

Shipping e logistica di qualità Excelsior nel Golfo del Tigullio

Telenord bissa il summit dell'esordio con un'edizione 2024 di grande attualità. Istituzioni e operatori a confronto sui temi delicati della formula ideale per la ricerca della competitività, fra convergenze e divergenze, cercando una quadratura del cerchio per nulla facile



prima sessione

di Angelo Scorza

Repetita iuvant, anzi melium abundare...

Fuor di latinismi (banali nella circostanza), occorre dire subito che la seconda edizione 'quasi raddoppiata' rispetto a quella del 2023 dell'evento "Shipping, Transport & Intermodal Forum" organizzata dall'emittente Telenord dell'editore Massimiliano Monti, che produce il format tv web nazionale Transport, da una dozzina di anni uno dei punti di riferimento del cluster dei trasporti, della logistica e della portualità italiani, tenutosi nella consueta fiabesca cornice del Grand Hotel Excelsior di una Rapallo (inondata da un sole primaverile in pieno inverno), è stata un successo.

L'avvicinarsi, nella giornata e mezzo del palinsesto ordito nel 2024, di numerosi politici, esperti, operatori saliti sul palco ed interpellati dai diversi moderatori, di fronte ad una platea più che discreta e attenta, ha permesso di sviscerare le tematiche

messe al tappeto, sebbene senza raggiungere sempre delle conclusioni dirimenti, come peraltro spesso accade a questi meeting.

E se nel 2023 il titolo dell'unica (sebbene interminabile) giornata di lavoro era stato "La geopolitica cambia le rotte del trasporto e della logistica", quest'anno per ancorarsi all'attualità più stretta la vera 'mente' dell'evento Fabio Pasquarelli, anchor man da tempo a suo agio nel destreggiarsi tra porti, interporti, navi, treni, camion e magazzini, ha sostanzialmente declinato sul tema del giorno lo stesso titolo, partorendo un significativo: "La crisi del Mar Rosso al centro di transizione ecologica, digitalizzazione e sicurezza".

Su questo *leit motiv* cruciale si sono dunque cimentati vari rappresentanti di associazioni, enti e aziende leader che racchiudono alcuni ambiti del cluster italiano (ed europeo), discutendo tematiche 'calde' e contenuti strategici con le istituzioni nazionali e locali e con gli opinion leader di settore.

L'evento organizzato nella ridente località turistica del Golfo del Tigullio in collaborazione con The International Propeller Club Port of Genoa, rappresentato dalla Presidente Giorgia Boi, ha permesso – tramite uno sguardo a 360° - di fare una fotografia dello scenario geopolitico, un'analisi dell'aggravio di costi generato dalle rotte alternative che le navi devono pianificare per evitare le criticità relative al canale di Suez e al Mar Rosso, ma anche di avanzare alcune intriganti proposte per superare questa difficile congiuntura nazionale e internazionale.

Ad aprire il forum 'rapallino' sono stati il sindaco di Rapallo Carlo Bagnasco, fiero del completamento imminente dei lavori per il rifacimento del porticciolo turistico Carlo Riva (sottostante proprio l'hotel Excelsior), andato completamente distrutto con la drammatica mareggiata del 29 ottobre 2018; e il Direttore Marittimo per la Liguria, nonché Comandante del Porto di Genova, Ammiraglio > 22



De Carolis

> 21

Piero Pellizzari.

La complicata situazione geopolitica internazionale al contorno dell'economia marittima e degli inerenti flussi commerciali è stata

analizzata dallo specialista Dario Fabbri che ha introdotto i partecipanti al tema di giornata, calandoli nella drammatica realtà quotidiana dei ripetuti attacchi compiuti all'ingresso del naviglio nel Mar Rosso dalla falange militare, ispirata a posizioni politiche di estremismo terroristico e fanatismo religioso, degli Houthi.

Al suo fianco l'Ammiraglio Aurelio De Carolis, Comandante della Squadra Navale della Marina Militare Italiana, di fresco rientro da una missione in Bahrain, il quale ha spiegato: "La minaccia Houthi è problema enorme, per cui la nostra presenza nell'area continua, per assicurare protezione alle navi. Stiamo lavorando molto bene con le compagnie di navigazione; non facciamo la scorta secondo i canoni tradizionali ma siamo lì vicini e manteniamo le navi nell'ambito della portata delle armi delle nostre fregate. Al momento per proteggere le navi e gli interessi nazionali abbiamo sufficiente capacità in zona".

Il presidente della Camera di Commercio di Genova, Luigi Attanasio ha rimarcato come Italia ed Europa debba avere una deterrenza effettiva.

