

Rassegna stampa Assarmatori del 02/11/2019

Indice delle testate

Il Secolo XIX p. 2

The Meditelegraph p .3

GIORGIO METTA Il direttore dell'Iit lancia il suo Digital Innovation Hub e chiama a raccolta imprese e istituzioni liguri

«Invenzioni italiane non valorizzate, così il nostro Centro le farà decollare»

IL COLLOQUIO

Francesco Margiocco / GENOVA

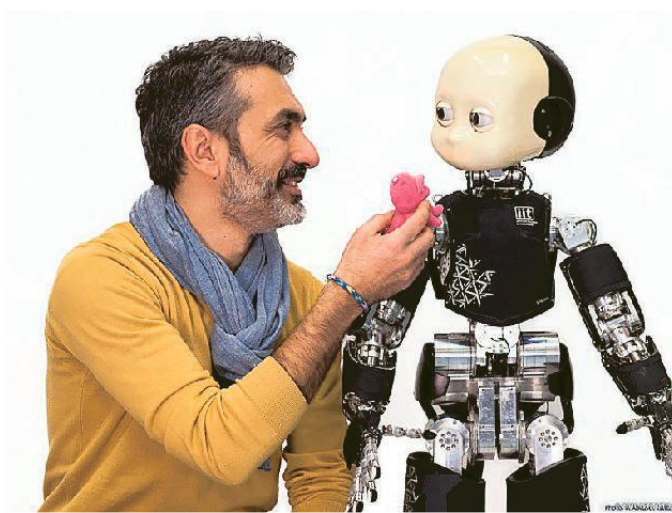
Giorgio Metta la chiama la zona d'ombra anche se, viste le dimensioni del problema, si potrebbe citare Stephen King e parlare di zona morta. È il vuoto che separa la ricerca pubblica dall'industria e che impedisce a tante invenzioni, nate nelle università o negli enti di ricerca, di diventare prodotto. Da una parte, spiega il direttore dell'Istituto italiano di tecnologia, «il mondo della ricerca non riesce a dedicare sufficienti energie al trasferimento tecnologico. Dall'altra manca in Italia, con notevoli eccezioni, una grande industria capace di creare un ponte con il mondo della ricerca pubblica e trasferire questa creatività sul mercato».

L'Iit, che pure ha il trasferimento tecnologico nel suo Dna, ne risente. Ha un alto numero di brevetti, solo il 25% dei quali, però, è stato concesso in licenza ad aziende per

farne dei prodotti; fatica a trovare un imprenditore che finanzia la produzione su larga scala del suo robot umanoide R1; BeDimensional, azienda nata da una sua ricerca sul grafene, rischia di perdere il suo maggiore azionista, il gruppo industriale lombardo Pellan, per divergenze con parte del management.

Metta sorvola su questi problemi. Su R1 si è pronunciato più volte e per ora, ammette, non ci sono novità; BeDimensional è, anche se molto legata all'Iit, un'azienda a sé stante, parleranno i suoi dirigenti. Il direttore dell'Iit vuole parlare della soluzione: «È il Digital Innovation Hub», scandisce.

Digital Innovation Hub, Dih, è un termine di nuovo conio che indica centri, con una propria sede, dove scienziati di enti di ricerca e università lavorano insieme a tecnici di aziende per oltrepassare la zona d'ombra e trasformare le idee migliori in oggetti da vendere. Confindustria ne sta promuovendo in tutta Italia, uno in Liguria, per aiutare le piccole e medie imprese a in-



Giorgio Metta con il robot-umanoide iCub, creatura simbolo dell'Iit

camminarsi verso la quarta rivoluzione industriale, l'Industria 4.0, ed essere più competitive.

