

N. 03

Maggio 2026

messengeromarittimo.it

MAGAZINE



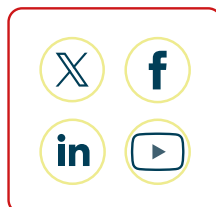
Maggio 2026 | sped. abbonamento postale D.L. 353/2003 (convertito in Legge 27/02/2004 n. 46) art. 1 comma 1 C1/L1/000



DIRETTORE RESPONSABILE

Veziò Benetti

FOLLOW US



Edizioni commerciali e marittime srl
Livorno, Piazza Cavour 12
Direzione, Amministrazione e Pubblicità
telefono 0586 898083

redazione@messengeromarittimo.it
abbonamenti@messengeromarittimo.it

spediporto.com



PREMESSA

SPEDIPORTO 80 ANNI TRA STORIA E FUTURO

“La logistica diventa leva strategica nell’economia globale instabile”

Non una celebrazione nostalgica, se mai un punto di partenza per ridefinire il ruolo della logistica in uno scenario globale profondamente mutato. È questo il filo conduttore della relazione presentata da Andrea Giachero all’assemblea di Spediporto, in occasione degli 80 anni dell’associazione. Il quadro delineato segna una discontinuità rispetto al passato, la globalizzazione ordinata lascia spazio a quella che viene definita una “economia della tensione”, caratterizzata da instabilità strutturale, conflitti geopolitici e nuove spinte protezionistiche.



Le crisi nel Mar Rosso e nello Stretto di Hormuz rappresentano esempi vivi e concreti di come i colli di bottiglia logistici ed energetici possano produrre effetti a catena sui costi, sui noli e sulle catene di approvvigionamento.

In un contesto di questo tipo, la logistica cambia natura passando dalla funzione operativa a quella di fattore strategico. Non è più sufficiente l’efficienza, ma è l’affidabilità delle filiere ad assumere la connotazione di elemento chiave per garantire la continuità produttiva e la competitività.

Sul piano macroeconomico l’Europa si mostra in ritardo rispetto agli Stati Uniti e alla Cina, frenata da una crescita debole e da diverse criticità strutturali. Anche l’Italia conferma un andamento contenuto, con un PIL previsto in aumento di circa lo 0,5%, ma mantiene risorse rilevanti, come la manifattura, la blue economy e la logistica. In Liguria, il quadro resta articolato e a segnali di crescita moderata e di miglioramento dell’export si affianca una fragilità sistemica, compensata, però, dal ruolo sempre più centrale del porto come motore di sviluppo territoriale. Il sistema portuale del mar Ligure occidentale riflette questa evoluzione, così che, a una lieve flessione dei volumi complessivi si contrappone il record storico del traffico dei contenitori, indicativo di un’economia orientata verso merci a maggiore valore aggiunto. Tuttavia, emergono criticità sul fronte del trasporto intermodale. Il calo dei traffici ferroviari segnala uno sfasamento fra la crescita dei flussi marittimi e la capacità di connessione con la viabilità di terra, evidenziando l’urgenza di completare importanti infrastrutture strategiche come il Terzo Valico. Il documento, inoltre, pone l’accento sulla crescente volatilità dei noli marittimi e sugli effetti determinati dall’incremento dei costi energetici. L’aumento dei prezzi di carburanti ed energia, congiuntamente alle tensioni geopolitiche, incide direttamente sulla competitività delle imprese e, in questo scenario, strumenti come l’ETS marittimo e il CBAM europeo rischiano di aggravare il quadro generale, se non si interviene con adeguate misure di bilanciamento.

Guardando al futuro, la sfida per Genova è evolvere da porto a sistema logistico integrato. Infrastrutture, corridoi europei e sviluppo del retroporto diventano elementi decisivi, così come l'attuazione di strumenti quali la Zona Logistica Semplificata e la Zona Franca Doganale, individuati come leve per attrarre investimenti e trattenere valore sul territorio.

Fondamentale anche il coordinamento tra le regioni del Nord-Ovest, in un'ottica di sistema capace di rafforzare il ruolo della Liguria lungo le principali direttrici europee.

La visione strategica proposta da Spediporto si sintetizza nel progetto della "Green Logistic Valley": un modello che integra crescita economica, sostenibilità ambientale, innovazione e coesione sociale. Un approccio che va oltre le infrastrutture, includendo formazione, ricerca e valorizzazione del capitale umano.

La conclusione tracciata da Giachero è chiara: Genova possiede le condizioni per tornare protagonista nello scenario europeo, ma è necessaria una visione condivisa e una forte capacità di attuazione. In questa prospettiva, la logistica si configura come piattaforma centrale di trasformazione, capace di connettere porto, industria, energia e digitale.

Gli 80 anni di Spediporto diventano così non un traguardo, ma l'inizio di una nuova fase: quella in cui esperienza e storia si traducono in responsabilità verso il futuro.



80 ANNI DI SPEDIPORTO

SOMMARIO

7

RELAZIONE
Andrea Giachero
Presidente Spediporto

16

INTERVENTO
Giampaolo Botta
Direttore generale Spediporto

19

INTERVENTO
Edoardo Rixi
Viceministro
Infrastrutture e Trasporti

21

INTERVENTO
Marco Bucci
Presidente Regione Liguria

23

INTERVENTO
Silvia Salis
Sindaca di Genova

26

INTERVENTO
Matteo Paroli
Presidente AdSp MLOC

29

INTERVENTO
Gianluca Croce
Presidente Assagenti Genova

31

INTERVENTO
Davide Falteri
Presidente Federlogistica

35

INTERVENTO
Paolo Pessina
Presidente Federagenti

37

INTERVENTO
Maurizio Conti
Professore Economia Politica
Università di Genova



messengermarittimo.it

redazione@messengermarittimo.it

5



VERONA INTERPORTO
**QUADRANTE
EUROPA**

La “città delle merci”
più grande d'Italia



QUADRANTE SERVIZI
Business Partner



QUADRANTE EUROPA
Verona Interporto



QUADRANTE EUROPA
TERMINAL GATE



ZAILOG
Innovation Hub

ASSEMBLEA PER L'80ESIMO COMPLEANNO DELL'ASSOCIAZIONE

27 Aprile 2026
Relazione del Presidente
Andrea Giachero

Carissimi, ci sono ricorrenze che appartengono alla cronaca; e ce ne sono altre che, invece, appartengono alla storia. Gli ottant'anni di Spediporto non sono soltanto un anniversario da celebrare. Sono la prova concreta di una continuità, di una fedeltà al lavoro e di una capacità di trasformazione che pochi corpi associativi italiani possono rivendicare con la stessa autorevolezza

Ottant'anni, dunque, non come puro esercizio della memoria, ma come misura della responsabilità. Perché la storia, quando è vera, non autorizza l'autocompiacimento: obbliga alla visione. Chi ha saputo durare così a lungo ha il dovere non solo di chiedersi di valorizzare ciò che ha fatto ma anche chiedersi quale compito gli sia oggi affidato.

Per questo, oggi, parlare di Spediporto significa parlare di Genova; e parlare di Genova significa ormai parlare non soltanto di porto, ma di sistema logistico, di energia, di corridoi, di retroporto, di manifattura, di capitale umano, di digitale, di intermodalità, di geopolitica. La logistica non è più il segmento finale del movimento delle merci: è diventata la grammatica dell'economia contemporanea. Dove la logistica funziona, si



insediano produzioni, si attraggono investimenti, si accorciano i tempi, si riduce il capitale immobilizzato, si rende competitivo il territorio.

1. Il mondo che cambia: dalla globalizzazione ordinata all'economia della tensione

Per molti anni abbiamo immaginato la globa-

lizzazione come un processo irreversibile di progressiva integrazione dei mercati. Le catene del valore si allungavano, i costi logistici si riducevano, il commercio internazionale cresceva a ritmi superiori a quelli del prodotto. Oggi quel paradigma è finito. Non perché il commercio mondiale si sia arrestato, ma perché si è frantumata la cornice politica che lo rendeva relativamente leggibile. Il Rapporto ICE 2024-2025 mette bene in luce il carattere di questa transizione. Nel 2024 il commercio mondiale di beni è cresciuto del 2,9%, raggiungendo 24.431 miliardi di dollari, ma lo scenario successivo è stato pesantemente rivisto al ribasso a causa del ritorno dei dazi, delle tensioni geopolitiche e della incertezza sulle politiche commerciali. Per il 2025, sulla base delle misure in vigore nella primavera dello scorso anno, veniva già stimata una contrazione dello 0,2% nel volume del commercio mondiale di merci. In altre parole: il problema non è l'assenza di scambi, ma il contesto generale, meno trasparente e più conflittuale.

Analoga valutazione emerge dagli studi della Banca Mondiale e delle Nazioni Unite, confermate da Fedespediti, sulla base del World Economic Outlook di Gennaio 2026, che prospetta 2,8% nel 2025 e 3,0% nel 2026. Le cifre variano, ma il giudizio converge: il mondo cresce meno di quanto sarebbe necessario; cresce in modo più fragile; cresce dentro una trama di shock che da episodici sono divenuti strutturali. L'elemento di novità, rispetto al recente passato, è che la geoeconomia ha ripreso il comando. I dazi sono ormai uno strumento di pressione politica; la sicurezza delle rotte è divenuta fattore di prezzo. L'incertezza non è più un incidente del sistema: è una sua caratteristica permanente.

