

Rassegna stampa Assarmatori del 29-30/03/2021

Indice delle testate

Ansa.....	2
Corriere Marittimo.....	4
Il giornale del Piemonte e della Liguria.....	5
La Stampa.....	6
Liguria Business Journal.....	7
Il Secolo XIX.....	10
Il Secolo XIX (2).....	11
Ship2Shore.....	12
Shipmag.....	14
SKyTG24.....	16
Telenord.....	18

Suez: porto Genova "Nessuna perdita traffici ma congestione"

Botta: "Dovremo assorbire in una settimana il traffico di due"



- RIPRODUZIONE RISERVATA

[+ CLICCA PER INGRANDIRE](#)

Redazione ANSAGENOVA29 marzo 202119:07NEWS

(ANSA) - GENOVA, 29 MAR - "Tra un milione e un milione e mezzo dei container all'anno movimentati dal nostro sistema portuale passa dal canale di Suez e, ad eccezione del 2020, nei mesi di marzo e aprile vengono movimentati da 5 a 10 mila teu.

Pensiamo che il ritardo provocato dal blocco del canale di Suez rischierà di concentrare volumi molto sostenuti, che normalmente sono spalmati su un intero mese, in 15 giorni.

IBM Cloud for VMware Solutions: tecnologia a prova di futuro. Più info **IBM**

Non ci saranno perdite, ma strutture portuali e la catena logistica saranno sotto stress". Luigi Bruzzone, della Direzione sviluppo del porto di Genova ipotizza le ripercussioni dei giorni di chiusura del canale di Suez sui porti di Genova, Savona e Vado ligure nel webinar organizzato dall'ente con gli operatori. Non si prevedono perdite anche se i container potranno arrivare con modalità diverse, con navi feeder più piccole, dai porti di transhipment. Il nodo è organizzare al meglio il lavoro a terra per evitare congestioni. "Avremo una concentrazione molto importante, dovremo assorbire in una settimana il traffico di due settimane di lavoro - sottolinea Giampaolo Botta, segretario generale di Spediporto -. Servirà una forte collaborazione, l'uso del pre-clearing e interventi per ridurre al minimo tempi di giacenza dei contenitori e di attesa dell'autotrasporto". Gli autotrasportatori già messi a dura prova dai cantieri autostradali, non nascondono le preoccupazioni. "La prima è l'aumento del prezzo del gasolio che potrebbe mettere in difficoltà la nostra attività - dice Giuseppe Tagnochetti, coordinatore ligure di Trasportounito -. Poi è necessaria la massima attenzione alla programmazione altrimenti il

rischio è che si scarichi tutto sulla nostra operatività". Il presidente di Assarmatori e terminalista Stefano Messina oltre a parlare degli effetti sul porto di Genova del blocco di Suez, fa un'altra considerazione, legata alla nuova diga da realizzare nel porto di Genova e rilancia l'ipotesi doppia apertura, a levante e a ponente, già bocciata dall'Autorità portuale. "Il caso Suez - sottolinea - dimostra che la doppia entrata e uscita aiuta molto. Puoi avere maggiore flessibilità". (ANSA).

Scontro Assarmatori-Confindustria, Messina: "Oligopolio armatori? Una grande superficialità"

29 Mar, 2021

Messina, presidente Assarmatori-"Il mondo Confindustria parla di oligopolio di armatori sostenendo, anche tramite fonti scientifiche, le ragioni di questo aumento dei prezzi" - "grande superficialità da parte del mondo dell'industria".

Lucia Nappi

GENOVA - Un botta e risposta tra il presidente di Assarmatori, Stefano Messina e il vice direttore di Confindustria Genova, Guido Conforti. Il tema è quello "caldo" dell'aumento dei prezzi del trasporto marittimo lamentando da Confindustria nei confronti di un "oligopolio di armatori"- precisa il presidente di Assarmatori. Il confronto è avvenuto nell'ambito del webinar promosso dall'AdSP di Genova su "Le ripercussioni del blocco del Canale di Suez sul sistema portuale ligure" tenutosi oggi pomeriggio.

Durante l'incontro il vice direttore di Confindustria ha annunciato la presentazione di **un Documento** - che Confindustria aveva già elaborato **prima del blocco di Suez** - **"sui temi del trasporto marittimo di container, andamento dei noli. Documento che sarà presentato sabato 7 aprile** - "Dalla portualità una riflessione trasversale a tutti i settori nazionali" - ha detto Conforti - "dai prezzi delle materie prime, dei semi lavorati e dei noli marittimi" - e rispetto all'evento di Suez - "questo ha acuito tutti i fenomeni già in atto nella catena logistica" - e rispetto alla possibile ricaduta sui prezzi al consumo, "oggi più una previsione che una realtà"- ma soprattutto - "un evento di potenziale grande rischio, con dinamiche macro economiche da tenere sotto controllo, che è stato superato nell'immediato e, quindi, da catalogare come mera congiuntura" - "un evento sensibile che tocca evoluzione di mercati internazionali particolari, senza grandi affinità con il passato". "Tuttavia al di là dell'evento, è il momento congiunturale a livello internazionale" - conclude Conforti - "che continua a destare attenzione.

