte d'Italia dai vari Comitati, è ben documentato. Istruttivo e divertente è prendere visione dell'evoluzione dei mezzi che la C.R.I. ha utilizzato nel lungo corso della sua attività: sia i mezzi destinati al soccorso, sia quelli più "tecnici" per le emergenze come i potabilizzatori, le cucine, o quelli nautici e per il soccorso sulla neve. Al Museo si cammina, così, di sala in sala e di teca in pannello, al veloce passo della storia a braccetto con la tecnologia, e dopo essersi lasciato alle spalle le barelle di trasporto a mano su ruote - una, addirittura, di fine '800 - chi ha il piacere di percorrerlo si ritrova a proseguire a bordo mentale di un'ambulanza Lancia Ardea 900 del 1950, un Dodge M152 del 1952, una Fiat Campagnola, una Volkswagen, una Land Rover e, infine, in sella a un paio di moto di culto, la Guzzi Airone e la Bianchi.

Il complesso museale comprende anche una Biblioteca specializzata e il Centro Studi per la Diffusione del Diritto Internazionale Umanitario e Dottrina della Croce Rossa.

A dare almeno un cenno tanto sui meriti del servizio militare offerto dalle Crocerossine quanto sull'apporto genovese alla storia della Croce Rossa nazionale può, forse, bastare una curiosità: nel Sacario Militare di Redipuglia, l'unica donna presente tra centomila soldati maschi è una giovane Crocerossina, Margherita Kaiser Parodi (il secondo cognome non è un programma di genovesità?) che fu nipote di Luigi Orlando, ingegnere navale e patriota, poi senatore del Regno d'Italia, già direttore dell'Arsenale di Genova e dell'Ansaldo di Sampierdarena. ● (R.M.R.)





★★★★
GENOVA
HOTEL BRISTOL PALACE



RISTORANTE
GIOTTO



Hotel Bristol Palace

Nel cuore di Genova, un'eccellenza del Made in Italy.

133 Camere, 5 Suite, 10 sale riunioni con luce naturale
che possono ospitare fino a 200 persone.
Possibilità di ricevimenti, banchetti e meeting prestigiosi.
Parcheggio custodito con valet parking.



Hotel Bristol Palace
Via XX Settembre, 35 • 16121 GENOVA ITALIA
Info e prenotazioni: 010 592541
bookingbristolpalace@duetorrihotels.com
www.hotelbristolpalace.it



DUETTORRIHOTELS

GRAND HOTEL MAJESTIC
GIÀ BAGLIONI
BOLOGNA
★★★★
LEADING
HOTELS

DUE TORRI HOTEL
VERONA
★★★★
LEADING
HOTELS

HOTEL BERNINI PALACE
FIRENZE
★★★★
LVX
Preferred

HOTEL BRISTOL PALACE
GENOVA
★★★★
LVX
Preferred

HOTEL SANTA BARBARA
MILANO-SUD
★★★★

BOLOGNA • VERONA • FIRENZE • GENOVA • MILANO



di Luciano Caprile

Dagli oceani alla terra

Flavio Costantini a Rapallo.



