

IV Edizione “Shipping, Transport & Intermodal Forum”

Di **Redazione Seareporter.it**
Gen 31, 2026



Governance, semplificazioni e logistica integrata: si chiude a Rapallo il Forum Shipping

Rapallo – Con la sessione pomeridiana dedicata agli **scenari istituzionali ed economico-organizzativi**, si è conclusa oggi la IV edizione dello *“Shipping, Transport & Intermodal Forum”*, promosso da **Telenord – TN Events & Media** in collaborazione con il **Propeller Club Port of Genoa** e condotto da **Roberto Rasia Dal Polo** in collaborazione con **Fabio Pasquarelli**.

“Il Forum di Rapallo si conferma un’occasione strategica di confronto e networking tra tutti i protagonisti del settore. Le criticità restano, ma da qui emerge anche una chiara volontà di lavorare insieme per trasformarle in nuove opportunità” – ha concluso **Massimiliano Monti**, editore di Telenord.

Dopo i saluti di **Emilio Robotti**, assessore Comune di Genova che ha portato i saluti della Sindaca Silvia Salis, ha aperto i lavori **Maurizio D’Amico**, del **Comitato di Indirizzo ZLS Porto e Retroporto di Genova**, con un intervento centrato sulla

necessità di **semplificare le procedure e accelerare le decisioni strategiche per rafforzare la competitività dei nodi logistici italiani.**

D'Amico ha sottolineato come strumenti come le **Zone Economiche Speciali (ZES)** e le **Zone Franche Doganali (ZFD)** rappresentino leve strategiche per l'attrazione degli investimenti e la crescita sostenibile. A livello globale, le ZES generano **90 milioni di posti di lavoro** e contribuiscono per oltre il **20% al PIL mondiale**, con un ritorno economico stimato tra **2 e 4 euro per ogni euro investito**. D'Amico ha evidenziato l'evoluzione verso modelli **cross-country**, capaci di superare confini nazionali, e la necessità di puntare più sulle **semplificazioni amministrative** che su meri vantaggi fiscali. Ha richiamato l'attenzione sull'importanza delle **ZFD** per mitigare dazi e controdazi, e sull'effetto leva per lo **sviluppo portuale e logistico** (+10/30% in 10-15 anni). Ha inoltre auspicato l'utilizzo delle ZES come **incubatori istituzionali di innovazione**, anche attraverso tecnologie emergenti come il **metaverso** e i **digital twins**, già sperimentati in Polonia. Solo un approccio integrato e internazionale – ha concluso – potrà rendere efficaci questi strumenti anche in Italia.

Nel corso del pomeriggio si sono svolti **tre panel tematici** che hanno riunito rappresentanti del mondo portuale, industriale e istituzionale.

Il **panel 1 – ZES, ZLS e fiscalità agevolata** – ha visto confrontarsi: **Stefano Ricci**, Partner, Ricci & Partner, **Giampaolo Botta**, Direttore Generale, Spediporto Genova, **Claudio Ricci**, Presidente, Interporto Campano, **Giorgio Cuttica**, ParvaSoft Group, **Giuseppe Costa**, Presidente e Amministratore Delegato, SAAR Depositi Portuali.



Giampaolo Botta, tra i promotori del disegno di legge che ha introdotto in Italia le **Zone Logistiche Semplificate (ZLS)**, ha ricordato come queste siano strumenti consolidati a livello globale da oltre 30 anni, ma adottati dal nostro Paese solo di recente. Le ZLS e le ZES, ha spiegato, rappresentano una leva fondamentale per

attrarre investimenti, semplificare la burocrazia e **radicare nuova manifattura nei territori**. Botta ha citato dati di **Prologis Research**, che indicano **150 miliardi di fondi internazionali pronti a investire in Europa**: “Serve marketing territoriale e qualità della comunicazione per cogliere queste opportunità”. Botta ha concluso: “Siamo parte attiva e strategica di un modello di sviluppo che punta a rafforzare l’export e rendere Genova sempre più competitiva”, rimarcando la volontà di **sostenere tutte le politiche territoriali** che valorizzano la portualità e l’innovazione logistica.

