

SHIPPING & INTERMODAL TRANSPORT FORUM



L'intervento dell'armatore Cesare d' Amico nella sessione moderata dall'ingegnere Ugo Salerno

La logistica s'interroga a Genova sul suo futuro

Successo di presenze al secondo Forum internazionale organizzato da Il Secolo XIX/TheMediTelegraph

Si è svolto lo scorso 16 novembre a Genova, nella sede dell'Autorità Portuale a Palazzo San Giorgio, il 2° Forum Shipping & Intermodal Transport organizzato dal *Secolo XIX/The MediTelegraph*. L'iniziativa, che si avvia a diventare un appuntamento fisso nell'ambito della logistica europea ed internazionale, ha suscitato l'interesse di una numerosa schiera di operatori del settore presenti, peraltro in massa, nella prestigiosa Sala delle Compere. Agenti marittimi, spedizionieri, terminalisti, shipbrokers, traders hanno seguito con attenzione i tre tavoli proposti dagli organizzatori. In questo numero pubblichiamo il resoconto dell'evento, i cui lavori sono stati aperti con i saluti del sindaco di Genova, **Marco Doria** e del direttore del quotidiano *Il Secolo XIX*, **Alessandro Cassinis**.

La prima tavola rotonda, dal titolo "*Container: migliorare la catena logistica e ridurre costi e impatto ambientale*", moderata dal presidente di Fedespediti, **Piero Lazzeri**, ha visto come protagonisti **Marco Conforti**, presidente Assiterminal, **Paolo Costa**, presidente Autorità Portuale di Venezia, **Rodolfo De Dominicis**, presidente Uirnet, **Maurizio Maresca**, consigliere giuridico-economico presidenza del Consiglio dei Ministri, **Luigi Negri**, presidente gruppo Finsea e **Alessandro Pitto**, vice presidente Spediporto.

I lavori sono proseguiti con il secondo confronto, moderato dal numero uno di **Assagenti**, **Gian Enzo Duci**, e dal titolo "*Non si vive solo di Nord Europa: quando il Sud conviene, le eccellenze dei*

porti italiani". I protagonisti del dibattito sono stati **Franco Letrari**, direttore interregionale delle Dogane di Trentino Alto Adige, Valle d'Aosta, Piemonte e Liguria, **Lorenzo Forcieri**, presidente Autorità portuale della Spezia, **Riccardo Fuochi**, presidente Propeller Club di Milano e vice presidente Fedespediti, **Paolo Guglielminetti**, associate Partner PwC, **Luigi Merlo**, presidente Autorità portuale di Genova in scadenza anticipata di mandato, C.A. (CP) **Giovanni Pettorino**, Direttore Marittimo e Comandante del Porto di Genova ed **Edoardo Rixi**, assessore allo Sviluppo economico e Imprenditoria Regione Liguria. L'evento si è concluso con la terza e ultima tavola rotonda dal titolo "*Armatori fra vecchie e nuove rotte: dove porta la ripresa economica?*". A moderare è stato chiamato **Ugo Salerno**, numero uno del gruppo Rina. Hanno partecipato **Cesare d'Amico**, amministratore delegato gruppo d'Amico, **Antonio Gozzi**, amministratore delegato Duferco, **Roberto Martinoli**, amministratore delegato Grandi Navi Veloci, **Maurizio Maugeri**, presidente Porto Petroli di Genova e **Gian Luigi Miazza**, attuale presidente Ligurian Ports Association nonché Presidente dell'Autorità portuale di Savona.

«Le inefficienze del sistema logistico italiano rispetto ai competitor europei - ha detto Piero Lazzeri - costano ogni anno 50 miliardi di euro, pari a circa il 3,5 per cento del Pil». Per quanto riguarda il trasporto marittimo, l'armatore Cesare d'Amico ha dichiarato di essere «fiducioso che nella seconda parte del 2017 ci



Riccardo Fuochi e l'Ammiraglio Giovanni Pettorino



La gremita Sala delle Compere di Palazzo San Giorgio

sarà una ripresa sana. Vedremo i noli incominciare a salire e con una prospettiva di programmi futuri che saranno sicuramente più certi di quelli attuali».

«È certamente più conveniente, sia dal punto di vista economico che ambientale, far passare le merci dai porti del Sud: il percorso è più breve, ci sono meno giorni di navigazione, il carico ambientale è minore. Per far questo dobbiamo essere molto efficienti», ha evidenziato invece Lorenzo Forcieri. Fin qui il quadro generale del Forum. Sul versante dei numeri è stato, in particolare, ricordato che l'Europa incassa dall'Italia dazi per due miliardi di euro l'anno; si tratta di imposte che arrivano a Bruxelles direttamente dai porti. Di questi, in Italia torna il 25%, mezzo miliardo di risorse che potrebbero tornare ai porti». Intanto, «nell'Unione europea il 24% dei viaggi è fatto a vuoto», e in Italia «le inefficienze del sistema logistico come detto gravano sul capitolo delle spese generali. Franco Letrari, direttore delle Dogane per il Nord Ovest, Alessandro Pitto, numero due di Spedipor, Piero Lazzeri, numero uno di Fedespedi. Un amministratore, due spedizionieri: da una parte e dall'altra della linea, ognuno con il proprio modello di efficienza. Economica, logistica e regolatoria. Così si è potuto scoprire, al secondo Forum che c'è ancora molto da fare, nell'Italia e nell'Europa dei corridoi, delle mancate riforme e dei troppi progetti mentre la scommessa dell'Information Technology, in un'ottica sistemica di correlazioni tra Enti, organismi di controllo ed operatori del trasporto, come ha ricordato Rodolfo De Dominicis, «è ancora tutta da giocare, perfezionando i meccanismi che mettano realmente in comunicazione tutti i soggetti interessati nel grande contenitore virtuale della rete.

