

IL PRESIDENTE DI SPEDIPORTO

«La Via della Seta è un'opportunità: temerla è miopia»

Pitto: «Nessuna preoccupazione per la guerra dei dazi fra Usa e Cina, che non coinvolge l'Ue»

QUANTO è importante l'Estremo Oriente per gli spedizionieri genovesi?

«È - spiega Alessandro Pitto, presidente di Spediporto, l'associazione delle case di spedizione genovesi - il principale mercato, come mostrano le statistiche del porto. Lo è sicuramente per le importazioni, non soltanto per Genova, ma per tutta l'Europa. Ma anche per le esportazioni, pur con volumi inferiori, è uno dei principali mercati. Diversi nostri associati hanno aperto uffici in Cina, è storicamente la prima nazione a cui si pensa nel nostro settore quando si vuole aprire una sede all'estero».

La Cina cresce esponenzialmente da 30 anni. Allora andare a cercare clienti nel Paese era un'impresa pionieristica. Che cambiamenti ci sono stati?

«Oggi la situazione è completamente diversa. La mia casa di spedizioni ha aperto la propria sede a Shanghai 20 anni fa. A quell'epoca l'edificio in cui si trova era in periferia, in una zona che perfino i tassisti

non conoscevano. Oggi quello stesso edificio si trova in centro, tanto è cresciuta la città. Andare in Cina era un'esperienza pionieristica, anche se Shanghai era già una città cosmopolita. Oggi, ad esempio, il numero di ragazzi che parlano inglese e che sono abituati a viaggiare è molto cresciuto. Allora era difficile connettersi, oggi con il boom di internet si usa molto il cellulare ad esempio per guardare i prodotti e il loro prezzo».

Che cosa caratterizza questo Paese?

«L'anno scorso sono tornato in Cina con una missione del Propeller Club. Quello che colpisce è la scala enorme su cui operano. Ragionano su progetti infrastrutturali di estensione tale che faticiamo a immaginare. Per questo è importante presentarsi come sistema Italia. Per loro l'importanza dell'Italia è chiara, ma si tratta comunque di una piccola realtà di sessanta milioni di abitanti, pari a due delle loro città. Per rientrare nelle scelte che fan-

no per il progetto di Via della seta dobbiamo mostrare efficienza e rendere più agevoli gli investimenti. Dobbiamo capire che non siamo noi il centro del mondo, bisogna cercare di essere nella loro testa».

La Cina sta puntando molto sulle infrastrutture.

«La Cina ha una grande velocità nel realizzare infrastrutture e questa è una sua forza. Recentemente sono stato in India per il convegno della Fiata, la federazione internazionale degli spedizionieri. Una grande difficoltà che ha l'India, che pure è destinata a superare la Cina per popolazione, è sviluppare infrastrutture moderne. Questo è un enorme freno. India si è specializzata in informatica, molti ragazzi conoscono l'inglese, ma il paese soffre rispetto alla Cina. Ha pochi porti soggetti a congestione, mancano le banchine adeguate, i collegamenti autostradali».

Che cosa pensa del progetto di Nuova via della seta?

«L'anno scorso siamo stati a



Alessandro Pitto, presidente di Spediporto, all'assemblea dell'associazione

Hong Kong, dove è stato aperto un ufficio governativo per la promozione della Via della seta. Ci siamo accorti di quanto sia sentito questo progetto. Hong Kong ha un rapporto ambivalente con la Cina. Erano il primo porto mondiale per i container e oggi sono stati soppiantati da Shanghai. Ma a questo progetto ci tengono, organizzano una conferenza annuale. Il governo cinese ci sta puntando molto e sarebbe miope per l'Europa rifiutarlo a priori o per paura di una colonizzazione. La Cina è il primo partner commerciale, è sensato che Genova si candidi a esse-

re punto terminal o di transbordo della Via della seta».

Che ruolo può svolgere lo scalo ligure?

«La Cina ha investito sul porto del Pireo e da allora la movimentazione dei container è cresciuta da uno a quattro milioni di teu. Ma dal Pireo è difficile avviare la merce via ferrovia. Genova e Trieste sono candidati naturali di questa rotta. Poi vedremo come verrà declinato il progetto nel concreto, ma Genova non può che vederlo favorevolmente. Senza dimenticare che l'Autorità di sistema comprende anche Savona, dove Cosco ha comprato il 49

per cento del nuovo terminal container. E che il terzo valico ferroviario è pensato perché ci siano linee marittime che lo alimentino con la merce, di cui la Cina è il principale produttore».

Teme gli effetti della guerra dei dazi fra Stati Uniti e Cina?

«Noto che fra Cina e Unione europea non ci sono particolari tensioni. La logistica e le spedizioni prosperano in un mondo in cui sia favorito il libero scambio. Quello che lo rallenta ha un impatto sulla nostra attività, ma per il momento non siamo preoccupati».

L'esperienza che fa muovere il mondo

La città di Genova non si è mai fermata e con lei la sua logistica.



GIP
GRUPPO INVESTIMENTI PORTUALI