Basta osservare ciò che è accaduto negli ultimi mesi lungo i principali choke points del commercio globale. Il Mar Rosso ha mostrato quanto una crisi localizzata possa produrre effetti sistemici: deviazione delle rotte intorno al Capo di Buona Speranza, incremento della domanda di stiva, tempi di percorrenza più lunghi, rialzi assicurativi, surcharge di guerra e bunker adjustment factors, pressione sui cicli di rotazione dei container. Ma il dossier UNCTAD dell'Aprile 2026 sullo Stretto di Hormuz aggiunge un ulteriore livello di gravità: tra Febbraio e Marzo i transiti giornalieri nello stretto sono diminuiti del 95%¹.

Immediati i riflessi sul Brent che ha toccato il 6 Aprile 2026 il massimo del suo picco a 138,21 dollari/barile, pari a +93,8% rispetto al 27 Febbraio e +107,5% rispetto alla media di gennaio.

Quando un "collo di bottiglia" energetico si blocca, l'effetto non si ferma al settore energetico. Si trasmette ai costi industriali, ai prezzi al consumo, ai noli, ai tassi di interesse, al costo del debito estero, alla fiducia degli investitori.

Questa nuova economia della tensione non riguarda soltanto il Medio Oriente. Essa si compone di più linee di frattura che si sommano: la guerra russo-ucraina, la crisi israelo-palestinese, il confronto strategico fra Stati Uniti e Cina, il ritorno di misure protezionistiche, la competizione per terre rare, semiconduttori e tecnologie critiche, la crescente militarizzazione delle infrastrutture.

Per questo, oggi, la parola chiave non può più essere soltanto efficienza. Deve essere affidabilità.

1- Si è passati da una media di 129 fra il 1° e il 27 Febbraio a una media di 6 fra il 1° e il 29 Marzo

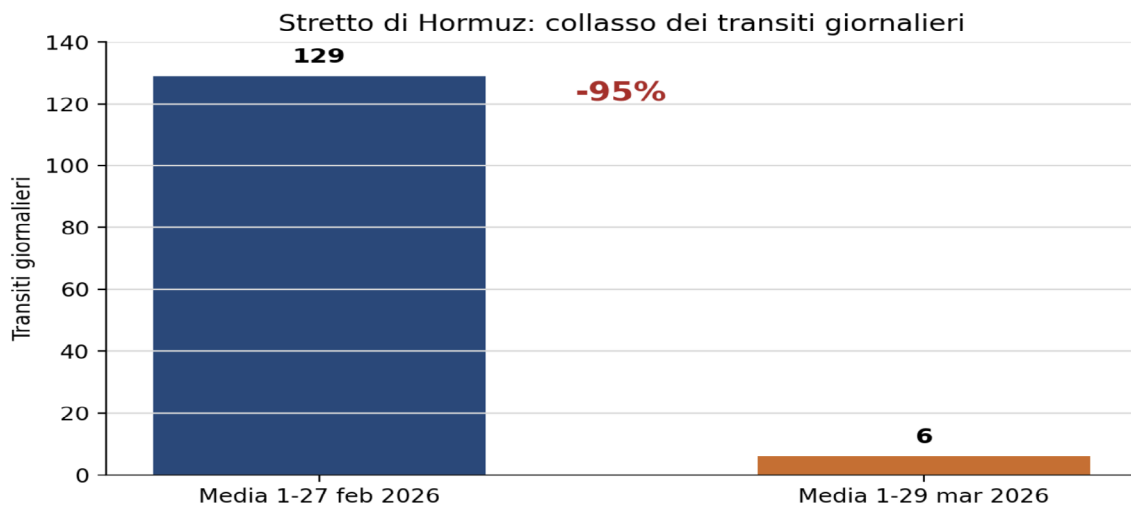


Figura 1 – Stretto di Hormuz: media dei transiti giornalieri fra Febbraio e Marzo 2026.

Fonte: elaborazione su dati UNCTAD, Strait of Hormuz Disruptions, 1 Aprile 2026.

2. Europa, Italia, Liguria: la geografia vicina della trasformazione

Se il quadro internazionale appare incerto, quello europeo non consente letture indulgenti. L'Europa continua a essere una grande area economica, manifatturiera e commerciale, ma oggi ne emergono con maggiore nitidezza le vulnerabilità: dipendenza energetica, ritardo su alcune tecnologie strategiche, investimenti insufficienti in infrastrutture, crescita debole, frammentazione del mercato interno, lentezza decisionale. Oggi l'Europa manca di un modello autorevole ed alternativo agli Stati Uniti ed alla Cina. Appaiono significativi a tal riguardo alcuni dati. Per il 2026 l'FMI vede area euro +1,1%, Stati Uniti +2,3% e Cina +4,4%; per il 2027, sempre FMI, vede area euro +1,2%, USA +2,1% e Cina +4,0%.²

L'Italia si muove, all'interno di questo scenario, come fanalino di coda in Europa con una crescita reale stimata dal FMI nel 2026 a 0,5%, nel 2027 a 0,5% e nel 2028 a 0,8%. Sebbene la nostra crescita sia meno della metà della media Eurozona (+ 1,1%) e meno di un terzo a confronto con G7 (+1,6%), schiacciata da un rapporto debito pubblico/PIL, che quest'anno supererà quello della Grecia ed il cui peso maggiore è costituito dalla zavorra dei 230 miliardi di credito di imposta edilizio del trienni 2020-2023, esistono ancora concrete speranze di un recupero di posizioni.

Manifattura "Made in Italy", Blue Economy e logistica costituiscono tre asset strategici della nostra economia su cui puntare. Il Rapporto 2025 di Confindustria conferma che la manifattura nazionale mantiene un peso superiore alla media europea e a quello di Francia e Spagna, collocan-

² Più prudente OCSE che, per il 2026, vede USA +2,0%, area euro +0,8% e Cina +4,4%; per il 2027 USA +1,7%, area euro +1,2% e Cina +4,3%.



**m
sc**

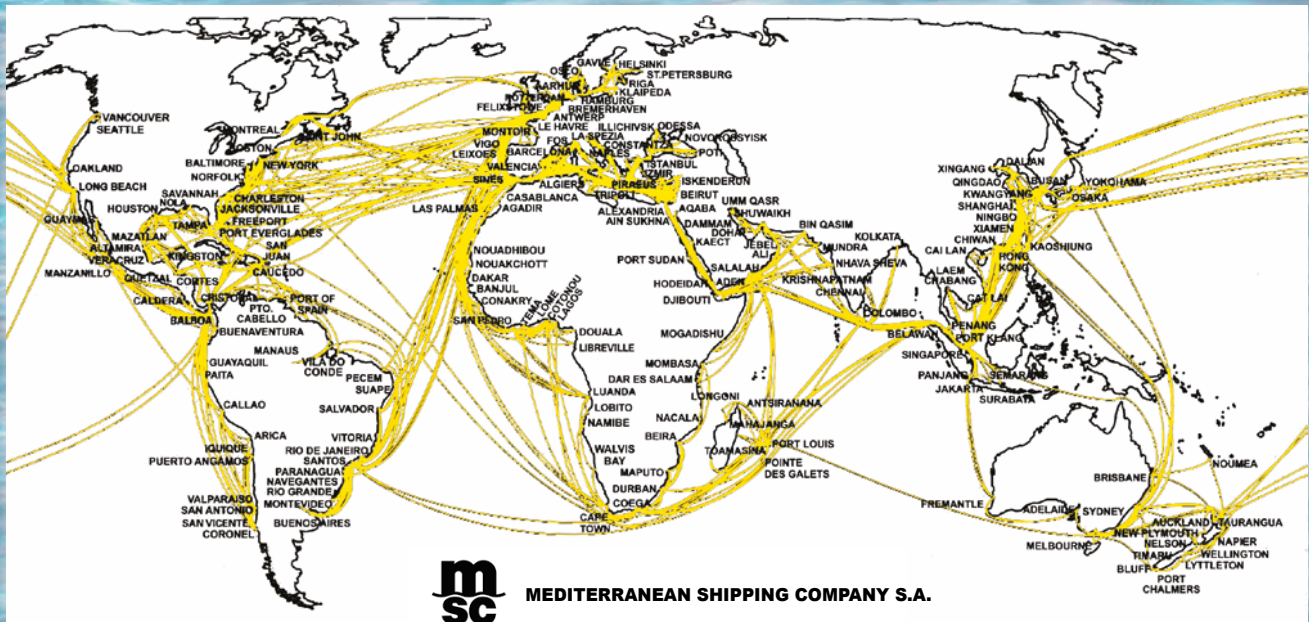
MEDITERRANEAN
SHIPPING COMPANY

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI



BORGO DEI DOTTI

**DA OLTRE 50 ANNI CON MSC
AL SERVIZIO DELLA CLIENTELA, VERSO
LE PRINCIPALI DESTINAZIONI DEL MONDO**



LIVORNO Piazza dei Legnami, 21

Phone 0586 248111 (25 linee) Fax 0586 248200 (5 linee)

E-mail: it015-spadonia@mscspadoni.it

Uff. Operativi: La Spezia – Marina di Carrara

do inoltre l'Italia tra le maggiori economie manifatturiere del mondo e seconda in Europa.

A questa forza si affianca la Blue Economy, che genera 76,6 miliardi di valore aggiunto diretto e 216,7 miliardi complessivi, pari all'11,3% del PIL, mentre la logistica pesa per circa il 9% del PIL nazionale. Anche al netto delle sovrapposizioni statistiche tra i comparti, emerge con chiarezza il profilo di un'area decisiva per produzione, commercio estero e crescita. È dunque su questi settori che deve concentrarsi una politica industriale coerente, strutturata e duratura.

È da questa integrazione tra manifattura, economia del mare e logistica che può derivare un contributo rilevante e duraturo alla crescita del PIL nazionale.

