
Shipping and intermodal transport, la seconda giornata del Forum. Gli operatori: “Importante che l’Italia faccia sistema”

Dentro le notizie



Marco Frojo Energia Pulita

Il progetto cinese dei data center sottomarini: innovazione o azzardo?



Il Forum dello Shipping (foto Pambianchi)

Daniele Izzo

Ultimo aggiornamento 16 ottobre 2025 - 14:24

Si è svolta oggi la seconda giornata del dodicesimo Forum Shipping and intermodal transport al Centro Congressi del Porto Antico di Genova, organizzato da Blue Media – Il Secolo XIX nel quadro della Genoa Shipping Week di Assagenti.



Carlo Esposito Energia Pulita

Le energie rinnovabili e il caso del Brasile: un esempio da non seguire



Simona Viola e Nicola Gambino

Notizie , Regolamenti

Il Vademecum Mase per l'eolico offshore: opportunità e sfide per gli operatori dei settori energetico e marittimo

Ha aperto la giornata **l'intervento della sindaca di Genova, Silvia Salis.**

Il confronto è poi entrato nel vivo con il presidente di Assarmatori, Stefano Messina, che ha replicato all'ipotesi lanciata ieri dal viceministro Edoardo da Rixi di **una linea di trasporto camion marittima tra Carrara e Tolone per togliere traffico pesante dalle autostrade liguri.** "È qualcosa di fattibile – ha detto –. È necessario, però, un incentivo pubblico. Non necessariamente dovrà andare al mondo armatoriale, ma alla modalità sì". Di traghetti ha parlato anche il presidente di Confitarma Mario Zanetti: "Il rinnovo della flotta è una delle priorità. Auspichiamo un nuovo decreto. La bandiera italiana, purtroppo, continua a perdere pezzi".

Gli operatori dello shipping: "Troppi problemi, la rotta artica non funziona"

Dallo stivale al nord del continente, il presidente di Federagenti Paolo Pessina ha trattato invece il tema della **rotta artica**. "Non ci crediamo molto – ha dichiarato –. È vero che porta una riduzione di tempi, ma al Polo Nord non ci sono porti per ottimizzare il viaggio. Inoltre, non tutte le merci possono essere trasportate a quelle temperature. Potrebbero nascere, di conseguenza, problemi di tipo assicurativo". Secondo il numero uno di Federagenti, "i carichi sensibili alle temperature basse sarebbero tagliati fuori". Perciò, ha aggiunto: "Non crediamo nelle voci che dicono che in 15 anni il Mediterraneo verrà tagliato fuori". Sulla stessa linea, Rodolfo Giampieri, numero uno di Assoporti.

Tornando all'Italia, lo stesso Giampieri ha toccato il tema della **rimforma portuale**: "Se ne discute sempre tanto. Serve coordinamento e collaborazione. Una sorta di Repubblica marinara d'Italia che possa competere nel mondo. Oggi vince chi fa le alleanze giuste". Giampieri ha citato il Nord Africa. La Libia, l'Egitto, il Marocco e anche il Medio Oriente. "Sono ottimista, in tal senso – è intervenuto Messina –. Per l'Italia, e per Genova, è un'importante opportunità di crescita".

Il primo panel si è concluso, quindi, tra intelligenza artificiale e regole di concessioni nei porti. Zanetti è stato chiaro: "L'IA non è una minaccia". O meglio: "Può esserlo, senza un lavoro dietro". La produttività, ha aggiunto, "ha un ritorno dell'1%". Di conseguenza, "non è in questo settore che si fa la storia". La chiosa di **Pessina** è sullo scalo genovese: "Qualcuno l'anno scorso parlava di branchi di lupi in città. Ecco, quell'era è finita. Occorre fare competizione in maniera trasparente: soltanto così, si cresce".

Mastro (Adsp Bari): "Interventi da Roma sui porti sono graditi se semplificano"

Francesco Mastro, commissario straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, è stato al centro del secondo confronto della mattinata. Rixi ha annunciato ieri che presto sarà nominato presidente. E come lui, altri colleghi. "Almeno così dicono le voci di corridoio", ha scherzato prima di tornare ad approfondire i temi della riforma portuale e della cosiddetta "Porti Italiani spa", la super Authority nazionale.

"Lo Stato, finalmente, potrà partecipare ai finanziamenti delle grandi opere infrastrutturali – ha spiegato –. Questa è l'ingerenza romana che più ho gradito. Per il resto, è tutto un po' più complicato". Gli interventi, secondo il commissario straordinario, dovranno essere cospicui: "Indicare solamente le linee guida, potrebbe provocare incomprensioni. Mi aspettavo, inoltre, un aiuto alla sburocratizzazione del sistema".

La chiosa è su Bari. "In eredità ho avuto l'esecuzione di quasi un miliardo di euro di finanziamenti intercettati – ha spiegato –. Non c'è, però, solo Bari, che si sta preparando al confronto con i mercati asiatici. Ci sono anche Brindisi. Oppure Manfredonia, sul quale saranno destinati oltre 100 milioni di euro, e altri tre scali. Conoscere il personale, mi sta aiutando in una gestione delicata".

