

Porto di La Spezia, bene gli smart gate, ma non sono la soluzione alle attese

20 novembre 2020

57



Come lo smart working alla resa dei conti, probabilmente nella maggioranza dei casi, si traduce in un disarmonico lavoro a casa, difficile da allineare con i tempi dell'azienda, anche gli “smart gate” ovvero i varchi portuali automatizzati promessi per il 2021 nel porto di La Spezia, minacciano di risolversi in un flop e certo di non incidere in modo decisivo sul problema delle attese.

A esprimersi in modo pesantemente critico sul metodo e sui contenuti dell'iniziativa lanciata nel porto ligure da Autorità di Sistema Portuale, LSCT, Spedizionieri, Agenti Marittimi e Doganalisti, è Giuseppe Tagnochetti, responsabile di Trasportounito per la Liguria.

“Detto che è curioso adottare decisioni che impattano su una categoria, nel caso l'autotrasporto – afferma Tagnochetti – considerando questa categoria alla stregua di un invitato di pietra, ovvero con

una totale assenza almeno di consultazione preventiva, il provvedimento annunciato sugli “smart gate” parte con il piede sbagliato”.

Secondo il coordinatore di Trasportounito, è profondamente illusorio e fantasioso pensare che il problema delle code interminabili (3 ore di semaforo rosso) subito quotidianamente dagli autotrasportatori si risolva con la promessa (in calendario nel 2021) di realizzazione di un progetto di automazione dei varchi, progetto che non coinvolge nella sua elaborazione le imprese del trasporto su gomma.

“Il problema della semplificazione e dematerializzazione documentale – sottolinea Tagnochetti – è certo importante ma assolutamente secondario rispetto alla vera causa delle code agli “stagnoni” conseguenza dell’organizzazione del terminal, della precedenza accordata sempre e comunque alle necessità prioritarie di navi e treni, nonché dalla limitata operatività degli organici interni del terminal, ridimensionati dalla cassa integrazione”.

“Le attese – conclude il coordinatore di Trasportounito – rappresentano un danno enorme alla produttività ed economia delle imprese di autotrasporto e deve essere affrontato con grande concretezza e da chi ogni giorno affronta e paga il conto danni delle code”.

È anche il caso di ricordare come da un anno di questo problema si discuta al tavolo nazionale dei contenitori ed ora anche nella cabina di regia in Uirnet e come non sia più accettabile la logica in base alla quale ogni terminal ed ogni bacino portuale stabilisce in modo autoreferenziale i processi operativi e i sistemi telematici.