

Porto di Genova, l'emergenza non scoraggi le scelte strutturali

30 agosto 2018

333



Anche in momenti di emergenza occorre avere il coraggio di scelte strutturali, soprattutto quando richiedono investimenti pubblici importanti.

“La retroportualità a 70 km (Rivalta) di distanza dai bacini portuali – ha chiarito Giuseppe Tagnochetti, Coordinatore di Trasportounito Liguria – ha costi esorbitanti e complessità operative difficilmente sostenibili. Rischia dunque di essere una scelta emergenziale non orientata a criteri reali di prospettiva in termini di produttività e continuità”.

Trasportounito ritiene che sarebbe più strategico e funzionale individuare aree buffer (dedicate allo scarico e carico) contigue o più vicine al perimetro portuale, dove far convergere i camion per lo scarico a terra dei contenitori pieni e vuoti nelle ore di maggior congestionamento pomeridiano, da dove organizzare un navettamento verso le aree terminalistiche prevalentemente di notte, così da non gravare sulla rete viaria di traffico pesante durante il giorno.

Per questo motivo l'orientamento di utilizzare Rivalta quale polmone di raccolta e di attesa dei contenitori e mezzi pesanti, a causa della eccessiva distanza, può essere considerata solo come una

scelta esclusivamente emergenziale.

Ed in ogni caso, affinché tale scelta non ricada negativamente e pesantemente sulle imprese di autotrasporto occorre che l'Autorità di Sistema Portuale attivi un contratto generale che, orientato all'interesse pubblico dettato dall'emergenza, sia in grado di garantire alcune regole certe quali, ad esempio:

- La certezza che ad ogni viaggio corrisponda la doppia operazione di scarico e ricarica;
- Che le tratte vengano pagate in un regime tariffario che tenga conto delle complessità operative;
- Che vengano utilizzate le aziende di autotrasporto regolari