

Trasportounito: regole nei porti per le attese dei TIR

2 Febbraio 2022



GENOVA – Code, attese, inefficienze con ricadute su tutta la filiera logistica e sul sistema economico del Paese. Trasportounito, a fronte di una situazione che definisce fuori controllo, ha chiesto al ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili l'urgente avvio di un'azione organica di regolazione dei cicli operativi dei camion nei porti.

Un camion rallentato o bloccato in porto genera un ritardo alla consegna o ritiro della merce dallo stabilimento e quindi alla capacità di tutta la filiera logistica a fornire servizi all'industria, commercio, operatori economici.

“La problematica – sottolinea Giuseppe Tagnochetti, coordinatore ligure di Trasportounito – non può essere affidata solo alla regolazione, validissima, di singoli presidenti di Autorità di Sistema Portuali, ma deve prendere spunto dalle importanti analisi e iniziative portuali territoriali nonché dai lavori svolti tra operatori dell'Autotrasporto e Committenza al tavolo Nazionale Contenitori, e sfociati in prassi condivise per la regolazione delle attese-camion, per il controllo dei contenitori vuoti e di altri elementi operativi”.

Secondo Tagnochetti, sono molto apprezzabili, da un lato, le ordinanze emanate dal presidente di La Spezia, Mario Sommariva, che ha ben compreso la portata del problema per l'intero scalo oltreiché nei rapporti porto/città e dall'altro dal Porto di Genova che si è attrezzato per il tracciamento dell'operatività dei camion, con l'automazione in corso dei varchi portuali e la digitalizzazione documentale (anche se non sono state ancora avviate le necessarie scelte di regolazione dei servizi

minimi dei Terminal all'autotrasporto). Ma continua a mancare un'azione nazionale e governativa, più volte richiesta al Ministero che disciplini i tempi di attesa al carico e allo scarico, impegni gli scali alla tracciabilità delle operazioni documentali di carico e scarico e individui parametri standard dei livelli di servizio ai sensi della legge 84/94 superando la visione puramente contrattualistica dei rapporti tra operatori e definendo le singole responsabilità di autotrasportatori e terminalisti, ma anche di spedizionieri e compagnie da cui spesso dipendono i via libera troppo anticipati alle partenze dei camion che causano poi i fenomeni di congestione.