

IL SECOLO XIX

Pitto (Spediporto) ‘La puntualità dei servizi di linea è scesa al 45%’



Il presidente di Spediporto Alessandro Pitto

“Se da un lato è vero che cinque anni fa il costo del trasporto marittimo era irrisorio, oggi non si sa più quando si potrà mettere a bordo la merce e i tempi di consegna possono diventare infiniti. Se si vuole caricare rapidamente va pagato un nolo premium, altrimenti col nolo normale tocca aspettare un mese”

ALBERTO GHIARA 02 APRILE 2021

Genova – Il settore del trasporto container è in forte agitazione in tutto il mondo per gli squilibri generati dalla pandemia. Se l’armamento ne beneficia per l’aumento dei noli, chi deve organizzare la catena logistica, come ad esempio gli spedizionieri, si trova in difficoltà.

In Italia si sentono gli effetti di questo fenomeno internazionale?

«Sì, è una situazione di disordine - spiega **Alessandro Pitto, presidente delle case di spedizione genovesi riunite in Spediporto** - che incide molto sull'Italia, anche se il fenomeno è partita dagli Stati Uniti. Col lockdown i consumi sono passati dai servizi ai beni materiali e in America si è verificato un aumento delle importazioni del 50%. Le compagnie hanno concentrato la stiva in quest'area dove i noli rendevano di più. Inoltre il virus ha colpito i lavoratori portuali e si sono create congestioni nei porti Usa. Di conseguenza anche in Italia c'è carenza di stiva e di contenitori: finiscono tutti negli Stati Uniti».

Quali disagi si creano?

«Oltre all'impennata dei noli, è diminuita la percentuale di servizi di linea che arrivano puntuali. Si è passati dall'80 al 45%. Questi fenomeni possono creare problemi per i prodotti a minor valore aggiunto. Se da un lato è vero che cinque anni fa il costo del trasporto marittimo era irrisorio, oggi non si sa più quando si potrà mettere a bordo la merce e i tempi di consegna possono diventare infiniti. Se si vuole caricare rapidamente va pagato un nolo premium, altrimenti col nolo normale tocca aspettare un mese».

Quanto durerà questa situazione?

«Si pensa che rimarrà così per i primi sei mesi del 2021, non ci sono segnali di miglioramento. Fra l'altro gli armatori stanno guadagnando, quindi non sono incentivati a tornare alla normalità».

Il porto di Genova si vuole attrezzare per accogliere navi sempre più grandi. Che cosa pensa del dibattito pubblico sulla nuova diga?

«Come spedizionieri non siamo entrati nel merito delle diverse soluzioni, ma giudichiamo positiva la conclusione. Occorre non guardare solo alle emergenze,

ma anche al lungo periodo. Senza la diga, il porto di Genova sarebbe condannato a restare regionale, già oggi è vicino ai suoi limiti di capacità di traffico. In un quadro più ampio, con diga, Terzo valico, Gronda, quadruplicazione della linea ferroviaria in Pianura Padana, ci sono potenzialità di crescita. Mi sembra positivo anche che ci sia concordia fra le istituzioni nel volere lo sviluppo del porto».

La congestione delle autostrade liguri si ripete. Voi avevate chiesto di partecipare al tavolo sui cantieri, come sta andando?

«Con l'A7 chiusa e l'A26 che è un cantiere unico con limitazione di portata, Genova è tagliata fuori dal traffico del project cargo, oltre a subire ritardi sul traffico normale. Partecipiamo al tavolo in prefettura, ma fino a oggi serve soltanto a prendere atto di quello che viene comunicato da Autostrade, non c'è dialogo. Inoltre gli interventi da eseguire sono tanti che temiamo che l'orizzonte per uscirne sia di molti anni. Intanto il discorso per i ristori sui danni dovuti ai cantieri autostradali è completamente fermo».

Vi preoccupano le conseguenze della lettera dei terminalisti e dello sciopero del 5 marzo scorso nel porto di Genova?

«Speriamo che non ce ne siano, non ce lo potremmo permettere. Auspico che tutti quanti abbiano buon senso. Non bisogna dividersi proprio quando potrebbero ripartire i traffici, sarebbe difficile da spiegare fuori Genova».

Ports of Genoa finora è l'unico sistema portuale che ha aderito al Pcs nazionale. Il rapporto con Uirnet funziona ancora?

«L'operatività del sistema informatico portuale c'è, ma non si vedono sviluppi. Molte Autorità di sistema non hanno voluto aderire. La cabina di regia nazionale dello scorso anno (guidata allora da Zeno D'Agostino, ndr) aveva stabilito che non ci dovrebbe più essere un modello imposto: non deve essere un sistema unico, ma diventare un linguaggio unico con cui comunicano i diversi sistemi. Vedremo, comunque a Genova il sistema funziona».