

Porto di Genova, autotrasporto sulle barricate

Ultimatum di Trasportounito all'Adsp per le lunghe attese delle merci nello scalo

"È curioso che tutti oggi scoprano i disagi delle code di tir ai varchi dei terminal portuali, quando ormai da anni denunciavamo una situazione che era da tempo sull'orlo del collasso". La dura presa di posizione arriva da **Giuseppe Tagnochetti**, coordinatore per la Liguria di Trasportounito, l'associazione che raggruppa gli autotrasportatori professionali in Italia, e che preannuncia la protesta per le lunghe attese ai varchi portuali. Trasportounito avanza la richiesta di un intervento decisivo da parte dell'Autorità di sistema portuale di Genova sia sulla filiera logistica e industriale che sull'estensione degli orari dell'operatività portuale.

Trasportounito sottolinea come le imprese di Autotrasporto associate che operano nel Porto di Genova ormai da anni subiscano i disservizi dei terminal portuali: gli ultimi, in ordine di tempo, quelli nei terminal del bacino di Sampierdarena dei giorni scorsi. Le imprese, sottolinea Trasportounito, "non possono più farsi carico di un caos organizzativo che ha bruciato centinaia di migliaia di euro, generato irregolarità in termini di sicurezza stradale, un forte conflitto tra il traffico pesante e quello cittadino oltre a infinite discussioni con la merce committente".

Una situazione che, sottolinea Trasportounito, "inevitabilmente porterà la categoria penalizzata da colpe, che non sono certo sue, ad attuare forme di protesta che sono diventate inevitabili e che porteranno alla luce pesanti responsabilità".

Preannunciando la protesta, Trasportounito ha scritto una lettera ai vertici dell'Autorità di sistema portuale. Il contenuto non lascia spazio ai dubbi: l'associazione di categoria non ammette ulteriori ritardi in un quadro globale in cui le aziende di autotrasporto sono "arrivate al capolinea". I danni per i disservizi dei terminal, dice Trasportounito, si sommano oggi a quelli provocati dai cantieri autostradali (non ristorati dal 2021) e dalla cronica carenza di autisti. A tutto questo si aggiunge una debolezza contrattuale e tariffaria che rende la categoria non più in grado di "assorbire" anche le inefficienze del porto.

Trasportounito denuncia come gli impegni assunti a Palazzo San Giorgio, siano stati tutti disattesi. A questo punto, sostiene Trasportounito, esiste solo una strada: un intervento dell'Adsp sui rapporti di concessione. L'Authority, secondo Trasportounito, deve assumere un provvedimento regolatorio che garantisca "agli operatori del trasporto, ai sensi dell'art. 11 della Legge n. 84/94, di poter operare nei terminal con livelli di servizio adeguati, cioè con numeri di accessi ai varchi, operazioni di carico/scarico e gate out dei mezzi pesanti coerente con i flussi in arrivo, in modo da garantire l'eliminazione di ogni accumulo di mezzi ai varchi portuali".

L'Adsp, sempre secondo Trasportounito, deve "completare la tracciabilità delle tempistiche dei veicoli, da quando arrivano ai varchi a quando escono dai terminal": questo, in modo da "permettere un'analisi dei flussi giornalieri, sulla quale coinvolgere anche i committenti responsabili della programmazione super stressata dei cicli di carico/scarico negli stabilimenti lombardi e piemontesi e di conseguenza nei bacini portuali".

Proprio Trasportounito è impegnato a partecipare con consistenti investimenti al progetto di automazione degli ingressi e uscite dai varchi portuali e alla digitalizzazione dei processi documentali: un passo avanti considerato fondamentale per l'efficientamento dei cicli operativi

portuali. "Ma questo - conclude **Tagnochetti** - non può rappresentare l'ennesimo alibi per giustificare le inefficienze dei terminal".

"La presa in giro - spiega **Tagnochetti** - è rappresentata dalle reiterate giustificazioni addotte dalle controparti secondo cui le code fuori dai terminal sarebbero determinate dai picchi dei flussi di arrivo dell'autotrasporto ai gate e che i veicoli dovrebbero essere rallentati o fermati per razionalizzare gli ingressi in Porto. Ricordiamo - precisa Trasportounito nella lettera inviata all'Autorità di Sistema Portuale - che i volumi commerciali della merce destinata o in partenza dai terminal non li decidiamo certamente noi, così come non abbiamo competenza sull'organizzazione logistica e sugli orari di carico/scarico negli stabilimenti. L'autotrasporto riceve ordini di trasporto e, per servire correttamente la merce e produrre la giusta economia, deve operare senza soluzione di continuità e in tempi utili e funzionali al rispetto della sicurezza stradale".