Stefano Ricci ha definito le **ZLS** uno **strumento strategico**, non una soluzione definitiva, evidenziando la forza del quadro normativo e fiscale integrato, attivo fino al **2028**. Tra i vantaggi: **depositi doganali senza limiti temporali** e sospensione di **accise, dazi e IVA** su import/export. Per Ricci, le agevolazioni funzionano solo se **coinvolgono l’intero ecosistema locale**, non solo le imprese insediate. Le ZLS possono supportare ogni settore, non solo la logistica, generando valore per **porti, trasporti, agroalimentare e professioni**.

Beppe Costa, ha sottolineato il potenziale ancora poco sfruttato delle **ZLS** e delle **ZES**, strumenti che permettono la **circolazione e lavorazione delle merci con minori oneri burocratici**. Costa ha richiamato l’importanza del **consorzio creato con spedizionieri e agenti** per digitalizzare e velocizzare la gestione documentale, riducendo costi e tempi per operatori e istituzioni. “Non servono grandi investimenti fisici – ha detto – ma occorre puntare sulle **infrastrutture logistiche e digitali**”. Ha richiamato l’urgenza di una governance più coesa e incisiva sul tema della **portualità e della Blue Economy**. Ha sottolineato come in Italia il mare sia spesso dato per scontato, mentre altrove – come in Spagna – le **Zone Economiche Speciali** funzionano da decenni con semplificazioni reali e operative. Costa ha ribadito la necessità di **fare sistema tra le istituzioni e le associazioni di categoria** per pesare di più a livello politico e normativo, sia nazionale che europeo. Ha ricordato l’impegno di **Confindustria nazionale**, che ha assegnato una delega specifica alla portualità a Mario Zanetti (**Costa Crociere e Confitarma**), per migliorare il dialogo con Bruxelles e armonizzare le norme.

Claudio Ricci ha portato l’esperienza concreta di successo delle **Zone Economiche Speciali** nel Mezzogiorno, con **850.000 mq di investimenti generati** e tempi certi per le autorizzazioni: “In 45 giorni abbiamo trasformato un’area in un impianto operativo da 40.000 mq”. Ricci ha distinto tra **benefici fiscali e semplificazioni amministrative**, evidenziando come l’efficacia delle ZES derivi dalla **celerità procedurale**, non da normative diverse. Ha espresso preoccupazione per la nuova **cabina di regia nazionale**, che potrebbe rallentare le procedure: “Lo strumento funziona troppo bene e per questo temo possa essere ostacolato”. Ha poi introdotto criticità legate alla gestione del **credito**

d'imposta per il Mezzogiorno, su cui ha auspicato un maggiore impegno da parte del sistema confindustriale.

La seconda sessione dedicata al sistema portuale tra UE e territorio ha riunito: **Matteo Paroli**, Presidente, AdSP Mar Ligure Occidentale; **Paolo Piacenza**, Presidente, AdSP Mar Tirreno Meridionale e Ionio; **Bruno Pisano**, Presidente, AdSP Mar Ligure Orientale; **Francesco Di Sarcina**, Presidente, AdSP Mar Sicilia Orientale; **Alberto Rossi**, Direttore Generale, Assarmatori; **Annalisa Tardino**, Commissario, AdSP Sicilia Occidentale.