Flavio Costantini

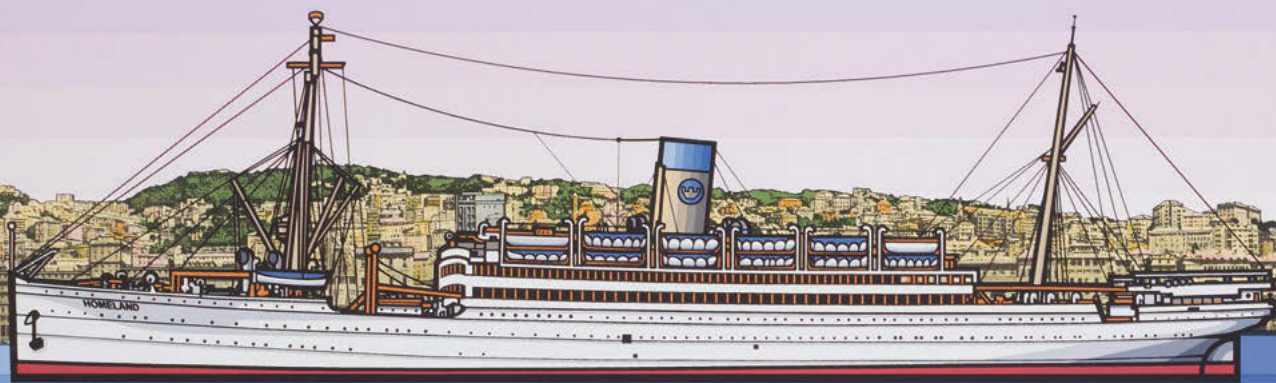
Genova - Piazza Senarega, 2006
digital art print | Courtesy Galleria d'arte Il Vicolo, Genova e Milano

Lisetta Carmi, Flavio Costantini, 1964
© Lisetta Carmi - Martini & Ronchetti | Courtesy Archivio Flavio Costantini, Genova e Carrara

Viveva in una bella casa sulle alture di Rapallo, ma Flavio Costantini, persona schiva e gentile, aveva trovato un punitivo sistema per mantenere la concentrazione ai massimi livelli: siccome le finestre del suo studio si aprivano sul Golfo del Tigullio, le aveva completamente oscurate per non farsi distrarre da quel panorama mozzafiato. Usando alcuni finissimi pennelli aveva creato in quella situazione da recluso la serie degli "anarchici" (tristi e compunti attori di una tragedia accettata dai protagonisti come il responso di un fato ineluttabile) che lo aveva reso celebre. Prima ancora

era stato l'autore di una sequenza di "corride" che scandivano le pareti. Un richiamo a Picasso e a Goya senza dubbio. Ma Costantini trovava i suoi referenti soprattutto in ambito letterario: la lettura e il disegno sono stati il conforto spirituale della sua prima vita allorché il nostro autore, nato a Roma nel 1926, diplomatosi Capitano di Lungo Corso a vent'anni, percorreva gli oceani con la Marina Militare prima e quindi con quella Mercantile. Un periodo durato dal 1946 al 1955, anno in cui deciderà di toccare definitivamente terra per dedicarsi alla grafica e dal 1959 alla pittura nella

Homeland, 1997 | digital art print | Courtesy Galleria d'arte Il Vicolo, Genova e Milano





S'ALITA
ALLA MONTAGNOLA
DELLA MARINA



Conciergerie, 11 aprile 1892 (1975) | Tempera, cm 70x50
 Courtesy Archivio Flavio Costantini, Genova e Carrara

Genova - Edicola di Piazza Pollaiuoli, 2006 | digital art print
 Courtesy Galleria d'arte Il Vicolo, Genova e Milano

tranquillità di Rapallo, dove risiederà per il resto dell'esistenza. Si diceva della letteratura: l'amore per Kafka lo trasferirà in certe visioni di New York, a tempera e a china, che si rifletteranno in equivalenti composizioni ascensionali di Genova, una Genova in seguito magistralmente scandita da scorci di distillate memorie e di un assoluto deserto di presenze umane. Poi sarà la volta della tauromachia affrontata in maniera originale. Infatti è il toro a recitare il ruolo di protagonista, del trionfatore; il torero, ritagliato nei segni neri che inglobano il corpo e i ricami delle vesti, è destinato a soccombere.

Quindi toccherà agli "anarchici" che in "Chicago, 3 maggio 1886" del 1968 conquistano la scena al pari dei volti seri che ci guardano come da un dagherrotipo, al pari delle mani enormi e delle pistole dei poliziotti che hanno appena sparato. I corpi scivolano lentamente lungo il quadro che,

come accade in tutte le opere di Costantini, non prevede prospettiva e profondità per cui l'appiattimento esalta il senso della tragedia.