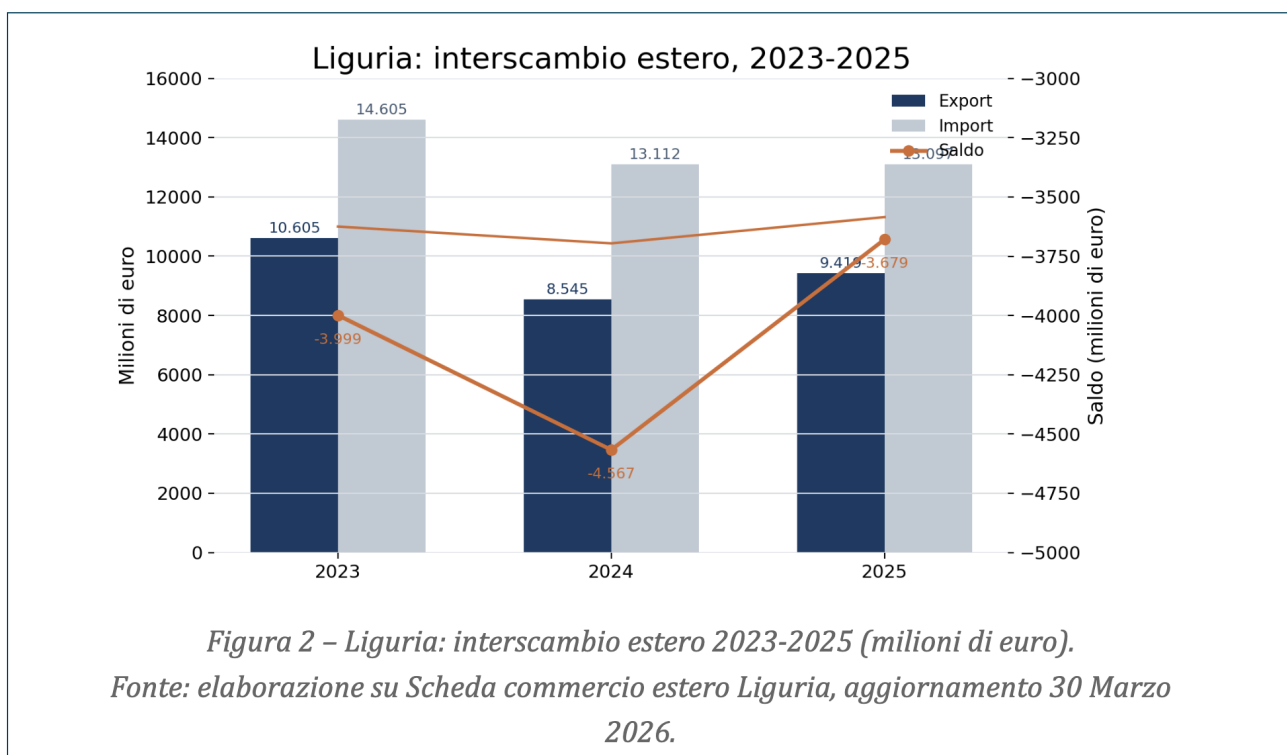
La Liguria mostra segnali di tenuta e di crescita, ma dentro un quadro ancora fragile e selettivo. Nel primo semestre del 2025 il prodotto regionale è aumentato dello 0,6 per cento; nei porti calano le tonnellate di traffico commerciale, ma crescono i container e i passeggeri, soprattutto nel comparto crocieristico. Anche il commercio estero offre un segnale rilevante: nel 2025 l'interscambio regionale ha superato i 22,5 miliardi di

euro, con export in forte aumento, import stabile e saldo commerciale in miglioramento.

È il segno di una regione che resta legata ai grandi flussi di approvvigionamento, ma che rafforza la propria capacità competitiva.

Il punto decisivo, dunque, è questo: Genova e la Liguria sono forti non solo per la presenza del porto, ma quando sanno farne il centro di un sistema integrato tra manifattura, logistica, servizi, energia e capitale umano. Solo così il porto non resterà un luogo di passaggio, ma potrà diventare un vero motore di valore e sviluppo per il territorio.

Consentiteci di sottolineare come questo stesso ragionamento si allarghi alla funzione strategica del nostro aeroporto che attende, dopo i buoni risultati registrati nei mesi scorsi, di poter fare uno scatto in avanti verso l'integrazione dei servizi "cargo". La gara per individuare un partner industriale non è più rinviabile: è la condizione necessaria per trasformare il potenziale di questo scalo aeroportuale in occasione di sviluppo reale per il Paese.



3. Il sistema portuale del Mar Ligure Occidentale: crescita dei container, pressione sulle connessioni

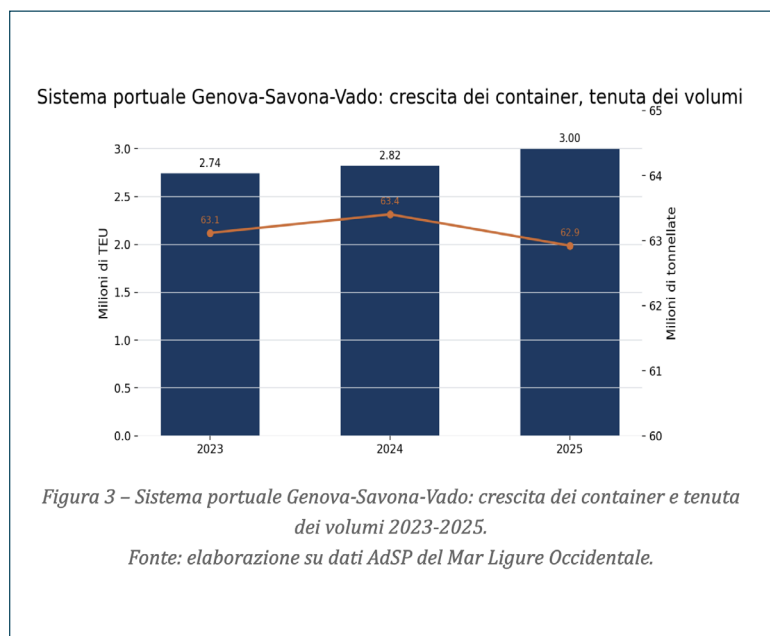
Il porto è da sempre il luogo in cui le dinamiche globali si traducono in dato economico territoriale e nazionale. Nel 2025 il sistema portuale di Genova-Savona-Vado ha movimentato 62.922.508 tonnellate complessive, in lieve flessione dello 0,8% rispetto al 2024, ma ha raggiunto nel traffico containerizzato il risultato più elevato della propria storia, con 2.999.486 TEUs, in crescita del 6,3%. Quanto al 2026, i più recenti dati disponibili relativi ai primi due mesi dell'anno mostrano 9,69 milioni di tonnellate movimentate e 443.406 TEUs, confermando la tenuta del sistema in un contesto internazionale ancora segnato da elevata instabilità.

I dati mostrano che non siamo davanti a un semplice andamento lineare. La tonnellata si contrae, il container cresce. Il peso arretra, il valore logistico aumenta. È il segnale tipico di un'economia che cambia composizione: meno volumi indistinti, più merci organizzate in filiere complesse, più necessità di servizi avanzati, di gestione specializzata, di catene informative API, di integrazione dogana-presidi, di efficienza intermodale.

E qui, sull'efficienza intermodale, emerge un punto critico. Il report dell'AdSp MLO segnala che nel 2025 i volumi containerizzati via ferrovia si sono attestati a 322.451 TEUs, in calo dell'11,6 %, con 7.935 treni movimentati (-14,2%). Le ragioni sono note: interruzioni sulla

rete, imponenti lavori, riorganizzazione dei servizi. Stiamo investendo nel futuro, bene, ma attenzione, non possiamo aspettare all'infinito il Terzo Valico ed il quadruplicamento della linea, dopo appennino, che consentirà di arrivare fino a Milano. Perché se il mare cresce e la ferrovia arranca, il sistema si indebolisce nel passaggio decisivo fra porto e mercato.

Vogliamo qui ribadire con forza un principio essenziale: **oggi la competitività di un porto non si misura più soltanto nella capacità di servire la nave, ma soprattutto nella capacità di servire la merce.** Ciò significa garantire tempi certi, efficienza e affidabilità lungo tutta la filiera, offrire servizi e lavorazioni a valore aggiunto, disporre di spazi adeguati e di collegamenti ferroviari e stradali in grado di assicurare consegne competitive verso i mercati di destinazione. **In questa prospettiva, è ormai indispensabile realizzare a Genova centri di ispezione frontaliere capaci di concentrare in un unico punto i controlli sulle merci, come avviene nei grandi scali europei.** Siamo certi che questo tema, insieme a molti altri snodi decisivi, troverà la giusta attenzione nel nuovo Piano Regolatore Portuale, documento fondamentale per il futuro del nostro porto, che con la nomina del presidente Paroli ha finalmente ritrovato una guida attenta, rigorosa e sensibile al rafforzamento della sinergia con il cluster portuale. A lui e alla sua struttura va il nostro pieno sostegno



4. Noli, rotte, energia: perché la logistica è tornata questione strategica

Nel settore delle spedizioni internazionali, i costi logistici non sono mai una voce neutrale. Essi esprimono l'ordine – o il disordine – del mondo. Negli ultimi anni abbiamo visto accadere qualcosa che sembra improbabile nella stagione della logistica globalizzata: la volatilità dei noli è tornata a essere un indicatore politico prima ancora che mercantile.

Il Fedespedit Economic Outlook di Febbraio 2026 aiuta a comprendere bene il passaggio. Il quadro dei noli marittimi conferma che la forte discesa del 2025 si è interrotta e, nelle ultime settimane, ha lasciato spazio a una nuova risalita.

