

Tensione sulle banchine

**Gli Stati Uniti sono il secondo mercato per il porto di Genova: con lo sciopero sui moli oltreoceano a rischio più del 37% del traffico**

**Messina (Assarmatori): “Problemi per le esportazioni del Made in Italy”**

*Simone Gallotti*

02 Ottobre 2024 alle 01:001 minuto di lettura



Il picchetto dei lavoratori davanti ai varchi del porto di New York

Genova – **La Cina, certamente.** Ma soprattutto gli Stati Uniti. New York, per molti aspetti, è più importante di Shanghai per il porto di Genova. Non solo in termini di volumi, ma anche per il valore della merce che dallo scalo ligure è diretta verso la East Coast americana, quella bloccata dal mega sciopero.

**I numeri dell'Authority portuale** certificano che gli Stati Uniti sono il secondo partner commerciale dello scalo genovese, subito dietro la Cina. Ed è traffico di estremo valore economico per il nostro Paese perché rappresenta un mercato di esportazione: oltre 358 mila container nel 2023, con il porto di New York principale approdo del made in Italy. Per Genova e Savona l'America rappresenta il 37,6% del traffico totale. È evidente che uno stop prolungato delle banchine avrebbe un impatto pesante sul nostro sistema portuale.

«**Gli Usa sono i principali destinatari del Made in Italy al di fuori dell'Unione Europea** e il secondo Paese in assoluto dopo la Germania - spiega Stefano Messina, presidente di Assarmatori - con il trasporto via nave che assorbe la quasi totalità di questi traffici: parliamo di merce per un valore di oltre 33 miliardi di euro nei primi sei mesi del 2024, in crescita del 3,8% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso».

«**Tutti i porti del Mediterraneo subiranno pesanti ripercussioni** - dice Giampaolo Botta, segretario generale di Spediporto, l'associazione degli spedizionieri genovesi - Sono a rischio, ogni settimana circa 71.000 contenitori, in ambo le direzioni, sull'asse con la costa orientale degli Stati Uniti: si tratta di un Paese che, per il porto di Genova, rappresenta un riferimento imprescindibile».

**Lo shipping però ora pensa già alla soluzione per alleggerire i danni provocati dall'interruzione della catena logistica:** «Gli operatori stanno puntando anche sul cargo aereo e su una più accurata gestione delle scorte per evitare interruzioni nella catena di approvvigionamento» spiega Botta. Ma il quadro è globale: «La crisi del Canale di Suez, con gli attacchi degli Houthi ai mercantili in transito nell'area dello Stretto di Bab el-Mandeb, ha evidenziato ancora una volta la flessibilità di questo comparto, che in poco tempo è capace di riorganizzarsi con modifiche alle rotte e ai porti di scalo per garantire la consegna della merce nei tempi previsti - chiude Messina - L'aumento dei noli, che in questo caso ha riguardato prevalentemente l'import dal Far East, non ha avuto impatti rilevanti sull'inflazione in Italia, né si sono registrati problemi legati alle forniture».

Il problema **per gli scali liguri** è sicuramente più economico che di mancanza di materiale: dagli Usa infatti arriva soprattutto carbone per uso industriale.