

Tir bloccati nel porto di Genova

Di

La Redazione

-

23 Luglio 2021



PUBBLICITÀ



I prodotti in offerta dal 15 al 28 luglio sono scontati del:

-30%, -40%, -50%

Inspired by

Un'altra giornata da incubo per gli autotrasportatori. Dopo le autostrade ora anche il porto di Genova si sta rendendo responsabile di una paralisi totale, ingorghi e code. A denunciarlo è Trasportounito, che per voce del suo coordinatore per la Liguria, Giuseppe Tagnochetti ha annunciato che "in assenza di soluzioni immediate al blocco operativo del bacino di Sampierdarena, generato

essenzialmente dai Terminal PSA Sech e Bettolo, le aziende di autotrasporto sono pronte ora a rifiutare il posizionamento di contenitori destinati a questi terminal”.

A rendere paradossale e ancora più grave la situazione è la mancata concessione da parte del Ministero dei Trasporti di una deroga alla circolazione dei mezzi pesanti oltre le 16.

advertisement

“È assurdo – sottolinea Tagnochetti – che vengano proposti rallentamenti ulteriori nei ritmi di arrivo dei Tir proprio dai terminalisti di PSA, attenti ai loro interessi, molto meno a quelli della città e del porto, focalizzati sui profitti derivanti dai servizi alla nave e con scarso interesse a efficientare i servizi all’autotrasporto. Per evitare le code che arrivano a bloccare la viabilità cittadina genovese occorre che i Terminal investano in un numero di equipment adeguati e assumano personale a servizio del traffico camionistico. Inoltre estendendo gli orari di operatività per i camion che nei porti evoluti è H24”.

Secondo Trasportounito dai primi dati che emergono dalle tardive rilevazioni sul ciclo camionistico, realizzate dalle Autorità di Sistema Portuale, è troppo basso il numero orario di carichi/scarichi e sono intollerabili le ore di attesa dentro ai Terminal. Al netto delle criticità infrastrutturali, che tuttavia non possono essere l’alibi, l’origine del problema sta nel fatto che né a Genova né negli altri porti italiani, le concessioni rilasciate ai Terminal dalle AdSP ai sensi della Legge 84 non stabiliscono “livelli minimi di servizio” atti a garantire tempi certi all’autotrasporto; con il risultato che il 50% dei trasporti su gomma dei contenitori in partenza dai bacini portuali e diretti verso gli stabilimenti industriali, arriva in forte ritardo a destino proprio a causa delle attese subite nei porti, con conseguente conflittualità commerciale tra vettori e clienti ed enormi perdite di capacità produttiva per le nostre aziende; per non parlare delle crescenti difficoltà per gli autisti nel rispettare le ore di guida e riposo e conseguente pregiudizio per la sicurezza stradale.

La telematizzazione dei cicli operativi portuali è un obiettivo per tutti, non deve però essere gestita in modo autoreferenziale dai Terminal con applicazioni gestite a proprio specifico interesse.

“È necessario – conclude Tagnochetti – uno scatto in avanti delle Autorità di Sistema Portuale, così come del Ministero, tenuti a governare l’evoluzione telematica in corso, la misurazione e regolazione dei servizi nell’interesse di tutti gli operatori e non solo di big player logistici ai quali è stata rilasciata una incomprensibile carta bianca in funzioni operative che hanno impatto sulle comunità locali, sull’economia del Paese e su altre categorie del trasporto”.