

ANDREA GIACHERO Il presidente dell'associazione genovese: «Il Paese deve imparare a darsi una strategia»

«Spedizionieri, la rotta è digitale»

Alberto Quarati

Infrastrutture digitali, competizione costruttiva, fiducia nelle potenzialità di Genova e dell'Italia. Andrea Giachero è il presidente della Spediporto, la più grande associazione degli spedizionieri in Italia, ma soprattutto uno di quegli imprenditori in prima linea da una vita, che misurano la realtà con i numeri e provano a migliorarla con la passione.

Con il boom dei noli voi spedizionieri ci avete guadagnato oppure perso?

«Nel 2021 è letteralmente saltato il banco, ed è ovvio che ci sono stati dei vantaggi, specialmente per noi spedizionieri medi e piccoli. Ma nel 2022 i noli hanno avuto un crollo verticale: quelli spot sono scesi mediamente dell'84% passando per esempio, relativamente alla rotta tra Estremo Oriente e Nord Europa, da 14.500-14.400 dollari per un container da 40 piedi intorno alla fine del 2021 a 2.290 dollari alla fine del 2022. E noi siamo tornati non solo ai problemi del passato, ma anche a nuove sfi-

de: la scomparsa negli ultimi anni dalla scena internazionale degli armatori medio-piccoli ha reso sempre più forte l'oligopolio dei grandi sui mercati, processo che si è acuito con la pandemia, aumentando la pressione commerciale sui caricatori a danno chiaramente degli spedizionieri medio-piccoli. Che, non dimentichiamolo, costituiscono la fetta più rilevante in Italia, il cui tessuto è fatto di piccole e medie aziende. E non ci sono solo gli armatori: le grandi multinazionali del trasporto hanno a loro volta posto in essere delle politiche altrettanto aggressive. Allora, se ragioniamo sul fatto che i primi 25 spedizionieri al mondo muovono 30 milioni di container ogni anno, capiamo che il campo di

battaglia è ben più ampio di quello che tradizionalmente è stato fin qui per la nostra categoria».

Come reagire?

«Dobbiamo estenderci a servizi e mercati, che sono quelli digitali, dove sono nate nuove forme di operatore logistico, legato a piattaforme di commercio digitale o il pro-

urement».

Il traffico mondiale container sale, l'Italia cresce: dati Fedespedi. Cosa ne pensa?

«Sono convinto che il nostro Paese potrebbe essere l'eccellenza mondiale se operasse in modo più sistemico. Siamo baricentrici, benché il territorio sia difficilissimo. E Ge-

nova, primo porto italiano, è la dimostrazione all'ennesima potenza di questa situazione. Fin qui - e la resilienza del settore logistico in pandemia ne è ulteriore prova - ce la siamo cavata, riuscendo a venire fuori da tutto. Detto questo, viene da pensare a cosa potremmo essere oggi se

tanto denaro comunitario non fosse stato sperperato per opere avviate e mai concluse. Oggi la situazione è cambiata. Solo su Genova, primo porto italiano, ci sono 3 miliardi di euro investiti. Io dico: riparliamone tra 10 anni. Sempre che in questo periodo noi saremo capaci di lavorare

su obiettivi a medio-lungo raggio, senza far polemica e cercando di essere propositivi e positivi, anche affrontando difficoltà che potrebbero essere anche più gravose rispetto al passato».

Il cargo aereo è tornato a crescere rispetto al 2019. Come interpreta questo segnale?

«Il flusso è tornato a livelli pre-pandemici. Malpensa, a prescindere dalla perdita di circa il 3,5% rispetto al 2021 rimane al vertice delle cargo city. Bene Bologna, Vene-

zia, Brescia, Pisa, Napoli. Genova purtroppo ha perso molto traffico rispetto al periodo pre-pandemico, ma siamo certi che il progetto che in sottotraccia sta portando avanti Spediporto diventerà un valore aggiunto. Infrastrutture fisiche e digitali debbano legare porto, città, imprese, cantieristica in un solo scenario, con un focus limpido sull'intermodalità. Se non interpretiamo i nostri porti e aeroporti come poli di sviluppo faremo poca strada. Dobbiamo superare i campanilismi, la concorrenza va declinata in una logica costruttiva: Malpensa e Fiumicino grazie allo sviluppo digitale devono consolidare i loro legami con altre realtà aeroportuali strategiche: per esempio Torino per logistica dell'auto, o proprio Genova per quella del settore marittimo». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La proprietà intellettuale è riconducibile alla fonte specificata in testa alla pagina. Il ritaglio stampa è da intendersi per uso privato





Una foto panoramica dal terminal Sech di Genova