Servizi alla merce, le associazioni imprenditoriali: “E’ importante che l’Italia faccia sistema”

Il terzo convegno si è aperto con le parole di Alessandro Pitto, presidente di Fedespedi, sui dazi. La fotografia su merci e prodotti ha spaziato dagli Stati Uniti fino al confronto bellico tra Russia e Ucraina e al pacchetto di sanzioni decise dall’Europa. “Sono temi sui quali deve esserci dialogo per irrobustire la forza del sistema Italia nei mercati di vendita”, ha evidenziato prima di lasciare il microfono al presidente di Uniport Pasquale Legora De Feo. Che ha sfiorato tutt’altri argomenti: “Alcune regole valgono per le Autorità Portuali al nord e non al sud. È necessario che tutti lavorino in condizioni paritetiche. Altrimenti, si crea confusione”.

Subito dopo, il vicepresidente di Federlogistica Federico Pittaluga è intervenuto sul trasporto. In particolare, quello su rotaia. “In Italia, il settore ferroviario ha delle difficoltà – ha evidenziato –. Stiamo vivendo, però, un periodo positivo dal punto di vista infrastrutturale. Adesso bisogna lavorare sulle strategie. Capire che tipo di sviluppo terrestre si vuole dare, in particolar modo a Genova”. In tale ottica, oltre a ferro e gomma, potrebbe rientrare anche l’ipotesi autostrada del mare. “Il settore dell’intermodalità marittima vive un momento di doppia velocità – ha detto il vicedirettore Alis Antonio Errigo –. I privati stanno investendo. Il pubblico meno”.

Di gas naturale liquefatto, invece, ha parlato il presidente del gruppo Gnl Assogasliquidi – Federchimica, Costantino Amadei. Differenze, in questo caso, tra bunkeraggio ship to ship e truck to ship. “Nel primo caso – ha evidenziato – abbiamo fatto sistema e ottenuto risultati. Nel secondo, abbiamo rinunciato: non siamo riusciti ad avere le autorizzazioni. Soltanto a Messina, si riesce a fare”.

L’ultimo a intervenire è stato il presidente di Assiterminal, Tomaso Cognolato. “Non so dire il motivo reale nella nomina dei vertici delle Autorità Portuali – ha concluso –. Il vero problema: l’Italia è ferma. Parliamo spesso e volentieri di shipping e logistica, ma poco

dell'anello che li lega: i porti. Al di là delle statistiche sul commercio, il Paese muove 70 milioni di persone ogni anno. Perciò, il compito nostro è sempre stato fare da trade d'union tra le realtà locali e il Governo”.

Aldo Negri: “Container, il 2025 anno molto complicato”

Aldo Negri, amministratore delegato di Finsea, Danilo Decarlini, Abb, Alessio Giusto, Accelleron, Santi Casciano, Vado Gateway, e Cristina Migliaro, Rina, sono stati i partecipanti dell'ultimo convegno della seconda mattina.

Mettendo a fuoco il mondo dei container, Negri ha definito il 2025 “molto complicato”. Nell'ultimo anno, ha aggiunto, “ci sono state modifiche importanti nelle rotte”. Il che “ha creato molta confusione negli stessi operatori”. Nonché, nei prossimi anni, “un eccesso di stiva”. Sui carichi secchi e liquidi, invece, “non ci sono state grandi novità da gennaio a oggi”. Mentre il mercato dei rotabili “ha già subito e continuerà a subire cambiamenti, anche in seguito alla vendita del gruppo Iveco”. Nel Mediterraneo, ha aggiunto Casciano, “i porti restano comunque ben utilizzati”. E il bacino, “nonostante un periodo di riorganizzazione all'orizzonte, rimarrà “protagonista”. Con un occhio sempre puntato “su India e Medio Oriente”.

Le frontiere dello shipping, secondo Decarlini, sono precise. “Le aziende devono cercare di anticipare le necessità di operatori e armatori. Abb, da tempo, ha scelto di decidere il tipo di combustibile da gestire: l'elettricità. Allo stesso modo, vuole caricarsi sulle spalle la responsabilità di usufruire di questa alimentazione a bordo di tutte le navi”.

Il dibattito si è quindi presto spostato su un altro argomento: il rapporto tra giovani e

Potrebbe interessarti



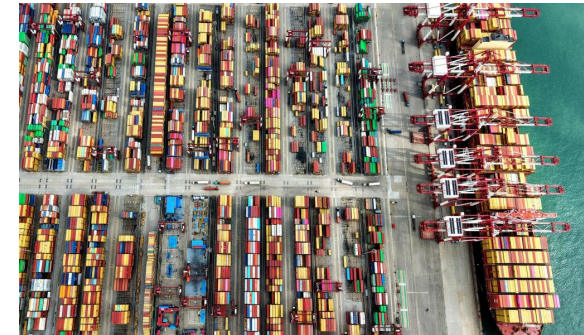
La Redazione |

**Forum dello Shipping, a Genova
l'edizione numero 12**



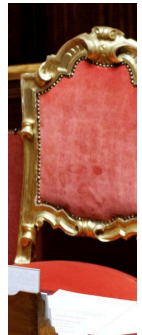
La Redazione |

**Norvegia, il governo sospende il
progetto del primo tunnel navale del
mondo**



La Redazione |

**Osservatorio Fedespedit, Pitto:
"Commercio estero italiano in
crescita"**



La Redazione |

**Questioni
Salvini al
mancano
tassazioni**

