

Pitto (Spediporto): «La ripresa è diffusa e coinvolge sia l'import che l'export»

Genova, il mondo dell'impresa è ottimista

Banchero: «Volumi di merce supportati da grandi progetti infrastrutturali come quello cinese»

GENOVA. Il momento è favorevole: «Perché tra il 2017 e il 2022 il traffico delle merci e delle merci in container ha una previsione di crescita del 5,6% e del 5% rispettivamente».

Alberto Banchero, alla guida di Assagenti, l'associazione degli agenti marittimi genovesi, spiega come i volumi «saranno supportati da progetti infrastrutturali come quello cinese, *Belt and road initiative*, *l'international North-South transport corridor*, che interessa l'India, la Russia e l'Asia centrale, e il *Quality for infrastructure partnership* del Giappone». E Genova (con Savona) sono centrali in questo quadro: «Sono due realtà che i cinesi hanno messo sotto attenzione e lo dimostra la presenza di Cosco a Vado - spiega ancora Banchero - Perché sono due porti polivalenti, che ospitano quasi tutte le attività dai passeggeri, alle rinfuse solide e liquide, nel quadro nazionale finalmente la nostra importanza è stata sottolineata anche da Piemonte e Lombardia, come lo

ro porto, questo ha permesso di mettere il piede sull'acceleratore delle infrastrutture, perché la vera chiave del futuro dei nostri scali sta nella connessione con l'hinterland». E proprio il porto di Genova chiude con un nuovo record storico di traffico contenitori: «C'è una ripresa diffusa - analizza Alessandro Pitto, numero uno di Spediporto, l'associazione degli spedizionieri genovesi - tira l'export e anche l'import è aumentato». Nel quadro positivo ci sono però due questioni che le maggiori associazioni di operatori genovesi vorrebbero risolte. «C'è un problema relativo all'insufficienza degli spazi per ospitare i container vuoti ed è stato sollevato questo autunno da un paio di compagnie associate, dopo un periodo particolarmente congestionato dovuto a uno sbilanciamento import-export - racconta Banchero - Fino a qualche anno fa, i picchi di mercato erano abbastanza standard, ma oggi, alle condizioni attuali, facciamo fatica a fare previsioni attendibili e Genova ha il numero di aree

per garantire un buon supporto all'import-export in condizioni che possiamo definire normali, ma non in condizioni straordinarie. Quello che si conosce poco è che la logistica dei vuoti è strutturale rispetto allo sviluppo dei traffici. Accogliamo con entusiasmo i progetti del presidente Signorini di portare il nostro scalo a 3,5 milioni di teu, ma bisogna essere consapevoli che per arrivare a questi numeri occorrono delle infrastrutture di "corredo" essenziali, come le aree protette lo stoccaggio dei vuoti».

L'altro tema è incentrato sulla natura delle Authority: «Trasformarle in Spa come chiede anche il presidente di Genova e Savona Paolo Signorini, potrebbe rendere più efficiente e snello il processo decisionale - spiega Pitto - Ma a legge invariata, con questa riforma, non credo sarà possibile attuare la trasformazione». Anche per Pitto il tema della coesione tra operatori riveste un ruolo centrale: «Perché così potremmo "vendere" meglio il nostro sistema portuale, attirando più investimenti».



Il terminal contenitori nella zona del porto storico e sullo sfondo la Lanterna



Alberto Banchero, presidente di Assagenti



Alessandro Pitto, numero uno degli spedizionieri



Gli spazi per i container vuoti servono all'operatività dello scalo genovese