L'Iit ha un altro progetto. Il suo Dih si muoverà nell'ambito delle tecnologie per la salute. Un ambito che in Liguria ha ottime credenziali, grazie al lavoro svolto, oltre che dall'Iit, dall'Università di Genova, dal Cnr e dai due Istituti di ricovero e cura a carattere scientifico, gli ospedali San Martino e Gaslini, anche da

riunisce, in un unico edificio, centri di ricerca, aziende, fondi di investimento, enti formativi, tutti al lavoro su ricerche molto definite. Noi vogliamo ricalcare quel modello e coinvolgere tutte le realtà locali, a partire dall'Università di Genova, dal Cnr e da Confindustria».

Con il Dih di Confindustria «ci confronteremo presto», assicura Metta. «Loro sono più orientati alla formazione, hanno la missione di ammodernare la cultura aziendale e traghettarla verso la digitalizzazione dei processi produttivi. Noi non ci occupiamo di formazione, ma di ricerca, quindi saremo complementari e collaboreremo».

Il Dih, per ora, è un esperimento. Se funzionerà, potrebbe diventare qualcosa di più grande. L'ambizione di Giorgio Metta è di contribuire alla creazione di una società parallela all'Iit, una vera e propria azienda, con il compito di affiancare la ricerca, fiutarne la spendibilità, aiutarla a diventare un prodotto pronto per il mercato.—

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

16 MILIONI DA ASSEGNARE

Agricoltura, dalla Regione regole riviste sui fondi Ue

GENOVA

Teme di non riuscire a spendere tutti i fondi europei per l'agricoltura, e corre ai ripari. «Vorremmo cambiare le regole di accesso ai finanziamenti», dice l'assessore ligure all'agricoltura, Stefano Mai. Dall'attuale meccanismo, in cui la Regione pubblica un numero limitato di bandi, Mai vuole tornare al vecchio sportello sempre aperto con le aziende che si candidavano quando volevano. Entro fine anno la Regione dovrebbe co-finanziare investimenti agricoli per quasi 126 milioni, ne ha ancora 16 da assegnare. Le aziende arrivate in cima alla graduatoria, fatto l'investimento, presentano la fattura in Regione e vengono sovvenzionate per metà della spesa. «Molte fatture non ci sono arrivate», dice Mai. Segno che l'azienda non ha più bisogno del finanziamento o, peggio, è fallita. Per istruire una pratica e dire sì o no a una domanda di co-finanziamento, la Regione impiega un anno. Troppo. Il meccanismo a sportello dovrebbe ridurre i tempi.

LA LETTERA

ALBERTO ROSSI

In Europa sbaglia chi attacca gli armatori Sul mare i problemi veri arrivano da Est

Ho letto di recente un articolo di Giorgio Carozzi, cui ha replicato il direttore generale di Confetra: in questa risposta si parla, senza dirlo, di armatori che operano servizi di linea merci in container, riprendendo le polemiche sul gigantismo navale, che sarebbe indotto dai grandi armatori. Si criticano gli aiuti di Stato alle compagnie, si attaccano le alleanze che sfuggirebbero alla tutela della concorrenza, tutto per assicurare una non meglio definita parità di condizioni.

Affermare che gli armatori siano in grado di indurre gli Stati a definire al rialzo le proprie politiche di infrastrutturazione è un'affermazione singolare. Non si può invidiare i porti del Nord Europa e poi pensare di salvaguardare l'Italia facendo a meno di investimenti. «Piccolo e bello» non funziona: ancor più se il nanismo delle nostre infrastrutture serve interessi di aziende che falliscono obiettivi di crescita (Gioia Tauro e Cagliari non hanno forse insegnato una dura lezione sulla pelle di lavoratori e territori? O ci siamo già dimenticati della fuga a gambe levate dei terminalisti puri, così come amano definirsi, con tanto di licenziamenti in tronco di centinaia di persone?). Se si vuole abbandonare la competizione globale buttando ciò che è stato realizzato dallo Stato (Terzo valico incluso) perché la filiera logistica sarebbe «ob-

bligata a stress del ciclo operativo francamente non sostenibili», è ovvio che si sta virando su temi cui gli armatori possono solo rispondere virando su altri lidi. Anche loro sono obbligati agli stessi stress, oltre a quelli finanziari, altrettanto sfidanti, se non di più.

