

Un mare di Svizzera 8 “affidabilità normativa e operativa, due obblighi per affrontare le incertezze del mercato mondiale”



Alla caccia di due milioni di container potenzialmente preda dei porti italiani e di chi possa investire sulle nuove infrastrutture di trasporto (36 trilioni di dollari da qui al 2040)

Incertezza e affidabilità. Queste le parole d'ordine che sono state lanciate oggi a Lugano dal Forum “Un mare di Svizzera” giunto alla sua ottava edizione

In effetti le tre tavole rotonde attraverso le quali sono state declinate le problematiche di finanziamento delle nuove infrastrutture di logistica e trasporto, quelle di sviluppo del sistema

portuale genovese e ligure in diretta connessione con la Svizzera, nonché quella sulle nuove rotte delle materie prime e sui dazi, sono state caratterizzate da questi due fattori.

Da un lato la realtà di mercato che costringe a procedere “a vista” affrontando le incertezze ogni qualvolta si presentano. Incertezze derivanti dalla situazione geopolitica, ma anche dagli equilibri sempre più precari in termini dazi, scarsa uniformità normativa, protezionismo.

Dall'altro, la necessità sempre più sentita di creare (in primis nei porti italiani) situazioni di affidabilità assoluta in grado di attirare investitori internazionali.

Il bisogno di regole certe – ha affermato il Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi, così come il Presidente dell'AdSP dei porti di Genova e Savona – rappresenta una priorità assoluta e in questa direzione vanno le scelte compiute nello scalo genovese in tema di concessioni.

E il tema è dirimente per valorizzare gli investimenti presenti e futuri che sono in atto e che dovranno essere varate nel settore delle grandi infrastrutture di trasporto.

Secondo uno studio della McKinsey, richiamato nella relazione di Paolo Costa, già Presidente della Commissione Trasporti del Parlamento Europeo – di qui al 2040 dovranno essere attivati investimenti per 36 trilioni di dollari in infrastrutture di trasporto e logistica, e le risorse della Ue con la fine degli effetti del PNRR e con i ventilati investimenti sul riarmo saranno forzatamente limitate. Come emerso con evidenza dagli interventi al Forum “Un Mare di Svizzera 8” sarà quindi indispensabile attivare tutte le possibili opzioni specie di partenariato pubblico-privato, ad esempio indirizzando verso i porti e i retroporti una parte di quei finanziamenti derivanti da fondi pensione che oggi sono stati dirottati, ex lege, verso i venture capital.

Il messaggio dell'affidabilità è stato lanciato con forza dal neo Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Matteo Paroli, che citando le recenti delibere per stabilizzare le concessioni e fornire risposte di piena affidabilità agli operatori internazionali. E a Genova il tema dell'affidabilità anche normativa sarà ancora più determinante considerando i 3,3 miliardi di investimenti in atto nonché lo sforzo in digitalizzazione per consentire a quei 2 milioni di container che potrebbero essere attirati verso i porti italiani di scorrere attraverso un sistema logistico efficiente verso le industrie italiane ed europee.

I fantasmi che incombono sui mercati della logistica, dei porti, delle commodities, dei dazi sono molti e difficilmente razionalizzabili: e fra questi fantasmi quello della Cina e del suo ruolo crescente sulle rotte marittime e sul trading è certo prevalente. Con un'Europa che – secondo il parere quasi corale dei partecipanti al Forum – dovrebbe essere più coraggiosa e più realistica, anche nella prospettiva di minacce future alla centralità del Mediterraneo, come quella che potrebbe derivare da uno sviluppo, non casualmente, cinese, della rotta Artica.

Quali ricette applicare? Secondo Fabio Regazzi, Consigliere agli Stati e Presidente dell'Unione Svizzera delle Arti e dei Mestieri, le risposte devono essere ispirate a un grande pragmatismo, quello che interessa in Svizzera un pianeta di oltre 600.000 aziende sotto i 250 dipendenti e che

potrebbero trovare soluzioni anche in una serie di accordi di libero scambio con India, Cina, Malesia, Mercosur.

Nel corso delle tavole rotonde si sono alternati esperti in finanza internazionale come Fabrizio Vettosi (VSL Club), Gabriele Corte (Ceresio Investors), Enrico Loewenthal (Equiter SGR) e l'armatore Stefano Messina (Assarmatori) che ha affrontato con grande pragmatismo il tema dell'investimento in nuove navi.

La tavola rotonda sulla portualità e la logistica ha visto la partecipazione di Gianluca Croce (Assagenti), Ignazio Messina (Gruppo Messina), Ugo Patroni Griffi (Professore di Infrastrutture e logistica sostenibili dell'Università Aldo Moro di Bari), Juan Pablo Richards (Hapag-Lloyd), Bruno Pisano (Presidente dell'AdSP del Mar Ligure Orientale) che ha sottolineato l'esigenza di fare sistema per la portualità italiana.

Esigenza per altro rimarcata dal Viceministro Rixi che ha preannunciato l'imminente check su tutte le concessioni nei porti italiani.

Ultima sessione sulle nuove rotte delle commodities con un quadro tracciato da Giovanni Colotto, Managing Director Rocktree Italia e con la partecipazione, oltre a quella di Fabio Regazzi, di Vincenzo Romeo, CEO di Nova Marine Carriers e di Marco Fiori, CEO di Premuda.