

Caos ai gate: Trasportounito chiede all'AdSP di intervenire sulle concessioni dei terminalisti

6 Ottobre 2021



“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 e che oggi 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”. A esprimersi così è Giuseppe Tagnochetti, coordinatore per la Liguria di Trasportounito, sottolineando come le imprese di autotrasporto associate che operano nel porto di Genova e che ormai da anni subiscono i “disservizi” dei terminal portuali (gli ultimi in ordine di tempo quelli nei terminal del bacino di Sampierdarena) non possano 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".

Preannunciando la protesta, Trasportounito ha scritto ai vertici dell'Autorità di Sistema

Portuale una lettera che non ammette ulteriori ritardi in un quadro globale in cui le aziende

di autotrasporto, "sono davvero 'arrivate al capolinea', con danni per i disservizi dei

terminal che si sommano oggi a quelli provocati dai cantieri autostradali (non ristorati dal

2021) e dalla cronica carenza di autisti e debolezza contrattuale e tariffaria, non è assolutamente più in grado di 'assorbire' anche le inefficienze del porto".

Trasportounito denuncia come gli impegni assunti a palazzo San Giorgio siano stati tutti

disattesi e aggiunge come ora esista solo una strada: "un intervento dell'AdSP sui rapporti di concessione, assumendo 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, 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". Secondo la sigla dell'autotrasporto "l'AdSP deve inoltre 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".

Tagnochetti afferma che "la presa in giro 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 (tempi di guida e riposo)".

Da ciò discende la richiesta di 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 ricorda infine di essere impegnato a partecipare, con consistenti investimenti, al progetto di automazione degli ingressi e uscite dai varchi portuali e alla digitalizzazione dei processi

documentali, considerandolo fondamentale per l'efficientamento dei cicli operativi portuali. "Ma questo – conclude Tagnochetti – non può rappresentare l'ennesimo alibi per giustificare le inefficienze dei terminal".