

Tensione autotrasporto-terminal, rischio blocco a Genova e Livorno

26 Luglio 2021



La tensione fra terminalisti e autotrasportatori sui tempi di carico/scarico dei camion nei terminal, [cresciuta nelle ultime settimane](#), sta assumendo proporzioni sempre più preoccupanti nei porti dell'alto Tirreno e la minaccia di iniziative di blocco e fermo rimbalza di associazione in associazione.

A Genova è stata nuovamente Trasportounito, dopo un ennesimo venerdì di passione, ad attaccare su un duplice fronte. La prima accusa è nei confronti dei concessionari portuali: "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".

In secondo luogo nel mirino ci sono le Autorità di Sistema Portuale: "Dai 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".

Per Trasportounito "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. Estendendo inoltre gli orari di operatività per i camion che nei porti evoluti è h24". Da qui la richiesta di "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".

Detto che l'ente portuale genovese è ancora concentrato sulla ricerca di aree dove far sostare i mezzi – alla bisogna è appena stata dedicata un'area affittata dal Comune sulla collina degli Erzelli, mentre l'Adsp ha avviato una procedura di negoziazione per un progetto di "ampliamento autoparco, progettazione e realizzazione di un'area di sosta per l'autotrasporto nelle aree di Sestri Ponente" – l'auspicio dell'associazione dell'autotrasporto va più nella [direzione intrapresa a La Spezia](#), dove pochi giorni fa la locale Adsp ha avviato un percorso per arrivare alla definizione di livelli di servizio minimi dei terminal ai camion che possano servire a regolarne i rapporti, molto stretti ma non formalmente disciplinati contrattualmente.

Intanto la problematica si è riproposta a Livorno, dove è stata la sigla Cna Fita a sollecitare il Comune "a stimolare i tanti soggetti pubblici e privati che hanno competenze sulle dinamiche portuali, affinché siano trovati al più presto i necessari correttivi".

Anche nel porto toscano la prospettiva è quella di forme estreme di protesta: "La categoria compatta – hanno sottolineato i rappresentanti di Cna – ha proclamato da alcune settimane lo stato d'agitazione, che potrebbe sfociare a brevissimo in un blocco di alcuni giorni della movimentazione contenitori, a meno di vedere concretamente cambiare qualcosa nella logistica portuale tale da migliorare le condizioni di lavoro delle migliaia di autotrasportatori che ogni giorno transitano dai varchi dello scalo labronico. Adesso siamo nella peak season ed è adesso che i problemi di sempre si acuiscono, con attese di ore in varie fasi della catena logistica, tutti costi che ricadono totalmente sulle imprese di trasporto".