

Camionisti spezzini contro Msc: “Ha trasformato il porto in un deposito di vuoti”

Le imprese di autotrasporto lamentano la mancata applicazione degli accordi definiti con la port authority nel 2022 e il perdurare dei disservizi, malgrado il calo di traffico, causati dalle politiche logistiche del principale armatore dello scalo

DI REDAZIONE SHIPPING ITALY

1 GIUGNO 2023

[STAMPA](#)



Torna a ribollire il fronte dell'autotrasporto spezzino. A quasi un anno [dall'accordo che aveva raffreddato la vertenza](#) della scorsa estate, incentrata – lamentavano le imprese dell'autotrasporto – sull'accoglienza a loro carico di congestionamenti e disservizi derivanti dalla logistica terrestre dei container nel porto di La Spezia, le associazioni di categoria sono nuovamente sulle barricate.

Lo si evince dalla lettera diramata dalle associazioni di categoria Anita, Assotir, Cna Fita, Confartigianato Trasporti e Trasportounito, per chiedere: “Applicazione dei livelli di servizio nei terminal portuali necessari per garantire adeguati tempi di carico e scarico dei camion in porto e addebito di indennizzi per l'autotrasporto per le attese oltre franchigia; sviluppo telematico per dematerializzare documenti e velocizzare ingressi e uscite dei camion con la certificazione dei tempi operativi in porto; spostamento dei vuoti nelle aree retroportuali; allineamento orari operativi porto e retroporto”.

Un richiamo anche esplicito al modello un anno fa sotto l'egida dell'Autorità di Sistema portuale locale “tra i più all'avanguardia a livello nazionale, firmato da tutti gli operatori portuali e purtroppo rimasto sulla carta”, come ricordato da Giuseppe Tagnocchetti di Trasportounito, con il tavolo di confronto riunitosi una sola volta.

A firmare quell'accordo, in realtà, non furono tutte le associazioni di categoria. Assarmatori se ne chiamò fuori ed oggi, non a caso, gli autotrasportatori fanno nomi e cognomi di chi, a loro dire, sarebbe il primario responsabile di “extra costi generati da attese e disservizi che

l'autotrasporto non è più in grado di pagare. Riteniamo che Lscat abbia le sue responsabilità, sicuramente riguardo alle manutenzioni come sottolineato dalle sigle sindacali, ma è certo che anche Msc debba chiarire le proprie priorità e volontà dato che, a fronte delle dichiarazioni fatte volte a sottolineare quanto La Spezia resti uno scalo centrale per l'azienda, i fatti e i numeri evidenzino un quadro ben diverso e inesorabile dell'indirizzo delle scelte in atto”.

Ad attaccare a testa base in particolare Giuliana Vatteroni, rappresentante di Cna Fita a livello locale: “Le azioni necessarie, alcune individuate da tempo dall'autotrasporto e condivise dalla stessa AdSP per snellire sia i tempi di attesa che la razionalità della filiera logistica terrestre tra Porto e Santo Stefano Magra, sono al momento impossibili da attuare a causa dell'utilizzo da parte di MSC del porto come deposito di vuoti, senza rispetto della città e della collettività che vede aumentare il traffico veicolare sul raccordo per il costante andirivieni tra Santo Stefano Magra e La Spezia di mezzi pesanti. Il costo di queste movimentazioni ricadere sulle spalle degli autotrasportatori e impedisce al terminalista di liberare spazi all'interno dello scalo per facilitare i flussi. Questo spiega il motivo per cui, nonostante i traffici ridotti, basti l'arrivo di una sola nave, di medie dimensioni, per fare andare in tilt la circolazione e creare code di 140 camion”.

A farle eco Stefano Ciliento, Confartigianato Trasporti: “L'efficienza portuale complessiva non può essere generata sulle spalle dell'autotrasporto che non vede pagate le attese nei porti”. Per questo, conclude Tagnocchetti, ancora bacchettando Msc, “occorre riportare al centro dell'agenda lo sviluppo del lavoro e l'attuazione di un modello efficiente di produzione dei servizi portuali in specie terrestri, ora schiacciati da strategie armatoriali orientate più all'acquisizione delle filiere logistiche e del controllo dei traffici che al rafforzamento della competitività dei porti italiani”.

Fiducioso di una ricomposizione il presidente dell'Adsp Mario Sommariva che a SHIPPING ITALY dice: “La nostra Autorità di Sistema ha affrontato con un impegno che non trova paragoni in altri porti le esigenze dell'autotrasporto aprendo anche un confronto serrato e spesso non semplice con terminalisti, spedizionieri e linee marittime. Abbiamo impostato ordinanze d'avanguardia e aperto un tavolo per giungere ad un accordo di programma che preveda anche risarcimenti per i tempi di attesa oltre i livelli di servizio che abbiamo costruito, unici in Italia. Capisco le difficoltà degli autotrasportatori cui sono stato e sono sempre vicino tra riduzioni del traffico e lavori in autostrada che provocano danni economici e peggioramento nella condizione di lavoro. Trovo però molto ingeneroso ritenere la nostra Adsp responsabile di scarso impegno nella gestione del tavolo negoziale che noi stessi abbiamo proposto e implementato. Per il porto di La Spezia è un momento complicato ma che, ne sono certo, grazie agli investimenti, a un rilancio dell'attività del principale terminalista, agli interventi di Adsp per migliorare le condizioni dell'autotrasporto e incrementare i collegamenti ferroviari, saprà trovare un momento di crescita e di successo. Oggi è il momento dell'unità di intenti e non delle polemiche e dello scarico di responsabilità. Il porto è e resta il principale motore economico della città. Il dialogo che stiamo portando avanti con tutte le categorie economiche e gli operatori, terminalisti, linee marittime, autotrasportatori compresi darà presto i suoi frutti. Siamo una comunità portuale forte e coesa in grado di rinnovarsi e di dare risposte in termini di nuovi traffici e di occupazione. Siamo e restiamo sempre qui a lavorare insieme”.