STEFANO MESSINA

Il tema ha incontrato l'immediata replica del **presidente di Assarmatori** che non si è fatto scappare l'occasione per dire: **"Il mondo Confindustria parla a volte di oligopolio di armatori sostenendo, anche tramite fonti scientifiche, le ragioni di questo aumento dei prezzi"** - **"Trovo che sia una grande superficialità nel sostenere da parte del mondo dell'industria questa sorta di accuse alla filiera armatoriale.** Anche abbastanza grave, perchè Confindustria è il mondo dei nostri clienti e di cui gli armatori hanno grande rispetto. Da anni sosteniamo che il mondo dell'industria non debba vedere il trasporto marittimo come un costo, ma come una parte del processo produttivo. La supply chain deve essere vista con maggiore attenzione, investendo risorse specializzate, come un'opportunità di migliorare il servizio e dare al prodotto finito con una diversa pianificazione della supply chain e anche come conseguenza dell'aumento del prezzo del prodotto finito al consumo". "Queste analisi" - ha continuato Messina - "dovrebbe essere accompagnata dalla redditività degli ultimi dieci anni e il non ritorno sugli investimenti da parte degli operatori" - **"Non una bolla"** - quella dell'aumento dei prezzi - **"ma il ristabilire dei parametri di quello che è il puro costo.** Il blocco del canale di Suez, è casualmente accaduto nel momento dell'esplosione dei prezzi, ma fa vedere come in anni di eccesso di capacità" navi - **"anche per colpa nostra, abbiamo solo abbassato i prezzi, con EBITDA vicini allo zero".**

Porto, un patto
per gestire
le tante navi

Pistacchi a pagina 11

In porto serve un patto per affrontare il super lavoro post Suez

Problemi per avere piazzali vuoti, fondamentali i camalli. Ma l'incubo restano le autostrade

Diego Pistacchi

■ Suez è stato sbloccato, Genova e Savona si preparano ad affrontare l'arrivo delle navi rimaste ferme in coda per sei giorni. E più che mai emerge la necessità che in porto riscoppi la pace sociale. Che si mettano da parte le ultime settimane di diffidenze e timori reciproci tra tutti i protagonisti, le tensioni e le lettere più o meno ufficiali, per affrontare una seconda parte di aprile in cui si dovrà presumibilmente smaltire il lavoro di un mese medio.

Su un aspetto concordano quasi tutti. Il vero problema sarà la gestione dei piazzali. «Qualche ora, anche qualche giorno di attesa per entrare in porto è quasi la normalità per le navi che lo mettono in conto - premette Stefano Messina, presidente di Assoarmatori nel corso di un webinar organizzato dall'Autorità di Sistema Portuale di Genova e Savona -. Più preoccupante può essere la congestione dei container sui piazzali, specie per l'export.

Difficile fare previsioni, ma credo sia un problema soprattutto per i terminal più grandi. A Genova penso a Psa più che a Bettolo o al terminal Messina». Una stima condivisa anche da Paolo Pessina, presidente di Assagenti. Che fa due appelli. «Ci potranno essere problemi sull'export, sulle merci in uscita. E qui è importante che i container vuoti vengano rilasciati sulla certezza che ci sia la nave. Non si possono accumulare in banchina. Servirà la massima forza lavoro possibile ed entra in gioco l'importanza della Compagnia Unica che dovrà dare una grossa mano al terminal - assicura -. Inoltre suggeriamo ai nostri clienti di usare il più possibile la rete ferroviaria per far viaggiare le merci».

Eccolo, il vero nodo. Le infrastrutture che la Liguria non ha. E quelle poche che ha funzionano anche male. Da Genova a Savona il ritornello è lo stesso. «Il Suez ce lo abbiamo noi qui. Nel canale, una volta rimossa la nave è ripartito il traffico e nel quarto trimestre di quest'anno è prevista in ge-

nerale una ripresa dell'attività - sottolinea Alessandro Berta a nome dell'Unione Industriali di Savona -. Ripartiranno anche crociere e traghetti. Siamo già in ginocchio ora con le nostre autostrade, non oso pensare cosa accadrà». Le ripercussioni della concentrazione di navi nel dopo Suez si farà sentire in effetti sull'autotrasporto, con il rischio di aumento di costi e con i problemi legati agli orari da rispettare da parte degli autisti, delle regole sulla sosta forzata.

