

Simone Gallotti / PAGINA 5

Il porto prova a resistere «I cinesi verso l'addio?» Fuggire ora è sbagliato»

Il mondo portuale cerca di resistere alla paralisi del traffico. Operatori e terminalisti criticano chi, come i cinesi, vogliono dirigersi altrove.

Il gruppo cinese Cosco scrive ai clienti: «Strade liguri impercorribili, per ora vi consigliamo di scegliere altri scali italiani» Pessina (Hapag-Lloyd): «La fuga non è la soluzione». Zuccarino (Msc): «Città strategica, noi continueremo a investire»

La rabbia e l'orgoglio del porto di Genova «Si rischia il collasso, resistere è difficile»

IL CASO

Simone Gallotti / GENOVA

Arrivare e uscire dal porto di Genova è diventato quasi impossibile. I continui cantieri sulle autostrade liguri stanno isolando da terra lo scalo più importante d'Italia. E ora i problemi arrivano anche dal mare: a giugno le navi arrivate nel principale terminal container della città, quello gestito dal colosso Psa di Singapore, sono state meno persino di quelle di maggio. Il caso Genova è arrivato così fino in Cina e Pechino pensa di abbandonare la città: «Non è stato ancora deciso, ma l'opzione è sul tavolo» spiega Augusto Cosulich, numero uno di Cosco, la grande compagnia cinese di trasporto marittimo. La lettera che i cinesi hanno inviato ai clienti è chiara: «In questo periodo è meglio scegliere un altro porto più efficiente rispetto a Genova». E la Via della Seta rischia così di fermarsi sotto la Lanterna.

PROBLEMI MA NON PER TUTTI

In banchina però ieri non tutti hanno preso bene l'offensiva di Cosco: «Difficile che i cinesi lascino gratis ai concor-

renti tutti gli interessi che hanno su Genova» era il ragionamento dei camalli più esperti. E infatti poco dopo gli altri grandi armatori, concorrenti di Pechino, ne hanno subito approfittato e attorno al porto sull'orlo dell'abbandono si sono schierati tutti i big. «Negli ultimi tempi, nonostante la crisi, Genova è riuscita addirittura a guadagnare terreno – spiega Francesco Zuccarino, da 50 anni l'uomo di Msc a Genova - Lo dimostra il fatto che a giugno il traffico container della nostra compagnia è aumentato dell'1,8% rispetto allo stesso mese dell'anno scorso. Ecco perché siamo moderatamente fiduciosi per l'andamento dell'intero 2020». La compagnia di Gianluigi Aponte gestisce la seconda flotta al mondo e non ha intenzione di lasciare lo scalo ligure, nonostante i problemi autostradali: «Genova e il suo porto restano strategici per Msc, che è intenzionata a rafforzare la propria partnership con la città e a portare avanti gli investimenti annunciati». Zuccarino conferma anche la strategia sul nuovo terminal container che sta per nascere: «Calata Bettolo procede come da programma e contiamo di inaugurarla il pri-

ma possibile». Anche Stefano Messina, presidente di Assarmatori e dello storico gruppo dello shipping genovese, va giù duro: «Abbandonare Genova? È una follia. Per noi è vero il contrario. In porto nei giorni scorsi c'era una presenza massiccia di navi delle compagnie che aderiscono alla nostra associazione, ed è la conferma tangibile di quanto stiamo affermando: il porto di Genova è il fulcro essenziale del più importante sistema logistico e produttivo del Sud Europa. È improponibile pensare ad alternative: la nostra intenzione è quella di rafforzare linee e servizi sullo scalo ligure». Il principale cliente di Genova è la compagnia tedesca Hapag-Lloyd e l'uomo che rappresenta il gruppo in Italia è Paolo Pessina, da pochi giorni presidente anche degli agenti marittimi genovesi: «È un momento molto difficile, ma l'alternativa non può essere la fuga, semmai è l'intermodale: dove non arrivano i camion perché c'è un serio problema sulle autostrade, può arrivare il treno. E infatti la strategia di molte compagnie (Hapag-Lloyd e Msc sono tra queste, ndr) è stato quello di aumentare la merce trasportata su ferrovia». I mezzi pesanti

che ogni giorno lavorano nel porto di Genova sono 4.500. Un'enormità, che ora la rete stradale non è più in grado di gestire. Ieri gli esperti di logistica facevano notare, tuttavia, che i disagi saranno limitati nel tempo, al massimo per altre due settimane, e risulta al *Secolo XIX* che i clienti alla fine non abbiano subito troppiritardi. A pagare il prezzo più alto sono stati invece i camionisti.

