

Il porto di Genova rischia il blocco. Di nuovo

L'allarme degli operatori in vista di agosto: serie conseguenze per merci e per turisti

•

By Claudio Paudice



ANSA/GETTY/HP Genova

Il porto di Genova è a rischio collasso, di nuovo. E questa volta a farne le spese non sarà “solo” il trasporto merci ma anche la stagione turistica nel momento più delicato, quello della ripresa post-Covid. Il mese di agosto si preannuncia rovente per il traffico nell’area che circonda il primo scalo d’Italia alle prese con i soliti problemi legati ai cantieri e, soprattutto, alla mancanza di una adeguata programmazione degli interventi di manutenzione e messa in sicurezza. Assagenti, l’associazione degli agenti marittimi genovesi, ha lanciato un allarme sul pericolo che le movimentazioni di merci possano andare seriamente in tilt nel prossimo mese. Alcune compagnie di navigazione stanno già comunicando ai loro clienti che i terminal sotto la Lanterna potrebbero non essere pienamente operativi, meglio quindi indirizzare la prua verso altri porti. Indiscrezione confermata anche da Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto, l’associazione degli spedizionieri del capoluogo ligure: “I nostri clienti stanno valutando se ci sono alternative a Genova perché seriamente preoccupati per l’aumento dei tempi di percorrenza sulla nostra rete stradale”, dice all’HuffPost. “Timori che recano con sé due conseguenze concrete: l’aumento dei costi e l’incertezza sui tempi di consegna della merce. Il mercato, in altre parole, sta facendo una conta dei danni causati dall’assenza di un coordinamento nei lavori sul nostro territorio”.

Già oggi i ritardi di infrastrutturali del capoluogo ligure e della Regione non mancano di farsi sentire. Ieri, per citare l’esempio più recente, si è formata una coda di 15 chilometri in A10 tra Arenzano e il bivio con la A7, in direzione Genova. A creare il caos i cantieri e l’incendio in galleria in A26. Altre code di dieci chilometri si sono create in A7 tra Genova Ovest e Busalla, e ancora code tra Nervi e il bivio A12/A7. Un inferno per automobilisti e camionisti che nelle prossime due settimane potrebbe perfino aggravarsi. Dal 9 al 29 agosto, infatti, la stazione ferroviaria di Genova marittima, dove si formano i treni container per i terminal Sech e Gpt (Spinelli) di Sampierdarena, sarà inutilizzabile perché chiusa per lavori. Uno stop che si aggiunge alla chiusura h24, week end inclusi, del tratto autostradale fra i caselli di Genova Ovest e Genova Prà dal 6 al 23 agosto. Tutto concentrato in soli venti giorni.

“Ridurre le alternative sulla rete autostradale e ferroviaria significa mettere Genova in ginocchio con danni economici ingentissimi per il territorio”, continua il dg di Spediporto. “La chiusura appena annunciata sull’A10 interessa due direttrici tra Genova ovest verso Milano, le più stressate dal traffico di mezzo pesante”. Oltre al danno c’è anche la beffa: “Ad aggravare la situazione c’è il fatto che Genova non è solo un porto commerciale ma è pure un importante scalo per crociere e traghetti diretti alle isole. Dati alla mano, il mese di luglio e quello di agosto sono quelli con maggiore densità di traffico. Con queste scelte di Aspi e Ministero, avremo un numero davvero imponente di veicoli in strada con una scelta limitata di strade da percorrere. Chiudere h24 quel tratto dell’A10 vuol dire costringere i mezzi pesanti ad allungare il tragitto, passando su vie cittadine”, ingolfandole. In altre parole, lunghe code e blocchi operativi che “rischiano di compromettere anche la stagione turistica”, prosegue Botta.