Ma non sono mancate le proposte, e il tema delle autonomie è tornato a galla, superando il confine dei possibili conflitti degli accorpamenti tra le Autorità portuali, al centro della discussione nazionale ora che i decreti sulla governance si avviano al Consiglio dei ministri.

Si è ancora parlato dei 500 milioni di dazi, che oggi finiscono nel calderone pubblico, su cui si potrebbe aprire una discussione su una ripartizione più mirata. Un'auspicio più che una certezza la volontà di trasferire 50 miliardi di inefficienza nel capitolo di

The 2nd Shipping & Intermodal Transport Forum, organised by Il Secolo XIX/The MediTelegraph, took place on 16th November in Genoa, in the headquarters of the Port Authority. The initiative, which is set to become a fixture in the context of European and international logistics, attracted the interest of a great number of operators present, in great numbers, in the prestigious Sala delle Compere (Hall of Purchases). Shipping agents forwarding agents, terminal operators, shipbrokers and traders closely followed the three round tables proposed by the organisers. In this issue we are publishing a report on the event, which was opened with greetings from the mayor of Genoa, Marco Doria and the editor of Il Secolo XIX newspaper Alessandro Cassinis. The first round table, entitled "Containers: improving the supply chain and reducing costs and environmental impact" was chaired by the President of Fedespedi, Piero Lazzeri. The work continued with the second discussion, chaired by the leader of Assagenti, Gian Enzo Duci and entitled: "You cannot live with just Northern Europe: when the South is convenient, all the excellences of Italian ports". The event concluded with the third and final round table discussion entitled: "Shipowners between old and new routes: where will economic recovery take us?" Ugo Salerno, CEO of the Rina group, was called on to chair this session. This last meeting saw the participation of Cesare d'Amico, CEO of Amico Group, Antonio Gozzi, CEO of Duferco, Roberto Martinoli, CEO of Grandi Navi Veloci, Maurizio Maugeri, chairman of the Porto Petroli of Genoa and Gian Luigi Miazzan, the current chairman of the Ligurian Ports Association.

spesa riservato all'efficienza. L'assessore regionale Rixi, ha rispolverato l'Autonomia finanziaria, dichiarando «insufficienti» i 70 milioni di euro prodotti dall'1% dell'Iva generata dai porti.

Nel campo armatoriale si è inoltre dibattuto sull'opzione rappresentata dal GNL e sui suoi poteri taumaturgici in materia di efficienza. Forse il gas sarà effettivamente efficiente, ma sinora non lo è certo la normativa; mentre gli armatori chiedono certezze per poter scommettere su questa risorsa. Lo ha ricordato Roberto Martinoli, numero uno di Gnv, compagnia che per prima, dopo anni di crisi del settore, sta valutando investimenti su nuove navi: ma puntare oggi sul gas, in attesa di un quadro normativo che per legge non arriverà prima di un anno, risulta quasi impossibile: mancano le norme operative, e soprattutto, manca del tutto una rete di approvvigionamento.

Ma proprio i traghetti si stanno dimostrando, nonostante le crisi del Mediterraneo, la carta vincente dell'Italia per realizzare la vera intermodalità. Lo ha spiegato Paolo Guglielminetti, senior manager di PwC ricordando che: «I volumi di traffico ro-ro sono cresciuti in nove anni del 12,8%, a fronte delle tonnellate/chilometro spostate su autostrada (-12,2%) e del Pil italiano a prezzi costanti (-5,7%)». Quattro dei principali player del ro-ro (include le controllate) sono italiani e rappresentano il 25% del mercato, cinque tra i primi 20 operatori ropax sono italiani o controllati da italiani. Molta Europa infine al Forum, perché anche qui spesso l'Unione è solo a parole.

«Sulle navi viaggia sempre più acciaio cinese» - ha ricordato Antonio Gozzi, presidente di Federacciai: «La Cina spende 50 miliardi l'anno per mantenere sul mercato la propria siderurgia, e fronteggiare l'eccesso di produzione, che globalmente è di 300 milioni di tonnellate». L'Ilva delle gestioni commissariali, definita da Gozzi «disastrosa» ha sempre più difficoltà a rimanere sul mercato, mentre a Piombino la Cevital sinora non ha investito nulla di quanto promesso.

La fine della siderurgia italiana potrebbe portare alla fine di un altro della meccanica, che finirebbe soffocata dai dazi sull'acciaio importato, una volta che il mercato tornerà a regime. #

A cura della redazione