



Nascono gli istituti tecnologici superiori, accademie post-diploma

La riforma degli ITS

Diventano nazionali gli ex istituti tecnici superiori. Nella governance entrano anche le imprese. Governo investe 1,5 miliardi in cinque anni per raddoppiarne gli iscritti. Il plauso di Confindustria

Roma. Con il via libera della Camera dei deputati martedì scorso, gli istituti tecnici superiori cambiano nome e diventano istituti tecnologici superiori, con l'obiettivo di aumentarne gli iscritti e rafforzare i rapporti con il mondo del lavoro, andando per esempio ad aumentare l'offerta di marittimi, particolarmente bassa in questo momento. Gli its (per la precisione, ITS Academy) sono dei percorsi post-diploma da non confondere con gli itis, gli istituti tecnici di secondo grado superiore d'istruzione.

L'investimento governativo per attuare questa riforma è di 1,5 miliardi di euro in cinque anni. Qual è la novità? La prima è che gli istituti tecnologici superiori cessano di essere una sperimentazione locale e diventano nazionali; in secondo luogo, le imprese partecipano alla gestione economica - cosa che non è piaciuta ai sindacati - perché l'organizzazione sarà affidata a una fondazione composta dall'istituto, da almeno un'università, un polo di formazione regionale e un'azienda.

Sono oltre duemila gli allievi in campo marittimo che si sono diplomati presso tali istituti, con un tasso di occupazione prossimo al cento per cento (la media generale è comunque alta, intorno all'80 per cento). L'obiettivo è raddoppiare gli iscritti in cinque anni. Attualmente sono poco meno di 20 mila l'anno.

Napoli e Salerno, tanto il demanio da rivalorizzare

Napoli. Dei 59 edifici del demanio portuale di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia, poco più di un terzo, il 37 per cento, è in uso, mentre il resto (63%) è parzialmente in uso o in disuso. Sono i risultati di una ricerca affidata dall'Autorità portuale del Tirreno Centrale, presieduta da Andrea Annunziata, al CNRR, il consiglio nazionale delle ricerche. Il numero, in realtà il numero degli edifici utilizzati sarebbe ancora più basso perché la ricerca ha selezionato quelli valorizzabili, su un totale di 236 a Napoli, 55 a Salerno e 23 a Castellammare.

La fotografia di un sistema portuale e dei porti italiani, perché questo rapporto tra aree utilizzate e inutilizzate non è così diverso dagli altri grandi scali commerciali della penisola. Porti antichi, schiacciati dall'urbanizzazione, che nei decenni hanno accumulato concessioni, riutilizzi, riqualificazioni, ristrutturazioni, abbandoni. Il bicchiere mezzo pieno? Porti con tanto spazio a

segue in ultima pagina



(International Maritime Organization/Flickr)

segue in ultima pagina

Grendi ed FHP portano le argille in Emilia Romagna

Cagliari. Con la prima partenza giovedì scorso del primo servizio intermodale tra la Sardegna e l'Emilia-Romagna, il gruppo Grendi, in questo caso anche insieme a FHP Porto di Carrara, accelerano il percorso di sostenibilità delle aziende logistiche. Società benefit da poco più di un anno, il gruppo Grendi sta puntando sui veicoli elettrici, le energie rinnovabili e l'intermodalità marittimo-ferroviaria. Nelle ultime settimane, infatti, ha stretto una serie di accordi aziendali per dotarsi di furgoni elettrici, che andranno in Sardegna; per installare il fotovoltaico nei magazzini di Cagliari, Opera e Bologna e, infine per avviare, come detto, un nuovo servizio intermodale.

Il ritorno dell'intermodalità. Insieme al cliente Mineraria di Boca, Grendi collabora all'avvio di un nuovo servizio intermodale tra la Sardegna e l'Emilia Romagna per il trasporto di argille. Il treno avrà una frequenza iniziale di una partenza (round trip) a settimana, con la prima avvenuta oggi, 14 luglio, da Marina di Carrara. Grendi ha il compito di caricare la merce presso il proprio terminal di Cagliari all'interno di container da 20 piedi, trasportati sino a Marina di Carrara e caricati sul treno che ha una capacità di circa 32 pezzi ed è gestito da FHP Porto di Carrara, parte di FHP Holding Portuale, il gruppo che opera nei terminal di Venezia, Monfalcone e Livorno, che agisce in questa occasione come MTO, cioè un operatore di trasporto multimodale. Il treno viene trazioneato da Mercitalia sino al terminal intermodale di Dinazzano (RE), dove la merce viene presa in