Matteo Paroli ha ribadito l'importanza di **efficienza e credibilità** nella pubblica amministrazione per garantire competitività e attrattività agli investimenti portuali. Ha sottolineato come **la certezza dei tempi amministrativi** sia essenziale per le imprese: "Anche un no, purché tempestivo, è meglio dell'assenza di risposta". Paroli ha poi affrontato il nodo dei **piani regolatori portuali**, definendo l'articolo 5 della legge 84/94 "un accumulo di norme da rifondare da zero", e denunciando la complessità paralizzante degli attuali iter autorizzativi. Ha annunciato l'avvio del percorso di aggiornamento dei **piani regolatori di Genova e Savona**, con l'obiettivo di introdurre maggiore **flessibilità operativa** e capacità di adattamento al mercato. "Non posso aspettare 20 anni per cambiare la funzione di una banchina – ha dichiarato – servono strumenti rapidi per intervenire anche su piccole porzioni del porto". Paroli ha quindi proposto di **snellire l'uso dell'Adeguamento Tecnico Funzionale**, oggi troppo

rigido, come leva concreta per accelerare lo sviluppo portuale sostenibile e rispondere al mercato.

Piacenza ha affrontato il tema dell'**ETS (Emission Trading Scheme)** europeo e delle sue **criticità per la portualità italiana**, in particolare per i porti di **transhipment** come **Gioia Tauro**, più esposti alla nuova tassazione ambientale. Ha però evidenziato come, **nonostante le preoccupazioni**, Gioia Tauro non abbia risentito negativamente della misura: con **4,5 milioni di TEU movimentati nel 2025 (+14%)**, di cui **1 milione destinato ad altri scali italiani**, il porto calabrese copre il **40% del traffico container nazionale** e si configura come snodo industriale strategico. Piacenza ha sottolineato l'urgenza di **investire sull'intermodalità**, evidenziando il valore del **nuovo terminal ferroviario elettrificato** e la necessità di sviluppare aree retroportuali per consolidare Gioia Tauro come **polo logistico del Centro-Sud**. Ha ribadito il bisogno di **coordinamento tra istituzioni, governo e operatori**, per garantire **equità di trattamento tra i porti europei e mediterranei** in materia di tassazione e sostenibilità. Pur consapevole delle sfide, ha concluso: **"Lavoriamo con convinzione su ciò che abbiamo: Gioia Tauro è una risorsa nazionale da valorizzare"**.

Bruno Pisano, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, ha evidenziato l'importanza strategica dell'**integrazione porto-città** per garantire uno sviluppo sostenibile. A **La Spezia**, ha sottolineato, si è già avviato un percorso concreto con la realizzazione del **primo impianto di elettrificazione delle banchine**, entrato in fase di test lo scorso ottobre. L'impianto da **10 MW** serve il terminal crociere attuale, mentre è in costruzione un nuovo molo crociere con ulteriori due accosti e un impianto da **28 MW**. Il piano complessivo prevede la realizzazione di una **stazione di trasformazione da 110 MW**, in grado di coprire l'intero porto. Pisano ha anche richiamato i **recenti incentivi fiscali** per l'utilizzo di queste tecnologie, evidenziando la sinergia tra azione locale e supporto centrale per accelerare la transizione energetica nei porti italiani.

Francesco Di Sarcina, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale della Sicilia Orientale, ha evidenziato il ruolo strategico del **Piano Regolatore Portuale** come strumento per dare visione, sviluppo e organizzazione al porto, costruendo attorno ad esso un sistema efficiente capace di rispondere alle esigenze del mercato. Ha sottolineato la necessità, per i presidenti di Autorità, di affrontare con determinazione le complesse procedure amministrative legate alla pianificazione, perché solo così si possono dare agli operatori spazi, regole e infrastrutture adeguate. Successivamente, Di Sarcina ha ribadito quanto sia fondamentale fare **sistema**, dando a ogni porto una **specializzazione coerente** che ne valorizzi le peculiarità senza generare competizione interna o

appesantire gli scali vicini. Un equilibrio delicato che richiede dialogo costante con il territorio, ascolto dei mercati e attenzione alla sostenibilità operativa anche nelle infrastrutture a terra, spesso più critiche di quelle a mare. L'obiettivo è generare **risultati di sistema e di Paese**, in un contesto competitivo sempre più esigente.