Qui però nessuno si lamenta: perché in un'economia di mercato occorre investire e lavorare, oppure perire. Ma per attaccare gli armatori si arruola chiunque. Si tira in ballo un Rapporto Ocse che tale non è, se non perché è pubblicato da questa organizzazione. Uno studio che metterebbe a nudo la pericolosità degli aiuti al settore armatoriale per la loro capacità distorsiva, lavoro di un ricercatore che non lavora per l'Ocse: nelle premesse del rapporto, l'organizzazione specifica che le tesi contenute riflettono esclusivamente le idee del redattore. Presa di distanza ancor più evidente leggendo il testo. In un contesto dominato dalla sfida dei vettori asiatici (che non vivono e lavorano in economia di mercato) lo studio produce un executive summary che conclude esaminando, solo e soltanto, i regimi di sostegno europei. Purtroppo, e questa è la cosa che maggiormente ci distingue da chi lavora in un comparto territoriale definito (terminal, spedizione ecc...) gli armatori lavorano globalmente. Se si vuole mantenere una marineria europea con le sue centinaia di

migliaia di addetti, occorre mantenere un regime che ha funzionato egregiamente. Basti leggere ciò che dice la Commissione Ue, unico soggetto deputato a vigilare sull'applicazione di tali regimi, ben attenta a non farsi tirare per la giacchetta dagli interessi dei pochi. Leggo poi che si parla di Ber, del disegno di eliminare uno strumento che ha contribuito a rendere il mercato più efficiente, anche proteggendo i piccoli operatori che possono vendere il nolo nella stiva di altri. Ora si vogliono distruggere i capisaldi della nostra industria, slancio nichilista senza progetti alternativi. Si arriva a pensare che sia giusto impegnare Commissione e compagnie di tutto il mondo che lavorano in Europa (nessuno in Usa o Cina o altrove ha mai ipotizzato simili sciocchezze) in una lunga procedura di valutazione delle loro intese operative. Giusto per appesantire ancora di più l'industria, e con buona pace di chi non ha bisogno di alleanze, perché ha fondi sovrani che li appoggiano.

È insomma vera l'affermazione di Carozzi. È guerra agli armatori, vecchia guerra di retroguardia dove si pesca qualche intellettuale che scrive amenità, qualcun altro che riprende quelle parole, tutto per creare un interesse e per accreditare verità solo autoreferenziali.—

L'autore è segretario generale di Assarmatori

voglia di morbidezza

i maglioni che hai sempre sognato fino al 70% in meno

a soli 40 minuti da Genova
mcarthurglen.it/serravalle

Serravalle
Designer Outlet

“In Europa sbaglia chi attacca gli armatori”

Genova - “L'Italia deve **mantenere un sistema portuale e logistico competitivo**”, dice il segretario generale di Assarmatori, **Alberto Rossi**

ALBERTO ROSSI - NOVEMBRE 01, 2019
CONDIVIDI



Genova - Ho letto recentemente un interessante articolo di Giorgio Carozzi, a cui ha replicato, con il suo punto di vista, il direttore generale di **Confetra**. In questa risposta si parla, senza fare nomi, di armatori che operano servizi di linea merci in contenitori e si riprendono le polemiche sul gigantismo navale che sarebbe indotto dai grandi armatori, si criticano gli aiuti di stato alle compagnie e si attaccano le alleanze che sfuggirebbero alla tutela della concorrenza, il tutto per assicurare una non meglio definita parità di condizioni. Ora, affermare che gli armatori siano in grado di indurre gli Stati a definire al rialzo le proprie politiche di infrastrutturazione è alquanto singolare. La verità è che non si può da una parte invidiare gli altri (i porti del nord Europa e tutti quelli che funzionano) e poi pensare di **salvaguardare la seconda potenza industriale europea** facendo a meno degli investimenti conseguenti.

