

Contrasti sul retroporto genovese di Rivalta Scrivia

Martedì 28 Agosto 2018 10:03



Il trasporto merci di Genova si sta riorganizzando e serve un punto d'appoggio nell'entroterra per affrontare il fermo dei treni per Sampierdarena causato dal crollo del ponte Morandi. Ma TrasportoUnito ha una posizione critica.



Le macerie del viadotto Polcevera dell'autostrada A10 sono cadute anche sulle tre importanti linee che collegano bacino portuale di Sampierdarena con la Lombardia, tra cui quella denominata Sommergibile, che è dedicata al trasporto delle merci. Per **non interrompere completamente i collegamenti ferroviari** tra lo scalo ligure e le località di destinazione dei convogli, col rischio di perdere traffici, in questi giorni è emersa l'ipotesi di usare come hub l'interporto di Rivalta Scrivia, ma in modo inverso di come previsto in passato, ossia facendo partire i treni da Rivalta e trasportando i container da e per il porto tramite un servizio notturno di autotrasporto. Su tale ipotesi è intervenuto il 27 agosto Giuseppe Tagnochetti, coordinatore di TrasportoUnito Liguria, secondo cui "la **retroportualità a settanta chilometri di distanza dai bacini portuali 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. Quindi, usare 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". La distanza dal porto rischia, secondo l'associazione, di ricadere negativamente sulle imprese di trasporto stradale, quindi TrasportoUnito chiede all'Autorità portuale di promuovere un contratto di trasporto generale che garantisca ai vettori alcune regole certe, tra cui la certezza che ad ogni viaggio corrisponda la doppia operazione di scarico e ricarica, che le tariffe di autotrasporto tengano conto delle complessità operative e che i committenti usino autotrasportatori in regola. Il timore dell'associazione degli autotrasportatori è che una decisione spinta dall'emergenza diventi permanente, mentre per TrasportoUnito "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".