Alberto Rossi, direttore generale di **Assarmatori**, ha lanciato un appello forte affinché l'Italia mantenga una **posizione unitaria e incisiva in Europa**, in particolare per la revisione della direttiva **ETS** e nella definizione della nuova **strategia portuale europea**. Ha criticato l'approccio passivo del nostro Paese al tempo della approvazione del pacchetto green deal nel 2022 nel recepire normative concepite per altri contesti e ha ribadito la necessità di attivarci per i fondi **CEF** per la **military mobility**. Rossi ha definito le ZLS uno strumento prezioso da difendere e ha richiamato il ruolo cruciale dell'Italia nel Mediterraneo, dove la portualità è parte integrante della sicurezza e della sovranità economica nazionale. Ha sottolineato l'urgenza di **proteggere i porti di transshipment come Gioia Tauro** dal rischio di delocalizzazione logistica verso hub extra-UE. Infine, ha invocato il pieno coinvolgimento di **Assoporti** nei tavoli europei e una strategia industriale marittima che metta al centro gli **interessi reali dell'armamento italiano**, come le **autostrade del mare**, i **traghetti**, e i **carburanti realmente compatibili** con la nostra portualità.

Annalisa Tardino, commissaria straordinaria dell'Autorità di Sistema della Sicilia Occidentale, ha sottolineato la necessità di non subire le normative europee ma di partecipare attivamente alla loro definizione. A partire dalla direttiva **ETS**, Tardino ha ricordato le battaglie svolte in Parlamento Europeo per introdurre deroghe, soprattutto per le isole minori. "Non possiamo arrivare sempre dopo: bisogna esserci prima, quando le regole si scrivono", ha dichiarato, auspicando una posizione italiana forte in vista della revisione ETS del 2026. Ha richiamato l'importanza del **nuovo Patto per il Mediterraneo** e della strategia portuale europea in arrivo, ribadendo che l'Italia deve inserirsi nei grandi dossier europei: dai porti energetici alla logistica dual use. "Se l'Europa parla di hub nel Mediterraneo, noi dobbiamo esserci, come sistema e come protagonisti", ha concluso.

Interporti, digitalizzazione e intermodalità al centro dell'ultimo panel di **"Shipping, Transport & Intermodal Forum"**. Ospiti del dibattito: **Fabio Rufini**, Amministratore Delegato, Cepim Interp. Parma; **Giuseppe Rizzi**, Direttore Generale, Fermerci; **Gianfranco De Angelis**, Segretario Generale, UIR (Unione Interporti Riuniti).



Rufini, ha evidenziato come **digitalizzazione ed efficienza operativa** siano leve decisive per rendere attrattivo un sistema portuale. Il terminal calabrese viene scelto perché “i sistemi funzionano” e perché l’organizzazione a terra risponde alle esigenze del mercato. Ha sottolineato inoltre il ruolo centrale del **dialogo con RFI**, impegnata nel potenziamento della rete ferroviaria, pur ribadendo la necessità di **migliorarne l’efficienza** per assicurare una vera competitività intermodale. Fondamentale, ha aggiunto, anche l’attenzione crescente verso **soluzioni energetiche sostenibili**, sempre più richieste dai partner commerciali.

Con la partecipazione di oltre **70 relatori** provenienti dal mondo istituzionale, industriale, portuale, accademico e associativo, si chiude la IV Edizione del *Shipping, Transport & Intermodal Forum* di Rapallo. Due giorni di lavori intensi, 9 panel tematici, e un unico obiettivo condiviso: costruire un ecosistema logistico più efficiente, sostenibile e competitivo, capace di affrontare le sfide geopolitiche, ambientali e normative che il settore si trova a fronteggiare. Dal dibattito sulla **decarbonizzazione e sulla transizione energetica**, alla necessità di **semplificazioni burocratiche**, fino al ruolo strategico delle **ZES e ZLS** come leve di sviluppo, il Forum ha offerto un confronto concreto e ad alto livello tra i principali attori del comparto. Il sistema portuale, gli interporti, l’industria dello shipping e il mondo della logistica hanno dialogato apertamente con le istituzioni, delineando nuove prospettive di collaborazione e innovazione.