

Spinelli critica FuoriMuro e preannuncia lo sfratto per la linea Tirrenia a Genova

Onorato si rivolge alla port authority chiedendo attenzione per una linea storica e strategica per il capoluogo ligure



Il porto di Genova sta assistendo a una crescita notevole dei volumi di container da movimentare e, a parità di spazi disponibili in banchina, a farne le spese rischiano di essere le linee di carichi rotabili. È quello che sta accadendo al Genoa Port Terminal del Gruppo Spinelli dove l'aumento dei traffici containerizzati sta per comportare lo sfratto della linea ro-ro di Tirrenia che collega il capoluogo ligure con i porti di Livorno, Catania e Malta.

Lo ha rivelato lo stesso Aldo Spinelli, patron dell'omonimo gruppo partecipato al 45% dal fondo inglese Icon Infrastructure, che durante un convegno ospitato a Genova presso Terrazza Colombo ha detto: "Stiamo rifiutando lavoro. Siamo tutti saturi, non solo per i contenitori ma anche per i traghetti. Io ho una linea con un armatore importante, che è la Tirrenia, e ho la lettera pronta per disdire il contratto perché aree non ne abbiamo. I contenitori li possiamo impilare in terza e quarta fila mentre per i semirimorchi noi abbiamo al lunedì mille semirimorchi in entrata e in uscita dal porto di Sampierdarena".

Spinelli, rivolgendosi all'amministratore delegato di Rfi Maurizio Gentile presente in studio, durante il convegno trasmesso dalla tv locale *Primocanale* ha aggiunto: "Anche i volumi dei traghetti continuano a salire. Io sono alla ricerca continua di spazi ma la burocrazia ci frena e ci penalizza".

Tirrenia Cin ha risposto alle esternazioni di Spinelli con una nota nella quale si legge: "Il porto di Genova, ne siamo consci, è alle prese con gravissimi problemi di spazi, in seguito a una crescita pressochè generalizzata di traffici. Tirrenia è tuttavia un cliente primario e storico, con funzioni strategicamente irrinunciabili per i traffici da e per le isole e quindi per il servizio pubblico che svolge; inoltre per la sua capacità di garantire trasporto e movimentazione alle merci sull'asse nord sud, decongestionando il sistema autostradale". La replica di Tirrenia prosegue dicendo: "In questa ottica l'allarme-spazi fatto scattare dal gruppo Spinelli, gestore del terminal presso il quale operano le navi Tirrenia, e relativo a una ipotesi di disdetta per la linea Genova-Livorno-Catania-Malta, siamo convinti otterrà la dovuta attenzione prioritaria da parte dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale e del suo presidente nel quadro di un assetto complessivo che consenta al gruppo Spinelli di sviluppare i traffici su Genova e di mantenere gli impegni con i suoi clienti, in primis proprio con Tirrenia". La compagnia del Gruppo Moby, se la disdetta sarà confermata, si troverà a dover bussare alla porta degli altri terminalisti in grado di accogliere linee di rotabili e le opzioni sono: l'ex terminal Messina (ribattezzato Intermodal Marine Terminal), il Terminal San Giorgio (già congestionato però dai rotabili delle linee Grimaldi) o il Genoa Metal Terminal (che in passato aveva ospitato qualche linea di rotabili ma con volumi limitati di camion e semirimorchi). Da non dimenticare infine che Spinelli è sempre in attesa di poter sfruttare gli accosti del terminal rinfuse che l'anno scorso ha rilevato insieme al Gruppo Msc.

Sempre in occasione dello stesso evento a Terrezza Colombo, Spinelli aveva anche denunciato al numero uno di RFI una situazione particolarmente critica per l'inoltro e la ricezione delle merci via treno nel porto di Genova: "Le ferrovie sono ferme a 30 anni fa in porto a Genova. È una cosa indecente. Il piano ferroviario è fermo a 40-50 anni fa e per questo il porto di Genova è penalizzato". Poi se l'è presa anche con l'impresa ferroviaria che svolge le manovre ferroviarie in porto (FuoriMuro) affermando: "Non si può avere un treno pronto (al Genoa Port Terminal, ndr) alle 9 del mattino e attendere che venga portato via ore più tardi. Noi potremmo fare 3-4 treni al giorno ma hanno (FuoriMuro, ndr) un locomotore solo che serve noi, il terminal Messina, il Sech e gli altri. Ma come è possibile? Fino al parco del Campasso siete bravi ma dal Campasso a venire in porto è un disastro. Dovremmo essere in condizione di poter lavorare".

La port authority locale e RFI hanno confermato che stanno lavorando per destinare risorse a un piano di miglioramento delle infrastrutture ferroviarie per rendere più efficiente l'avvi o la ricezione di treni merci direttamente dalle banchine del bacino portuale di Sampierdarena a Genova.

Nicola Capuzzo