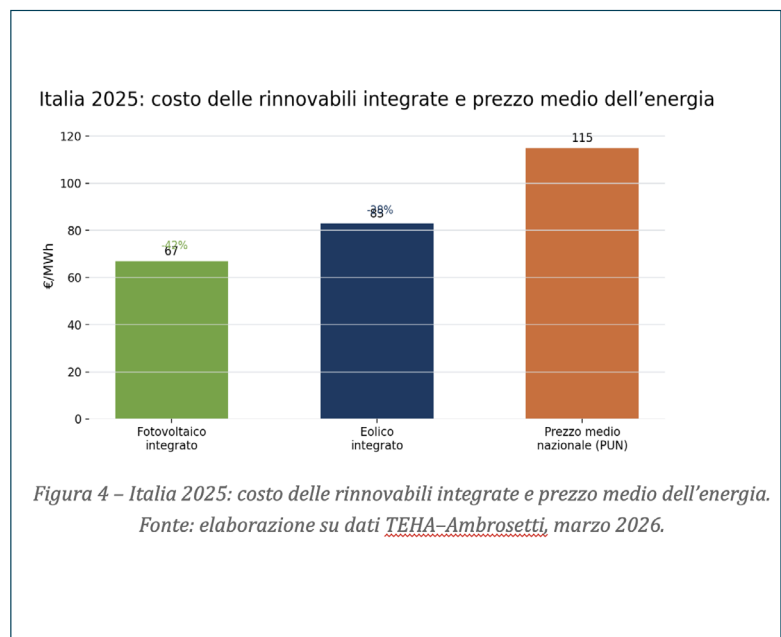
A metà Aprile 2026 il Drewry World Container Index è tornato a 2.246 dollari per container da 40 piedi, il 15% in più da inizio Febbraio³. I noli restano lontani dai picchi del 2024, ma il mercato conferma una forte volatilità, ancora condizionata dalle tensioni geopolitiche ed energetiche.

La lezione è evidente. Il mercato marittimo rimane appeso a un equilibrio precario, influenzato dalle deviazioni di rotta, dalla riorganizzazione delle alleanze, dalla gestione dei vuoti, dalla disponibi-

lità di stiva, dai tempi portuali, dai costi del carburante, dalle polizze assicurative e dai rischi geopolitici.

In questo quadro, l'energia rientra con forza al centro della logistica. Per anni si è ritenuto che il tema energetico fosse importante, ma separato. Non è più così. Oggi l'energia è la variabile che attraversa tutta l'economia e scarica i suoi effetti su produzione, trasporti, logistica e servizi. In Liguria il gasolio self è arrivato a 2,108 euro al litro e la benzina self a 1,769 euro. Condividiamo, nei contenuti, le preoccupazioni dell'autotrasporto per gli aumenti del gasolio, che devono essere compensati o riconosciuti; non la forma di protesta e il blocco nazionale.

Allo stesso tempo, l'Italia continua a scontare per le imprese un costo dell'elettricità tra i più alti d'Europa⁴. In questo quadro, il combinato disposto di ETS marittimo e CBAM, rischiano di aggiungere nuovi oneri proprio mentre sarebbe necessario difendere capacità produttiva, competitività e traffici.



3- Sulle rotte da Shanghai, i valori si attestano a 2.229 dollari verso Rotterdam e a 3.343 dollari verso Genova

4- 0,2336 euro/kWh contro una media UE di 0,1902, mentre ARERA segnala un livello ancora del 65% sopra la media dell'area euro

5. Genova davanti alla sua prova: infrastrutture, corridoi, retroporto

Ogni volta che Genova ha saputo interpretare con coraggio la propria funzione, ha allargato il raggio della sua influenza ben oltre i confini municipali e regionali. La competizione logistica non si svolge più fra singoli scali isolati, ma fra sistemi portuali connessi ai rispettivi corridoi terrestri, alle piattaforme retroportuali, ai mercati di consumo e alle aree produttive dell'entroterra.

Per questo le opere che attendiamo da anni non sono un capitolo accessorio di politica infrastrutturale: sono il perno su cui si reggerà la capacità competitiva di Genova. Il Libro bianco sulle priorità infrastrutturali della Liguria 2025 indica con chiarezza la gerarchia delle priorità non solo per Genova ma per l'intero territorio nazionale⁵. È il disegno di una regione che chiede di poter trasformare l'attuale isolamento infrastrutturale in vantaggio competitivo.

È il motivo per cui, da anni, Spediporto insiste sulla necessità di leggere Genova non come somma di infrastrutture singole, ma come piattaforma complessa da connettere ad una più ampia area di generazione del valore. In tal senso il rinnovo del **Protocollo sulla Logistica del Nord-Ovest**⁶ costituisce una occasione da non perdere in termini di coordinamento e condivisione delle strategie. Plaudiamo dunque alla perseveranza del presidente Bucci per aver sostenuto una strategia retroportuale interregionale

La nostra ambizione da operatori è che il porto diventi il motore di una nuova stagione di sviluppo logistico-industriale. È qui che il tema del retroporto, della semplificazione doganale, della ZLS, della Zona Franca Doganale e delle connessioni ferroviarie e viarie si tiene insieme.

Ora che tutti i passaggi formali e costitutivi della ZLS – Porto e Retroporto di Genova -sono stati adempiuti serve un piano esecutivo pluriennale

di lavoro. Se non chiudiamo questo passaggio rischiamo di trovarci in una situazione paradossale: traffici marittimi che crescono, capacità terminalistiche che si rafforzano, ma quote di valore che sfuggono altrove lungo la catena. Se invece lo chiudiamo, Genova può tornare a essere non solo porta d'ingresso, ma leva di ricomposizione industriale per il Nord Ovest italiano.

6. Un'agenda di sistema: dal porto alla politica industriale territoriale

A questo punto la questione diventa politica, nel senso più alto del termine. Non basta constatare che il mondo è diventato più instabile: occorre decidere come un territorio intende reagire. Per Genova e per la Liguria, la risposta non può essere affidata a una somma di interventi minori, ma deve tradursi in una vera agenda di sistema, nella quale portualità, investimenti energetici, formazione, innovazione, semplificazione amministrativa e infrastrutture convergano verso un obiettivo comune. L'Assemblea di oggi è testimonianza che si può lavorare tutti insieme.

Rafforzare la centralità della Liguria vuol dire fare tre cose. La prima è avere un progetto industriale condiviso, che coniughi visione strategica, potenziamento infrastrutturale ed energetico, crescita del lavoro e dell'inclusione sociale. La seconda è fare marketing territoriale internazionale, facendo sistema fra imprese ed istituzioni, a partire dalla grande opportunità della CISCE 2026 che si terrà a giugno a Pechino sui temi della logistica e dell'innovazione dove la Regione Liguria, invitata come Guest of Honor, godrà di una visibilità straordinaria nel panorama asiatico ed internazionale. Ringraziamo per la sua presenza mr. Guo Peidong, Capo della rappresentanza CCPIT in Italia. La terza è recuperare le aree industriali disponibili nella ZLS come grande occasione di sviluppo manifatturiero al servizio della crescita

5- Terzo Valico dei Giovi, nuova Diga foranea di Genova, potenziamento delle linee merci Savona-Torino e Savona-Alessandria, Gronda di Genova, Pontremolese, completamento del raddoppio Genova-Ventimiglia, tunnel sub portuale

6- firmato a Torino tra Regione Liguria, Piemonte, Lombardia, MIT, RFI e Ferrovienord

condivisa con le comunità di quei territori, così importanti per la loro storia industriale. Pubblico e privato devono collaborare per creare percorsi di formazione, di lavoro ed inclusione sociale, valorizzando le eccellenze imprenditoriali, universitarie e della ricerca presenti. In questo quadro saremo grandi sostenitori dell'idea di dare vita ad una scuola delle professioni del mare e della blue economy, lanciata dalla Sindaca Silvia Salis.

7. La Green Logistic Valley: non un progetto di settore, ma una proposta di civiltà industriale

È a questo punto che la nostra riflessione deve compiere un salto. Perché se ci limitassimo a domandare più efficienza, più opere, più semplificazione, più connessioni, avremmo descritto una necessità. Ma non ancora una visione. E invece, in questo ottantesimo anno di vita, Spediporto ha il dovere di esprimere una visione.

Noi chiamiamo, lo sapete, questa visione **Green Logistic Valley**. Un'idea che nasce da una convinzione semplice e radicale: un territorio cresce davvero solo quando i suoi grandi progetti producono comunità, competenze, innovazione, coesione, cultura industriale. In questo senso, il riferimento ideale ad Adriano Olivetti non è ornamentale. È sostanziale. Nella migliore tradizione dell'impresa italiana, Olivetti comprese che la fabbrica non può essere un corpo separato dal suo territorio, né un luogo che misura se stesso soltanto in base ai profitti. L'impresa moderna, quando è autenticamente tale, si assume il compito di innalzare il contesto in cui opera.

La Green Logistic Valley, se assunta davvero come progetto strategico, può essere il luogo in cui questa maturità si manifesta.

Per questo progetto, la Zona Franca Doganale, inserita dentro la più ampia Zona Logistica Semplificata, non è un dettaglio normativo: è uno strumento potenzialmente decisivo per trasformare una posizione geografica in un vantaggio competitivo durevole. La semplificazione ammi-

nistrativa, la possibilità di insediare lavorazioni, la riduzione dei tempi, la maggiore integrazione fra funzioni portuali e retroportuali, il rafforzamento della vocazione internazionale del territorio possono fare la differenza. Ma, anche qui, conta la coerenza del disegno. Nessuno strumento funziona se non è parte di una visione più ampia.

