

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Timori e contromisure dei porti di Genova per affrontare l'ondata di container in arrivo con la riapertura di Suez

Nicola Capuzzo · Monday, March 29th, 2021

L'incaglio (appena risolto) della nave Ever Given che per quasi una settimana ha impedito il transito navale lungo il canale di Suez potrebbe impattare in maniera rilevante soprattutto, sull'export delle merci dall'Italia, sul rischio di congestione in alcuni dei maggiori terminal container italiani (in particolare Genova Psa, Trieste Marine Terminal e La Spezia Container Terminal) e sull'autotrasporto. È quanto emerso dal webinar intitolato "Le ripercussioni del blocco del canale di Suez sul sistema portuale ligure" organizzato dall'**Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale** e al quale hanno preso parte i rappresentanti delle associazioni di categoria direttamente interessate dalla questione.

Luigi Bruzzone, senior analyst della port authority genovese, ha introdotto i lavori confessando che fino ad ora, paradossalmente, il blocco del canale egiziano ha comportato il re-routing di alcune navi che negli scali del sistema portuale hanno scaricato container prima di lasciare il Mediterraneo. Gli interrogativi sono però su cosa succederà ora che il canale è stato 'stappato' e le 370 navi (di cui almeno un centinaio sono portacontainer) transiteranno in un periodo di tempo concentrato da una parte all'altra del canale per giungere poi a destinazione.

Stefano Messina (**Assarmatori**) ha spiegato che le compagnie di navigazione che operano servizi di linea per il trasporto di container stanno già ridefinendo le rotazioni e le toccate dei propri network. "Bisognerà capire in primis quali saranno le navi a cui verrà data precedenza di accesso al canale o se si procederà secondo il criterio *first in – first out*" sono state le parole dell'armatore genovese, che vede un rischio di possibile congestione nei principali terminal container italiani dove arrivano le grandi portacontainer. "Lato banchina un aspetto problematico può essere la concentrazione di arrivi perché rischia di generare una congestione nello smaltimento dei container".

Un timore condiviso anche da Paolo Pessina (**Assagenti**) secondo il quale serviranno almeno 10-15 giorni nei porti prima di smaltire il picco di container che verranno sbarcati in poche giornate. Oltre a ciò il presidente degli agenti marittimi ha posto in evidenza il rischio che questa vicenda possa acuire lo sbilanciamento dei container vuoti e quindi la difficoltà a reperire equipment per gli esportatori. "Per i carichi in import non vedo particolari problemi" ha detto Pessina, mentre "per l'export le compagnie di navigazione rilasceranno ai caricatori i container vuoti solo quando si avrà certezza dell'arrivo della nave in porto". Questo appunto per evitare il rischio di assegnare

container a spedizioni che poi dovranno essere imbarcate su navi non previste in arrivo a breve in Italia.

Il vertice degli agenti marittimi genovesi ha anche sottolineato il ruolo determinante che avranno i lavoratori portuali a Genova: “Servirà il massimo sforzo anche dal punto di vista delle risorse umano al lavoro nei terminal portuali; importante sarà il contributo della Culmv”. Al fine sempre di limitare il più possibile il rischio di congestione nel trasporto retroportuale in import e in export gli agenti marittimi suggeriranno ai propri clienti di utilizzare il più possibile il trasporto via treno da e per i porti.

Il punto di vista dei terminalisti è stato espresso da Leopoldo Da Passano (**Confindustria Genova**) secondo il quale finora i terminal operator non hanno evidenziato particolari preoccupazioni, salvo segnalare anch’egli “qualche problema” che potrebbe sorgere per i carichi in export dall’Italia via mare. Sia le navi portarinfuse liquide o solide non dovrebbero generare particolari criticità nelle operazioni di imbarco e sbarco portuali.

Paolo Cornetto (**Vado Gateway**) ha confermato che le shipping line stanno ripianificando alcune line e che “lo slow steaming e i blank sailing potrebbero essere alcune delle soluzioni adottate” per ripristinare la regolarità e la frequenza dei servizi di linea per i trasporti containerizzati. Cornetto ha espresso preoccupazione per la situazione di congestione del trasporto stradale che già normalmente è critica per le condizione della rete autostradale e per cui non sarebbe in grado di assorbire altri stress. “Di più sul trasporto via strada non si può fare” ha affermato il vertice del terminal container savonese.

Un punto di vista condiviso da Giuseppe Tagnocchetti (**Trasportounito**) secondo il quale gli autotrasportatori hanno alcune preoccupazioni specifiche: una è il possibile aumento del prezzo del gasolio e un’altra il rischio che “la condizione di congestione di alcuni terminal possa riversarsi poi sugli autotrasportatori, in termini di diseconomie, che hanno orari di lavoro limitati per legge” (il riferimento è ai tempi di guida).

Giampaolo Botta (**Spediporto**) ha messo in evidenza l’opportunità di massimizzare lo sfruttamento di strumenti come il preclearing e ha chiesto alle compagnie di navigazione di rendere disponibili agli spedizionieri in buoni di consegna dei container in tempo reale. Questo al fine di abbreviare il più possibile i tempi.

A questo proposito Andrea Maria Zucchini (**Dogane**) ha preannunciato che sta arrivando anche nel porto di Genova la procedura ‘smart terminal’, appena sperimentata a La Spezia e a Savona, e grazie alla quale i tempi di giacenza dei container in piazzale dopo lo sbarco dalla nave sono stati ridotti da 5 a 3,5 giorni.

## **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

This entry was posted on Monday, March 29th, 2021 at 6:29 pm and is filed under [Politica&Associazioni](#), [Porti](#), [Spedizioni](#)

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