Ma il futuro molto prossimo legato alla ripresa post Suez avrà qualche conseguenza sui costi della merce. Per tutti, fino ai consumatori. Sul punto però si dividono in parte le posizioni di armatori e industriali. «Nei giorni in cui si è verificato l'incidente era già in corso un dibattito sul rischio di aumenti dei costi delle materie prime e magari anche dei noli», mette in evidenza Guido Conforti, di Confindustria Genova. Sollevando però la precisazione di Stefano Messina: «L'industria non dovrebbe ve-

dere il trasporto marittimo solo come un costo, ma come un'occasione per investire risorse specialistiche - avverte -. L'accusa alla filiera armatoriale è superficiale. Si parla di bolla dei costi, in realtà è un ritorno alla normalità dopo 10 anni in cui noi per primi abbiamo fatto l'errore, di fronte a un eccesso di capacità per il gigantismo navale, di abbassare i prezzi portando quasi allo zero la redditività».

Luigi Bruzzone, facendo il punto come Autorità di sistema Portuale, al momento non vede seri problemi di volumi di traffico, i porti non dovrebbero perdere molto in questo senso, ma sarà la partita in cui si misurerà la capacità di rispondere alle esigenze di tutta la catena del trasporto e della logistica. Piuttosto, quanto accaduto a Suez potrebbe suggerire a Genova di spingere su un'opera fondamentale. «La diga, con la sua doppia entrata a levante e ponente, garantirebbe l'operatività e una maggior sicurezza dello scalo anche in caso di un problema di una certa portata», osserva ancora Messina.

Da Suez arriva il 22% dei volumi di merce
e il 50% dei container presenti in porto

Genova in attesa “Pronti a evitare nuovi ritardi”

L'ANALISI / 1

ALESSANDRA PIERACCI
GENOVA

Da Suez a Genova ci sono tre giorni di navigazione, e ci vorranno tutti anche per calcolare le effettive conseguenze per il porto di Genova in termini di ritardi e costi per far fronte agli arrivi tutti insieme.

«È stata considerata la possibilità che, una volta aperto il canale, un numero elevato di navi possa raggiungere Genova comprimendo la regolare pianificazione degli ingressi in porto», è la previsione della Capitaneria di Porto. Un impatto importante, dato che i carichi da Suez rappresentano il 22% di volumi di merce che arriva quotidianamente a Genova e il 50% dei container. Fino a ieri, però, non era ancora noto l'ordine di ripartenza, e di conseguenza le destinazioni per le previsioni di arrivo: probabilmente gasiere e petroliere in testa, con precedenza anche alle navi che trasportano animali e materiali deperibili e in coda le porta container, tra cui la Jolly Cobalto della compagnia genovese Ignazio Messina.

«Nessuno ha la presunzione di indovinare cosa accadrà – afferma Messina, presidente di Assarmatori – a mio parere si verificherà una grande differenza a seconda della grandezza del terminal: intravedo un po' di rischio su terminal grandi, come Psa-Vte. Non c'è neanche la certezza che il primo che è in coda sia il primo a passare.

Dipenderà dal carico trasportato. Non vedo congestione sui terminal petroliferi, né sulle rinfuse».

Già da alcuni giorni ci si sta attrezzando per evitare ulteriori ritardi. Il pre-clearing, ovvero lo sdoganamento in mare, che anticipa il manifesto delle merci e le dichiarazioni doganali non appena passato il canale di Suez, sistema avviato dall'autunno scorso a Genova e La Spezia, potrà accelerare le operazioni. Gli uffici amministrativi e il personale operativo della Capitaneria sia i servizi tecnico nautici del porto di Genova sono in stato di pre-allerta.

Ma c'è il rischio che le navi, dopo tanto ritardo, accorcino il viaggio scaricando in altri porti? «Difficile fare una programmazione puntuale al momento – dichiara Paolo Pessina, presidente di Assagenti – ritengo che sia difficile che si scelga di sbarcare merci in transhipment prima di arrivare in Liguria. Tutto ciò provocherebbe ulteriori ritardi. Sugeriremo ai nostri clienti di usufruire dei treni». Data l'attuale situazione della rete autostradale ligure, strozzata dai cantieri. «Sono più preoccupato per l'autotrasporto – dice Paolo Cornetto, amministratore delegato dell'Apm Terminal di Vado Ligure – attorno ai nostri porti ci sono già problemi a causa della congestione dovuta ai cantieri sulle autostrade e se dovesse essere richiesta una maggior intensità del servizio si verificherebbe un ulteriore elemento di difficoltà».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il porto di Genova



Sbloccato Suez ma possibili problemi sull'export nei porti liguri

Il cluster marittimo-portuale e la supply chain concordano: serve massima collaborazione tra tutti gli attori della filiera e ricorso a sdoganamento a mare

