

«Genova, problema infrastrutture»

Congestione e code ai varchi non nascono solo col Green pass e coi cantieri stradali

ALBERTO GHIARA

GENOVA. Negli ultimi giorni della scorsa settimana a tenere banco nei porti italiani è stata la protesta contro il Green pass. L'obbligo introdotto il 15 ottobre ha creato malumori e timori per la tenuta del sistema logistico-portuale. Si sono formate lunghe code di camion in alcuni scali, fra cui quello di Genova. Ma per Genova il problema delle code ai varchi non nasce con il Green pass. La stessa protesta del 15 ottobre si è andata a intrecciare con uno sciopero dei lavoratori del terminal Psa di Pra' che aveva altre motivazioni. Mai motivi di insoddisfazione da parte dell'indotto portuale nei confronti di come vanno le cose nello scalo della Lanterna sono ancora più profonde e il disagio era già riemerso più forte nelle settimane precedenti: Il Green pass si è andato a affiancare a altri elementi presenti. Al problema della sicurezza e dei cantieri autostradali in Liguria si aggiunge a Genova, per gli autotrasportatori, quello dell'accesso ai terminal. Spesso vengono segnalate code e negli ultimi tempi l'attenzione si è rivolta al terminal Sech di Sampierdarena. Numerose sono state le grida d'allarme sulla stampa, da Trasportounito, associazione di autotrasportatori, a Augusto Cosulich, operatore logistico e agente marittimo, sul "Secolo XIX", a cui si è affiancato l'appello all'Autorità di sistema portuale da parte del presidente di Assagenti, Paolo Pessina. Spedito ha offerto la disponibilità a operare dalle 5 del mattino e chiesto maggiore free time per i container. Il coordinatore per la Liguria di Trasportounito, Giuseppe Tagnocchetti, che

da anni denuncia disservizi dei terminal portuali, ha scritto all'Autorità di sistema portuale perché si intervenga sulle concessioni.

Un'altra voce degli autotrasportatori è quella di Davide Falteri, presidente di Fai-Federlogistica Liguria e vicepre-

sidente di Confcommercio Genova. Falteri nota che oggi nel porto di Genova «abbiamo in primo luogo un problema infrastrutturale»: occorre «realizzare la nuova diga per accogliere le navi più grandi» e nello stesso tempo «risolvere il problema infrastruttura-

le interno del porto, che va ridisegnato: questo crea il primo ostacolo all'efficienza, che poi si riflette sulla viabilità. Le strutture non aggiornate nel tempo nei terminal non hanno la funzionalità che si trova in diversi porti del Nord Europa».

A questo problema si è aggiunto "a cascata" quello delle autostrade liguri. «Come Confcommercio e Camera di Commercio di Genova - spiega ancora Falteri - abbiamo offerto al tavolo della cantieristica stradale, coordinato da Regione e Aspi, la possibilità di avere dati reali sui flussi di navi e di merce. Oggi questi dati non vengono forniti in maniera continuativa, mentre sono la base di qualsiasi programmazione».

Poi c'è un discorso procedurale: «Oggi è in atto un'ordinanza sulla digitalizzazione che è stata posticipata e è entrata in vigore a fine mese, che prevede la dematerializzazione dei documenti che accompagnano le merci». È stata fatta per efficientare l'ingresso ai terminal.

Inoltre Falteri sottolinea come ogni terminal abbia la propria app per fare booking. «Questi fattori messi insieme, in giornate in cui ci sono picchi di traffico dovuti alla viabilità stradale, arrivo di navi con la difficoltà dei terminal a smaltire il lavoro, e non efficientamento dei tempi di arrivo al terminal dell'autotrasporto, questo apre il discorso della programmazione, che è spinoso. Si può fare, a nostro parere, con regole certe. Dev'essere regolamentata da un'ordinanza, si è già sperimentato che su base volontaria non può funzionare».

Ultima riflessione riguardo alle autostrade: «Le aziende non devono vivere di disconomie. Vanno bene i ristori per gli extracosti, ma non si può sopravvivere di incentivi». I rappresentanti del terminal Sech, contattati dall'Avvisatore Marittimo, hanno preferito non rilasciare commenti sulla questione.