

## Non solo autostrade: ecco perché Genova si è bloccata (e perché rischia un nuovo collasso)

di **Fabio Canessa**

02 Luglio 2021 - 19:02



**Genova.** Le autostrade questa volta non c'entrano. O meglio c'entrano, ma abbastanza alla lontana. Ciò che ha tenuto in scacco il traffico a Genova [stamattina](#) è stato il **maxi-ingorgo al terminal Sech**, collocato nel bacino del porto vecchio e adibito al traffico di container, dove le operazioni di carico e scarico merce non hanno retto il ritmo di afflusso dei camion. Risultati a catena: varco di San Benigno intasato, elicoidale invaso dai mezzi pesanti, lungomare Canepa nel caos, casello di Genova Ovest senza alcuno sbocco, code fino all'altezza di Bolzaneto e dell'uscita Aeroporto. **Non è la prima volta che accade e potrebbe non essere l'ultima.**

Una **tempesta perfetta** che ha attinto energia dal calderone dei problemi irrisolti che attanagliano da anni il porto di Genova, ma che è stata innescata anche da altri fattori: anzitutto il **livello dei traffici merci tornato ormai ai livelli pre-pandemia** (e questo sarebbe positivo), poi **ritardi nelle consegne accumulati a causa dei disagi autostradali**, e infine l'imminenza del **weekend** che prevede il fermo dell'autotrasporto e quindi lo stop forzato per tutti i camionisti. Il tutto, ironia della sorte, in una mattinata che non avrebbe visto coda a causa dei cantieri, almeno sul nodo di Genova, complice il fatto che il venerdì inizia lo smontaggio per favorire l'arrivo dei turisti in riviera.

**"Il terminal ha impiegato tutte risorse disponibili** per servire i camion e tutte le corsie sono aperte - ha riferito questa mattina **Marco Ghia**, *customer service supervisor* del Sech contattato da Genova24 -. Ieri sera il *gate* ha chiuso alle 23.15 invece che alle 22 per smaltire tutta la coda dei mezzi che erano presenti, pagando straordinari al personale. Stamattina fino alle 11 sono stati serviti 219 camion. Purtroppo, **se i trasportatori arrivano tutti insieme senza alcun tipo di programmazione, è inevitabile che si possano creare attese"**.

Ma come è possibile evitare che i camionisti arrivino tutti insieme? “Noi veniamo mandati dalla committenza, non siamo noi che decidiamo quando andare al carico - risponde **Giuseppe Tagnochetti**, coordinatore ligure di **Trasportounito** -. Il terminal, che sa quando la merce in arrivo sulla base dei documenti, deve programmare e organizzarsi di conseguenza, oppure dovrebbe evitare di prendere traffici che non è in grado di gestire”.

E così anche **Franco D'Artizio**, segretario genovese della **Fai Confrtrasporto**, non usa mezze parole: “La responsabilità è esclusivamente del terminal Sech. Stamattina il Messina, il San Giorgio, il Genoa Terminal di Spinelli e Calata Bettolo lavoravano regolarmente senza nemmeno un camion in coda. Se i terminal non sono in condizioni di lavorare, è inutile che prendano altri traffici. Non è possibile che un terminal condizioni tutta l'attività portuale. Questo problema l'abbiamo evidenziato già molte volte. Siamo veramente arrabbiati, la situazione è drammatica e molte aziende sono sull'orlo del fallimento”.

Sulla stessa linea anche l'**Autorità di sistema portuale**. Che infatti, dopo una giornata di riunioni e sopralluoghi - non senza tensioni e malumori dal presidente Signorini in giù, secondo quello che raccontano gli addetti ai lavori - nel pomeriggio ha diramato una **nota a tutti i terminalisti** che gestiscono traffici merci per chiedere, in considerazione del “massivo traffico pesante” previsto anche nei prossimi giorni, “di poter prevedere un **adeguamento delle maestranze adibite all'accettazione in entrata ai varchi** e l'adozione di procedure operative che possano permettere di far fronte ai flussi”. Sintomo che c'è preoccupazione anche negli uffici di Palazzo San Giorgio.

Il problema è (anche) un altro ed è molto più annoso: **i terminal non sono aperti 24 ore al giorno**. “Da tempo suggeriamo di estendere l'orario - prosegue Tagnochetti -. Se i *gate* fossero **operativi almeno dalle 4 del mattino**, il primo viaggio della giornata si farebbe con le strade libere e gli altri arrivi verrebbero spalmati meglio nel corso della giornata”. Gli ostacoli sono principalmente due. Da una parte il problema dei costi maggiori, che i terminalisti non vogliono accollarsi, dall'altra una semplice constatazione: finché molti caselli autostradali rimarranno chiusi fino alle 6 del mattino sarà inutile far entrare i camionisti in anticipo.

Un'ulteriore questione, non meno importante, è quella della **burocrazia**. Molte pratiche vengono ancora eseguite tramite **documenti cartacei**, obbligando il camionista a scendere dal mezzo. Se si moltiplicano i minuti per ogni camion in attesa di caricare o scaricare, ecco che in poco tempo si genera la babele. La **digitalizzazione**, più volte sperimentata e annunciata, è ancora un miraggio. “Incredibile come la **mancata programmazione** possa impattare tanto sul nostro sistema viario, sui cittadini ed anche sulle attività portuali oltre che sulla vita degli autisti. Eppure basterebbe veramente poco. Chissà che un giorno con il 5G e la analisi predittiva dei *big data* queste banali decisioni verranno assunte in automatico”, commenta **Giampaolo Botta**, direttore generale di Spediporto.

Lunedì ci sarà una **nuova riunione in Autorità portuale** con le associazioni dell'autotrasporto. Sul tavolo c'è anche l'ipotesi di un'ordinanza, come quella in vigore alla Spezia, per imporre ai concessionari delle banchine dei livelli minimi di servizio attraverso parametri chiari su tempi d'attesa e digitalizzazione. Chi non rispetta gli standard non riceve premialità. Ed è possibile che un provvedimento simile arrivi anche a **Genova e Savona**, in attesa di una regolamentazione a livello nazionale.

Tutto questo al netto di un un'altra prova del nove incombente, il prevedibile **assalto ai traghetti durante l'alta stagione estiva**. Già nelle scorse settimane il sistema aveva vacillato puntualmente coi primi **imbarchi di massa verso il Nord Africa**: alle normali procedure in questo caso si aggiungono i controlli su passaporti e tamponi Covid, controlli tanto più lenti quanto più scarseggiano gli addetti e le corsie disponibili per far defluire i veicoli. Se una situazione simile dovesse presentarsi insieme al **picco delle partenze verso le isole**, coincidente magari anche con un picco del traffico merci (come stamattina), **le conseguenze sarebbero catastrofiche**. A prescindere dai cantieri autostradali.