Da

Emanuela Mortari

-

29 Marzo 2021 17:17

Lo sblocco del canale di Suez, grazie al disincaglio della Ever Given, è avvenuto in tempi relativamente rapidi, rispetto a come si stavano mettendo le cose. Per capire quali saranno le conseguenze sui porti genovesi occorrerà attendere ancora qualche giorno, ma intanto tutta la filiera si è trovata a discutere in un webinar di quanto occorra lavorare insieme e soprattutto di quanto in situazioni come queste sia fondamentale accelerare sulle procedure digitali. Il caso Suez evidenzia anche un altro aspetto legato al dibattito sulla nuova diga foranea: l'opzione a doppia entrata-uscita scongiurerebbe problemi di questo tipo.

«Nessuno ha la presunzione di indovinare cosa accadrà – afferma **Stefano Messina**, presidente Assarmatori – a mio parere si verificherà una grande differenza a seconda della grandezza del terminal: intravedo un po' di rischio su terminal grandi, come Psa-Vte. Non c'è neanche la certezza che il primo che è in coda sia il primo a passare. Dipenderà dal carico trasportato. Non vedo congestione sui terminal petroliferi, né sulle rinfuse. Gli armatori stanno rivedendo ora la pianificazione, ma bisogna considerare che nei servizi di linea qualche giorno di ritardo è la normalità. Per quanto riguarda le banchine credo che qualche problema si verificherà più sull'export.

«Difficile fare una programmazione puntuale al momento – aggiunge **Paolo Pessina**, presidente di Assagenti, ritengo che sia difficile che si scelga di sbarcare merci in transhipment prima di arrivare in Liguria. Tutto ciò provocherebbe ulteriori ritardi. Su Genova sarà importante il ruolo dei terminal, giocherà un ruolo determinante anche il supporto delle Compagnie. Il problema dello smaltimento della coda, comunque, è reale. Come agenti marittimi proponiamo di rilasciare i vuoti dell'export solo nella certezza della nave. Questa decisione dovrebbe evitare una marea di contenitori fermi sulle banchine, ma dal lato terminal e dell'Autorità di Sistema deve esserci la massima collaborazione. Inoltre suggeriremo ai nostri clienti di usufruire dei treni».

Fabio Pollero, presidente di Isomar, l'associazione degli Agenti marittimi di Savona e Imperia evidenzia: «Questo evento ha messo in luce diverse fragilità, qualche scalo è cancellato, ma per ora si tratta di riorganizzazioni contenute. Sulle rinfuse c'è un po' di ritardo, ma credo che il problema rimarrà contenuto».

Quanto conta Suez

*«Da Suez passa il 12% del commercio mondiale, il 30% dei contenitori e il 40% dell'import-export italiano – ricorda **Luigi Bruzzone** della direzione e sviluppo dell'Adsp del Mar Ligure Occidentale – per il sistema dei porti di Genova e Savona-Vado passano dal Canale un milione-un milione e mezzo di teu all'anno. Se si considera il periodo marzo-aprile parliamo di 110 mila teu, 90 mila nel 2020. Le prime previsioni sul 2021 sono ottimistiche e il ritardo rischia di concentrare un volume molto sostenuto di contenitori spalmati sui 15 giorni finali di aprile. Il tema è l'aggravio dei costi logistici, l'aumento del costo dei noli, la necessità di operare in condizioni straordinarie. Riaperto il canale bisogna vedere cosa faranno le compagnie, se decideranno di mantenere i servizi o effettuare fermate intermedie. Tutto ciò di sicuro impatterà soprattutto sul sistema logistico. Al momento sono **370 le navi in attesa di attraversare il canale**, di cui un centinaio di porta container, 70 tanker, 20 altro tipo e il resto bulk carrier.*

Leopoldo Da Passano, responsabile Sviluppo economico e portualità di Confindustria Genova, conferma che per quanto riguarda le rinfuse, anche liquide non dovrebbero esserci grossi problemi. Anche sull'export, per ora non sono state riscontrate grandissime preoccupazioni».

«Sono più preoccupato per l'autotrasporto – dichiara **Paolo Cornetto**, amministratore delegato dell'Apm Terminal di Vado Ligure – attorno ai nostri porti ci sono già problemi a causa del congestionamento dovuto ai cantieri sulle autostrade e se dovesse essere richiesta una maggior intensità del servizio si verificherebbe un ulteriore elemento di difficoltà. Alcuni armatori comunque stanno riducendo l'export».

Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto, aggiunge: «L'anno scorso nello stesso periodo sono arrivati dal Far East 65 mila contenitori media-mese nel sistema portuale di Genova. 15 mila contenitori a settimana, con una probabile concentrazione in sette giorni del traffico di due settimane. Tutto ciò comporta qualche intervento organizzativo e a una riflessione sull'utilizzo del

pre-clearing, lo sdoganamento in mare. La possibilità data dall'Agenzia delle Dogane consente ai terminal di programmare in maniera puntuale lo scarico contenitori e permettere all'Authority di organizzare squadre per garantire un più celere disbrigo delle pratiche. Ci dovrà essere una forte collaborazione tra terminal, spedizionieri e trasportatori».

Andrea Zucchini, direttore dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli di Liguria, Piemonte e Valle d'Aosta, conferma: «Lo scorso anno abbiamo rilanciato lo sdoganamento in mare, oggi chiamato smart terminal, togliendo alcuni vincoli che avevano impedito questa facilitazione, come il limite delle 4 ore. Ora si possono trasmettere documenti doganali con anticipo maggiore passato Suez, per esempio. Lo scorso autunno abbiamo emanato un disciplinare di riferimento. Abbiamo dato supporto agli operatori alla Spezia e a Savona e ora arriviamo a Genova. Alla Spezia in 2-3 mesi abbiamo operato su 34 navi e su circa 25 mila teu sbarcati circa 10 mila hanno usufruito dello smart terminal. I primi calcoli parlano di un abbattimento dei tempi del 30%: la giacenza media dei contenitori è passata da 5 giorni a 3 giorni e mezzo, fatto su una nave arrivata nel week end. A Savona abbiamo intrapreso questa sperimentazione già da qualche settimana».

Giuseppe Tagnochetti, coordinatore ligure di Trasporto unito evidenzia che un rallentamento dell'export si tradurrebbe in una mancanza di lavoro per i trasportatori, mentre il rischio successivo sarebbe lavorare in diseconomia, considerando anche l'aumento del costo del gasolio. «Ci deve essere uno sforzo di pianificazione di carichi e scarichi, possiamo uscirne ragionando in termini di sistema».

Alessandro Berta, direttore di Confindustria Savona, guarda al lungo periodo: «Quando arriverà la ripresa dei traffici a fine 2021, si spera, quando arriveranno i container, quando ripartiranno i traghetti e, prima o poi, la parte crocieristica, o tutti insieme cerchiamo di far capire che non reggiamo, o il rischio è che il nostro Suez l'abbiamo sulla A7, l'A10 e l'A26. Dobbiamo chiedere conto dei lavori del nodo genovese, del Terzo Valico, altrimenti la roba non riusciamo a mandarla via. La Liguria ha i porti che fanno l'economia italiana, se continuiamo a non essere considerati è dura».

Pesanti ripercussioni per tutti gli operatori
I volumi saranno raddoppiati per 7-10 giorni

Ma ora i porti liguri temono l'ingorgo in mare e in strada

IL CASO

Gilda Ferrari / GENOVA

Non temono di perdere traffici gli operatori portuali di Genova, Savona e Vado, ma si preparano a gestire una congestione che riguarderà soprattutto i contenitori e costringerà a gestire in maniera diversa l'export. La parola d'ordine dovrà essere coordinamento, con l'autotrasporto che rischia di pagare il prezzo più alto. Il sistema portuale ligure movimentava 1-1,5 milioni di container l'anno che passano dal canale di Suez. In marzo-aprile vengono movimentati 5-10 mila teu (a eccezione del 2020).

«Il ritardo provocato dal blocco rischia di concentrare i volumi di un mese in 15 giorni. - dice Luigi Bruzzone, direzione sviluppo del porto di Genova - Le infrastrutture e la catena logistica saranno sotto stress». Il nodo sarà organizzare il lavoro a terra per evitare congestioni. «Dovremo assor-

bire in una settimana il traffico di due. - conferma Giampaolo Botta, segretario generale di Spediporto - Servirà collaborazione, l'uso del pre-clearing sarà fondamentale, occorrerà ridurre al minimo i tempi di giacenza dei contenitori e di attesa dell'autotrasporto». Giuseppe Tagnochetti, coordinatore ligure di Trasportounito, è preoccupato: «Per il prezzo del gasolio e perché temo che la riorganizzazione, tipo quella dell'export, si scarichi su di noi. Spero ci sia la massima attenzione». Paolo Pessina, presidente di Assagenti: «Il problema è l'export, rilasceremo i vuoti solo sulla certezza della nave, questo dovrebbe evitare un mare di contenitori in export fermi sulle banchine. Sugeriremo ai nostri clienti di usare il treno». Stefano Messina, terminalista e presidente di Asarmatori vede problemi per banchine e contenitori e, riflettendo sulla nuova diga, rilancia l'ipotesi doppia apertura, a levante e ponente: «Suez ci insegna che ci aiuterebbe a essere più flessibili».