Subito dopo sarà l'assenza di persone a lasciare agli spazi silenziosi e a certi particolari l'idea del dramma consumato o da consumarsi. Nell'opera dedicata alla stanza dove è stato consumato il massacro dello zar e della sua famiglia, è infatti la tappezzeria devastata dai proiettili a trasmettere un chiaro messaggio di morte. Lo stesso clima verrà trasferito nel ciclo dedicato alla tragedia del Titanic dove determinate e ricercate inclinazioni prospettive preannunciano un muto affondamento.

Questa sua arte, che talora si è avvalsa di una decorazione di gusto liberty, è stata ospitata con successo in numerose manifestazioni tra cui spiccano l'invito alla Biennale di Venezia del 1986 e alla Triennale di Milano del 2000. ●



Non c'è due senza tre

e lo sa bene chi ama i prodotti La Sassellese. Il numero perfetto infatti ricorre più volte nella storia dell'azienda.

Tre sono i prodotti dell'ABC, Amaretti, Baci e Canestrellini, tre sono gli **storici marchi** che fanno parte del mondo La Sassellese e dal **30 giugno** ben **tre saranno i siti produttivi** dove verranno sfornate tutte le prelibatezze del Paese delle Dolcezze.

L'ingente investimento profuso in quest'ultima operazione testimonia ancora una volta il coraggio e la forza di un'azienda leader nel settore e innamorata del proprio territorio.

Il **nuovo stabilimento** realizzato con le più moderne tecnologie avrà sempre **sede a Sassello**, Savona, e garantirà oltre che la qualità e il rispetto della tradizione una modulabilità e versatilità capaci di soddisfare ogni moderna esigenza produttiva.

Nel momento del taglio del nastro La Sassellese avrà quindi raggiunto un altro prezioso traguardo e inizierà a scrivere, a raccontare e a vivere...

una **NUOVA**
storia
 di **DOLCEZZA**





di Massimo Morasso



Quindici artisti contemporanei - genovesi di nascita, di "adozione" o di passaggio - espongono le loro opere ad Art MeetinGenoa, ai piani alti di Torre San Vincenzo.

Genova comune denominatore



Da Tomás Saraceno a Gianni-Emilio Simonetti, da Francesco Jodice a Luca Vitone. Quindici artisti contemporanei che si sono incontrati a Genova, o con Genova, in diversi ambiti operativi si presentano al 23°/24° piano di Torre San Vincenzo dal 26 maggio al 26 luglio nella mostra ART MeetinGenoa, con in esposizione opere di genovesi di nascita (Mauro Ghiglione, Gruppo A12, Pietro Millefiore, Nuvola Ravera e Luca Vitone), di "adozione" (Giuliano Menegon e Cesare Viel) o di passaggio, più o meno occasionale (Matthew Attard, Stefania Beretta, Alfredo Coloma, Peter Fend, Elisabeth Scherffig, oltre ai già citati Saraceno, Simonetti e Jodice).

La mostra è stata resa possibile dal contributo di Villa Montallegro, nell'ambito delle iniziative promosse dalla casa di cura di via Monte Zovetto in occasione del suo settantesimo compleanno, in coerente continuità con la sua politica di sostegno delle attività culturali del nostro territorio.

Grazie alla competente disponibilità di Francesco Berti Riboli, per un paio di mesi nei due piani alti di Torre San Vincenzo, appassionati, collezionisti e semplici curiosi hanno modo di avvicinarsi ai cantieri creativi di artisti diversissimi fra di loro per estrazione, calibro e orientamento, ma selezionati in modo da farne emergere il "comun denominatore" genovese. Il semplice confronto dei lavori offre un buon panorama sinottico tanto della vis ispiratrice della nostra città, quanto di alcune delle nuove tendenze del nostro tempo.