segue in ultima pagina

Assarmatori in assemblea

Crisi strutturali, sistema resiliente, costi alle stelle

Roma. (P. Bo.). È l'inflazione, attualmente, il maggior freno dell'economia. Determina l'aumento dei costi e della povertà, quindi del potere d'acquisto di chi compra le merci che si trasportano in giro per il mondo. «Secondo gli ultimi dati di Confindustria, il 43 per cento dei consumi sta andando sulle spese obbligate. Il rincaro del gas e dei carburanti è alla base di tutto», spiega il presidente di Assarmatori, Stefano Messina, che martedì scorso ha aperto l'assemblea dell'associazione, tenutasi a Roma.

In questo contesto, il rischio maggiore è la messa in discussione di un modello economico, la globalizzazione, sempre più spezzettata e regionalizzata. Lo shipping e la finanza, la prima con i servizi marittimi internazionali e la seconda con il mercato mondiale, sono due dei comparti più interessati da questa trasformazione. La produzione industriale italiana a maggio, secondo Confindustria, ha segnato un meno 1,1 per cento, anche se il semestre è andato



Stefano Messina, presidente di Assarmatori

segue in ultima pagina

Controlli doganali, Confetra Campania: "Tempi infiniti"

Napoli. Con una nota inviata ai giornalisti, Confetra Campania, che comprende le associazioni di categoria dell'utenza portuale napoletana, denuncia le estreme lentezze raggiunte dai controlli doganali nel porto di Napoli, cosa che influisce pesantemente sulla velocità di entrata ed uscita delle merci e quindi sulla competitività dello scalo commerciale. La confederazione precisa che la denuncia non è in polemica con i doganalisti, semmai riscontra come sia necessario, da anni in realtà, rafforzare personale e tecnologie dell'Agenzia delle dogane nelle operazioni di controllo. Una questione simile è stata sollevata

segue in ultima pagina

DALLA PRIMA PAGINA

Riforma ITS

Come spiega Confitarma, con questa riforma «viene riconosciuta la stretta connessione degli ITS con le imprese del settore di riferimento, rendendo strutturale un modello formativo in cui le imprese partecipano attivamente alla governance e alla didattica e vengono ampliati i percorsi di studio tenendo conto delle sfide attuali e delle linee di sviluppo economico del Paese, con particolare attenzione, tra le altre, alla transizione ecologica e digitale».

Assarmatori

meglio. L'ultimo trimestre, infatti, segna un più 2 per cento. Con una controparte, però, come sintetizza Messina: «cresce il trasporto ma non le merci». In altre parole, la logistica si sviluppa in un contesto di crisi dei consumi. Ragion per cui, quello che emerge dai lavori dell'assemblea è un sistema economico, commerciale, istituzionale (cioè di controllo del mercato) che contempra le crisi come strutturali e, di conseguenza, le risorse per affrontarle.

Ambiente. C'è un altro ambito in profonda trasformazione, l'energia sostenibile. Per lo shipping significa carburanti alternativi per spingere le navi, da un lato, e le infrastrutture di distribuzione a terra, nei porti, dall'altro, per rifornire le navi. Senza dimenticare il cold ironing, l'elettificazione delle banchine a cui far attaccare le navi in porto

facendogli spegnere i motori, ma che è ancora una tecnologia acerba. «Bisogna capire a quali prezzi venga fornita l'energia. Con ARERA [l'autorità di regolazione dell'energia] entro l'anno dovremmo arrivare a uno schema di regole», ha affermato il ministro delle Infrastrutture, Enrico Giovannini. In sintesi, il problema da risolvere sono le tariffe, la bolletta da pagare, troppo alta ed estremamente meno conveniente del tradizionale carburante per alimentare i motori ausiliari delle navi senza un sistema di incentivi e contributi statali per abbattere i costi.

Napoli e Salerno

disposizione, che possono crescere commercialmente e aggiungere più aree aperte al pubblico, vicino al mare. Per questo la ricerca del CNRR sarà utile per organizzare meglio la logistica delle merci, gli eventi pubblici, e il dialogo tra le istituzioni, quest'ultimo fattore sottolineato da più parti per la buona riuscita di queste ambizioni.

