

Chiusi a sorpresa due caselli di Genova: traffico merci in tilt

Cinque chilometri di coda sulla viabilità ordinaria, mezzi pesanti riversati sull'Aurelia, traffico merci al collasso con ritardi nelle consegne, in particolare di derrate alimentari alla GDO. Sono le conseguenze prodotte dalla chiusura dei caselli autostradali di Pra' e Pegli, decisa da Società Autostrade e denunciata da Trasportounito

Di Redazione

-

30 Dicembre 2020



Cinque chilometri di coda sulla viabilità ordinaria del ponente genovese, **mezzi pesanti costretti a uscire dall' autostrada** e a percorrere a passo d'uomo la via Aurelia da Sampierdarena ad Arenzano, **collasso dei traffici merce fra i bacini portuali di Sampierdarena e Prà Voltri**, blocco nella **consegna dei prodotti alimentari per la grande distribuzione**. Sono le conseguenze devastanti che, secondo **Trasportounito**, sarebbero state generate dalla chiusura senza preavviso dei **caselli autostradali di Prà e di**

Pegli sulla A10 decisa da società **Autostrade**. Più precisamente il casello di **Genova Prà** in uscita è stato chiuso, provenendo da Genova, fino alle ore 18 del 30 dicembre. Sempre sulla A10 è stato chiuso, in uscita provenendo da Genova, e anche in entrata, verso Ventimiglia, il **casello di Pegli**. L'entrata consigliata in direzione Ventimiglia è dunque quella di Prà, e in uscita verso Genova, Genova Aeroporto.

I mezzi pesanti sono stati così fatti uscire dall'autostrada e obbligati a percorrere la viabilità ordinaria fino ad Arenzano e poi ritorno, accumulando fino a 5 chilometri di coda. Incolonnamenti di tir si sono formati anche **da Bolzaneto e dalla A26**.

Così i problemi per i traffici merci in uscita dal bacino portuale di Sampierdarena e diretti a Prà sono stati clamorosi, con **cicli operativi pieni/vuoti interrotti** e con gravi ritardi nella **consegna delle derrate alimentari, movimentate a temperatura controllata, verso gli slot della grande distribuzione**.

«La Prefettura più volte interpellata – sottolinea Trasportounito – ha risposto di non essere in grado di intervenire, perché trattasi di lavori di messa in sicurezza delle infrastrutture. Il **COV continua a non intervenire sulla programmazione dei lavori** e nemmeno è in grado di informare gli operatori. Chi è deputato a controllare l'attività delle Autostrade dorme o preferisce far finta di farlo». Ma soprattutto non si rende conto che in questo modo l'autotrasporto rischia la **cancellazione di contratti, il pagamento di penali** per le ritardate consegne, la violazione delle regole di guida a causa delle code e, non da ultimo, le “guerre fra i poveri” fra camionisti e automobilisti invischiati nella polveriera di blocchi stradali.