

SHIP2SHORE

MAGAZINE ON LINE DI ECONOMIA DEL MARE E DEI TRASPORTI
Magazine on line di economia del mare e dei trasporti

Direttore Responsabile: Angelo Scorza

Contenuto per gli Abbonati S2S+

PORTI

Tensioni geopolitiche e guerra commerciale agitano il mare della Svizzera

Al consueto evento organizzato a Lugano per far dialogare gli operatori elvetici con il cluster marittimo ligure tiene banco la complessità del contesto globale, a cui si tenta di far fronte con maggiori certezze normative

6 OTTOBRE 2025 ALLE ORE 17:20



In un contesto globale caratterizzato, ormai, da una perenne e crescente instabilità, e da molteplici incertezze, gli investitori internazionali chiedono ai gestori dei porti e delle infrastrutture logistiche affidabilità e sicurezza normativa.

Una tendenza emersa chiaramente durante l'ottava edizione del convegno 'Un mare di Svizzera', svoltosi nei giorni scorsi a Lugano, articolato in 3 tavole rotonde in cui sono state affrontate le principali problematiche legate al finanziamento delle nuove infrastrutture di logistica e trasporto, allo sviluppo del sistema portuale genovese e ligure in diretta connessione con la Svizzera, nonché alle nuove rotte delle materie prime e ai dazi.

Guerra commerciale e guerre ‘vere’ obbligano gli operatori e gli investitori a ‘navigare a vista’, e rafforzano il bisogno di questi soggetti di trovare, nei gestori delle infrastrutture e nelle istituzioni da cui essi dipendono, elementi di certezza e di sicurezza.

Un bisogno di cui hanno parlato – in relazione all’evoluzione del porto di Genova, interessato da interventi strutturali come quello per la costruzione della nuova diga – anche il Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi, e il Presidente dell’AdSP del Mar Ligure Occidentale Matteo Paroli.

Il tema è, d’altra parte, dirimente per valorizzare gli investimenti presenti secondo uno studio di McKinsey, citato durante il forum ticinese da Paolo Costa, già Presidente della Commissione Trasporti del Parlamento Europeo: entro il 2040, infatti, dovranno essere attivati investimenti per 36 trilioni di dollari in infrastrutture di trasporto e logistica, e le risorse europee, con la fine degli effetti del PNRR e con i ventilati investimenti sul riarmo, saranno forzatamente limitate. Come emerso con evidenza dagli interventi del convegno, sarà quindi indispensabile attivare tutte le possibili opzioni, partendo dal partenariato pubblico-privato, e indirizzare 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.

Paroli ha incentrato il suo intervento sul tema dell’affidabilità normativa, che sotto la Lanterna sarà ancora più determinante considerando i 3,3 miliardi di investimenti in atto e lo sforzo per la digitalizzazione delle procedure.



“La nostra sfida è costruire un sistema portuale solido, integrato con l’industria e i mercati europei, attrattivo per gli investitori ma pienamente rispettoso dell’ambiente e dei territori che lo ospitano” ha spiegato il numero uno di Palazzo San Giorgio.

Il Presidente dell'AdSP di Genova e Savona ha quindi citato la nuova diga, "un'opera da 1,3 miliardi di euro, che ha dato vita al più grande cantiere marittimo al mondo e che consentirà l'accesso di navi fino a 400 metri a pieno carico". Un intervento importante, che si inserisce in un piano più ampio di cui fanno parte anche banchine, aree retroportuali, nuovi assi di penetrazione e il ponte ad arco su due livelli, ma che da solo non può essere sufficiente.

"Per attrarre investimenti servono governance forti, stabilità giuridica e chiarezza amministrativa" ha aggiunto Paroli, che a tal proposito ha fatto riferimento al caso [della concessione del Genoa Port Terminal](#), spiegando: "Abbiamo voluto dare un segnale chiaro: chi investe in Italia deve avere la certezza di poterlo fare, ma dobbiamo garantire regole certe e coerenti."

Guardando poi allo scacchiere internazionale, Paroli ha lanciato un monito [sulla sperimentazione delle nuove rotte artiche](#): "È una suggestione pericolosa che può tagliare fuori la centralità del Mediterraneo e alterare un ecosistema delicatissimo. L'Europa deve difendere la coerenza tra transizione ambientale e sviluppo commerciale, custodendo la centralità strategica del Mediterraneo dopo la crisi del Mar Rosso e di Suez".



Alla luce del complesso contesto geopolitico globale, e del crescente protagonismo cinese, non solo Paroli ma quasi tutti i relatori del forum di Lugano hanno auspicato un intervento più deciso ed efficace da parte dell'Europa.

Tematiche affrontate anche nel corso delle 3 tavole rotonde che hanno animato l'ottava edizione di 'Un mare di Svizzera'.

Durante la prima, dedicata alla finanza, sono intervenuti Fabrizio Vettosi (VSL Club), Gabriele Corte (Ceresio Investors), Enrico Loewenthal (Equiter SGR) e l'armatore Stefano Messina (Assarmatori), che ha parlato dell'investimento in nuove navi.

La seconda, dedicata a portualità e 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).

Infine, durante l'ultima sessione, Giovanni Colotto, Managing Director Rocktree Italia, Vincenzo Romeo, CEO di Nova Marine Carriers e Marco Fiori, CEO di Premuda, hanno analizzato le nuove rotte delle commodities.