

Genova reagisce: lavoreremo di notte

LE IMPRESE

Gli operatori del porto di Genova sono disponibili a lavorare anche di notte e a garantire servizi 24 ore su 24 per mantenere competitiva l'offerta dello scalo. Giovanni Mondini (Confindustria Genova): in gioco c'è la tenuta di tutto il sistema Italia.

De Forcade e Cavestri — a pag. 4

Porto operativo di notte e indennizzi alle imprese

Il piano per l'economia. Genova pronta a fornire tutti i servizi 24 ore su 24. Serve un supporto economico ai trasportatori per affrontare i costi più alti

Raoul de Forcade

GENOVA

Le imprese che lavorano nel porto di Genova sono pronte a sostenere le misure che l'Autorità di sistema portuale e le istituzioni genovesi e nazionali stanno approntando per creare una viabilità, alternativa al viadotto Morandi, per il traffico intraportuale tra il bacino di Sampierdarena e quello di Voltri. Ma chiedono misure ad hoc che consentano di mantenere l'offerta del porto competitiva, anche se si dovrà ricorrere, ad esempio, a una viabilità notturna per i mezzi pesanti, con conseguenti aggravii di costi per gli operatori, che si potrebbero superare assicurando loro un indennizzo.

Peraltro il porto di Genova, testimonia Federagenti (che unisce gli agenti marittimi italiani), «sarà in grado di soddisfare pienamente e regolarmente la domanda di servizi sia legata al traffico internazionale delle merci sia relativa ai passeggeri». Il porto di Genova, aggiunge Gian Enzo Duci, presidente della federazione, «sta lavorando in maniera pienamente operativa. Paradossalmente i problemi maggiori

sono dati dal fatto che, per una sessantina di giorni, non sarà operativa la linea ferroviaria del Campasso perché il crollo ha sradicato due chilometri di cavi elettrici della ferrovia. La caduta del ponte, comunque, è un problema di chi a Genova vive e lavora, non deve diventare una difficoltà per chi compra servizi a Genova. Il porto, grazie al lavoro svolto in questi giorni dalle associazioni di categoria con le istituzioni e le autorità locali, sarà in grado di

operare a pieno regime adottando una serie di misure immediate in grado di supplire, anche in tema di viabilità, ai danni provocati dal blackout del sistema autostradale di collegamento».

Anche gli spedizionieri genovesi sono in prima linea per garantire la piena attività dello scalo della Lanterna. «Dobbiamo prima di tutto — dice Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto — affrontare problemi operativi che possono sembrare banali ma che hanno un altissimo impatto operativo. Il sindaco e l'Adsp si stanno impegnando a recuperare la strada a mare di Ilva e quindi a creare un canale di accesso dedicato all'autotrasporto che da

Cornigliano (uscita autostradale Aeroporto, ndr), può arrivare fino a Sampierdarena e viceversa. Se, come pensiamo, questa ipotesi prenderà corpo, noi presidieremo l'area con nostri operatori spostando lì tutta una serie di servizi legati alla fase documentale e a quella dei controlli, in modo che gli autotrasportatori siano assistiti anche dal punto di vista della documentazione. Poi, prosegue Botta, «ci stiamo organizzando con l'amministrazione doganale, con gli uffici di presidio, con la capitaneria di porto e con tutte le autorità che intervengono nel ciclo di controlli, per razionalizzare al massimo il flusso del personale e le procedure». E, aggiunge, «se Genova si rende disponibile a essere operativa 24 ore su 24, come lo sono già i principali terminali in Europa, è necessario che anche l'industria italiana capisca che le tempistiche della logistica devono essere aggiornate a nuovi modelli organizzativi. Lavorare anche di notte comporta per noi e per i terminalisti un impegno economico rilevante, perché vuol dire aumentare le forze lavoro durante l'arco notturno, modificare le abitudini operative e forse arrivare anche a individuare forme contrattuali innovative. Ma l'indu-