STEFANO MESSINA L'armatore: «Ci aspettiamo molto dai prossimi mesi»

«È una stagione di grandi progetti Finalmente si smette di mugugnare»

Matteo Dell'Antico

L'armatore e terminalista Stefano Messina, oltre ad essere il presidente di Assarmatori e guidare assieme ai cugini Ignazio Messina e Andrea Gais l'azienda di famiglia, è membro della giunta della Camera di Commercio di Genova con delega ai trasporti e alle spedizioni.

Come giudica lo stato di salute del porto di Genova?

«In questo momento anche il porto non può chiamarsi fuori dal clima di generale incertezza che riguarda il futuro economico, produttivo e sociale del Paese. Nel caso specifico, tuttavia, il porto di Genova sembra attraversare una stagione di grande progettualità. La voglia del fare sembra in altre parole avere il sopravvento sulla stagnazione, e se vogliamo, sul "mugugno" che sembrava aver avuto il sopravvento per anni. La auspicabile ripresa del traffico passeggeri e la conferma di un trend di recupero nei container rappresentano a partire dai prossimi mesi elementi chiave per definire meglio prospettive e ruolo di quello che è e rimane il più importante polo portuale e logistico d'Italia».

Quanto e in che modo il coronavirus ha influito sui traffici del porto?

«È inutile nascondere: l'impatto sul settore delle crociere e anche, se pure, in maniera minore, su quello dei traghetti, è stato pesantissimo. Ma lo è stato ovunque, ovvero in tutti i porti italiani e, direi, mondiali dove esiste un'alta concentrazione di servizi passeggeri. Bisogna considerare che il polo Genova-Savona è home port di alcune fra le più importanti compagnie crocieristiche che operano in Mediterraneo e che una contrazione di oltre il 90% nel mercato di riferimento ha lasciato il se-

gno. Lo sforzo che i grandi gruppi del settore stanno attuando per mettere le crociere e i traghetti in sicurezza rispetto a rischio Covid, produrranno, sono convinto a breve, risultati nel senso di una globale ripresa dell'attività. Anche questo mercato ha davanti a sé comunque ancora qualche mese di sofferenza».

Quali sono le maggiori criticità che penalizzano lo scalo genovese?

«Certamente la carenza di infrastrutture e il ritardo negli investimenti. Sembrerebbe che gli ultimi due governi abbiano compreso le difficoltà del nostro territorio, ma gli interventi e le misure pianificati devono essere realizzati con un forte impulso da parte del governo centrale. Il nostro territorio sta vivendo una situazione drammatica e purtroppo destinata a durare a medio termine: è necessario accelerare i lavori sui diversi cantieri, innanzitutto per una questione di sicurezza e dopodiché di produttività. Le autostrade sono inefficienti e di ciò ne risentono la popolazione, i traffici, e quindi le imprese e i lavoratori. Ne siamo tutti coscienti, ma dobbiamo avere ancora più coraggio nell'assumerne le nostre responsabilità ed essere forse meno istituzionali e più aggressivi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Stefano Messina



Suez liberato, ora il rischio congestione si trasferisce in banchina e nei piazzali

Messina (Assarmatori): “I problemi maggiori sono per l’export, le accuse dell’industria alla filiera armatoriale sono gravi”. Lo sdoganamento in mare possibile arma, in Liguria preoccupa anche la situazione autostradale



Adesso che la Ever Given è stata disincagliata e il Canale di Suez si prepara ad essere riaperto al traffico, i problemi rischiano di trasferirsi nei porti (in banchina e nei piazzali) e anche sulle autostrade italiane. Inutile negare che i porti liguri sembrano essere i principali destinatari di queste problematiche, vista la spiccata vocazione al traffico containerizzato gateway e le problematiche sul nodo autostradale che hanno spinto, solo alcune settimane fa, un global carrier come CMA CGM a prevedere rincari sul trasporto camionistico e a suggerire l'uso del treno.

“Un conto sono i problemi che possono nascere in banchina, un conto quelli relativi al piazzale – avverte Stefano Messina, presidente di Assarmatori ed esponente dell’omonimo gruppo – e io credo che alla fine le criticità maggiori saranno su quest’ultimo versante. Ci sono comunque diversi fattori da tenere in considerazione, fra questi anche capire quali saranno i criteri che si seguiranno per far defluire il traffico accumulato, se si procederà cioè con una logica FIFO (First In First Out) o se verrà data la priorità ad alcuni

tipi di nave a seconda del carico trasportato. Alla fine i giorni di ritardo netto saranno circa 6, e su viaggi che durano diverse settimane non è niente di particolarmente grave: ci saranno rivisitazioni delle schedule, in alcuni casi già avvenute, e i problemi maggiori non saranno a carico dei piccoli terminal, ma di quelli di maggiori dimensioni. Senza dimenticare, in tutto questo, anche il problema legato all'export".

