IL SECOLO XIX



Data 06-10-2021 Pagina 1

Pagina Foglio

2/3

Pessina (Assagenti) dopo il caso Sech: «Gli intasamenti non sono più sopportabili. Adesso bisogna agire in fretta»

Camion in coda, allarme in porto «Così la merce scappa da Genova»

IL CASO/1

Simone Gallotti/GENOVA

ora è diventato un caso. In fondo Augusto Cosulich l'aveva anticipato proprio al Secolo XIX: «Ne ho già parlato con Assagenti e ora chiediamo con forza di risolvere la questione». L'oggetto dell'attacco dell'operatore genovese è l'operatività del Sech, il terminal che è diventato la banchina di Sampierdarena del colosso Psa, il mega molo container del Ponente genovese.

Eilsentimento di esasperazione sembra essere diffuso perché gli agenti marittimi ierisono «sbottati». Irappresentati degli armatori allargano il quadro e se la prendono in generale con i terminal, pur dando ragione a Cosulich nel preambolo del duro attacco del presidente Paolo Pessina: «Raggiungere Genova a causa delle incredibili condizioni della rete autostradale che ci circonda è già un'impresa difficilissima, se una volta arrivata in porto la merce impiega altre ore ad entrare nei terminal la situazione diventa insostenibile».

Assagenti ha anche scritto al presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini («Ma non abbiamo ancora ottenuto risposta») dopo le segnalazioni degli associati «su code e intasamenti che non sono più sopportabili». A fine luglio Pessi-



Gli agenti marittimi sono preoccupati che i costi possano aumentare ancora

na era già intervenuto sul problema dell'intasamento del nodo di San Benigno e la situazione del porto vecchio, quando era stata comunicata anche la chiusura per quasi un mese della ferrovia che serve il bacino di Sampierdarena. Ma superata l'estate ora i problemi si stanno ripresentando. «Questa volta il collo di bottiglia è rappresentato dall'ingresso nei terminal scrive Assagenti - in una situazione di forti volumi, scarsità di automezzi e carenza di autisti come quella attuale, quanto sta succedendo non può essere tollerato e vanno prese rapidamente misure per garantire al mondo dei trasporti e a tutta la filiera logistica tempi certi del ciclo dei terminal, il rischio è che i

«Caos autostrade e imbuto ai varchi: la situazione è insostenibile»

costi possano aumentare o, peggio ancora, che la merce scelga altri porti». E per risolvere la situazione Pessina sottolinea: «È indispensabile che chi ha competenze di Authority svolga il suo ruolo di regia e coordinamento». È un

IL SECOLO XIX

Quotiidiiano ASSAGENTI

06-10-2021 Data

Pagina

3/3 Foglio

allarme condiviso anche da Stefano Messina, primario operatore dello scalo genovese e presidente di Assarmatori: «Per questa situazione, unita alla mancanza di camionisti e al rincaro dei costi dei trasporti, anche il nostro gruppo ha perso qualcosa in termini di volumi». Ma è ne-

re il servizio ferroviario, che Paolo Pessina, presidente non a caso è una delle priorità individuate dalla nostra as-

cessario per il presidente degli armatori anche «potenzia-

sociazione». Eieri Paolo Signorini, il presidente del porto, ha sostanzialmente spalmato al responsabilità dei disagi su tutta la filiera logistica: «Immaginare che ci sia un solo soggetto responsabile non aiuta, perché si parla di una filiera, bisogna rendere più efficienti tutti i livelli della catena. Devono essere coinvolti anche i magazzini delle fabbriche e delle imprese che sono i destinatari ultimi della merce, e devono raccordarsi con il ciclo dell'autotrasporto», dice Signorini che lancia un appello a tutti. Anche ai camionisti, chiedendo di aderire ai sistemi di prenotazione on line su cui l'Authority sta lavorando: «L'autotrasportatore non può essere l'unico punto della catena su cui si scaricano i ritardi e la congestione, ma bisogna chiedergli di aderire a un sistema di prenotazione con alcune soste in caso di congestione, anche se è inutile nascondersi che non tutti sono d'accordo. È necessario che la merce faccia la sua parte, e forse riveda alcuni orari di carico e scarico a destinazione e in origine». Per Signorini c'è anche un altro fattore: «Abbiamo una congestione sul sistema portuale perché abbiamo una quantità di mezzi pesanti superiore a quella degli altri porti messi insieme (6.500 tra Genova, Savona e Vado ligure, ndr) che è l'altra faccia di poco traffico su ferro e tanto su gomma. Per di più Genova è un porto gate e il primo porto italiano».

IN PROTAGONISTI



di Assagenti, è anche manager della compagnia tedesca Hapaq-Lloyd



Augusto Cosulich è uno dei più importanti operatori del porto di Genova e guida il gruppo di famiglia



Il terminal Sech a Genova. Sullo sfondo la Lanterna e San Benigno