

Una delle ipotesi per diminuire i tempi di attesa dei veicoli industriali al carico dei container nel porto ligure prevede il navettamento dei contenitori in terminal interni a Ovada e Tortona.



Il porto di Genova e, nello specifico, il Voltri Terminal Europa, sono al lavoro per cercare di risolvere le criticità legate ai **lunghe tempi d'attesa che gli autotrasportatori devono subire** durante le operazioni di carico e scarico dei contenitori a Prà. Per questo motivo sono tornati a riunirsi Spediporto, la sezione terminal operator di Confindustria Genova e le associazioni dell'autotrasporto Trasportounito, Cna Fita e Fai Confrtrasporto per individuare soluzioni utili a migliorare l'operatività della catena logistica del trasporto container da e per il bacino portuale del capoluogo ligure. "Le soluzioni all'esame sono diverse e fra queste ci sono investimenti in IT, pre-announcement dei mezzi in arrivo al porto, l'estensione degli orari di lavoro e altre soluzioni tecnologiche", spiega Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto.

Oltre a queste, però, è allo studio anche un'altra ipotesi altrettanto innovativa, perché le parti stanno anche pensando di realizzare dei **terminal retroportuali a Ovada e a Tortona** che dovrebbero funzionare come polmoni per alleggerire le attività presso le banchine del porto di Prà che, a detta degli autotrasportatori, è quello dove si registrano le maggiori criticità in determinate fasce orarie per effetto dell'elevato volume di container movimentati. "Finora si era parlato di imporre ai mezzi di sbrigare le necessarie pratiche documentali in queste aree retroportuali e attendere il semaforo verde per scendere al porto di Voltri e scaricare il container, evitando in questo modo di congestionare le aree d'accesso al terminal. Dopo quest'ultima riunione, invece, si è parlato di aree dove l'autotrasportatore potrebbe direttamente scaricare il contenitore che successivamente verrebbe inviato al porto con navettamento ferroviario o stradale e questo scenario cambierebbe radicalmente il discorso", sottolinea Giuseppe Tagnocchetti, responsabile di Trasportounito Liguria.

Nel primo caso, infatti, senza un **miglioramento dell'efficienza operativa del terminal** si rischierebbe di spostare il problema delle lunghe attese dal porto di Prà alle aree retroportuali di Ovada e Tortona, mentre questa nuova ipotesi consentirebbe ad ogni trasportatore di scaricare

il proprio container e avere il mezzo libero di partire per un altro servizio.

Botta e Tagnocchetti precisano che si tratta ancora di valutazioni in fase embrionale ma sarebbe interessante se Genova in qualche maniera replicasse, a distanza di molti anni, il **modello adottato con successo dal porto di La Spezia**

che può contare sulle aree retroportuali di Santo Stefano Magra come polmone per il La Spezia Container Terminal gestito da Contship Italia. Chi e come eventualmente investirà nella realizzazione e gestione di questi inland terminal del porto di Genova è ancora da capire, ma non è escluso che un ruolo attivo possa averlo l'Autorità di Sistema Portuale genovese, il terminalista Psa, qualche impresa ferroviaria (se effettivamente si mettesse in piedi un servizio di navettamento via treno) o anche la stessa Spediporto, che nel 2016 era entrata a far parte del Consorzio Vgm nato per offrire servizi di pesatura dei container a Ovada, Ronco Scrivia e Tortona.

Nicola Capuzzo

© TrasportoEuropa - Riproduzione riservata - Foto di repertorio

Segnalazioni, informazioni, comunicati, nonché rettifiche o precisazioni sugli articoli pubblicati vanno inviate a: redazione@trasportoeuropa.it

Puoi commentare questo articolo nella [pagina Facebook di TrasportoEuropa](#)



Vuoi rimanere aggiornato sulle ultime novità sul trasporto e la logistica e non perderti neanche una notizia di TrasportoEuropa? [Iscriviti alla nostra Newsletter](#) con l'elenco ed i link di tutti gli articoli pubblicati nei giorni precedenti l'invio. Gratuita e NO SPAM!