

Questo sito utilizza cookie per funzionare al meglio e in modo sicuro, per offrire funzionalità e per l'analisi del traffico. Sul sito possono inoltre essere presenti cookie di terze parti, non controllati da Esa Srl, che forniscono funzionalità relative ai social media, ad analisi dei dati web o a pubblicità. Queste terze parti potrebbero combinare le informazioni raccolte attraverso i cookie con altre informazioni che hai fornito loro altrove, o che hanno raccolto dal tuo utilizzo dei loro servizi. Puoi disattivare i cookie dalle impostazioni del tuo browser. Se vuoi saperne di più [clicca qui](#). Chiudendo questo banner, scorrendo questa pagina o cliccando qualunque suo elemento acconsenti all'uso dei cookie.

ACCETTA



MAGAZINE ON LINE DI ECONOMIA DEL MARE E DEI TRASPORTI

Direttore Responsabile: Angelo Scorza

ARCHIVIO | SPECIALI | EVENTI | MULTIMEDIA | SONDAGGI | LIBRERIA | NOLI | EXTRA

Cerca nel sito



SHIPPING
NAVI & CANTIERI

LOGISTICA
INTERMODALE & TRASPORTI

PORTI
SERVIZI & POLITICA

ENERGIA
TRADING & COMMODITIES

RUBRICHE
ALTRE CATEGORIE



Sei in Home » Porti » Due porti separati: così Genova ripensa la logistica dei container vuoti



Porti

31/08/18 14:03

Due porti separati: così Genova ripensa la logistica dei container vuoti

Agenzie marittime e autotrasporto al lavoro per ridurre i transiti est-ovest nel porto, mentre appare ad alto rischio il traffico di project cargo. Pronto un nuovo protocollo per i controlli fitosanitari



Il traffico relativo ai trasferimenti in direzione est-ovest nel porto di Genova dei container vuoti è uno dei temi che, dopo il crollo del ponte Morandi, stanno preoccupando di più il settore dell'autotrasporto.

Anno 2018
N° 31

LEGGI L'ULTIMA RIVISTA

DOWNLOAD PDF ▶

HY-LIFT
HYBRID POWERED CONTAINER HANDLERS

Soluzioni
software shipping
per lo shipping
www.omniainformatica.it

www.ctstrasporti.it

ITALIA
↔
ALGERIA

Si parla di circa 1.200 vetture al giorno, riferisce una nota di **Assagenti**, al lavoro in questi giorni insieme agli autotrasportatori proprio per cercare di limitare il problema.

A questo proposito, gli agenti marittimi spiegano di essersi impegnati, insieme alle compagnie rappresentate, a ripartire il carico dei contenitori vuoti sui due principali bacini, in modo da permettere lo scarico e il ricarico sullo stesso asse verticale (cioè la A26 per Voltri-Prà e la A7 per Sampierdarena); a bilanciare l'import-export su Genova; a effettuare ricognizioni per individuare le aree da adibire a deposito in ciascuno dei due bacini, in base alla effettiva necessità di spazi, e avanzando infine, insieme alle associazioni di autotrasportatori, la richiesta di estendere gli orari dei terminal e dei depositi dalle 4 alle 22, previo nulla osta da parte dell'AdSP.

"Il rischio più grande che potrebbe verificarsi, insieme alla paralisi del traffico, - ha dichiarato il presidente Alberto Banchemo - riguarda la carenza di mezzi per trasportare la merce, che al momento devono sopperire anche all'interruzione dei traffici ferroviari diretti al bacino di Sampierdarena, stimati in circa 2.300 contenitori a settimana, e devono affrontare percorsi chilometrici più ampi".

Un altro fronte su cui si lavorerà nei prossimi giorni riguarda la riduzione dei tempi di attesa causati da inefficienze funzionali e documentali, per permettere alle vetture di concludere i viaggi nel minor tempo possibile.

"Dobbiamo lavorare come se avessimo due porti separati, Sampierdarena e Voltri-Prà - ha aggiunto Banchemo, che poi ha anche rivolto alcune critiche all'esecutivo: "Ci aspettiamo che ognuno faccia la sua parte, compresi gli organi di governo, dai quali aspettiamo concretezza da almeno due settimane e da cui, invece, stiamo ricevendo solo silenzi sui provvedimenti urgenti, intollerabili a fronte di quello che stiamo subendo".

