

Le associazioni dell'autotrasporto protestano per l'abolizione delle regole sui tempi di carico e scarico e di attesa dei camion al porto della Spezia

È - denunciano - una scelta irresponsabile che blocca il tentativo concreto di migliorare l'operatività dei camion nel porto

infosMARE - Le associazioni dell'autotrasporto hanno protestato per la decisione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale di non adottare l'ordinanza sui tempi di carico e scarico e di attesa dei camion al porto della Spezia, decisione resa nota con comunicazione ufficiale del presidente dell'ente portuale, Mario Sommariva, nella quale viene evidenziato che «a seguito del voto negativo dell'Organismo di Partenariato nella seduta del 27 maggio u.s., l'ordinanza relativa alla “Regolazione dell'accesso dei mezzi pesanti nel porto della Spezia e introduzione dei livelli di servizio del sistema portuale” non sarà adottata poiché, ai sensi della lettera c), comma 3, art. 11 bis della legge 84/94, a tale Organismo compete la “determinazione dei livelli di servizio, suscettibili di incidere sulla complessiva funzionalità ed operatività del porto.” Con tale atto deliberativo da parte dell'organo collegiale competente - specifica la comunicazione - si intende quindi conclusa la fase sperimentale di gestione dell'ordinanza stessa. Resta inteso che la restante parte dell'ordinanza, relativa ad una mera regolazione della sosta e della viabilità, ferma restando la condivisione dell'Autorità Marittima, sarà oggetto di una nuova ordinanza, assunta in via definitiva».

«Prendiamo atto - hanno denunciato le associazioni dell'autotrasporto Anita, Assotir, Confartigianato Trasporti, Fita Cna e Trasportounito - che i rappresentanti degli operatori portuali hanno deciso di bocciare l'ordinanza con la quale la Port Authority, regolando i tempi di carico e scarico e di attesa dei camion, si poneva l'obiettivo di impegnare tutta la comunità portuale al rispetto di livelli di servizio adeguati ai sensi della legge 84, ovvero tempi di carico e scarico massimi oltre i quali far intervenire penalità o (nel caso rarissimo di una accelerazione) forme di premialità. Non possiamo quindi che ritenere questa una scelta irresponsabile che blocca il tentativo concreto di migliorare l'operatività dei camion nel porto, riducendo al contempo gli enormi extra costi di attese e code che quotidianamente devono subire le imprese di autotrasporto, senza dimenticare gli insopportabili disagi a cui devono assoggettarsi gli autisti».

«Ancor più grave - hanno sottolineato le associazioni dell'autotrasporto - è che dicendo di no all'ordinanza gli operatori hanno bloccato un'azione utile anche per le capacità dei servizi portuali alla merce e quindi di rafforzamento della competitività dell'intero scalo. Una bocciatura che arriva dopo una sperimentazione transitoria durata mesi che aveva permesso, per la prima volta, di misurare sul campo i tempi di entrata ed uscita dal porto e mettere a fuoco alcune problematiche su cui intervenire con step successivi e che si poneva l'obiettivo di ridurre l'inquinamento e la pressione costante che la città deve sopportare. Forse, però, è proprio la volontà di mantenere lo status quo, a dispetto dell'intera città e del rispetto di tutti gli operatori della filiera logistica, che chi ha votato contro ha voluto sottolineare».

«Quanto accaduto a La Spezia - ha commentato il coordinatore ligure di Trasportounito, Giuseppe Tagnochetti - è gravissimo: si tratta infatti della prova provata dell'impossibilità delle Autorità di Sistema Portuale di governare le scelte se la capacità di coesione di pochi player economici mondiali, a capo di associazioni e lobby si traduce in una prova di forza e nell'affermazione di interessi particolari. Nella totale disattenzione e nel silenzio assordante del Ministero competente viene sconfessata la governance dell'Autorità di Sistema Portuale perpetrando una situazione di degrado in cui migliaia di ore di attesa continuano a tradursi in una penalizzazione delle sole imprese di autotrasporto. Un'altra piccola ma significativa sconfitta dello Stato - ha proseguito Tagnochetti - che deve fare retromarcia rispetto a un'azione organica di regolazione dei cicli operativi dei camion nei porti; regolazione che non può prescindere dalla definizione di standard minimi di servizio delle operatività portuali, in primis terminalistici e quindi dalla responsabilizzazione di tutti gli operatori che intervengono nella programmazione e nell'affidamento dei servizi di trasporto».

Rimarcando che un tale modello di regolazione dell'operatività esiste ed è quello del porto di Barcellona, Tagnochetti ha concluso rilevando che «di fronte a cambiamenti epocali nel trasporto marittimo e nella logistica dei terminal, travolti da fenomeni quali blank sailing, rotazioni navi, aree operative congestionate negli scali, just in time esasperato, infrastrutture inadeguate, le AdSP stanno provando a organizzare una risposta basata sul necessario tracciamento dell'operatività dei camion, con l'automazione di varchi portuali e la digitalizzazione documentale. Ma - si è chiesto il rappresentante di Trasportounito - il caso La Spezia fa scattare più di un allarme: le AdSP hanno il potere di governare?». (2/11)