

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Professionalità genovesi a confronto al Propeller Club di Genova

Nicola Capuzzo · Thursday, October 27th, 2022

Genova – Un nuovo soggetto preposto al marketing della portualità e dello shipping, un business del rimorchio sempre più concentrato, il settore degli spedizionieri che si augura di non dover attendere 20 anni per vedere attive le Zes e le Zls e agenti marittimi che nel giro di pochi anni si trovano a fare attività molto diverse.

Sono questi alcuni degli spunti e dei messaggi lanciati in occasione della serata organizzata dal Propeller Club – port of Genoa presieduto dalla prof.ssa Giorgia Boi e intitolata “Cluster marittimo tra presente e futuro: professionalità genovesi a confronto” nell’ambito dell’evento Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry – Seaside Edition promosso da Spediporto.

La proposta di una nuova forma di marketing del cluster portuale “attraverso un soggetto partecipato da istituzioni ma anche aziende e associazioni” è arrivata da Filippo Gallo, presidente di Cisco (Centro Internazionale Studi Containers). “Serve – ha aggiunto – una realtà che sappia racchiudere gli stimoli e le competenze di tutti noi. Sarebbe un’attività di stimolo per tutti noi”. L’idea era già stata lanciata dallo stesso Gallo a fine 2020 parlando di [“una nuova agenzia per il marketing portuale di Genova”](#) e seguiva una proposta simile a suo tempo pensata da Paolo Pessina, presidente di Assagenti che aveva detto: “Non si può più pensare a un marketing territoriale di tipo tradizionale del nostro porto e dell’industria italiana in generale, [occorre un marketing mirato sulle industrie che fanno import – export](#)”.

Lo stesso Pessina è intervenuto alla conviviale del Propeller genovese dedicata al tema delle professionalità genovesi dicendosi “un convinto sostenitore della concentrazione degli investimenti infrastrutturali” e sottolineando come “per la prima volta a Genova e in Liguria si vedono investimenti concentrati e coordinati (non a pioggia). C’è unità d’intenti fra associazioni che lavorano insieme alle autorità. La sfida per i prossimi anni è passare da una quota del 15% a un 40% di traffici via ferrovia da e per il porto di Genova”.

Il presidente degli agenti marittimi genovesi, nonché dirigente di Hapag Lloyd Italy, ha aggiunto che “per una linea marittima la velocità di carico e scarico dei container è diventata la priorità. Per questo indispensabili sono i treni”. A proposito del tema delle professionalità Pessina ha ricordato che “la digitalizzazione ha ridotto i gap di competenze fra paesi più e meno sviluppati per cui è indispensabile lavorare sulla formazione. I giovani che oggi fanno un mestiere fra qualche anno

probabilmente faranno un'altra attività. In Hapag Lloyd a Genova – ha concluso – abbiamo assunto 40 giovani non guardando tanto alla laurea o al percorso di studi ma a quale apertura mentale e interessi avevano”.

Molto atteso, per evidenti ragioni legate alle [notizie d'attualità riguardanti la società Rimorchiatori Mediterranei destinata alla cessione a Msc](#), era l'intervento di Alberto Delle Piane, presidente di Assorimorchiatori. “Quello del rimorchio portuale è un settore fortemente regolato dall'autorità marittima. dobbiamo garantire la sicurezza dell'approdo delle navi. Negli ultimi 25 anni abbiamo visto una progressiva concentrazione dei player e all'orizzonte vedo un mercato dominato da poche aziende, molto grosse e molto integrate”. Ripercorrendo l'evoluzione recente del business del rimorchio nei porti in Italia, Delle Piane ha ricordato che “da 10 anni c'è stato un cambio di scenario per cui da una concorrenza nel mercato si è arrivati a un concorrenza per il mercato con il servizio in concessione assegnato tramite gare bandite dall'autorità marittima. Le società di rimorchio sono obbligate ad avere un approccio molto più efficiente per non rischiare di essere estromesse dal mercato”.

A rappresentare infine il mondo degli spedizionieri era presente Alessandro Pitto, presidente di Fedespedi, il cui contributo è stato dedicato all'attesa attivazione in Italia delle Zone economiche speciali e delle Zone logistiche semplificate. “Lo Sportello unico doganale è del 2003 e, come ricordo sempre, è diventato maggiorenne senza ancora vedere la luce. Spero che Zes e Zls non facciano la stessa fine anche perché il momento giusto per averle sarebbe ora che sul mercato si parla di reshoring”.

Pitto ha poi ricordato come Spediporto abbia un progetto di Zls insediata in Valpolcevera, nota anche come Green logistica valley: “Un'idea di sviluppo che consentirebbe di mantenere a ridosso del porto di Genova le attività di logistica alle merci”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, October 27th, 2022 at 9:00 am and is filed under [Economia, Politica&Associazioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.