"Basta che dei briganti comincino a tirare 'quattro' missili contro le navi mercantili nel Mar Rosso e rischiamo di avere un ritorno dell'inflazione e problemi di dimensioni mondiali; ciò deve indurre i decisori politici a rendersi conto che il nostro Paese e l'Europa devono avere la capacità di proteggere i propri interessi, altrimenti i rischi per la nostra

economia resteranno troppo alti. Ciò che sta avvenendo nel Mar Rosso ci richiama ad esigenze superiori a quelle dell'emergenza infrastrutture in Liguria. Anche alla luce di possibili eventi futuri, non so immaginare cosa succederà se alle elezioni negli Stati Uniti vicesse Trump, dovremo avere un'Europa autosufficiente, capace di camminare da sola; alla propria deterrenza dovrà pensare l'Europa".

Dal palco del Forum è stata lanciata con forza una richiesta da parte del Viceministro ai Trasporti, Edoardo Rixi: "l'Unione Europea deve accorgersi che 'esiste' anche il Mediterraneo; fino a quando non c'era la crisi Ucraina, l'economia tedesca non guardava quaggiù per le materie prime e per i semilavorati da importare ma guardava ai Paesi dell'Est e alla Russia. Ma oggi una serie di investitori hanno cambiato rotta perché di là c'è un muro".

Argomento rilevante è rappresentato dunque dalla strategicità del nostro bacino di riferimento a cui l'UE deve dare ulteriori strumenti per aumentarne la competitività.

"Siamo un Paese a forte vocazione marittima, ma ciò non può farci gestire tutti gli spazi marittimi del mondo, significherebbe raddoppiare il budget, l'organico e le navi della Marina Militare.

Peraltro, il Mar Rosso è il problema dei problemi, però dobbiamo tenere presente che nel frattempo dobbiamo e fare investimenti sul lungo e medio periodo, non possiamo seguire > 23

2 - 3 FEBBRAIO 2024
EXCELSIOR PALACE HOTEL - RAPALLO (GE)

SHIPPING, TRANSPORT & INTERMODAL FORUM
2ª EDIZIONE

LA RICERCA DELLA COMPETITIVITÀ
TRA CONVERGENZE E DIVERGENZE

GOLD SPONSOR

eni

SPONSOR

FERROVIE ITALIANE | FINCANTIERI | MSC | PORTS GENOVA

PARTNER

ASSOPORTI | ASSARMATORI | ASSERMINALI | FEDESPEDE | NTS | ADVANT Nctm

GLOBAL | azimut | PERMERC | Interglobo

INTERPORTO | fimesa | PSA ITALY | autostrade | START | RINA | First | CEPIM | Circle | MESSALINE | ECOSPRAY | HUPAC | VTC

SCOSTITUTORI

ANITA | F. UNIV. GENOVA | TELENOTORD | TRANSPORT

> 21

sempre le contingenze, riuscire a far ciò è particolarmente complicato. Ovviamente questa situazione geopolitica crea delle apprensioni, ma crea anche delle grandi opportunità per il nostro Paese, con l'opportunità di ridare una centralità al Mediterraneo. Ad esempio,



Campomenosi

abbiamo appena aperto una nuova linea marittima da Damietta e Trieste, vedremo di aprire anche linee su Genova, il traffico inter-Mediterraneo deve diventare importante nell'ottica



Piacenza, Pitto, Sandei

generale” ha continuato Rixi che infine ha sottolineato come l'Italia possa diventare un hub logistico anche per le attività di bunkeraggio, evidenziando l'importanza di definire in maniera concreta lo snellimento della burocrazia per permettere un funzionamento ottimale dell'intero cluster trasportistico logistico.

Temi peraltro rilanciati con vigore anche dal 'nostro uomo' a Bruxelles, l'Europarlamentare Marco Campomenosi, come quello sempre caldo – e [già oggetto focale dell'edizione](#)

[2023](#) - della riforma portuale italiano che il Governo vorrebbe attuare entro il 2024. Per il parlamentare europeo della Lega Nord “andrebbe rinforzato il sistema delle dogane e occorre dividere in due categorie i porti italiani: quelli che concorrono direttamente con gli scali europei dagli altri porti in modo da consegnare ai primi strumenti adeguati. Questa divisione la deve fare la politica”.

La crisi del Mar Rosso nasconde numeri assai significativi, elencati e analizzati da Alessandro Pitto, presidente di Fedespedi Federazione nazionale imprese di spedizioni internazionali: “Il Canale di Suez è considerato il quarto choke point al mondo. Da qui passa infatti il 12% del commercio internazionale, il 10% del petrolio, l'8% di gas naturale. Difficile stimare quanto potranno crescere i noli, ma l'impatto in termini di costi di trasporto ci sarà: secondo le previsioni del nostro centro studi, considerando il solo costo del carburante, il passaggio per il Capo di Buona Speranza in alternativa al Canale di Suez ha una maggiorazione di costo compresa fra 650 mila e 1 milione di dollari americani”.

