

## ■■■ AUGUSTO FORGES DAVANZATI

# «I dazi non fanno bene Napoli, serve la Darsena»

### Il presidente di Assospena: «Positivo l'arrivo dei treni Msc a Nola La Zes è un ottimo strumento, adesso avanti con i punti franchi»

■■■ ALBERTO GHIARA

«Siamo una piccola azienda familiare in uno scenario in cui la dimensione degli operatori del settore cresce continuamente. Ne è un esempio recente il caso della fusione fra Dsv e Schenker», afferma Augusto Forges Davanzati, amministratore del gruppo omonimo e presidente di Assospena, l'associazione degli spedizionieri doganali di Napoli. Il gigantismo caratterizza sempre più l'attività logistica globale come conseguenza delle economie di scala e della standardizzazione delle procedure. «Competere in queste condizioni - conferma l'imprenditore - è sempre più complicato, ma se siamo ancora qui c'è un motivo. Offriamo un servizio su misura, cucito addosso al cliente, che una multinazionale non riesce a dare». Questa caratteristica è necessaria in due dei settori in cui la casa di spedizioni partenopea si è specializzata, quella dell'industria dell'abbigliamento e quello delle opere d'arte. Quest'ultimo «è un mercato che si è incrementato negli ultimi anni, grazie anche al momento magico che Napoli sta vivendo sul fronte del turismo e dell'organizzazione di eventi, e richiede una forte specializzazione, sia nel trasporto sia nelle operazioni doganali».

#### La storia dell'azienda

L'azienda mantiene il carattere familiare, ma non rinuncia a crescere, aggiungendo nuovi elementi a ogni generazione. Nata nei primi anni 1960 dall'attività di spedizioniere doganale del padre, Antonio Forges Davanzati, «da quando sono subentrato io - racconta Augusto - abbiamo allargato il nostro target e ci occupiamo anche di spedizioni internazionali, in prevalenza import, dal Sudest asiatico di abbigliamento, accessori vari, tessuti, tutto quello che riguarda il mondo del tessile».

Una scelta fatta quasi per caso, che si è consolidata grazie al passaparola. E che recentemente ha portato a investire in un deposito



**i**  
**CHIÈ**



**Augusto Forges Davanzati, classe 1964, è amministratore della società Gruppo Forges Davanzati srl. Dal 2012 è presidente dell'Associazione spedizionieri doganali di Napoli**

doganale nell'interporto di Nola, fianco a fianco proprio con i clienti del settore tessile. «Lo stiamo organizzando con investimenti tecnologici in software e attrezzature per la logistica che permettano di gestire i colli in maniera moderna». Un ulteriore passaggio che si accompagna a quello generazionale, visto che di digitalizzazione e informatica si occupa il figlio Alessandro.

#### Idazi

La realtà del gruppo è ovviamente legata a quella del territorio, ma come sta vivendo la guerra commerciale avviata dagli Stati Uniti? «Per il nostro settore in Campania - è la risposta - il 2025 è un anno particolare. Dopo Covid e guerre, è la volta dei dazi. Il tessuto produttivo ha retto bene, con un aumento dell'export drogato però dalla corsa all'accaparramento del mercato statunitense. Bisogna vedere come si stabilizzerà la situazione. Certamente tariffe e barriere non fanno mai bene al commercio internazionale, non ne capisco la ragione. Ma sono appena entrate in vigore, vediamo come reagiranno i mercati. Per quanto riguarda l'import, l'abbigliamento è in sofferenza per il calo dei consumi dopo il rimbalzo post-Covid. Tuttavia i nostri volumi nella prima metà dell'anno hanno retto,

**Nella foto in alto: container nel porto di Napoli. Lo scalo partenopeo e quello di Salerno sono i punti di riferimento dell'economia campana. La nascita della Zes sta favorendo la spinta alla internazionalizzazione delle imprese dell'Italia meridionale, ma l'introduzione delle zone franche doganali porterebbe un ulteriore vantaggio**

anche i porti di Napoli e Salerno stanno andando bene rispetto al 2024».

