

I PORTI DI GENOVA E SAVONA / LE SPEDIZIONI

## L'appello di Spediporto «Dal Recovery Plan una spinta per la crescita»

Simone Schiaffino

«Il 2021? Per gli spedizionieri genovesi sarà un anno non meno complesso di quello precedente. E non solo per il perdurare delle difficoltà legate al lockdown e ai problemi cronici delle infrastrutture liguri. Ma anche perché nel nostro settore si sono affacciati nuovi concorrenti: le compagnie di linea, e alcuni colossi mondiali, come Amazon e Alibaba, che sono scesi in campo anche nel segmento del traffico merci all'ingrosso diventando player concorrenti rispetto a noi tradizionali operatori dello shipping e delle spedizioni internazionali».

**Giampaolo Botta**, direttore generale di Spediporto, prevede che l'anno in corso sarà caratterizzato da vecchi problemi e nuove sfide per gli addetti del settore. Ma nelle sue parole c'è anche una buona dose di ottimismo: «I porti liguri, con Genova al



Giampaolo Botta

vertice, sapranno affrontare queste difficoltà, con l'esperienza e le capacità delle diverse categorie di professionisti di cui è costituita Spediporto – dice Botta –. Ma a ciò si dovrà obbligatoriamente affiancare la giusta strategia nell'utilizzo dei fondi in arrivo dal Recovery Plan. Ci aspettiamo, insomma, che il governo faccia le scelte giuste nell'investire queste risorse

economiche: potenziamento delle infrastrutture terrestri, portuali e aeree, e destinazione di aree adeguate per la logistica nella nostra regione, prima di tutto».

Ma non solo. L'elenco dei punti su cui lavorare per stare al passo e non essere superati dagli scali merci degli altri Paesi è, secondo il direttore di Spediporto, molto lungo. Le altre sfide sono l'ammodernamento delle procedure di lavoro, l'abbattimento della burocrazia, la digitalizzazione dei processi operativi. Una "rivoluzione" che, come in tanti altri settori, non può più aspettare.

Ma c'è un altro punto negativo che caratterizza, per gli spedizionieri e per lo shipping in generale, questo già difficile 2021: il netto aumento delle rate nolo. «Da diversi mesi un ulteriore problema del settore è questo incremento, che giudico impressionante – spiega Botta -. La rata nolo, ovvero il costo di





Il terminal container Psa di Genova Pra'

trasferimento di un contenitore via mare, è quadruplicata in una decina di mesi. E questo è dovuto alla scelta delle compagnie armatoriali di attuare una politica commerciale fortemente aggressiva nei confronti degli spedizionieri, aumentando le rate nolo per ridurre di fatto la capacità di stiva delle navi». E a ricevere maggiormente gli effetti negativi di questo qua-

dro di difficoltà del settore sono le realtà piccole e medie, non certo i grandi gruppi societari che possono contare su riserve di capitale e su economie di scala, grazie alle quali si possono più agevolmente ammortizzare perdite o mancati guadagni. «Sono proprio le Pmi a soffrire di più in questo momento – aggiunge il direttore di **Spedito** -. Perché non hanno i

marginari per coprire gli accresciuti costi di trasporto, con l'inevitabile epilogo di trovarsi fuori dal mercato: questo tema meriterebbe di essere portato a un'attenzione maggiore, perché è legato alla correttezza di certe politiche commerciali. Il costo del trasporto marittimo, insomma, non dovrebbe a mio parere superare la soglia della sostenibilità per le piccole e medie imprese italiane dello shipping».

Ma la portualità ligure può reagire ad un orizzonte in chiaroscuro come quello appena descritto. «Gli scali della nostra regione, con Genova al vertice, sono per posizione geografica quelli più vicini al centro dell'Europa. Questa caratteristica è un asso vincente non solo per l'economia della Liguria, ma per quella dell'intero Nord Ovest – conclude Botta -. Certo, è necessario che a ciò si accompagni il potenziamento di infrastrutture, penso a Terzo valico e alle autostrade prima di tutto, che possano favorire le politiche di sviluppo del porto. Abbiamo grandi investimenti previsti nello scalo di Genova, Savona e La Spezia: dobbiamo a questo accompagnare l'abbattimento della burocrazia e la digitalizzazione di tanti processi operativi. Solo così saremo in grado di non "bruciarci" la rendita di posizione della nostra posizione strategica nel Mediterraneo».