8. Conclusione: Genova deve avere il coraggio del proprio destino

Consentitemi, in conclusione, una considerazione che non riguarda solo Spediporto, ma il senso stesso di questa assemblea. Le città, le comunità, le economie territoriali non avanzano per inerzia. Avanzano quando riconoscono il proprio compito storico e trovano la spinta necessaria per perseguirlo. Genova ha tutte le condizioni per tornare ad essere uno dei grandi luoghi strategici d'Europa: ha il mare, ha la cultura del lavoro, ha una classe imprenditoriale seria, ha un porto di valore internazionale, ha la prossimità con il Nord produttivo, ha competenze logistiche, ha la possibilità di diventare piattaforma energetica, digitale, industriale e formativa di nuova generazione.

Ma queste condizioni, da sole, non bastano. Devono trovare una comunità pronta a sostenerle intorno a un progetto unitario che non sia solo un'idea per abbellire il dibattito pubblico ma un orientamento per il prossimo mezzo secolo. Dove la logistica sia la sua grande piattaforma di trasformazione; dove la sostenibilità sia la chiave di volta dello sviluppo industriale; dove il retroporto sia un luogo nel quale porto, manifattura, energia e digitale si ricompongono. Alla base di questo progetto un grande programma che faccia della formazione non un capitolo sociale separato ma la precondizione di ogni ragionamento.

Se sapremo farlo, allora questi ottant'anni non saranno solo il racconto di una lunga storia. Saranno il punto esatto in cui una grande associazione italiana avrà saputo consegnare la propria storia al futuro.

INTERVENTO DI GIAMPAOLO BOTTA

RILANCIA: DAGLI 80 ANNI NASCE IL MASTERPLAN PER IL FUTURO DELLA LOGISTICA”



“Esperienza e visione per sostenere le imprese e attrarre investimenti”

Gli 80 anni di Spediporto non rappresentano un traguardo celebrativo, ma un punto da cui cominciare ad affrontare seriamente le sfide di un contesto globale sempre più complesso ed aggressivo.

È questo il nucleo del messaggio lanciato dal direttore generale Giampaolo Botta nel corso dell’assemblea nazionale ospitata nello storico Palazzo della Borsa di Genova.

“Non c’è storia da celebrare, se non per chi ha un futuro a cui guardare”

ha affermato, sottolineando come il patrimonio di competenze accumulato in otto decenni rappresenti oggi una forte leva strategica per accompagnare le imprese, in particolare quelle piccole e medie, nei percorsi di crescita e di internazionalizzazione.

Nel suo intervento il direttore generale ha riconosciuto la profondità della fase attuale, segnata da instabilità geopolitica e fragilità degli equilibri economici globali, ma ha anche evidenziato la capacità reattiva del settore.

“Le criticità spesso aprono nuovi spazi di sviluppo”, ha osservato, indicando nella flessibilità operativa e nel complesso di conoscenze, competenze pratiche ed esperienze che sono patrimonio insostituibile e principale fattore competitivo degli spedizionieri.

Cuore della strategia futura è la costruzione di un documento strategico a lungo termine

(masterplan) condiviso, che l'associazione intende sviluppare nelle prossime settimane insieme agli associati. Un progetto che punta a integrare le diverse componenti del territorio – imprese, manifattura, università e digitalizzazione – per rafforzare il posizionamento e il ruolo del sistema logistico del Nord-Ovest.

Parallelamente, Spediporto guarda con decisione ai mercati internazionali, fra le iniziative annunciate c'è senz'altro la partecipazione al China International Supply Chain Expo (CISCE), uno dei principali appuntamenti mondiali dedicati alla supply chain. La missione vedrà la presenza congiunta di imprese e istituzioni locali, unite dall'obiettivo di promuovere le potenzialità del territorio ligure.

“Vogliamo portare in Cina un pezzo del nostro

sistema economico”, ha spiegato Botta, chiarendo che la strategia non si limita al consolidamento degli asset esistenti, ma punta ad attrarre nuovi capitali e nuovi operatori industriali. In questo quadro, il “progetto Genova” e il ruolo del Nord-Ovest come hub logistico strategico assumono una centralità crescente. Attrattività per gli investitori, qualità delle infrastrutture e capacità di fare sistema saranno i fattori determinanti per competere su scala globale.

Spediporto, dunque, afferra l'occasione del suo ottantesimo compleanno per rilanciare la propria missione, cioè per essere protagonista dello sviluppo della logistica italiana e trasformare le sfide in opportunità contribuendo così alla creazione di nuove traiettorie di crescita a vantaggio del sistema produttivo nazionale.





PSA ITALY
www.psaitaly.com



PSA GENOVA PRA'
www.psagp.it



PSA SECH
www.psasech.it



PSA VENICE
www.vecon.it

RIFORMA PORTUALE

RIXI ACCELERA

“TESTO BOLLINATO, SUBITO IN PARLAMENTO”



“Autonomia degli scali e visione strategica per affrontare le crisi globali”

La riforma portuale entra decisamente nella fase decisiva. A margine dell'assemblea di Spediporto, il **viceministro alle Infrastrutture e ai Trasporti, Edoardo Rixi**, ha annunciato la “bollinatura” del testo di riforma da parte della Ragioneria dello Stato, un passaggio che apre alla calendarizzazione immediata dell'iter parlamentare.

“Il documento, una volta ricevuto il **visto di conformità e copertura finanziaria** – ha spiegato – consente di avviare rapidamente l'iter parlamentare con l'obiettivo di dotare il sistema di nuovi strumenti capaci di coniugare autonomia degli scali e visione complessiva”, una prospettiva ritenuta fondamentale in un contesto internazionale segnato da una persistente instabilità geopolitica dove la rapidità decisionale e il coordinamento operativo configurano leve decisive per contenere gli effetti critici sulla circolazione delle materie prime e sulle filiere logistiche.

Nel suo intervento, Rixi ha ribadito la volontà di rafforzare il dialogo con gli operatori privati per individuare nuovi mercati allo scopo precipuo di costruire un sistema più flessibile e competitivo. Da qui l'invito a proseguire con decisione sugli investimenti infrastrutturali, mantenendo la stabilità dei cronoprogrammi, anche in presenza dell'aumento dei costi legato allo scenario internazionale.

Fra i temi centrali emersi nel confronto con gli operatori liguri, è spiccata la necessità di potenziare il sistema portuale nazionale, storicamente penalizzato da interventi considerati insufficienti e inadegua-

ti. E' in questo quadro che si inserisce la realizzazione della nuova diga foranea di Genova, l'infrastruttura strategica che aprirà lo scalo all'accesso alle grandi navi di ultima generazione riducendo, al contempo i costi di manovra e aumentando i livelli di sicurezza.

Sul fronte normativo il viceministro ha evidenziato i passi in avanti compiuti con l'introduzione della Zona Logistica Semplificata e della Zona Franca Doganale, strumenti che stanno già determinando un forte interesse da parte delle imprese. **"Registriamo numerose richieste di insediamento in Liguria, fra Genova, Vado e il retroterra piemontese"**, ha sottolineato annunciando l'intenzione di una maggiore collaborazione con l'Agenzia delle Entrate per un possibile ampliamento delle aree agevolate. Importanza non meno rilevante riveste il tema delle infrastrutture terrestri, a partire dal progetto della Gronda autostradale di Genova. **"È necessario partire il prima possibile – ha af-**

fermato Rixi – perché i tempi previsti sono molto lunghi, tra i 12 e i 15 anni", si tratta di un ritardo che occorre cercar di contenere al massimo per non rischiare di compromettere la piena integrazione con la diga e con le altre opere in corso.

Il viceministro, inoltre, ha richiamato la necessità di impegni chiari da parte del concessionario, evidenziando che l'obiettivo prioritario resta quello di garantire nel tempo l'accessibilità al sistema portuale attraverso il sistema viario ed autostradale. **"Le opere devono essere realizzate, non per un lustro politico immediato, ma per garantire competitività e funzionalità al Paese nel lungo periodo"**.

Dall'assemblea genovese emerge così una linea chiara: le riforme normative e lo sviluppo infrastrutturale devono procedere in parallelo per irrobustire il ruolo dei porti italiani in uno scenario globale sempre più competitivo e instabile.



MARCO BUCCI

INFRASTRUTTURE AL SERVIZIO DELLE FILIERE

SERVE UN SISTEMA INTEGRATO PER COMPETERE



“Il Mediterraneo cambia, l'Italia può cogliere nuove opportunità”

Le infrastrutture non come fine, ma come mezzo indispensabile al servizio delle filiere produttive. È questa la visione delineata dal presidente della Regione Liguria, Marco Bucci, nel corso del dibattito all'assemblea di Spediporto, dove ha richiamato la necessità di un piano integrato per lo sviluppo logistico.

“La strategia delle infrastrutture è fondamentale, ma sopra c'è quella del sistema integrato”, ha affermato Bucci, sottolineando come la pianificazione debba partire dalle catene del valore, dalla materia prima alla produzione industriale, fino alla distribuzione finale. In questo schema, porti, ferrovie e piattaforme logistiche si avviano ad essere strumenti funzionali per il conseguimento di un unico obiettivo, la competitività delle imprese.

Il presidente ha evidenziato il rischio di una frammentazione degli investimenti che potrebbe tradursi nella realizzazione di infrastrutture scarsamente collegate fra di esse. **“Se non pensiamo alla filiera, costruiamo isole che non si parlano”**, ha sintetizzato, indicando, invece, la necessità di progettare il sistema come una rete realmente interconnessa, capace di rispondere in modo efficiente ed efficace alle esigenze del mercato.

In quest'ottica, Bucci ha richiamato alcuni interventi strategici per il Nord-Ovest, come l'adeguamento dei porti alle sempre crescenti dimensioni delle navi e il potenziamento dei collegamenti ferroviari con il resto dell'Europa, elementi fondamentali per sostenere la crescita dei traffici e migliorare la competitività del sistema logistico.

