

CONTROLLI ALLA FRONTIERA IN TILT

Poco personale, software lento e coronavirus, centinaia di container fermi a Genova

La denuncia di Spediporto: «Se nessuno si occuperà del problema, la merce prenderà la strada di altri porti»

ALBERTO GHIARA

GENOVA. Un software che non funziona come dovrebbe si è aggiunto a Genova a una situazione di disagio sui controlli in porto che sta penalizzando da tempo i traffici sulle banchine. Il risultato è che nelle ultime settimane si sono accumulati sulle banchine centinaia di container in attesa di controlli, con ritardi di oltre una settimana. La carenza di personale denunciata più volte da Spediporto è stata inoltre messa a dura prova dalla necessità di intensificare i controlli su equipaggi e passeggeri per l'emergenza coronavirus. Il rischio di questa inefficienza, denunciano gli operatori, è che la merce prenda la via di altri porti, magari all'estero, per evitare di rimanere ferma sul piazzale.

Per quanto riguarda la nuova procedura informatica, questa non avrebbe portato i benefici che gli spedizionieri si attendevano. Lo scorso 14 dicembre è entrata in funzione la nuova versione di Traces, il sistema informatico che ha uniformato la richiesta di nulla osta sanitario e quello veterinario per la merce in in-

gresso alle frontiere europee. La nuova versione è stata resa obbligatoria da un Regolamento della Commissione europea dello scorso 30 settembre 2019. Nel porto di Genova questo cambiamento, sommato alla cronica mancanza di personale dell'Ufficio di sanità marittima (Usmaf) e alla crescente emergenza coronavirus, ha mandato in crisi il sistema dei controlli e rischia di produrre pesanti danni economici agli operatori e ai loro clienti.

«Dal giorno in cui è entrato in funzione il sistema - afferma Massimiliano Revello, spedizioniere genovese e consigliere di Spediporto - si sono registrati alcuni giorni di ritardo, ma nell'ultima settimana questo ritardo è arrivato a sette giorni. I container fermi sono centinaia».

Non è casuale che proprio il protrarsi del ritardo per sette giorni abbia messo in allarme gli operatori. Fra i cinque e i sette giorni è di solito il periodo di franchigia delle merci, ossia il periodo in cui i container possono rimanere fermi nel porto senza pagare la sosta. Oltre questo limite, scattano tariffe pesanti che vanno a

Oltre i sette giorni scattano tariffe pesanti: ogni giorno i costi possono lievitare anche di 100 euro

scaricarsi sulla merce. «Bisogna tenere conto - spiega Revello - che oltre al controllo sanitario, c'è anche quello doganale, che può essere espletato dopo il rilascio del nulla osta sanitario, e poi il tempo materiale di uscita dal porto. Se esauriamo i sette giorni a disposizione per un unico controllo, siamo sicuri di sfiorare il tempo della franchigia. Questo significa dover pagare fra 70 e 100 euro a teu per ogni giorno ulteriore di sosta». La beffa è che lo stesso ministero della Salute ha emesso una circolare operativa per cui il nulla osta dovrebbe essere dato entro 48 ore dalla domanda. Ma non ci sono sanzioni in caso di mancato rispetto di questa direttiva. In passato, Spedi-

porto ha anche minacciato di rivalersi sugli Usmaf per gli eventuali danni. «Sono anni - continua lo spedizioniere - che chiediamo che venga rafforzato l'ufficio di Genova. In Italia nel 2019 ci sono state circa 240 mila procedure sanitarie, di cui circa 40 mila soltanto a Genova. Eppure l'ufficio genovese ha meno personale anche rispetto a altri uffici italiani con una mole di richieste minori». Da molto tempo l'Usmaf della Liguria, che ha sede a Genova, non ha un direttore fisso, ma un reggente che divide la propria attività con altre sedi lungo la Penisola: prima Civitavecchia, poi Brindisi, adesso, da pochi giorni, Napoli, da dove arriva la nuova direttrice, Ma-

ria Rosa Russo. Il personale è ridotto e l'unico medico attivo è impegnato dall'emergenza del coronavirus e dai controlli sui lavoratori marittimi. La merce e le sue esigenze passano così in secondo piano. «L'impressione della nostra categoria - conclude Revello - è che nessuno si stia realmente occupando del problema, con il serio rischio che alcuni traffici vengano dirottati su altri porti dove le pratiche sono molto più snelle». Il porto di Genova ha patito un calo di traffici nel corso del 2019, con i primi tre mesi a -5 per cento, seguiti da due trimestri stabili (rispettivamente -0,1 e +0,5 per cento) e l'ultimo di nuovo in calo (-5 per cento).

OPINIONE: ALCUNI DIRITTI RISERVATI