«SCONTRO COMMERCIALE»

Paolo Signorini, il presidente dell'Autorità portuale, dice esplicitamente quello che tutto il porto pensa: quelle minacce di addio servono più a dare una scossa al ministero e ad Autostrade e non dovrebbero essere prese alla lettera: «Penso che la situazione non sia così estrema - dice Signorini - È un doppio allarme: uno sul fronte infrastrutturale e serve una rapida soluzione. L'altro è anche di politica commerciale: dati questi extra costi e lo stato di sofferenza, dicono, ci attendiamo sconti dai terminal. Sicuramente è necessario che nel giro di una decina di giorni si risolva». L'allerta rimane comunque massima: ieri i varchi del porto sono di nuovo andati in tilt con chilometri di code e gli spedizionieri

che dichiarano guerra a ministero e Autostrade: «Così finiamo al collasso». Ecco: la sensazione è che anche Cosco abbia minacciato Genova perché Roma intenda. —

Messina (Assarmatori):
«Abbandonare il porto è folle. Non esistono destinazioni alternative»

Signorini: «La lettera di Cosco ai clienti? È anche una questione commerciale»

LE TAPPE DELLA CRISI



Il periodo orribile del porto

A maggio i conti dei container sono stati molto negativi: i container sono scesi di quasi 30 punti rispetto allo stesso mese dell'anno scorso. E giugno è andato anche peggio: al terminal Psa di Genova Pra' le navi sono diminuite ulteriormente a poco più di 40. La flessione globale potrebbe salire al 35%.



La crisi supera l'Appennino

Anche gli imprenditori milanesi lanciano l'allarme sull'export e al Secolo XIX il presidente di Assolombarda suona la sveglia: «Con le autostrade bloccate, le nostre aziende rischiano di perdere competitività». È uno dei primi segnali che a pagare il prezzo più alto potrebbe essere il porto di Genova con altri container che dalla Pianura Padana prendono la via del Nord Europa per arrivare prima a destinazione.



La rivincita del treno

Gli armatori investono di più sul treno per superare l'imbuto autostradale: Msc ha deciso di potenziare i servizi intermodali con più partenze a settimana per collegare i porti liguri con Rivalta Scrivia, Milano, Brescia, Padova, Verona, Bologna e Rubiera.



Mezzi pesanti in attesa di entrare nel porto di Genova



Il terminal Sech, situato nel bacino storico del porto commerciale di Genova

Porto nel caos, Hapag-Lloyd e Msc potenziano la ferrovia. "Genova non si abbandona"

"Negli ultimi tempi, nonostante la crisi, Genova è riuscita addirittura a guadagnare terreno – spiega Francesco Zuccarino, da 50 anni l'uomo di Msc a Genova - Lo dimostra il fatto che a giugno il traffico container della nostra compagnia è aumentato dell'1,8%"

di Simone Gallotti

04/07/2020

Genova - Arrivare e uscire dal porto di Genova è diventato quasi impossibile. I continui cantieri sulle autostrade liguri stanno isolando da terra lo scalo più importante d'Italia. E ora i problemi arrivano anche dal mare: a giugno le navi arrivate nel principale terminal container della città, quello gestito dal colosso Psa di Singapore, sono state meno persino di quelle di maggio. **Il caso Genova è arrivato così fino in Cina e Pechino pensa di abbandonare la città:** «Non è stato ancora deciso, ma l'opzione è sul tavolo» spiega Augusto Cosulich, numero uno di Cosco, la grande compagnia cinese di trasporto marittimo. La lettera che i cinesi hanno inviato ai clienti è chiara: «In questo periodo è meglio scegliere un altro porto più efficiente rispetto a Genova». E la Via della Seta rischia così di fermarsi sotto la Lanterna.