#### Le infrastrutture

Da operatore logistico, l'attenzione per quanto avviene nei porti è forte. L'attesa è in particolare per l'ampliamento delle banchine destinate ai container, ma anche per i collegamenti con gli interporti. «Si sono avviati quasi tutti i cantieri finanziati con il Pnrr, che sono fondamentali. Resta l'eterna incompiuta, la Darsena di Levante, che ci consentirebbe di avere molto più spazio per i container. Napoli, come Salerno, soffre di avere il porto a ridosso della città. C'è stata un'accelerazione negli ultimi mesi, ma resta ancora da fare. I finanziamenti ci sono. Così come è importante la continuità fra porti e interporti. Nola è un distretto industriale in cui operano aziende che fatturano centinaia di milioni di euro. Un distretto con una vocazione internazionale». Positivo il giudizio sui collegamenti ferroviari verso il Nord Italia, cresciuti negli ultimi due anni e destinati a crescere ancora. E poi c'è la scommessa di Msc: «Msc ha interesse a portare a Nola i container da Gioia Tauro, ci sono già due treni al giorno. Noi lavoriamo abbastanza con Gioia Tauro, da questo punto di vista le cose vanno bene». Quello che manca è l'ultimo miglio, fra interporto e banchine, «i binari - ricorda Forges Davanzati - fino a 15 anni fa c'erano, poi il collegamento si è interrotto, adesso coi finanziamenti del Pnrr sono ripresi i cantieri per il fascio di binari nel porto di Napoli per far arrivare i treni da Nola e Marcianise». Un'opportunità in più, ma poi sarà la merce a decidere.

#### La Zes unica

Se l'utilizzo del treno per l'ultimo miglio suscita qualche dubbio, è chiaro invece l'endorsement per la Zona economica speciale, «uno strumento ottimo che ha incentivato gli investimenti», afferma. E aggiunge: «Sullo scenario internazionale competiamo con Zes importanti, molto più aggressive, come Tanger Med in Marocco oppure quella in Egitto». Servirebbe anzi più coraggio da parte del governo, perché nonostante la trasformazione in Zes unica, che ha rideterminato i confini eliminando le distorsioni che si erano create, rimangono alcune contraddizioni: «Ci sono stati investimenti di aziende già presenti che hanno ampliato la loro struttura. Non ci sono ancora i grandi investimenti internazionali. Lo strumento è ottimo, andrebbero incentivate di più le aziende con vocazione all'export».

#### I punti franchi

La questione è: le Zes sono nate intorno ai porti internazionali perché dovevano offrire vantaggi fiscali e autorizzativi alle aziende produttive per esportare. «Con la Zes unica quella vocazione iniziale si è persa. Per riportarla su quei binari si deve fare una politica economica che incentivi in qualche modo le aziende esportatrici a utilizzare questo strumento». Che cosa serve? «Uno strumento è il punto franco, che è già previsto nella legge sulla Zes, ma non è decollato. Non è mai stata fatta la ricognizione per individuarli. Sarebbe una marcia in più per le aziende, che riceverebbero l'esenzione dai dazi per poi riesportare i loro prodotti».

IL SECOLO XIX  
**blueconomy**  
FORUM - ROAD TO BES&T

Napoli

IL SECOLO XIX blueconomy The Medi Telegraph L'AVVISATORE MARITTIMO TIM

4<sup>a</sup> tappa · Napoli

22 settembre 2025 | 9.30 - 13.30

Centro Congressi Napoli c/o Stazione Marittima Molo Angioino | 80133 Napoli Porto



**Napoli e lo shipping: verso una nuova portualità internazionale**

Dai porti alla nautica come sta cambiando la Blue Economy.

1 **Napoli fra porto e logistica: prospettive, investimenti, ambizioni**

2 **Investire sulla Blue economy per sostenere lo sviluppo**

Per iscrizioni e informazioni: [events@blueconomy.com](mailto:events@blueconomy.com)

Partner Istituzionale



Gold Sponsor



Event Supporter



Silver Sponsor



Coffee break refreshment sponsor



Road Show Supporter



Diamond Sponsor