Punto sul quale, nel corso di un webinar organizzato dall'AdSP del Mar Ligure Occidentale, insiste anche Paolo Pessina, presidente di Assagenti e agente di Hapag-Lloyd Italy: "Abbiamo deciso di rilasciare i vuoti per l'export solo con la certezza dell'arrivo della nave – spiega – Questo dovrebbe evitare, almeno in parte, la congestione dei terminal. Nel contempo suggeriremo ai nostri clienti di prediligere il treno. L'esperienza accumulata con il crollo di ponte Morandi in questo senso ci può tornare utile".

Secondo Pessina "prima di 15 giorni non si riuscirà a smaltire il traffico del Canale di Suez, visto che in questo momento, facendo una stima approssimativa ma realistica, abbiamo qualcosa come 2 milioni di TEUs bloccati. In questo contesto è difficile fare previsioni anche su un possibile aumento dei noli che, come abbiamo visto anche durante la pandemia, dipendono da molteplici fattori".

Paolo Cornetto, amministratore delegato di Vado Gateway, ribadisce la preoccupazione su possibili rischi di congestione "vista anche la situazione delle nostre autostrade" e Giuseppe Tagnocchetti di Trasportounito non si lascia scappare l'assist: "Rischiamo di rimanere praticamente fermi per alcuni giorni – le sue parole – e poi di avere un'impennata di lavoro alla ripresa dell'export, in una situazione delicata come quella che tutti conosciamo".

Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto, suggerisce di sfruttare sino in fondo la pratica dello sdoganamento in mare, "che permetterebbe ai terminal di programmare con largo anticipo lo scarico dei contenitori e alle Autorità chiamate al controllo degli stessi di organizzare squadre per sbrigare le pratiche nel modo più celere possibile".

Infine Messina, rispondendo al vicedirettore di Confindustria Guido Conforti, definisce "grave e superficiale da parte dell'industria sostenere accuse alla filiera armatoriale sui prezzi, visto che gli armatori hanno come clienti proprio i rappresentanti del mondo industriale". Ma questa è un'altra storia.

P.R.

Caso Suez, Messina: “Possibili ingorghi nei grandi terminal come PSA a Genova”.

Pessina: “Centrale il ruolo della CULMV”

29 MARZO 2021 - Redazione



Genova – “Difficile prevedere quali saranno le ripercussioni del blocco del canale di Suez sul sistema portuale ligure. La grande differenza riguarda piuttosto la capacità di portata delle navi: per quanto riguarda i terminal piccoli non vedo problemi seri per la gestione delle navi Panamax o feeder ma solo ordinaria amministrazione. Il discorso potrebbe cambiare per i grandi terminal come PSA nel porto di Genova, dove navi di grandi dimensioni possono arrivare tutte insieme creando ingorghi rispetto a terminal come Bettolo, Messina o San Giorgio che non ricevono quelle navi”.

E’ lo scenario che intravede **Stefano Messina**, presidente di Assarmatori, intervenuto oggi al webinar dedicato al caso Suez. Il dibattito dà l’opportunità all’armatore genovese di rilanciare l’importanza di una infrastruttura come la diga che in prospettiva potrà contare su due accessi, a ponente e levante: “L’incidente del canale dimostra che la doppia entrata ed uscita dal porto, con il giusto pescaggio, aiuta molto nel caso di un evento eccezionale perché garantisce una maggiore flessibilità e consente di accogliere maggiore capacità in una situazione emergenziale, al netto del mantenimento degli approvvigionamenti, dei servizi e soprattutto della sicurezza della navigazione”.

Paolo Pessina, presidente di Assagenti, l’associazione degli agenti raccomandatori, mediatori marittimi e agenti aerei di Genova, sottolinea invece il ruolo centrale che la Compagnia portuale potrà avere nelle prossime settimane: “E’ veramente difficile fare una programmazione puntuale dei traffici in arrivo, però

sarà molto importante il ruolo della Compagnia portuale. Un suo uso intelligente e corretto, a supporto dei terminal, potrà aiutare a gestire le navi più grandi”.

Suez: porto Genova "Nessuna perdita traffici ma congestione"

LIGURIA

29 mar 2021 - 17:07



Botta: "Dovremo assorbire in una settimana il traffico di due"

CONDIVIDI:

(ANSA) - GENOVA, 29 MAR - "Tra un milione e un milione e mezzo dei container all'anno movimentati dal nostro sistema portuale passa dal canale di Suez e, ad eccezione del 2020, nei mesi di marzo e aprile vengono movimentati da 5 a 10 mila teu.