Numeri grossi che, conclude Pitto, “evidenziano come le catene logistiche debbano organizzarsi in ottica di resilienza e minimizzazione dei rischi, puntando su vie di approvvigionamento alternative e sull'ampliamento delle riserve a magazzino. Le imprese di spedizioni come sempre sono al fianco degli operatori del commercio internazionale; proprio in tali situazioni di criticità ed > 24



Rixi

> 23

emergenza, sono in grado di affiancare le imprese per valutare e proporre soluzioni atte a contenere disservizi e ritardi”.

Intervenuto quasi teatralmente ‘al momento giusto’ Giovanni Toti, Presidente di Regione Liguria, ha allargato l’orizzonte del dibattito sul panorama economico e politico del Paese: “L’Italia sta correndo di più della media dell’Europa. È falsa la narrazione di un Paese in profonda crisi, se vediamo i dati dell’economia, questa crisi di fatto non l’abbiamo mai vissuta. L’Italia sta correndo più della media dell’Europa e la Liguria, cambierà la competitività del Paese, grazie a infrastrutture come Terzo Valico e nuova diga porto”.

Assarmatori è intervenuta col Segretario Generale Alberto Rossi nel panel “Le nuove navi, la cantieristica impegnata su più fronti. La collaborazione con le Compagnie di Navigazione e con le Associazioni Armatoriali”.

L’occasione giusta per ricordare le norme che cambiano il paradigma del trasporto e che rischiano di mettere a repentaglio soprattutto i servizi di prossimità e di turismo nei confronti della maggiore popolazione insulare europea, quella italiana. “Stiamo facendo sforzi importanti in questo senso. I filoni sono sostanzialmente tre. Il primo è l’ETS, per il quale



Carlone, Toti, Pellizzari

dobbiamo spendere bene, in ottica decarbonizzazione, i fondi che saranno generati. Quindi la FUEL EU, che ha un calendario irrealizzabile per la riduzione delle componenti tossiche dei carburanti fossili. Infine l’AFIR: entro fine anno dobbiamo comunicare all’UE il nostro piano per l’infrastrutturazione necessaria per i carburanti alternativi, ma non sappiamo quale sceglierà il mercato. Un aspetto positivo è la grande consapevolezza del Governo italiano su questi problemi” ha concluso il numero due di Assarmatori.

Zeno D’Agostino, presidente ESPO European Ports Organisation,

è intervenuto sul tema dell’attualità e dello sviluppo della portualità italiana ha ribadito quanto la burocrazia e le lungaggini procedurali del nostro sistema comportino una scarsa competitività dell’intero cluster di riferimento.

L’altro leader italiano di un consesso di portualità internazionale, Pino Musolino Presidente MedPorts, ha inciso in maniera ficcante: “È stato ribadito con chiarezza come il Mediterraneo sia al centro dei traffici e come l’Italia sia al centro del Mediterraneo. Ma c’è un’altra realtà emergente che è importante tenere in considerazione e coinvolgere: si tratta di quei Paesi che erroneamente venivano considerati meno sviluppati ma che invece sono in piena espansione. Sto pensando a Marocco, Tunisia, Egitto e porti come Tangeri che nel 2022 ha movimentato 7.6 milioni di TEUs”.

Poi il presidente dell’AdSP di Civitavecchia ha ragionato sul modello di governance ideale per i prossimi anni, con ultimo passaggio sul tema commissariale. “Senza dubbio è necessario velocizzare burocrazia e sistemi decisionali, ma soprattutto cucire addosso alle esigenze della nostra portualità un modello che ci indichi dove vogliamo andare. In un momento delicato come questo, dove devono essere portate a termine le opere del PNRR, non serve un No a priori alla nomina di un commissario, ma piuttosto decreti che permettano > 25



> 23

anche all'Autorità commissariale di avere poteri reali che vadano oltre all'ordinaria amministrazione".

"Noi abbiamo il dovere di rimettere la portualità al centro della politica economica e non solo a livello di governance" ha incalzato il presidente AdSP di Venezia Fulvio Lino Di Blasio. "Per questo serve innanzi tutto velocizzare la burocrazia e il processo decisionale, anche per quanto riguarda le grandi opere. La riforma non va solo aspettata ma va già ora accompagnata, per fare un esempio, penso alla digitalizzazione". Il leader dei porti della Laguna veneta ha chiuso con una risposta, come voce di Assoporti, alle sollecitazioni rivolte all'Europa arrivate dal Viceministro Rixi e dall'eurodeputato Campomenosi: "Abbiamo da fare una proposta subito: l'estensione delle autostrade del mare anche a quei porti del Mediterraneo fuori dall'Unione Europea".