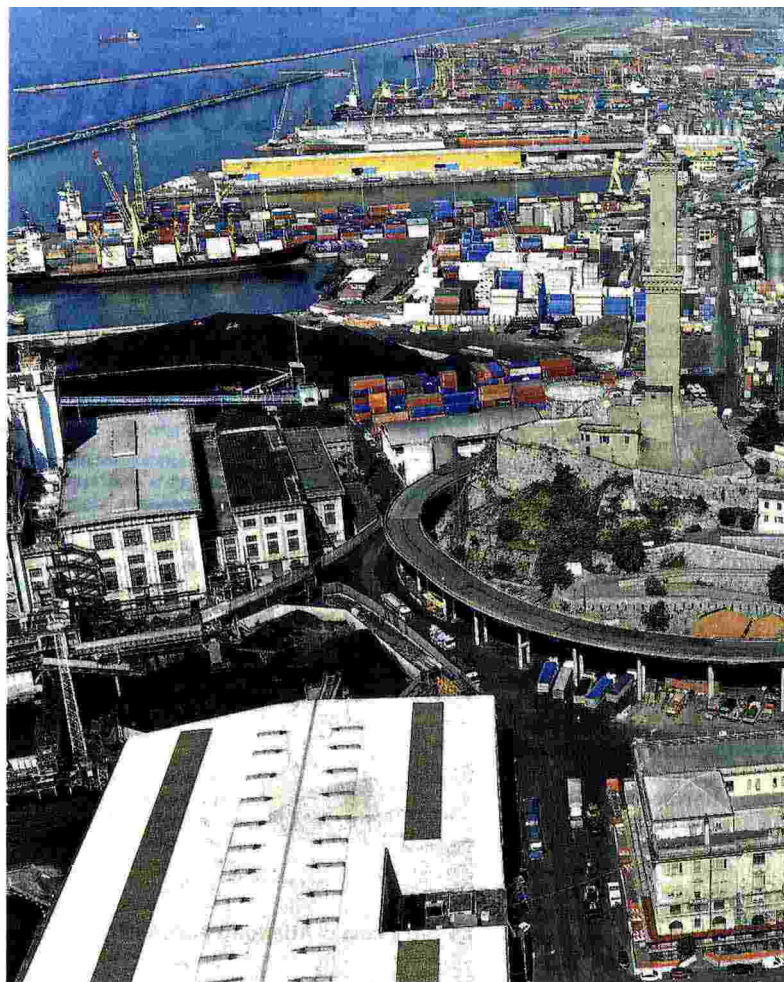
stria deve aver chiaro che non si può pensare di continuare a caricare o scaricare i camion solo in alcuni momenti della giornata».

Nereo Marcucci, presidente di Confetra, sottolinea, da parte sua, che è necessario «trovare risorse economiche, per un certo periodo di tempo, per arrivare a equalizzare i costi del dopo crollo con quelli precedenti al crollo: un contenitore imbarcato o sbarcato a Genova e inol-

trato deve costare all'industria importatrice o esportatrice esattamente quanto costava prima. Se no' rischiamo un fallout che durerà per anni. Insomma Marcucci pensa a un indennizzo: «Mi rendo conto - dice - che sto parlando di decine di milioni di euro. Ma so anche che, appena ci sarà la soluzione, avremo Iva, dazi e altre voci che rientrano. Significa spendere oggi per garantirsi ricavi domani». La mancanza di alternativa al ponte

Morandi, aggiunge il presidente di Federlogistica-Confrasperto, Luigi Merlo, «rischia di mettere in ginocchio un'economia che, al solo erario statale, garantisce ogni anno quasi 5 miliardi di entrate tra Iva e accise generate dalla attività portuale». La scorsa notte, intanto, nonostante la situazione di emergenza, un trasporto eccezionale è stato fatto uscire dallo stabilimento di Ansaldo Energia, che è situato proprio sotto il viadotto Morandi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



5

MILIARDI

Al solo erario statale garantisce ogni anno quasi 5 miliardi di entrate tra Iva e accise generate dalla attività portuale

La Lanterna.

Per riuscire a fornire servizi adeguati anche dopo la tragedia, la sfida per il porto è nella rivoluzione viabilistica

I NUMERI DELLA LOGISTICA

10 miliardi

Il giro d'affari

È il giro d'affari del Porto di Genova

2 milioni

I container

È il numero dei container movimentati annualmente dal porto di Genova

69 milioni

In tonnellate

Sono le tonnellate di merce movimentate ogni anno

36mila

Addetti

Sono i dipendenti diretti del porto, che diventano 50mila circa calcolando l'indotto