Lo stesso allarme è stato lanciato pochi giorni fa dagli agenti marittimi: “In agosto si rischia il blocco delle merci da e per il porto di Genova nel bacino di Sampierdarena. Ancora una volta assistiamo ad una totale disattenzione per il nostro settore - ha detto Paolo Pessina - ed a una completa mancanza di programmazione e di coordinamento tra i gestori delle ferrovie e delle autostrade. Dopo gli enormi disagi causati dalla situazione delle nostre autostrade alle nostre imprese ed a tutti i cittadini, questa è la classica goccia che fa traboccare il vaso, la pazienza dei clienti del porto di Genova non è infinita, corriamo ai ripari prima che la corda si spezzi perché le alternative sono a portata di mano”.

Le autorità hanno messo a punto una prima serie di misure per cercare di mitigare l’impatto sui traffici autostradali: più personale addetto alla movimentazione dei carichi in import ed export in prossimità dei varchi portuali, raddoppio delle squadre in servizio per rafforzare la security al varco di San Benigno per ampliare il numero delle corsie di accesso al porto e una revisione dell’organizzazione della viabilità interna assicurando la presenza di operatori per indirizzare e coordinare i flussi. Interventi che certamente aiuteranno a ridurre il congestionamento all’interno degli scali ma che non risolvono il problema una volta che i mezzi pesanti escono (o entrano) nella rete autostradale intorno al capoluogo.

“La tempesta è perfetta, ma anche un barometro di scarsa qualità l’avrebbe potuta prevedere”, ha attaccato il presidente di Federlogistica-Confrasperto, Luigi Merlo. Ci saranno conseguenze “a dir poco drammatiche sull’operatività del principale hub portuale italiano, quello che fa perno sui porti di Genova e Savona e attraverso il quale transita più del 35% dell’interscambio internazionale dell’Italia nonché una quota, proprio in queste settimane maggioritaria, di passeggeri delle navi traghetto in collegamento con le isole maggiori”.

Anche la politica si sta muovendo in queste ore per scongiurare quello che tutti riconoscono come un disastro annunciato: “La gravità della situazione nel Nord Ovest è sotto gli occhi di tutti. Il porto di Genova, principale scalo nazionale, rischia di rimanere isolato per tutto il mese di agosto con gravi danni all’economia nazionale a causa della chiusura h24 di un tratto della A10”, ha detto il responsabile infrastrutture della Lega, Edoardo Rixi, che ha chiesto al ministro dei Trasporti Enrico Giovannini di convocare al più presto un tavolo di coordinamento.

“L’ipotesi avanzata - ha detto il presidente di regione Liguria Giovanni Toti - è particolarmente preoccupante. Genova e la Liguria non possono continuare ad essere ostaggio dei cantieri, con gravissime ripercussioni sulla nostra economia. È indispensabile che nell’incontro tra Autostrade per l’Italia e Comune di Genova il Ministero dia delle risposte, e che vengano individuate soluzioni che riducano il forte impatto di questo cantiere sul traffico di Genova, che rischia di paralizzare il porto e l’intera regione”.

I porti di Genova e Savona muovono ogni anno qualcosa come due milioni e mezzo di TEU (unità di misura dei container), pari a oltre il 32% del traffico gateway nazionale. Un blocco degli scali liguri, in altre parole, si traduce in un impatto diretto sul commercio nel quadrante del Nord Italia. Circa il 70% delle merci che passa dal mar Ligure ha origine o destino in Lombardia, Piemonte, Emilia Romagna, il 90% va comunque fuori Genova. Nel 2020, nonostante le interruzioni dei traffici causate dal Covid, nei porti liguri sono arrivate circa 7000 navi (-20% rispetto al 2019) e le movimentazioni di merce hanno chiuso con un volume totale di 58,5 milioni di tonnellate, registrando un calo (-14,2%), esteso a tutte le tipologie di traffico. Quanto al traffico passeggeri, ogni anno ne passano più di due milioni tra sbarchi e imbarchi. Nel 2020, sempre a causa dell’epidemia, il crollo dei traffici è stato verticale: circa un milione e mezzo di passeggeri, facendo segnare un -66% rispetto all’anno precedente. Il traffico dei traghetti si è dimezzato, mentre le crociere sono scese del 90%, a causa della sospensione dell’attività dalla primavera all’estate. L’intera filiera portuale pesa per circa l’11% del valore aggiunto della Liguria e per l’8,3% dell’occupazione.