

CAMIONISTI SULL'ORLO DI UNA CRISI DI NERVI

Code in autostrada in Liguria, e poi altre code ai terminal portuali. Trasportounito, che rappresenta le aziende scrive ad AdSP: «Serve intervento sulle concessioni ai terminalisti o si blocca tutto, situazioni insostenibile»

■ Gli autotrasportatori non possono più farsi carico «di un caos organizzativo che ha "bruciato" centinaia di migliaia di euro, generato irregolarità in termini di sicurezza stradale, un forte conflitto tra il traffico pesante e

quello cittadino oltre a infinite discussioni con la "merce" committente». Trasportounito ha scritto ai vertici dell'Autorità di Sistema Portuale per chiedere interventi presso i terminalisti.

Monica Bottino a pagina 7

GIÀ SOLO CON I CANTIERI AUTOSTRADALI PERSO IL 30% DEL FATTURATO

Camion «stritolati» tra code e lungaggini ai terminal

Tagnochetti di Trasporto Unito: «L'AdSP deve intervenire subito per imporre tempi corretti di gestione degli accessi»

Monica Bottino

■ Ore di coda per arrivare in porto a causa dei cantieri sulle autostrade. E poi ore di attesa per avere accesso al terminal. Le imprese di autotrasporto che lavorano con lo scalo ligure sono pronti alle barricate: troppo lunghe le attese ai terminal portuali dove l'organizzazione non è adeguata al traffico in ingresso. Lo sostiene con forza Giuseppe Tagnochetti, coordinatore per la Liguria di Trasportounito, che aggiunge: «curioso che tutti oggi scoprano i disagi delle code di Tir ai varchi dei terminal portuali, quando ormai da anni denunciavamo una situazione che era da tempo sull'orlo del collasso e che oggi inevitabilmente porterà la categoria penalizzata da colpe che non sono certo sue ad attuare forme di protesta che sono diventate inevitabili e che porteranno alla luce pesanti responsabilità». I disservizi dei terminal portuali, gli ultimi in ordine di tempo nello scalo di Sampierdarena, stanno provocando cali di rendimento insoste-

nibili per le imprese. «Siamo già stritolati dai cantieri - continua Tagnochetti - perdiamo già ogni mese il 30 per cento della nostra capacità di consegna e quindi di fatturato delle nostre imprese, ma adesso avere a che fare anche con la cattiva organizzazione dei terminal è troppo. La sopportiamo da anni, ma adesso si somma al resto e non è più sostenibile». Le aziende di Trasporto Unito «non possono più farsi carico di un caos organizzativo che ha bruciato centinaia di migliaia di euro, generato irregolarità in termini di sicurezza stradale, un forte conflitto tra il traffico pesante e quello cittadino oltre a infinite discussioni con il committente».

Preannunciando la protesta, Trasportounito ha scritto ai vertici dell'Autorità di Sistema Portuale una lettera che non ammette ulteriori ritardi in un quadro globale in cui le aziende di autotrasporto, sono davvero «arrivate al capolinea», con danni per i disservizi dei terminal che si sommano oggi a quelli provocati dai cantieri au-

tostradali e dalla cronica carenza di autisti e debolezza contrattuale e tariffaria, non è assolutamente più in grado di assorbire anche le inefficienze del Porto. «Vogliamo parlare del porto di Prà? Sembra impossibile, se lo si racconta, ma ogni quattro ore c'è un cambio turno e per 50 minuti i camion non possono lavorare - dice Tagnochetti - In un momento in cui la competizione internazionale e nazionale tra scali è così forte è davvero assurdo che accada ciò». Trasportounito denuncia come gli impegni assunti a Palazzo San Giorgio siano stati tutti disattesi. «Oggi chiediamo un intervento dell'Autorità portuale sui rapporti di concessione - dice Trasporto Unito - e che si assuma un provvedimento regolatorio che garantisca agli operatori del Trasporto, ai sensi dell'art. 11 della Legge n. 84/94, di poter operare nei Terminal con livelli di servizio adeguati, ovvero con numeri di accessi ai varchi, operazioni di carico/scarico e "gate out" dei mezzi pesanti coerente con i flussi in arrivo e quindi tali da

garantire l'eliminazione di ogni accumulo di mezzi ai varchi portuali».

Non solo: si chiede di completare la tracciabilità delle tempistiche dei veicoli da quando arrivano ai varchi a quando escono dai Terminal fruibile per l'autotrasporto e che permetta un'analisi dei flussi giornalieri, sulla quale coinvolgere anche i nostri committenti responsabili della programmazione super stressata dei cicli di carico/scarico negli stabilimenti lombardi e piemontesi e di conseguenza nei bacini portuali.

«La presa in giro - afferma Tagnochetti - è rappresentata dalle reiterate giustificazioni addotte dalle controparti secondo cui le code fuori dai Terminal sarebbero determinate dai picchi dei flussi di arrivo dell'Autotrasporto ai gate e che i veicoli dovrebbero essere rallentati o fermati per razionalizzare gli ingressi in Porto». «Ricordiamo - precisa Trasportounito nella lettera inviata all'Autorità di Sistema Portuale - che i volumi commerciali della merce destinata o in partenza dai Terminal non

li decidiamo certamente noi, così come non abbiamo competenza sull'organizzazione logistica e sugli orari di carico/scarico negli stabilimenti. L'Autotrasporto riceve ordini di trasporto e per servire correttamente la merce e produrre la

giusta economia, deve operare senza soluzione di continuità e in tempi utili e funzionali al rispetto della sicurezza stradale con tempi di guida e riposo». Da ciò discende la richiesta di un intervento da un lato sulla filiera logistica e industriale e

dall'altro sull'estensione degli orari dell'operatività portuale «tenuto conto purtroppo dei cantieri autostradali». È il caso anche di ricordare che proprio Trasportounito è impegnato a partecipare con consistenti investimenti al progetto

di automazione degli ingressi e uscite dai varchi portuali e alla digitalizzazione dei processi documentali, considerandolo fondamentale per l'efficiamento dei cicli operativi portuali. «Ma questo non può rappresentare l'ennesimo alibi per giustificare le inefficienze dei terminal».



Code, code e ancora code per gli autotrasportatori lavorare in Liguria è diventato un incubo