Lo sguardo si è poi ampliato verso le trasformazioni geopolitiche in atto nel Mediterraneo. Il presidente ha sottolineato come il mutamento degli equilibri fra lo stretto di Gibilterra e lo stretto di Hormuz stia ridisegnando flussi e opportunità, aprendo nuovi scenari per il commercio e la logistica.

Fra le dinamiche emergenti Bucci ha citato il ruolo sempre più centrale che va assumendo il Mediterra-

neo nelle rotte crocieristiche, determinato dal trasferimento dei traffici dal Medio Oriente verso il bacino europeo a cui si affianca il consolidarsi dei collegamenti con il Nord Africa, sempre più rilevanti, sia sul piano commerciale, sia su quello delle infrastrutture digitali. In particolare la circolazione dei dati attraverso i cavi sottomarini è destinata a divenire un coefficiente sempre più strategico per l'interconnessione globale.

In siffatto contesto si inserisce anche il Piano Mattei, indicato dal presidente come uno strumento chiave per rafforzare i rapporti con il continente africano e corroborare il ruolo dell'Italia nella determinazione di nuovi equilibri logistici ed energetici.

Il messaggio finale parla di una fase di trasformazione profonda, in cui il Mediterraneo assume una nuova centralità. Si tratta di una sfida che può trasformarsi in un'opportunità per il sistema logistico italiano a condizione che le infrastrutture e le filiere vengano concepite e sviluppate come parti integranti di un unico disegno strategico.



SILVIA SALIS

RILANCIA LA RIGENERAZIONE

30 AREE DISMESSE PER ATTRARRE IMPRESE E INVESTIMENTI



“Consumo di suolo zero, puntiamo sul riuso per creare sviluppo e lavoro”

Trasformare la carenza di spazi in un'opportunità di crescita. È questa la strategia delineata dalla sindaca Silvia Salis a margine dell'assemblea di Spediporto, dove ha annunciato l'imminente approvazione di una delibera per mettere a disposizione circa trenta aree oggi inutilizzate o sottoutilizzate.

Il progetto si fonda su un principio chiaro: nessun consumo di suolo. In una città con limitate disponibilità di nuovi spazi l'amministrazione punta a recuperare aree già urbanizzate – ex siti industriali o insediamenti dismessi – per restituirle a nuove funzioni produttive. “Dobbiamo trovare spazio dove oggi non viene più utilizzato”, ha spiegato la sindaca, indicando nella rigenerazione urbana una leva strategica per attrarre investimenti e generare occupazione.

Gli strumenti messi in campo sono molteplici e integrati, fra questi ci sono le opportunità offerte dalla Zona Logistica Semplificata, l'applicazione della legge regionale 23/2018 e una maggiore flessibilità del Piano Urbanistico Comunale. In particolare, l'introduzione di usi temporanei consentirà di modificare in via sperimentale la destinazione d'uso di alcune aree favorendo l'insediamento di attività economiche e di valutarne gli effetti prima di procedere con eventuali scelte definitive.

Le aree – che saranno meglio individuate con la delibera – si concentrano principalmente in val Bisagno, val Polcevera e nel Ponente cittadino. Si tratta di spazi selezionati anche per la loro collocazione strategica, in prossimità delle principali infrastrutture di collegamento, fattore, questo, che ne aumenta l'attrattività per gli operatori economici.

COMBI LINE

International Spa

LCL
FCL
AIR

Your dynamic nvoocc in Italy

MILANO - GENOVA - LIVORNO - NAPLES - VENICE

Combi Line International S.p.A.
Via Fanin,2 - 20090 Segrate (MI)
info@combiline.it - www.combiline.it



L'iniziativa non riguarda esclusivamente il comparto portuale, ma si estende all'intero sistema produttivo cittadino, con l'obiettivo di stimolare nuove iniziative imprenditoriali e, al tempo stesso, favorire la riqualificazione urbana. Fondamentale sarà il coinvolgimento dei privati, chiamati a sostenere gli investimenti necessari per il recupero e la valorizzazione delle aree. Nel corso dell'incontro, Salis ha inoltre richiamato un altro progetto strategico: la creazione della Scuola delle Professioni del Mare. L'iniziativa punta a ridurre lo sfasamento tra domanda e offerta di lavoro nel settore portuale e logisti-

co attraverso un iter formativo predisposto in collaborazione con gli operatori del comparto. Rivolgendosi, sia ai giovani, sia a chi intende riqualificarsi, la scuola mira a rafforzare il capitale umano e a sostenere lo sviluppo del sistema portuale genovese.

Con il piano di rigenerazione urbana, Genova si prepara ad avviare una nuova fase, basata sul riutilizzo intelligente degli spazi, sull'attrazione degli investimenti e sulla valorizzazione delle competenze, elementi chiave per consolidare la competitività del territorio.



MATTEO PAROLI

ZLS, INNOVAZIONE E DOGANE RAPIDE

IL SALTO DI QUALITÀ DEL SISTEMA LIGURE



“Superare il modello statico, il porto deve generare valore”

Una strategia articolata su tre assi per rafforzare competitività e attrattività del sistema portuale ligure. È questa la visione delineata da Matteo Paroli, presidente dell’Autorità di Sistema portuale del mar Ligure occidentale, intervenuto all’assemblea pubblica di Spediporto.

Al centro dell’intervento Paroli ha posto il ruolo delle Zone Logistiche Semplificate (ZLS) riconoscendo come lo strumento abbia contribuito a consolidare

gli investimenti degli operatori già presenti, ma ha evidenziato anche i limiti ancora esistenti nella capacità di attrarre nuovi insediamenti industriali. Le criticità riguardano soprattutto una semplificazione amministrativa incompleta e un sistema di incentivi fiscali poco incisivo, caratterizzato da un credito d’imposta limitato e incerto.

Da qui la richiesta di un rafforzamento normativo, sia sul piano procedurale, sia su quello fiscale. In tale quadro, è stata valorizzata l’esperienza della ZLS del porto e retroporto di Genova, capace di espandere la propria influenza oltre le aree portuali a tutto vantaggio dell’integrazione logistica e industriale.

Il secondo pilastro riguarda la trasformazione del modello portuale. Secondo Paroli, è necessario superare una visione statica degli scali, spesso concepiti come semplici aree di stoccaggio: un porto moderno deve puntare sulla trasformazione delle merci e sulla rapidità dei flussi, evitando di destinare spazi ad alto valore a funzioni a basso contenuto logistico. Le ZLS, in questa prospettiva, possono trasformarsi una vera e propria estensione operativa del porto, trasferendo attività verso il retroporto e alleggerendo le banchine.

Un passaggio chiave è stato dedicato al Piano Regolatore Portuale, per il quale è stata annunciata la prossima conclusione degli

studi sulla sicurezza nautica, sviluppati in collaborazione con le Capitanerie di porto. Si tratta di una materia, ha sostenuto il presidente Paroli, che incide direttamente sulla competitività, soprattutto in relazione alla crescita delle dimensioni delle navi e all'intensificazione dei traffici. La fase successiva dovrà prevedere un confronto allargato con istituzioni, enti locali e operatori economici, in un'ottica di sviluppo condiviso tra porto, città e territorio.

Sul piano operativo, Paroli ha posto l'accento sullo strumento immediatamente attivabile del pre-clearing doganale, già sperimentato anche a Genova, che consente di accelerare l'uscita delle merci senza necessità di nuovi investimenti infrastrutturali. L'obiettivo, in collaborazione con

l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli di Stato, consiste nell'estenderne l'utilizzo per ridurre la congestione e rendere più scorrevoli i flussi logistici.

In conclusione, il presidente ha sottolineato il valore strategico di Spediporto, che celebra 80 anni di attività, definendo l'associazione un interlocutore imprescindibile per il sistema portuale genovese e nazionale. Gli spedizionieri, ha concluso, continueranno a svolgere da par loro un ruolo assolutamente centrale anche nella definizione del futuro assetto dei porti di Genova, Savona e Vado, contribuendo con competenze sempre più raffinate e visione del futuro all'evoluzione di un settore così importante, caratterizzato dalla sua continua trasformazione.





Da Oltre 100 anni rendiamo
più competitive le importazioni
e le esportazioni delle
aziende italiane e europee

Mino Giachino
Presidente saimare

www.saimare.com

Via A.Scarsellini, 155 - 16149 Genova | phone: +39 010 6027 | email: commerciale@saimare.com

GIANLUCA CROCE

GENOVA RESTA CENTRALE NELLO SHIPPING GLOBALE



“Agenti marittimi snodo tra mare e terra, decisiva la collaborazione tra operatori”

Gli 80 anni di Spediporto si configurano anche come un'occasione straordinaria per ribadire la centralità di Genova nello scenario dello shipping internazionale. A sottolinearlo è stato il presidente di Assagenti Genova, Gianluca Croce, intervenuto all'assemblea pubblica dedicata all'anniversario dell'associazione degli spedizionieri.

“Il fatto che un'associazione prestigiosa come quella degli spedizionieri stia celebrando i suoi 80 anni conferma il ruolo primario di Genova nel mondo dello shipping”, ha affermato Croce, richiamando la continuità storica e il ruolo strategico della città nei traf-

fici marittimi internazionali. Un percorso che si inserisce a buon diritto anche nel quadro delle iniziative già promosse da Assagenti, culminate nella recente edizione della Genoa Shipping Week.

