



La sviluppo della macroarea Genova-Milano in funzione dell'industria logistica del Nord Ovest

Riccardo Fuochi

Presidente Propeller Port Club di Milano

Genova 19 settembre 2013



Il Propeller Port Club di Milano

100 soci in rappresentanza delle più importanti **aziende** logistiche lombarde, **studi legali, broker, assicuratori e consulenti**

Impegnati a diffondere la **cultura** della navigazione, del trasporto e della logistica attraverso:

- Serate** conviviali
- Convegni**
- Partecipazione **fiere**
- Partecipazione a **tavoli di lavoro istituzionali**

Gruppo Giovani (under 40) per nuovi stimoli e nuove idee



Lo scenario macroeconomico 2013

Calo significativo del **Pil** nazionale

Contrazione degli **investimenti**

Riduzione della **spesa** per consumi delle famiglie

Ulteriore incremento del tasso di **disoccupazione**

Maggior esposizione del **Mezzogiorno** rispetto alle altre aree geografiche



Italia: I° trimestre 2013/ 2012

Riduzione media del **20%** delle spedizioni via mare

Import dall'Asia: **-28,8%**

-3,7% del trasporto marittimo

Tenuta dei container con **+0,9%**



Le sfide per i porti

I primi 5 gruppi del mercato del trasporto container controllano una quota superiore al 70%. 3 di questi gruppi movimentano 40 milioni di container

Canale di Suez: -6,9% le navi in transito ma +1,9% le merci trasportate.

1 milione i teus che sono diretti in Italia e sbarcano nei porti del Nord Europa per una perdita di **centinaia di milioni di euro**



La necessità

Costruire un'alleanza fra mondo della produzione e dell'export, mondo della logistica e delle spedizioni e istituzioni.

In funzione del gigantismo navale le compagnie infatti indirizzeranno le loro navi verso i porti che potranno accoglierle e che disporranno di un retroterra adeguato a gestire e movimentare volumi sempre più crescenti



Cosa fare per il sistema portuale

Sviluppare una regia nazionale che:

- **Interpreti una visione geografica moderna** ed in linea con le nuove direttrici di traffico ed il gigantismo
- **Razionalizzi** il numero degli scali
- Individui **i porti** realmente strategici e competitivi
- **Concentri** le poche risorse esistenti sugli scali individuati per valorizzarne la vocazione europea
- **Supporti** la creazione di collegamenti e infrastrutture logistiche adeguate



“MiNova ed Expo 2015”

L' Export milanese vale **48 milioni di tonnellate** e di queste ben **38 prendono la via del mare**. Di questi 38, poi, **30 milioni** utilizzano il porto di Genova per arrivare nei mercati finali.

MiNova può rappresentare un'operazione di **modernità istituzionale ed infrastrutturale**



“MiNova ed Expo 2015”

Obiettivo: lanciare il **Porto Lungo**: una collaborazione del porto con network esistenti di alto livello, avviando un percorso di integrazione (sistemi informativi, procedure ecc.)

Indispensabile coinvolgere maggiormente i terminal interni che possono avere un ruolo strategico: **Novara, Mortara, Melzo Busto Arsizio, Segrate, Piacenza** che a fronte di un simile progetto potrebbero sviluppare volumi di traffico importante pari a quello che oggi movimentano con il terrestre.



Le necessità

Il terzo valico, in modo da far sì che le due aree si possano saldare e realizzare una macrocittà del mare e delle Merci.

Una nuova intermodalità, oggi penalizzata perché la linea ferroviaria attuale consente treni di 1200 ton e 500 metri di lunghezza a fronte dei treni europei ben più consistenti (2000 ton e 750 metri di lunghezza)

L'aumento delle linee di collegamento per creare una rete di impianti intermodali che in modo funzionale facciano da retro porto a Genova

La definizione di procedure doganali semplificate utilizzando sistemi di controllo tecnologicamente avanzati che consentano il trasferimento immediato dei contenitori nei luoghi di scarico o nei depositi doganali interni.



**In questo modo potrà essere
valorizzato il posizionamento
geografico delle diverse piattaforme
logistiche del Nord Ovest in occasione
del banco di prova di Expo 2015**