

Tir bloccati al porto di Genova. Trasportounito: “Situazione insostenibile, pronti alle barricate”

L'associazione contesta il blocco operativo del bacino di Sampierdarena che provoca ingorghi e code, un basso numero orario di carichi/scarichi e interminabili ore di attesa dentro ai terminal. Situazione critica peggiorata dalla mancata concessione da parte del Mims di una deroga alla circolazione dei mezzi pesanti oltre le 16

DiRedazione

-

26 Luglio 2021



Ingorghi, code ed una paralisi quasi totale. Il **porto di Genova** sta diventando un incubo per gli autotrasportatori. A denunciare questa situazione caotica è **Trasportounito** attraverso il suo coordinatore per la Liguria, **Giuseppe Tagnochetti**: “In assenza di soluzioni immediate al **blocco operativo del bacino di Sampierdarena** – dichiara Tagnochetti – generato essenzialmente dai **terminal PSA Sech e Bettolo**, le aziende di autotrasporto sono pronte a **rifiutare il posizionamento di container** destinati a questi terminal”.

A peggiorare la vicenda è poi la **mancata concessione da parte del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili** di una **deroga alla circolazione dei mezzi pesanti oltre le 16**: “È assurdo – spiega il coordinatore ligure – che vengano proposti rallentamenti ulteriori nei ritmi di arrivo dei Tir proprio dai terminalisti di PSA, attenti ai loro interessi, ma non all’esigenza di rendere efficienti i servizi all’autotrasporto. Per evitare le code che arrivano a bloccare la viabilità cittadina genovese occorre che i terminal investano in un **numero di ‘equipment’ adeguati e assumano personale a servizio del traffico dei camion, estendendo inoltre gli orari di operatività per i mezzi pesanti** che nei porti evoluti è H24”.

Secondo Trasportounito, sulla base dei dati dell’**Autorità di sistema portuale (Adsp)**, è troppo **basso il numero orario di carichi/scarichi** e sono **intollerabili le ore di attesa dentro ai terminal**. Alle criticità infrastrutturali si aggiunge il problema che **né a Genova né negli altri porti italiani le concessioni** rilasciate ai terminal dalle Adsp (legge 84) **stabiliscono “livelli minimi di servizio”** per garantire tempi certi all’autotrasporto. Il risultato è che il **50% dei trasporti su gomma dei contenitori in partenza dai bacini portuali e diretti verso gli stabilimenti industriali arriva in forte ritardo a destino** proprio a causa delle attese subite nei porti, con conseguente conflittualità commerciale tra vettori e clienti ed enormi perdite di capacità produttiva per le aziende: “Per non parlare – aggiunge Tagnochetti – delle **crescenti difficoltà per gli autisti nel rispettare le ore di guida e riposo** e conseguente pregiudizio per la sicurezza stradale. La telematizzazione dei cicli operativi portuali è un obiettivo per tutti, ma non deve essere amministrata in modo autoreferenziale dai terminal, con applicazioni gestite a proprio specifico interesse”.

“È necessario – conclude il coordinatore – uno scatto in avanti delle Autorità di sistema portuale, così come del Ministero, tenuti a governare l’evoluzione telematica in corso per tutti gli operatori e non solo per i big player logistici, ai quali è stata rilasciata una incomprensibile carta bianca in funzioni operative che hanno impatto sulle comunità locali, sull’economia del Paese e su altre categorie del trasporto”.

Per approfondimento, nella [puntata di K44Risponde](#) del 21 luglio scorso abbiamo parlato delle varie criticità fra cantieri, delle code e delle lunghe attese per gli autotrasportatori, causa di perdite di tempo e di danaro.