Tra i traffici che il crollo ha messo particolarmente a rischio, il presidente di **Assagenti** ha citato anche il project cargo: "Una tipologia di merce che per dimensioni di carico transitava dalla A26 per raggiungere il bacino di Sampierdarena ed essere imbarcata. È difficile che alle condizioni di viabilità attuali possa essere mantenuto, l'A7 è sicuramente un tratto di difficile percorrenza per i mezzi preposti al trasporto. La problematica è stata portata alla luce da alcune delle nostre associate e la affronteremo a stretto giro sui tavoli competenti".

Tornando al problema della gestione dei container vuoti, nella sua nota **Assagenti** ha anche voluto ricordare come funziona la logistica di questo tipo di merce, "una delle componenti fondamentali dei flussi di traffico sia in import sia in export, dalla cui gestione efficiente dipende il loro incremento".

Il ciclo dei contenitori vuoti prevede che il carico che sbarca in porto venga affidato a un trasportatore che lo porta a destinazione, dove questo viene svuotato, e successivamente trasportato in deposito a Genova. Al momento della prenotazione del carico in esportazione, lo stesso contenitore viene prelevato dal deposito dal trasportatore, che lo porta prima a riempimento e successivamente in porto per essere imbarcato.

Il numero di container vuoti presenti sul territorio a disposizione di ciascuna compagnia marittima è quindi frutto di previsioni delle agenzie marittime sui flussi import ed export e varia sensibilmente quando i traffici si sbilanciano verso una o l'altra voce. Si parla di saldo negativo quando l'export è maggiore dell'import e si ha necessità di avere sul territorio uno stock maggiore di vuoti da portare al carico, si parla di saldo positivo quando l'import è maggiore dell'export e si ha necessità di evacuare, quindi di spedire via nave, i container vuoti verso altri porti.

Generalmente, dopo agosto e dopo il periodo natalizio, il saldo è molto positivo, a causa del rallentamento export dovuto alla chiusura delle industrie.

Lo stock tecnico di ogni compagnia sul territorio (situato nei depositi o terminal portuali) è doppio rispetto ai volumi di traffico export, questo perché il container impiegato in importazione può essere riutilizzato dopo circa dieci giorni, a conclusione del ciclo logistico e documentale.

Secondo i dati raccolti da **Assagenti** sono circa 25 mila in media i container vuoti stoccati sul territorio genovese.

Pronto un nuovo protocollo per i controlli fitosanitari sull'agroalimentare

Adsp del Mare Ligure Occidentale, Spediporto e Confindustria Terminal Operators, insieme alla Regione Liguria Servizio Fitosanitario, hanno messo a punto un protocollo che prevede, per i prodotti agro-alimentari sbarcati nei terminal genovesi, una programmazione puntuale delle visite ispettive allo scopo di garantire l'esaurimento dei controlli al termine della giornata.



SERVING THE MEDITERRANEAN
SERVIRE IL MEDITERRANEO



PIU' DI UN MILIONE
DI METRI QUADRATI IN ITALIA

corsica ferries
sardinia ferries

InfoSHIP®
▶ electronic log book
CUTTING-EDGE
SOFTWARE TECHNOLOGIES



MARITIME SOLUTIONS
since 1895



La procedura, spiega una nota dell'authority, garantirà certezza nelle tempistiche dei controlli su migliaia di contenitori anche grazie ad un doppio turno operativo, che coinvolgerà, oltre ai terminalisti e spedizionieri, il personale dell'istituto fitosanitario. Il nuovo 'sistema' diventerà operativo dal prossimo 10 settembre. L'entrata in vigore delle nuove procedure ha lo scopo di diminuire i continui spostamenti dei funzionari tra i due bacini portuali, che dopo il crollo del ponte Morandi risultano molto difficoltosi.

"In un momento particolarmente difficile, - ha commentato il presidente di Spediporto Alessandro Pitto - poter presentare una procedura che sostiene in modo così importante uno degli asset merceologici strategici di Genova è un primo importante successo per la merce e per il nostro scalo". Il presidente di Assagenti Alberto Banchemo ha aggiunto: "Razionalizzazione dei controlli e degli spostamenti, difesa del mercato e dell'occupazione, il nuovo protocollo è la traduzione in azione di questi principi. Genova non si ferma".



TAG : *Porti*



INSERISCI UN COMMENTO

Per lasciare un commento devi essere loggato.

[Login](#) o [Registrazione](#)

Nessun commento

PARTNERS



SHIP2SHORE

©Ship2Shore - Privacy Policy - VAT nr. 01477140998 - All rights reserved | ISSN: 2499-8761 [SITE MAP](#)

powered by **softec**