In banchina però ieri non tutti hanno preso bene l'offensiva di Cosco: «Difficile che i cinesi lascino gratis ai concorrenti tutti gli interessi che hanno su Genova» era il ragionamento dei camalli più esperti. E infatti poco dopo gli altri grandi armatori, concorrenti di Pechino, ne hanno subito approfittato e attorno al porto sull'orlo dell'abbandono si sono schierati tutti i big. «Negli ultimi tempi, nonostante la crisi, Genova è riuscita addirittura a guadagnare terreno – spiega Francesco Zuccarino, da 50 anni l'uomo di Msc a Genova - **Lo dimostra il fatto che a giugno il traffico container della nostra compagnia è aumentato dell'1,8% rispetto allo stesso mese dell'anno scorso. Ecco perché siamo moderatamente fiduciosi per l'andamento dell'intero 2020**». La compagnia di Gianluigi Aponte gestisce la seconda flotta al mondo e non ha intenzione di

lasciare lo scalo ligure, nonostante i problemi autostradali: «Genova e il suo porto restano strategici per Msc, che è intenzionata a rafforzare la propria partnership con la città e a portare avanti gli investimenti annunciati». Zuccarino conferma anche la strategia sul nuovo terminal container che sta per nascere: «Calata Bettolo procede come da programma e contiamo di inaugurarla il prima possibile». Anche Stefano Messina, presidente di Assarmatori e dello storico gruppo dello shipping genovese, va giù duro: «Abbandonare Genova? È una follia. Per noi è vero il contrario. In porto nei giorni scorsi c'era una presenza massiccia di navi delle compagnie che aderiscono alla nostra associazione, ed è la conferma tangibile di quanto stiamo affermando: il porto di Genova è il fulcro essenziale del più importante sistema logistico e produttivo del Sud Europa. È improponibile pensare ad alternative: la nostra intenzione è quella di rafforzare linee e servizi sullo scalo ligure». Il principale cliente di Genova è la compagnia tedesca Hapag-Lloyd e l'uomo che rappresenta il gruppo in Italia è Paolo Pessina, da pochi giorni presidente anche degli agenti marittimi genovesi: «È un momento molto difficile, ma l'alternativa non può essere la fuga, semmai è l'intermodale: dove non arrivano i camion perché c'è un serio problema sulle autostrade, può arrivare il treno. E infatti la strategia di molte compagnie (Hapag-Lloyd e Msc sono tra queste, ndr) è stato quello di aumentare la merce trasportata su ferrovia». I mezzi pesanti che ogni giorno lavorano nel porto di Genova sono 4.500. Un'enormità, che ora la rete stradale non è più in grado di gestire. Ieri gli esperti di logistica facevano notare, tuttavia, che i disagi saranno limitati nel tempo, al massimo per altre due settimane, e risulta al Secolo XIX che i clienti alla fine non abbiano subito troppi ritardi. **A pagare il prezzo più alto sono stati invece i camionisti.**

Paolo Signorini, il presidente dell'Autorità portuale, dice esplicitamente quello che tutto il porto pensa: quelle minacce di addio servono più a dare una scossa al ministero e ad Autostrade e non dovrebbero essere prese alla lettera: «Penso che la situazione non sia così estrema - dice Signorini - È un doppio allarme: uno sul fronte infrastrutturale e serve una rapida soluzione. L'altro è anche di politica commerciale: dati questi extra costi e lo stato di sofferenza, dicono, ci attendiamo sconti dal terminal. Sicuramente è necessario che nel giro di una decina di giorni si risolva». L'allerta rimane comunque massima: ieri i varchi del porto sono di nuovo andati in tilt con chilometri di code e gli spedizionieri che dichiarano guerra a ministero e Autostrade: **«Così finiamo al collasso». Ecco: la sensazione è che anche Cosco abbia minacciato Genova perché Roma intenda.**