Sul fronte 'terrestre' in rappresentanza del mondo della rotaia è intervenuto Giuseppe Rizzi, Direttore Generale di Fermerci: "L'Europa e l'Italia si trovano in una fase di transizione infrastrutturale, provocata dall'attuazione degli investimenti PNRR e dal completamento dei corridoi TEN-T. Per superare questa fase occorre un sostegno al settore



fino al termine degli interventi per mantenere la competitività del trasporto ferroviario merci, già fortemente impattato dalle interruzioni di alcuni principali valichi alpini. A riguardo, è prioritario un maggiore coordinamento tra i Gestori delle reti ferroviarie per favorire lo sviluppo di nuovi traffici ferroviari internazionali provenienti da Est, la cui domanda è aumentata ma le condizioni generali non consentono una regolare programmazione".

Per Rizzi è fondamentale adottare strategie efficaci al fine di far fronte alla crisi del Mar Rosso che sta rallentando i traffici marittimi ed il conseguente arrivo delle navi in Italia.

"Questo conflitto produrrà conseguenze

anche sul trasporto ferroviario merci nei porti aggravando la 'tempesta perfetta' che sta già limitando la crescita del settore. Nell'ultimo anno i principali porti italiani hanno avuto un calo del numero di treni in arrivo e partenza; i rallentamenti descritti nei trasporti marittimi produrranno un alternarsi dei volumi non omogeneo e conseguenti inefficienze nella gestione della logistica ferroviaria nelle aree portuali".

Il dibattito all'interno del panel di confronto con i diversi attori della supply chain del trasporto intermodale, condividendo esperienze - in particolare nell'ambito del trasporto su gomma - con l'obiettivo di far emergere le sfide sfaccettate legate alla trasformazione digitale della logistica delle merci, ha visto la partecipazione di Filippo Gallo, manager di Finsea e amministratore delegato di SILT Sistemi Integrati di Logistica e Trasporto, la società di autotrasporto del gruppo che ha fatto convogliare all'hotel Excelsior anche un proprio automezzo, come a lanciare un significativo messaggio di 'presidio logistico' sul settore.

L'incontro ha fatto emergere alcuni punti chiave sulle complessità della digitalizzazione dei movimenti di merci, elemento cruciale nel settore e in rapida evoluzione, e le seguenti necessità:

sinergia, il cambiamento si ottiene prima di tutto guardando alla digitalizzazione prima come mindset e poi come processo per mantenere competitività. Eccellenza operativa, dallo studio di strategie e architetture digitali alla necessaria > 26



seconda sessione



terza sessione

> 25

implementazione di tecnologie innovative condivise.

“La trasformazione è tale solo se diventa globale; questa rivoluzione può veramente affermarsi solo affrontando la trasformazione in modo sistemico e globale. È nel coordinamento sinergico su scala internazionale che troveremo la chiave per plasmare il futuro della logistica e del trasporto” ha affermato

Gallo.

Il direttore generale di Spediporto, Giampaolo Botta, intervenendo a margine del convegno, ha ricordato come “Sulla digitalizzazione siamo attivi da oltre 20 anni. Abbiamo negli ultimi anni lavorato in maniera intensa su questo settore, collaborando anche con il ministero dei trasporti per il PCS Port Community System e

siamo orientati a fornire nuovi servizi all'autotrasporto e alle spedizioni internazionali.

Per quanto concerne la transizione ecologica, abbiamo intensificato interazioni con amministrazioni e aziende del territorio per realizzare un progetto sperimentale che riguarderà la Valpolcevera. Partirà dall'aeroporto di Genova, dal punto di vista logistico, con creazione di un centro aeroponico che garantirà la produzione di ‘vegetables’ attraverso tecnologie a bassissimo impatto ambientale”.

La conclusione a chiosa della 2-giorni è logicamente spettata al padrone di casa putativo, l'editore di Telenord Massimiliano Monti, il quale ha dichiarato, gongolante: “Se l'edizione dell'anno scorso del nostro Forum ci ha convinto di quanto sia stata un'idea vincente organizzare un evento in Liguria dedicato a shipping, logistica e intermodalità, quest'anno abbiamo avuto la conferma che la nostra regione rimane senza dubbio un osservatorio privilegiato per tutto il settore. Ed è motivo di soddisfazione constatare come da questo palco sia partita la sollecitazione per una maggiore attenzione dell'UE ai nostri traffici nazionali, lanciata da Rixi, rilanciata da Campomenosi e supportata da tutti gli operatori presenti”.



Gallo e autisti