Nel suo intervento, il presidente ha evidenziato la funzione degli agenti marittimi come punto di raccordo tra mare e terra, un nodo operativo che collega armatori, spedizionieri e mercato. **“Siamo quelli che forniscono agli armatori le sensazioni del mercato e, interagendo con gli spedizionieri, contribuiamo ad assicurare il carico alle navi”**, ha spiegato Croce, sintetizzando il ruolo di intermediazione che caratterizza la categoria.

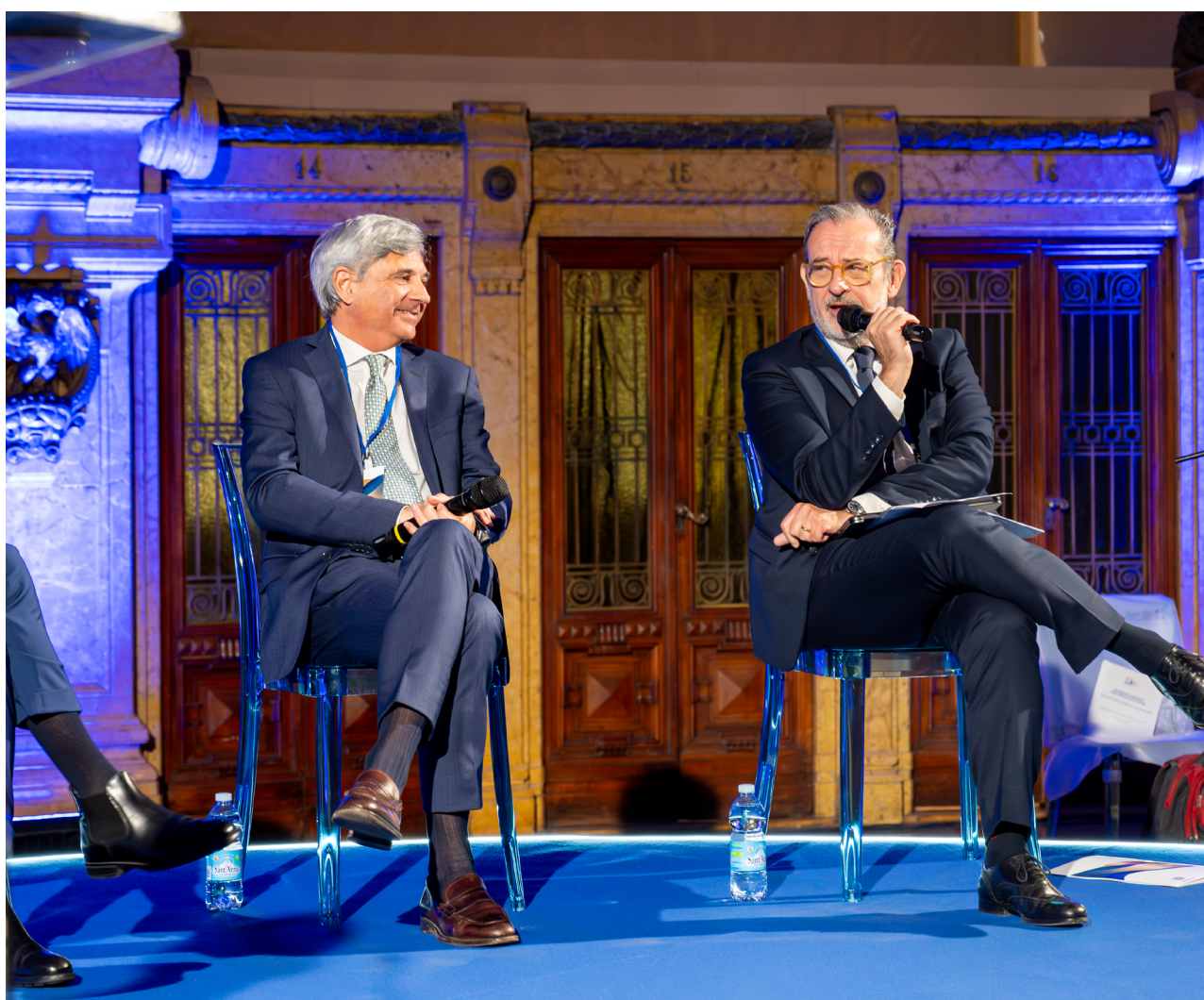
Al centro del sistema, ha sottolineato il presidente di Spediporto, c'è la collaborazione tra tutti gli operatori della filiera. In un ecosistema complesso come quello dello shipping, la competitività non dipende soltanto dalle singole imprese, ma dalla capacità di costruire sinergie e garantire efficienza complessiva. Un equilibrio basato su relazioni consolidate e su un obiettivo comune: la continuità dei traffici marittimi.

Per descrivere il ruolo degli agenti marittimi nel monitoraggio quotidiano delle dinamiche del settore, Croce ha poi riproposto una definizione già utilizzata in passato, quella di **“sentinelle del mare”**, una funzione che pone spesso la categoria in prima linea rispetto a criticità esterne e non controllabili direttamente, ma che richiedono risposte rapide e coordinate.

“Il nostro mondo ha sempre saputo trovare soluzioni con grande rapidità”, ha osservato il presidente di Assagenti sottolineando come la capacità di reazione rappresenti uno degli elementi distintivi della categoria. Non sono le differenze tra operatori a determinare l'ef-

ficacia del sistema, ha aggiunto, ma la rapidità con cui si riesce a rispondere in modo condiviso alle esigenze e alle pressioni del mercato.

In uno scenario globale segnato da instabilità e trasformazioni continue, il messaggio è chiaro: la forza dello shipping risiede nella cooperazione tra tutti i soggetti della filiera. A Genova, ancora una volta gli agenti marittimi si confermano quale baricentro di questo equilibrio e piattaforma strategica per i traffici marittimi internazionali.



DAVIDE FALTERI

NON SOLO CRISI ENERGETICA È UNA CRISI SISTEMICA GLOBALE



“Serve visione geopolitica, fare sistema e accelerare su infrastrutture e innovazione”

La crisi attuale non può essere letta soltanto attraverso la lente dell'energia. Ci troviamo di fronte ad una trasformazione più ampia e strutturale, che intreccia economia, geopolitica e logistica globale. È questa la chiave di lettura proposta da Davide Falteri, presidente di Federlogistica, intervenuto a margine dell'assemblea di Spediporto.

“Quella che viviamo non è solo una crisi energetica, ma è anche sistemica”, ha sottolineato Falteri, evidenziando come l'economia contemporanea non può più prescindere da una lettura geopolitica dei fenomeni globali. Le dinamiche europee, ha spiegato, sono sempre più condizionate da tensioni ed equilibri internazionali che si riflettono direttamente sui costi, sugli approvvigionamenti e sulle catene logistiche.

In questo scenario, anche il settore energetico risulta fortemente esposto: le tensioni geopolitiche influenzano i mercati e, allo stesso tempo, gli stessi operatori della filiera energetica possono amplificare o attenuare gli effetti della volatilità. Da qui l'esigenza, secondo il presidente di Federlogistica, di rafforzare la capacità di “fare rete” da parte del sistema Paese, condizione indispensabile per sostenere la crescita delle imprese.

Falteri ha, però, riconosciuto che il contesto italiano e ligure presenta oggi anche segnali positivi, grazie alla fase di realizzazione di grandi opere infrastrutturali. Tra queste, il Terzo Valico dei Giovi, la nuova diga foranea di Genova e il potenziamento delle reti ferroviarie, interventi che, secondo il presidente, possono rappresentare un volano per la competitività del sistema logistico nazionale.

A fianco delle infrastrutture fisiche, ha aggiunto, si sta sviluppando anche un percorso di innovazione digitale nei settori portuale e logistico, tuttavia, il punto decisivo resta la definizione di un'ottica strategica chiara, condivisa tra pubblico e privato.



Livorno Terminal Marittimo - Autostrade del Mare srl



Terminal traffico ro/ro - heavy lift

Sede Legale e Amministrativa:

Via L. Galvani, 30/32 - Porto di Livorno

Tel. 0586 412515

info@ltmsrl.eu

Sede Operativa:

Varco Galvani - Porto di Livorno

Tel. 0586 438810



“Senza una rotta precisa si rischia di investire senza risultati, brancolando nel buio”, ha avvertito Falteri, sottolineando la necessità di mettere a sistema le iniziative per aumentare i volumi produttivi e la competitività complessiva.

Un passaggio significativo riguarda anche il ruolo crescente di Federlogistica nei tavoli istituzionali nazionali. L'organizzazione è entrata a far parte dell'Organismo di Partenariato della Risorsa mare dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia occidentale, uno dei principali ambiti di confronto tra pubblico e privato sulle strategie portuali e logistiche.

Nel nuovo organismo, Federlogistica è rappresentata da Giuseppe Fabio La Vardera, mentre anche Michele D'Amico partecipa ai lavori, segnando un passaggio definito “inedito” per la

presenza dell'associazione nel contesto siciliano.