«Lo strumento di attuazione», sottolinea Annunziata, «è il dialogo tra Autorità di sistema portuale, Regione Campania, Comuni e tutte le altre istituzioni interessate, con il contributo conoscitivo offerto dal CNRR. «La ricerca pubblica svolge un ruolo cruciale nel fornire un quadro conoscitivo di supporto ai decisori», secondo Massimo Clemente, direttore del CNR IRISS e di Rete, l'associazione per la

collaborazione porti-città, il quale ha coordinato la ricerca insieme ad Antonio Occhiuzzi, direttore del CNR ITC e allo staff dell'autorità portuale campana.

La ricerca del CNRR ha selezionato, per la loro rilevanza storico-architettonica e per la loro collocazione in aree cerniera porto-città, 40 edifici e spazi per il porto di Napoli, 9 per il porto di Salerno e 10 per il porto di Castellammare di Stabia. Di questi, sono stati individuati 27 edifici di interesse storico-architettonico, 22 archeologie industriali e 10 spazi cerniera porto-città. La superficie complessiva è di circa 165,410 metri quadri. Il materiale della ricerca è quello dell'ufficio pianificazione e di quello del demanio dell'autorità di sistema portuale del Tirreno Centrale, il piano operativo triennale 2020-2022, la pianificazione dei tre Comuni e i prezzari delle associazioni di categoria.

Confetra Campania

qualche settimana fa da da Augusto Forges Davanzati, presidente di Assospena, gli spedizionieri doganali di Napoli.

La tempistica media degli ultimi mesi, spiega Confetra Campania, per le verifiche della merce nel porto di Napoli è tra i sette e gli otto giorni. Un'infinità, considerando che il tempo medio di un grande porto commerciale è di 24/48 ore. «Tempi inaccettabili, non in linea con le esigenze dei traffici e che soprattutto minano la competitività del porto di Napoli, provocando danni economici diretti alle aziende in termini di


costi di giacenza ed indiretti in termini di ritardi di consegna. Occorre evidenziare che tutto ciò avviene nonostante l'impegno e la competenza dei vertici locali dell'Agenzia delle Dogane, con i quali intratteniamo ottimi rapporti».

Le cause sono da attribuire, secondo Confetra Campania, «al netto di alcune disfunzioni attribuibili a tutti gli attori della filiera», «all'organizzazione dei controlli in generale. A nostro parere è evidente che occorre rinforzare l'organico dell'ufficio doganale di Napoli 1, insufficiente per svolgere il carico ordinario. È una questione atavica e ormai strutturale per la quale ci battiamo da anni, ma riteniamo sia giunto il momento di porre un rimedio definitivo. Siamo molto preoccupati - conclude la nota - che il protrarsi di questa situazione possa provocare a breve una paralisi del porto, anche in considerazione della concomitanza tra il picco di lavoro estivo ed il periodo delle ferie. Non possiamo più tollerare questo status quo, il porto di Napoli merita più attenzione, chiediamo pertanto con forza l'intervento delle istituzioni locali e nazionali per la risoluzione del problema».

Grendi e FHP


carico dal cliente per l'ultimo tratto camionistico fino all'impianto di miscelazione. Rappresenta un ritorno all'intermodalità ferroviaria per il gruppo Grendi, che sta pianificando altri servizi simili tra la Sardegna e l'impianto di Marina di Carrara, dove l'autorità portuale ha investito in capacità ferroviaria.

Continua a leggere



GRIMALDI GROUP

servizio diretto Nord America-Messico-Mediterraneo



Map showing shipping routes from North America and Mexico to the Mediterranean region. Destinations include: HALIFAX, DAVISVILLE, NEW YORK, BALTIMORE, HOUSTON, JACKSONVILLE, ALTAMIRA, VERACRUZ, SAVONA, LIVORNO, CIVITAVECCHIA, SALERNO, GIOIA TAURO, VALENCIA.

SERVIZIO REGOLARE SETTIMANALE PER CARICO ROTABILE, PROJECT CARGO, SPECIAL CARGO

Contatti Agenzie:

SAVONA:
MARITTIMA SPEDIZIONI SRL
+39 019 821375
opssv@marittimaspedizioni.it

CIVITAVECCHIA:
ATLANTICA CIVITAVECCHIA SRL
+39 0766 21621
civufficio@grimaldi.napoli.it

LIVORNO
L.V. GHIANDA
+39 0586 82681
logistic.livorno@lvghianda.com

ITINERARI ED INFO : www.grimaldi.napoli.it • euromedquotations@grimaldi.napoli.it