

SFLMI. L'8ª edizione si apre con la crisi geopolitica del commercio internazionale

scritto da Scenari Internazionali | 26 Marzo 2024



Photo credit © SFLMI

Ha preso il via oggi a Milano l'ottava edizione di Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry, pensato per proporre un confronto tra gli stakeholder sulla direzione da dare allo sviluppo del sistema logistico, portuale e produttivo italiano affinché possa contribuire al recupero della crescita del comparto economico e sociale. Per la quarta edizione consecutiva, Scenari Internazionali segue l'evento in qualità di media partner.

A cura della Redazione

Si è chiusa oggi la prima giornata di lavori dell'8ª edizione di **Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry** (#SFLMI24). L'evento è promosso da ALSEA e dall'International Propeller Clubs Port of Milan, in

programma oggi e deomani a Milano presso il Centro Congressi di Assolombarda.

Dopo i saluti istituzionali degli organizzatori **Umberto Masucci**, presidente dell'International Propeller Clubs, **Betty Schiavoni**, vicepresidente di ALSEA, e **Riccardo Fuochi**, presidente dell'International Propeller Clubs Port of Milan, il primo blocco di interventi è proseguito con lo speech di **Piero Pellizzari**, comandante del Porto di Genova, in rappresentanza di **Nicola Carlone**, comandante generale delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera, ha ripercorso tutti i fattori che influenzano il **settore marittimo** sia dal punto di vista geopolitico che ambientale, in cui auspica in particolare che i porti diventino **hub energetici** in grado di rispondere alle esigenze legate ai nuovi sistemi di propulsione.

La consueta sessione d'apertura dedicata allo scenario geopolitico ha visto in particolare al centro del dibattito la situazione nel **Mediterraneo Allargato** e in particolare la crisi del Mar Rosso tra i due *choke point* dello stretto di **Suez** e quello di **Bab-el-Mandeb**.

Ma il Mar Rosso è solo l'ultimo di una catena di eventi che stanno mettendo in crisi la logistica, come ha evidenziato **Marco Conforti**, presidente di PSA Italy. Secondo Conforti, già da tempo sono in atto delle trasformazioni del settore: ad esempio il **RoRo** registra tassi crescita del 50% superiori ai contenitori. Occorre dunque una **pianificazione pubblica** e amministrazioni che tengano conto di queste tendenze in cui non è necessario ampliare la capacità dei terminal contenitori.

Per **Massimo Deandreis**, direttore generale di SRM il Mediterraneo resterà comunque centrale in un sistema globale in cui **NAFTA**, **UE** e **l'Asia** resteranno i tre grandi poli.

Con i problemi collegati al transito attraverso il canale di Suez le merci girano diversamente e **Giuseppe Mele**, direttore generale di Confetra, ha evidenziato come stia aumentando il traffico sulle Alpi. Tra il 1980 e il 2022 si è passati da 49,8 a **118,5 milioni di tonnellate**. Mele sottolinea anche diverse criticità: la mancanza di un'armonizzazione di regole e politiche di transito tra i vari Paesi (Italia, Francia, Svizzera ed Austria); la **dotazione infrastrutturale dei valichi** non è adeguata e sono previste diverse limitazioni sia stradali sia ferroviarie; manca una **programmazione e gestione integrata** dei cantieri.

Proprio sulle catene di fornitura, tra nuova globalizzazione e autonomia strategica si è concentrata l'economista **Cristina Pensa** del Centro Studi di Confindustria che ha definito il **backshoring** come una strategia né concreta né auspicabile per l'Italia vista la carenza di materie prime.

Marco Grassidonio, Country Head di Garbe, azienda tedesca specializzata nell'Industrial Real Estate, ha fornito uno sguardo sul **reshoring** e il **nearshoring** che evidenziano nuovi trend: la Cina è stata prima scelta per delocalizzare, oggi si è sviluppata un'attenzione per il Sud-est asiatico e l'interesse verso il *near-shoring* si è impennato negli ultimi anni. Sempre da una ricerca di Garbe emerge che il **Nord Italia** potrebbe beneficiare parecchio del near-shoring.

La mattinata dei lavori è poi proseguita con un focus sull'**Africa** e sulla **Cina**. **Emanuele Oddi**, analista e ricercatore di Eurispes, ha evidenziato il buon andamento dell'economia africana in un contesto che comunque rimane complesso ed eterogeneo con tensioni politiche e militari in Paesi come il **Rwanda**, la **Repubblica Democratica del Congo**, il **Niger** e il **Senegal** che è in pieno processo elettorale in un clima di contestazione. Alcuni Stati sono a rischio default, senza dimenticare inoltre le crisi climatiche e i disastri naturali.

Mauro Battocchi, direttore generale per la Promozione del Sistema Paese del Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale, ha evidenziato la **relazione tra Italia e il Nord Africa** in cui deve coesistere un forte legame logistico e infrastrutturale. Ad esempio il nostro Paese è il primo partner economico della **Tunisia**.

Si è poi passati a parlare delle **relazioni bilaterali Italia-Cina** dopo l'uscita dalla Via della Seta con **Alessandro Zadro**, responsabile del Centro studi dell'Italy China Council Foundation che ha sottolineato la complessità del tema poiché l'Italia era stato l'unico Paese del G7 a firmare il Memorandum of Understanding. Zadro ha evidenziato come esista uno **squilibrio nello stock degli investimenti** tra risorse impegnate dall'Italia in Cina (15,5 miliardi) e viceversa (circa 2,3). Tuttavia l'Italia rimane la **prima destinazione dei turisti cinesi** in Europa.

Anche quest'anno l'evento ha ospitato, in anteprima, la presentazione della 6^a edizione della Survey di **Contship SRM** sui "corridoi logistici" del settore container. Lo Studio è stato condotto attraverso l'analisi dei risultati di interviste a **400 imprese manifatturiere** sulle modalità di gestione e organizzazione della loro logistica portuale, sull'intermodalità, sugli incoterms e sui loro **progetti di sostenibilità e di digitalizzazione**.

Dallo studio si conferma un dato preoccupante: nel 2023 in export il **75% delle imprese** ha optato per l'**ex works** (franco fabbrica), cioè la cessione al compratore della merce dell'intero processo di trasporto, dalla fabbrica al destino.