

Trasporto pronto alle barricate

“Insostenibili le code ai varchi per poter entrare in porto”

“L'autorità di sistema deve completare la tracciabilità delle tempistiche dei veicoli”

Trasportounito interviene sulle lunghe attese ai terminal portuali a Genova e sottolinea che «l'autotrasporto è pronto alle barricate». Serve un intervento dell'Autorità di sistema portuale sui rapporti di concessione, afferma l'associazione in una nota, con un provvedimento per garantire agli autotrasportatori «di poter operare nei terminal con livelli di servizio adeguati, ovvero con numeri di accessi ai varchi, operazioni di carico/scarico e 'gate out' dei mezzi pesanti coerente con i flussi in arrivo e quindi tali da garantire l'eliminazione di ogni accumulo di mezzi ai varchi portuali». «L'Authority – afferma Trasportounito – deve completare la tracciabilità delle tempistiche dei veicoli da quando arrivano ai varchi a quando escono dai terminal fruibile per l'autotrasporto e che permetta un'analisi dei flussi giornalieri, sulla quale coinvolgere anche i nostri committenti responsabili della programmazione 'super stressata' dei cicli di carico/scarico negli stabilimenti lombardi e piemontesi e di conseguenza nei bacini portuali».

E' necessario, nota l'associazione, un intervento da un lato sulla filiera logistica e industriale e dall'altro sull'estensione degli orari dell'operatività portuale (tenuto conto purtroppo dei cantieri autostradali). 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, consi-

derandolo fondamentale per l'efficientamento dei cicli operativi portuali, «ma questo non può rappresentare l'ennesimo alibi per giustificare le inefficienze dei terminal», dice Giuseppe Tagnochetti, coordinatore per la Liguria di Trasportounito.

Martedì erano stati per primi gli agenti marittimi del porto a denunciare il caso. «Raggiungere Genova a causa delle incredibili condizioni della rete autostradale che ci circonda è già un'impresa difficilissima, se una volta arrivata in porto la merce impiega altre ore ad entrare nei terminal la situazione diventa insostenibile» aveva spiegato il presidente Paolo Pessina. Già a fine luglio Pessina era intervenuto sul problema dell'intasamento del nodo di San Benigno e la situazione del porto vecchio, quando era stata comunicata anche la chiusura per quasi un mese della ferrovia che serve il bacino di Sampierdarena. Ma superata l'estate ora i problemi si stanno ripresentando. Immediata la replica del presidente dell'autorità di sistema portuale Paolo Signorini. «Immaginare che ci sia un solo soggetto responsabile non aiuta, perché si parla di una filiera, bisogna efficientare tutti i livelli della catena. Devono essere coinvolti anche i magazzini delle fabbriche e delle imprese che sono i destinatari ultimi della merce, e devono raccordarsi con il ciclo dell'autotrasporto» replica Signorini. «Abbiamo una congestione sul sistema portuale perché abbiamo una quantità di mezzi pesanti superiore a quella degli altri porti messi insieme (6.500 mezzi pesanti ogni giorno fra Genova, Savona e Vado ligure) che è l'altra faccia di 'poco traffico su ferro e tanto su gomma. Per di più Genova è un porto 'gate' e il primo porto italiano. Per superare questo tema bisogna efficientare tutti i livelli della catena: come lavora il terminal, come si lavora

fra il gate del terminal e il gate portuale, efficientare cosa succede in città dal casello al varco del porto, quello che succede sulle autostrade e gli orari della merce. L'autotrasportatore non può essere l'unico punto della catena su cui si scaricano i ritardi e la congestione, ma per efficientare tutto e magari chiederli di aderire a un sistema di prenotazione con alcune soste in caso di congestione, è necessario che la merce faccia la sua parte, e forse riveda alcuni orari di carico e scarico a destinazione e in origine».



► Code

dei mezzi pesanti all'ingresso del porto di Genova