Organizzata da Sharevolution, la galleria d'arte che da cinque anni anima palazzo Andrea Doria in Piazza San Matteo, ART MeetinGenoa conferma due delle vocazioni nascoste di Genova: che, al di là della sua "scontrosità" apparente, ha una lunga tradizione di ricettività e ospitalità, anche intellettuale, e una capacità di confronto con orizzonti di internazionalità per la quale non ha (quasi) nulla da invidiare

a metropoli ben altrimenti collocate sul proscenio in costante metamorfosi del mercato dell'arte. «Tutto ciò - come sottolinea Chiara Pinardi, curatrice di ART MeetinGenoa e anima di Sharevolution, nel pieghevole che funge anche da catalogo della mostra - per continuare a portare avanti un lavoro (artistico e per l'arte) che in questa città è sempre stato presente, ma forse, ultimamente soprattutto, un po' sottotraccia».

I quindici "campioni" selezionati offrono un intrigante conubio tra i "grandi nomi" e gli artisti emergenti.

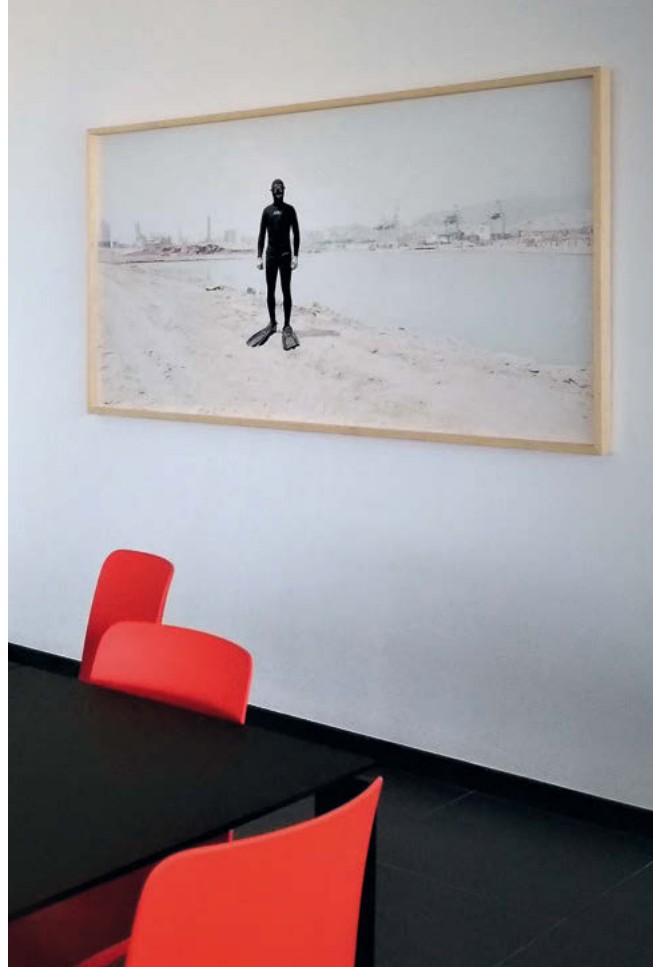
Tra i pezzi in esposizione delle firme di spicco si fanno notare soprattutto l'architettura ibrida fra "umano" e "non umano" di una delle ragnatele di Tomás Saraceno, racchiusa in una cassa di vetro e appesa al soffitto, che noi genovesi avevamo potuto apprezzare già nel 2014 nella mostra "Cosmic Jive" a Villa Croce, e due grandi, toccanti fotografie di Francesco Jodice, che fanno parte della serie di immagini che l'artista napoletano realizzò a Calata Bettolo durante le operazioni di sbancamento per l'ampliamento e



la modifica della storica calata del nostro porto commerciale, poi confluite, tra il 2018 e il 2019, nella mostra "Nuova Terraferma", voluta anch'essa da Villa Montallegro, che si tenne negli spazi all'interno di Palazzo Grillo in Piazza delle Vigne.