Pensiamo che il ritardo provocato dal blocco del canale di Suez rischierà di concentrare volumi molto sostenuti, che normalmente sono spalmati su un intero mese, in 15 giorni. Non ci saranno perdite, ma strutture portuali e la catena logistica saranno sotto stress". Luigi Bruzzone, della Direzione sviluppo del porto di Genova ipotizza le ripercussioni dei giorni di chiusura del canale di Suez sui porti di Genova, Savona e Vado ligure nel webinar organizzato dall'ente con gli operatori. Non si prevedono perdite anche se i container potranno arrivare con modalità diverse, con navi feeder più piccole, dai porti di transhipment. Il nodo è organizzare al meglio il lavoro a terra per evitare congestioni. "Avremo una concentrazione molto importante, dovremo assorbire in una settimana il traffico di due settimane di lavoro - sottolinea Giampaolo Botta, segretario generale di Spediporto -. Servirà una forte collaborazione, l'uso del pre-clearing e interventi per ridurre al minimo tempi di giacenza dei contenitori e di attesa dell'autotrasporto". Gli autotrasportatori già messi a dura prova dai cantieri autostradali, non nascondono le preoccupazioni. "La prima è l'aumento del prezzo del gasolio che potrebbe mettere in difficoltà la nostra attività - dice Giuseppe Tagnochetti, coordinatore ligure di Trasportounito -. Poi è necessaria la massima attenzione alla programmazione altrimenti il rischio è che si scarichi

tutto sulla nostra operatività". Il presidente di Assarmatori e terminalista Stefano Messina oltre a parlare degli effetti sul porto di Genova del blocco di Suez, fa un'altra considerazione, legata alla nuova diga da realizzare nel porto di Genova e rilancia l'ipotesi doppia apertura, a levante e a ponente, già bocciata dall'Autorità portuale. "Il caso Suez - sottolinea - dimostra che la doppia entrata e uscita aiuta molto. Puoi avere maggiore flessibilità". (ANSA).

Blocco del canale di Suez, l'impatto sui porti liguri

di Edoardo Cozza

La situazione del cargo incagliato in via di risoluzione, ma si ragiona sui riflessi economici dell'incidente



La situazione nel **canale di Suez** potrebbe tornare presto alla normalità, visto che il cargo **Ever Given** è stato disincagliato e lascerà via libera al passaggio delle navi che da martedì scorso stazionano in attesa di passare dall'importante rotta commerciale. Il blocco di una settimana - e non è detto che per tornare a pieno regime non si debba attendere ancora un po' - sta avendo gravi ripercussioni sul tessuto economico mondiale, visto che oltre il 10 per cento delle merci viene trasportato via mare proprio attraverso il canale di Suez.

Ma i porti della Liguria come reagiranno a questo clamoroso intoppo causato dall'incidente occorso alla portacontainer battente bandiera panamense? Se n'è parlato in un webinar organizzato dall'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale**, durante il quale diverse figure si sono confrontate sull'argomento, ognuno dal punto di vista della propria esperienza e del proprio campo d'azione.

Tra i protagonisti della conferenza online c'è stato **Stefano Messina, presidente di Assarmatori**: "La logica dovrebbe portare a pensare all'adozione del cosiddetto criterio fifo - first in, first out -, ma potrebbero essere date diverse priorità rispetto alla merce o al tipo di carico che ogni nave in fila all'imbocco del canale sta trasportando". Per Messina è difficile fare previsioni certe sull'impatto che questo blocco prolungato avrà sui porti liguri "ma si può ipotizzare - afferma il numero uno di Assarmatori - che i problemi maggiori li avranno quei terminal che attendono le grandi navi, mentre quelli più piccoli potrebbero comunque tenere senza troppi intoppi".

Non è difforme il pensiero del **presidente di Assagenti Paolo Pessina**: "Sulla riprogrammazione delle schedule è difficile fare una previsione puntuale, ma dovranno essere evitati passaggi ingarbugliati, che rischiano di complicare la situazione. Ogni compagnia dovrà collaborare coi terminal per minimizzare le problematiche".

Il tema dell'organizzazione è fondamentale secondo **il direttore generale di Spediporto Giampaolo Botta**: "Non vogliamo creare alcun allarmismo, anche se siamo di fronte a qualcosa di difficile gestione. Servirà la migliore pianificazione - afferma - per rendere la situazione meno intricata possibile".

Paolo Cornetto, amministratore delegato Apm Terminals spiega come si stia vivendo un momento di ripianificazione: "Abbiamo notato - tiene a precisare - come un solo evento può avere effetti importanti su tutto un sistema".

A preoccupare **Confindustria Genova** è soprattutto l'export. Ne parla **Leopoldo Da Passano, responsabile sviluppo economico e portualità** dell'associazione: "Da giorni stiamo studiando la situazione e stiamo provando a capire che conseguenze ci saranno. Se la gestione di rinfuse, anche liquide, e finanche dei container potrebbe non avere grosse criticità, quello che più crea grattacapi è la situazione dell'export".