L'Italia deve **mantenere un sistema portuale e logistico competitivo** perché solo così le nostre merci lo saranno altrettanto. L'idea del piccolo e bello non funziona e ancora di più se il nanismo delle nostre infrastrutture deve assecondare gli interessi di aziende che falliscono gli obiettivi della crescita (Gioia Tauro e Cagliari non hanno forse insegnato una dura lezione sulla pelle dei lavoratori e dei territori? O forse la fuga a gambe levate del terminalista puro, così come amano definirsi, con tanto di licenziamenti in tronco di centinaia di persone l'abbiamo già dimenticata?).

Se poi si vuole abbandonare la sfida competitiva globale gettando al vento ciò che è stato fatto dallo Stato (terzo valico incluso) perché la **filiera logistica** sarebbe "obbligata a stress del ciclo operativo francamente non sostenibili" è ovvio che si sta virando su un tema a cui gli armatori possono solo rispondere virando su altri lidi. Anche loro sono obbligati agli stessi stress oltre a quelli finanziari altrettanto, se non maggiormente, sfidanti. Ma qui nessuno si lamenta perché in una economia di mercato occorre investire e lavorare oppure perire. E per attaccare gli armatori si arruola chiunque. Si tira in ballo un Rapporto OECD che tale non è se non perché è pubblicato dalla citata organizzazione.

Tale studio, che metterebbe a nudo la pericolosità degli aiuti al settore armatoriale per la loro **asserita capacità distorsiva**, è frutto del lavoro di un ricercatore che non lavora per la OECD e la stessa OECD, basta leggere le premesse, si guarda bene dal far proprie le sue tesi, specificando che queste riflettono esclusivamente le idee del redattore. E la presa di distanza è ancora più evidente leggendo il testo. In un contesto internazionale dominato dalla sfida dei vettori asiatici che non vivono e lavorano in una economia di mercato, lo studio produce ad hoc un executive summary che conclude esaminando, solo e soltanto, i regimi di sostegno europei come se le imprese del continente potessero offrire i loro servizi in un mercato contingentato. Purtroppo, e questa è la cosa che maggiormente ci distingue da chi lavora in un **comparto territoriale definito** (sia esso un terminal, uno spedizioniere o un operatore di logistica terrestre), gli armatori lavorano globalmente. Se si vuole dunque mantenere una marineria europea con il suo cluster fatto di centinaia di migliaia di persone occorre mantenere un regime che ha funzionato egregiamente. Basti leggere ciò che dice la Commissione Europea, e cioè l'unico soggetto deputato a vigilare sull'applicazione di tali regimi, che è ben attenta a non farsi tirare per la giacchetta dagli interessi dei pochi. Leggo poi che si parla di BER e del machiavellico disegno di eliminare uno strumento che, anch'esso, ha contribuito a rendere il mercato più efficiente armonizzando le partenze, incrementando il loro numero anche proteggendo i piccoli operatori che possono ancora vendere il loro nolo nella stiva di altri. Ora, invece, si vogliono distruggere i capisaldi della nostra industria in uno slancio nichilista privo di qualsiasi progettualità alternativa.

Così si arriva a pensare che sia giusto **impegnare la Commissione e le compagnie di tutto il mondo che lavorano in Europa** (nessuno negli Stati Uniti o in Cina o in qualunque parte del mondo ha soltanto ipotizzato una simile sciocchezza) in una lunga procedura di valutazione delle loro intese operative.

Così, tanto per rendere l'industria ancora più appesantita e con buona pace di chi non ha bisogno di queste alleanze perché hanno fondi sovrani che le appoggiano. È quindi vera l'affermazione del bravo Carozzi. È guerra agli armatori, la vecchia guerra di retroguardia dove si pesca qualche intellettuale che scrive amenità e qualcun altro che riprende quelle parole, il tutto per creare un interesse e per accreditare una verità che è solo autoreferenziale. Si pensasse ad investire e a lavorare per crescere, specialmente in un paese che non cresce, una volta tanto senza tenere a mente l'interesse di casa propria che molto spesso non è affatto quello della collettività.