

Trasportounito contro SECH e Bettolo

Secondo l'associazione i due terminal, insieme all'AdSP, avrebbero pesanti responsabilità per la congestione della viabilità: “Pronti a rifiutare container con queste destinazioni”



La congestione stradale che attanaglia il porto di Genova adesso mette uno contro l'altro autotrasportatori e terminalisti. Secondo Trasportounito, infatti, “paralisi totale, ingorghi e code” che ormai caratterizzano il principale scalo italiano sono responsabilità anche di due terminal in particolare, che insistono nel bacino vecchio, ovvero il SECH, che fa capo a PSA, e Calata Bettolo, gestito da MSC, oltre che dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale.

“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”, annuncia il coordinatore ligure Giuseppe Tagnocchetti, che mette anche nel mirino la mancata concessione da parte del Ministero delle Infrastrutture di una deroga alla circolazione dei mezzi pesanti oltre le 16.

“È assurdo – sottolinea Tagnocchetti – 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 rendere efficienti 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 sulle 24 ore”.

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 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".

"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".