Fruttuosamente Genova-centrate sono le due proposte della svizzera Stefania Beretta e della tedesca Elisabeth Scherffig. Le fotografie della serie "Genova" della Beretta sono una testimonianza preziosa del suo profondo, pluriennale legame con la città, mentre la mappa piena di sapienza calligrafica della Scherffig mette in luce la complessità architettonica della Superba, in un insieme stratificato e totalmente antiprospectico del suo territorio urbano.

Oltre ad artisti già storicizzati come Simonetti e Menegon, e artisti della "generazione di mezzo" di oggi cinquantaseppantenni, la mostra di TSV presenta anche alcune opere di tre under 40 che stanno incominciando a uscire dall'anonimato per far capolino con autorevolezza nel mercato dell'arte. Si tratta del maltese Matthew Attard, del cubano Alfredo Coloma e della genovese Nuvola Ravera. Del primo, piace ricordare la sua ricerca sulla tecnica dello "eye drawing", che avvicina l'esperienza creativa alla genesi dell'ideazione tecnologica, mettendo disegno e



percezione al servizio dell'arte digitale. Per quanto è dato di vedere nelle fotografie in mostra, tratte dalla serie "Modern Problems", Coloma esibisce invece un liberatorio talento dell'ironia, agito con sottile arguzia filosofica, allenata, per così dire, dalla frequentazione del pensiero critico di Adorno e Wittgenstein.

Molto particolari le proposte di Nuvola Ravera. Formatasi presso l'Accademia di Belle Arti di Genova, e poi a Milano, Lipsia e Venezia, quest'artista dal bellissimo nome si è fatta notare da tempo per la sua veemente eppure raffinata poliedricità. Il suo è un gesto creativo che risponde a quanto è stato definito come "un'attitudine di natura wagneriana" (con riferimento alla "opera d'arte totale" del grande tedesco), per il quale le diverse soluzioni formali che adotta, di volta in volta, sono naturalmente votate all'instabilità, e alla segnatura dell'effimero come indice archeologico del presente. Le bocce esposte in ART MeetinGenoa contengono i residui organici di un'azione collettiva che la Ravera ha organizzato quattro anni fa nelle sale del piano nobile di Villa Croce: un'operazione di "peeling" dei muri interni dell'edificio e di riscrizione delle pareti tramite delle gomme di colore verde. Un gesto infinitesimale di presa in carico di una storia (culturale, artistica, museale) di un presente del quale occorre trattenere soltanto il necessario. Il che può essere letto anche come un programma-auspicio operativo, che suona come il nascosto obiettivo-leit-motiv di questo felice incontro genovese con degli artisti contemporanei in dialogo "apertis oculis" con Genova e le sue dinamiche - le visibili e le invisibili. La mostra è visitabile su appuntamento telefonando al 338 3027883. ●



Benzina e Diesel WLTP ciclo misto: Emissioni CO₂ (g/Km): da 138 a 191; Consumo (l/100Km): da 5,3 a 8,4.
Plug-in hybrid ciclo ponderato misto: Emissioni CO₂ (g/Km): da 29 a 37; Consumo (l/100Km): da 1,3 a 1,6.

GLA. Play your game.

Design sportivo e moderno, sistema MBUX con Mercedes me e DYNAMIC SELECT di serie.
Disponibile anche Plug-in hybrid.

Scegli la versione migliore di te da Novelli 1934.

Mercedes-Benz



Novelli 1934 S.r.l.

Concessionaria Ufficiale di Vendita Mercedes-Benz
Genova, Via di Francia 34r, tel. 010 64 32 1780



Ventura®

Bontà e Benessere

Proteine?

Buone

CONTRIBUISCONO ALLA CRESCITA DELLA MASSA MUSCOLARE E AL MANTENIMENTO DI OSSA SANE



LA NUOVA LINEA DI BARRETTE E MIX PROTEICI VENTURA PER UNA VOGLIA DI BONTÀ E BENESSERE SEMPRE PIÙ GRANDE

www.madiventura.it