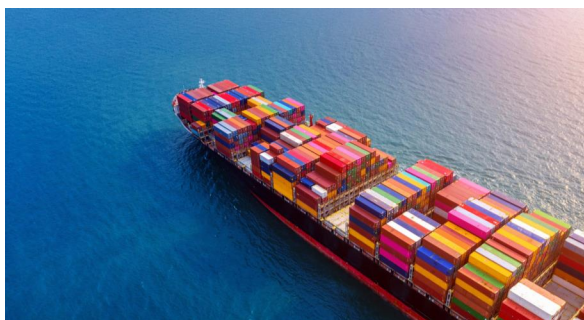
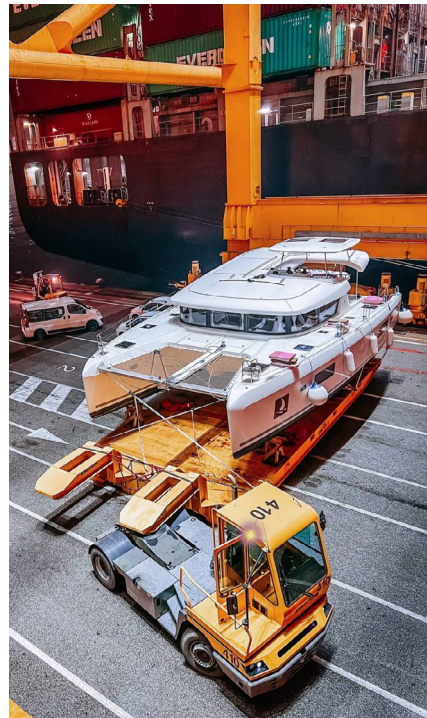
“Si tratta di un ingresso significativo – ha spiegato Falteri – perché ci consente per la prima volta di contribuire direttamente alla definizione delle politiche portuali e logistiche in Sicilia”. L'obiettivo è rafforzare il collegamento tra territori strategici, come l'isola e il resto del Paese, portando le istanze delle imprese nei processi decisionali.

Per Federlogistica, dunque, la sfida è duplice: interpretare correttamente le trasformazioni globali e trasformarle in opportunità concrete di sviluppo attraverso infrastrutture e innovazione nella sfera di una governance sempre più integrata del sistema logistico nazionale.





SISAM
WE DELIVER



SISAM Agenti s.r.l.

Scali Cerere 9, Livorno, Italy

info@sisam.it

+39 0586 243 814

PAOLO PESSINA

IL COMMERCIO GLOBALE RESISTE

LA MERCE TROVA SEMPRE NUOVE VIE



“No all’allarmismo, il sistema logistico si adatta alle crisi”

Uno scenario globale complesso, caratterizzato da instabilità e tensioni geopolitiche su alcune delle principali rotte commerciali, non deve soggiacere a letture eccessivamente allarmistiche. È questa la posizione espressa da Paolo Pessina, presidente di Federagenti, intervenuto all’assemblea pubblica di Spediporto. Pessina ha invitato a mantenere una visione equilibrata delle dinamiche in corso, sottolineando come il sistema logistico internazionale abbia già dimostrato, in più occasioni, una notevole capacità di adattamento. **“La**

merce finisce sempre per trovare tutte le vie”, ha affermato, sintetizzando un metodo basato sulla capacità reattiva del commercio internazionale, anche nelle condizioni più critiche.

A sostegno della sua analisi, il presidente ha addotto l’andamento dell’export italiano, cresciuto in modo costante a partire dal 2016 nonostante le numerose crisi internazionali. Un dato, quest’ultimo, che, secondo Pessina, conferma la solidità strutturale del sistema produttivo europeo e la sua capacità di assorbire shock esterni legati alle crisi dell’energia, all’andamento geopolitico e all’instabilità dei mercati.

Sul piano operativo, il presidente di Federagenti ha descritto la progressiva riorganizzazione delle rotte marittime e terrestri. Le linee container, infatti, hanno adottato soluzioni sempre più multimodali combinando il trasporto marittimo con la distribuzione su gomma, in particolare verso mercati strategici come il Golfo e il medio Oriente. In alcuni casi le merci transitano attraverso i nodi centrali del Mediterraneo o lo snodo di Suez, per poi proseguire via terra verso destinazioni finali, come Dubai o Abu Dhabi.

Questi nuovi assetti logistici, pur determinando un incremento dei

costi complessivi, hanno garantito continuità ai traffici, anche in presenza di criticità sulle rotte tradizionali. Per Pessina, si tratta di una dimostrazione concreta della capacità del mercato di reagire agli sbalzi dei mercati e di ridefinire i propri equilibri operativi.

Il ragionamento si inserisce in una prospettiva storica più ampia. Il presidente ha, infatti, richiamato precedenti fasi di rottura, come la deviazione delle rotte marittime attorno all'Africa, inizialmente percepita come un fattore di forte negatività, ma poi riassorbita dal sistema attra-

verso il formarsi di nuovi equilibri logistici. **“Il mercato presenta dei picchi, ma poi finisce con il riequilibrarsi”**, ha osservato, evidenziando una dinamica abbastanza frequente nel commercio internazionale.

Il messaggio finale è improntato sulla continuità, malgrado le tensioni geopolitiche e le trasformazioni in atto, il sistema logistico globale continua a funzionare attraverso il riconfigurarsi delle rotte e l'evolversi delle strategie delle imprese, confermando la propria capacità straordinaria di adattamento strutturale.



MAURIZIO CONTI

ZLS E ZONA FRANCA

INTEGRAZIONE COL TERRITORIO E INFRASTRUTTURE



“Decisiva la governance condivisa e la semplificazione normativa per attrarre valore”

Le Zone Logistiche Semplificate e le Zone Franche Doganali possono rappresentare un volano per lo sviluppo del sistema logistico del Nord-Ovest, ma solo a condizione che siano

pienamente integrate nel territorio e affiancate da un adeguato corollario infrastrutturale. È questa la posizione espressa da Maurizio Conti, professore ordinario di Economia politica all'Università di Genova, intervenuto nel corso dell'assemblea annuale di Spediporto.

Presentando uno studio dedicato alle potenzialità della Zona Logistica Semplificata Porto e Retroporto di Genova e della Zona Franca Doganale, Conti ha evidenziato come questi strumenti possano produrre valore solo se inseriti in una strategia economica coerente e non trattati come entità isolate.

“Possono funzionare – ha spiegato – purché non restino scollegate dalla realtà economica del territorio”. Il punto centrale, secondo il docente, è la governance: le aree agevolate devono essere gestite in sinergia con istituzioni, imprese, sistema della ricerca e università, così da costruire un ecosistema integrato e coeso. In questa prospettiva, lo sviluppo non può limitarsi alla sola funzione logistica di stoccaggio delle merci, ma deve includere anche attività a maggiore valore aggiunto, come lavorazione, manifattura e servizi avanzati alle imprese. **“Se restano semplici aree di deposito, il contributo alla crescita sarà limitato”**, ha osservato Conti richiamando le evidenze emerse dall'analisi empirica.

Accanto al tema della governance, lo studio ha posto l'accento sul nodo infrastrutturale, considerato determinante per la competitività del sistema del Nord-Ovest. Tra le criticità segna-

late figurano le difficoltà della rete autostradale e le carenze nei collegamenti aeroportuali, che incidono direttamente sulla capacità di attrarre investimenti e sostenere i flussi logistici.

Un'ulteriore criticità riguarda la dotazione finanziaria delle ZLS, giudicata insufficiente rispetto alle ambizioni di sviluppo. In tale contesto, secondo Conti, diviene centrale il tema della semplificazione amministrativa.

“Se non è possibile incrementare in modo significativo le risorse – ha sottolineato – la leva

decisiva sarà la deregolamentazione, che potrà incidere in modo concreto sull'efficacia degli strumenti”.

L'analisi restituisce così un quadro chiaro: le ZLS e le Zone Franche possono rappresentare un'opportunità reale per il sistema logistico genovese e ligure, ma soltanto se opportunamente inserite in una strategia integrata, capace di combinare una governance condivisa con infrastrutture efficienti, nel quadro di una significativa riduzione degli oneri burocratici.

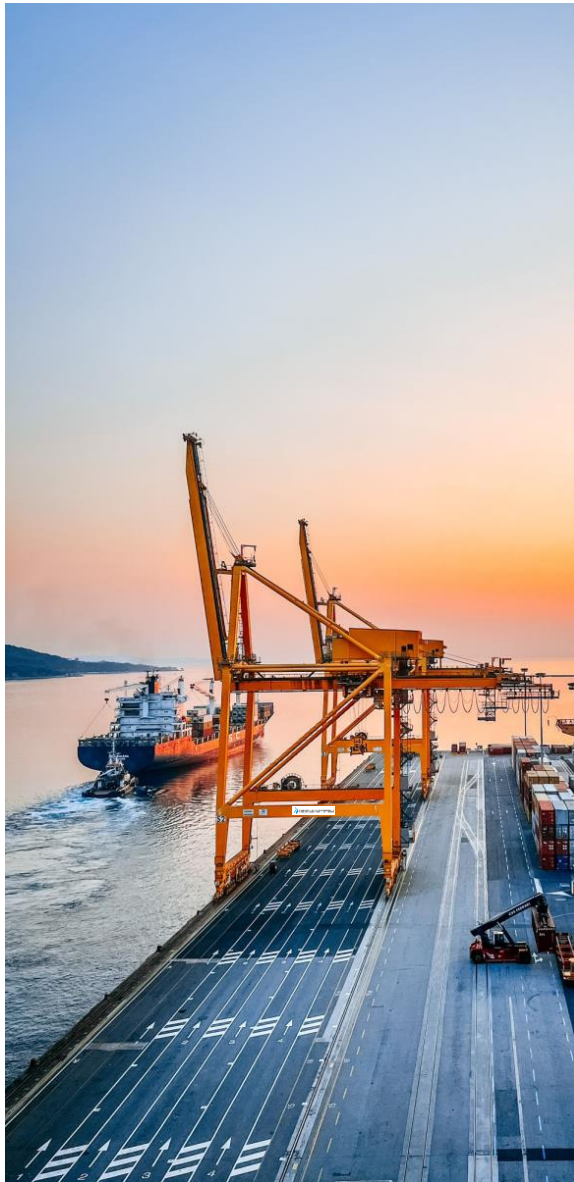






T.O.DELTA

OUR NETWORK YOUR SUCCESS



T.O. Delta S.P.A.

Scali Cerere 09, Livorno, Italy

info@todelta.it

+39 0586 243 907