

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Dal 10 gennaio nuove regole (e tariffe) a Psa Genova Pra' per risolvere la congestione di container

Nicola Capuzzo · Thursday, January 6th, 2022

La fine del 2021 e l'inizio del nuovo anno sono all'insegna delle criticità e della congestione per il Psa Genova Pra', il più grande terminal container gateway d'Italia.

Una nota della società terminalistica genovese, infatti, ha informato i clienti delle "difficoltà riscontrate nell'ultimo periodo a operare secondo gli standard a cui eravamo, ed eravate, abituati". Il riferimento è "alla quantità di container presenti attualmente in Terminal: la giacenza media è letteralmente raddoppiata nel corso del secondo semestre 2021, mettendo a rischio l'intera operatività del Terminal".

Duplici secondo la società parte del gruppo Psa la spiegazione del fenomeno, "riconducibile al generalizzato mancato rispetto delle schedule di arrivo delle navi rispetto alle finestre contrattuali, col che affluiscono al Terminal container anche destinati a navi successive, da un lato, nonché alle recenti difficoltà, sia a causa infezioni Covid, che della normativa Green Pass, dall'altro".

La situazione "rischia di compromettere la continuità delle operazioni portuali", sicché Psa Genova Pra' annuncia contestualmente l'implementazione di alcune "misure, di carattere eccezionale e temporaneo" per ripristinare il precedente livello di operatività. Gli interventi sono sostanzialmente di tre tipi.

Il primo blocco è volto a contingentare gli imbarchi, in modo da favorire lo smaltimento di quanto ingolfi i piazzali del terminal: "La prima misura è tesa a razionalizzare l'ingresso dei container export tramite il Terminal, in modo da poter smaltire l'anomalo volume di export accumulato nelle recenti settimane a piazzale. A partire da lunedì 10/01/2022, pertanto, il terminal PsaGP non accetterà ulteriori booking export per i seguenti servizi: AL6/Amerigo/Mena (servizio congiunto di The Alliance e Ocean Alliance, Medusec (Msc) e Saec (Hamburg Sud); successivamente, con gestione quanto più flessibile e con aggiornamento su base settimanale, procederemo a comunicare individualmente a ciascuna Linea di Navigazione/Agenzia i quantitativi di export massimi accettabili; contenitori reefer: al fine di garantire il pronto servizio di allaccio dei container reefer in export, sarà nostra cura comunicare a ciascuna Linea di Navigazione/Agenzia la data di inizio accettazione e/o il numero massimo di unità che potranno essere introdotte in Terminal; liste di imbarco: al fine di poter predisporre adeguatamente i container previsti per l'imbarco, verrà richiesto – con decorrenza immediata – l'invio delle liste d'imbarco entro e non oltre 48 ore prima

dell'arrivo in banchina della nave”.

Psa, inoltre, ritiene di dover modificare la gestione dei vuoti: “Sempre al fine di ripristinare le ordinarie situazioni operative di piazzale, lo stoccaggio dei container vuoti presso il Terminal sarà esclusivamente riservato alle unità di sbarco previste in transhipment o in ricarica su treno (quindi non sarà possibile procedere a rientri da svuotamento)”.

Infine, in una fase in cui le compagnie armatoriali stanno registrando risultati da record, il terminal operator introduce una misura commerciale volta ad assorbire parte di tali profitti: “Da lunedì, fino a nuova comunicazione, trascorso il periodo di franchigia contrattuale, sarà applicata a tutte le compagnie di navigazione una Congestion Charge addizionale pari a € 10/TEU/giorno per ogni contenitore pieno in giacenza e a ogni container vuoto eccedente il Free Working Stock”.

A.M.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, January 6th, 2022 at 11:30 pm and is filed under [Navi, Porti](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.