

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

“Il porto di Genova è molto costoso. Bisogna essere più veloci e affidabili”

Nicola Capuzzo · Wednesday, November 25th, 2020

Gilberto Danesi, come spesso accade, non si trattiene dal dire pubblicamente le critiche che pensa. In occasione del convegno “Una mare di Svizzera 3”, pensato e organizzato come vetrina per la portualità ligure di fronte al mercato elvetico, ha affermato che “il porto di Genova è caro. Muovere un contenitore a Prà mi costa 105/110 euro per Teu mentre lo stesso servizio ad Anversa non supera i 70 euro/Teu, a Sines (in Portogallo, ndr) 33/34 euro e a Mersin (in Turchia, ndr) 35 euro”. La voce che più di ogni altra pesa su questa tariffa è “il costo del lavoro”.

Danesi, che pure è l'unico manager portuale che in questi anni è riuscito a catturare una piccola ma significativa quota di traffici in Svizzera, [con il treno container Genova – Basilea](#), spiega che, a fronte di un costo più caro, “bisogna essere più veloci e più affidabili degli scali del Nord Europa. Tutto il cluster deve migliorare”.

Il presidente della port authority, Paolo Emilio Signorini, pur concordando sul fatto che “ci sono margini di miglioramento”, ha però sottolineato che “il costo del lavoro risente di aspetti specifici”. A proposito delle connessioni ferroviarie con la Svizzera Signorini ha poi aggiunto: “Abbiamo avviato un programma di investimenti imponente sull'accessibilità dal lato terra per i porti: la madre di tutti gli interventi resta il Terzo valico ferroviario che sarà completato nel 2023, ma senza avere l'ultimo miglio che raggiunge tutti i terminal e, oltreappennino e il collegamento verso la Svizzera resta un intervento monco. Entro il 2024 completeremo la ferrovia pianeggiante e per quella data abbiamo predisposto una serie di lavori che ci consentirà di avere l'ultimo miglio a Sampierdarena”.

Stefano Messina, presidente di Assarmatori, ha puntualizzato a sua volta che il costo del lavoro in banchina a Genova “è onnicomprensivo e include anche personale di piazzale, amministrativi e non solo la Compagnia Unica dunque”. Poi ha aggiunto che “oggi il costo del lavoro non è abbattibile”. Secondo Messina l'elevato costo del porto dipende anche “dalla morfologia del territorio, dalla (scarsa, ndr) digitalizzazione e altro. Si potrebbe fare di più ad esempio sulle misure di stimolo al trasporto ferroviario. Il Ministero dei trasporti potrebbe fare di più”.

Per Gian Enzo Duci, presidente uscente di Federagenti e neovicepresidente di Conftrasporto, “i lavoratori in Italia guadagnano poco, costano tanto e sono organizzati male”.

A proposito della scelta da parte dei caricatori e ricevitori svizzeri di utilizzare i porti liguri piuttosto che quelli del Nord Europa, sempre Duci ha dichiarato: “Oggi c’è ancora un tema di abitudine a lavorare con gli scali del nord che in passato si sono dimostrati più affidabili ed efficienti ma è un retaggio antico. Se oggi la Svizzera è servita molto bene dalla Germania non è detto che continui a esserlo anche in futuro”. A questa riflessione hanno fatto eco le parole di Danesi che ha detto: “Per entrare in quel mercato bisogna prendere la valigia in mano e visitare personalmente gli utenti finali che hanno manifestato interesse. E’ un lavoro duro ma per iniziare non c’è alternativa”.

Il rappresentante degli agenti marittimi italiani ha ricordato che le produzioni più importanti che la Svizzera esporta “sono prodotti chimici e farmaceutici e i principali competitor in questi mercati sono nazioni come la Germania, il Belgio e l’Olanda. Lascio giudicare ad altri se non possa esserci un rischio preferenza” fra il proprio export e quello di altri paesi che transita attraverso gli scali tedeschi, belgi e olandesi. Anche la recente acquisizione della Piattaforma logistica da parte di Hhla rientra in un disegno da parte della Germania di presidiare il mercato contendibile del Centro Europa sia dai porti gateway del nord che del sud.

A proposito infine del trasporto ferroviario merci attraverso la Svizzera e il corridoio Alptransit che collegherà il continente da nord (Rotterdam) a sud (Genova), il vertice di Hupac Intermodal, Alessandro Valenti, ha fatto presente che sul lato tedesco della tratta ci saranno nei prossimi anni colli di bottiglia persino maggiori rispetto a quelli esistenti in Italia. Questo, evidentemente, può essere un piccolo ma significativo vantaggio anche per la portualità del nostro Paese: “Dal 2021 avremo in Svizzera l’apertura di un corridoio ferroviario in pianura con sagome P400 ma rimarranno ancora molti colli di bottiglia da risolvere. Mi riferisco per Alptransit in particolare alla Germania perché a nord di Basilea ci sono delle strozzature causate da lavori che sono stati posticipati più in là nel tempo” ha evidenziato Valenti. Che infine ha specificato: “Nel prossimo futuro questo per noi significa in Svizzera poter utilizzare meno locomotori grazie a una tratta più pianeggiante e far transitare semirimorchi P400 ma non ci sarà possibile formare treni lunghi riducendo in questo modo la produttività”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Wednesday, November 25th, 2020 at 4:23 pm and is filed under [Economia](#), [Porti](#), [Spedizioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.