

Trasportunito: chiesta l'apertura h24 di porti, interporti, piattaforme logistiche e centri merci

(FERPRESS) – Genova, 30 APR – “Senza seri e reali interventi governativi che abbiano efficacia immediata e determinino un concreto alleggerimento delle tre principali voci di costo, ovvero gasolio, autostrade e tassazione del lavoro, le imprese di autotrasporto, che non sono “amate” dal sistema bancario, collasseranno per mancanza di liquidità”.

Secondo Giuseppe Tagnochetti – Coordinatore Ligure di Trasportunito – per rilanciare l'autotrasporto non è più sufficiente recuperare i deficit finanziari con le logiche del passato e, tentare di renderle compatibili con gli obblighi operativi fissati dai reiterati diktat governativi è impossibile.

“Il rilancio economico del Paese – sottolinea Tagnochetti – deve transitare obbligatoriamente anche attraverso misure di forte incentivazione pubblica e privata; in testa alla lista si colloca una operatività h24 nella raccolta e distribuzione delle merci nei magazzini commerciali, nelle piattaforme logistiche, nei terminal portuali e interportuali. Questo significa, come avviene in larga parte dei porti comunitari, gestire i turni di lavoro in modo tale da non congestionare le ore di punta, consentire il rispetto delle norme sul distanziamento, sfruttare strade e autostrade quando i cittadini sono fermi e ridurre notevolmente le inutili e costose (non remunerate) ore di attesa”.

Un mezzo di autotrasporto è come un macchinario in un'industria condotto da un operaio; deve produrre per 9 ore di guida per generare i giusti ricavi. Un veicolo che subisce fermi macchina per 3 o 4 ore non copre nemmeno i costi fissi ed è proprio in quel black out che si generano problemi di sicurezza e di rispetto del codice della strada per il personale viaggiante, costretto a operare in condizioni ormai ampiamente al di là del limite di guardia.

“Recuperare in produttività – conclude il Coordinatore Ligure di Trasportunito – è di interesse per l'impresa così come per il lavoratore, alleati nella difesa di un quadro di regole da rispettare, nella ricerca di utili e nella garanzia degli stipendi.

Secondo Trasportunito è poi venuto il momento di interrogarsi sino a quando l'autotrasporto dovrà e sarà disposto a farsi carico degli extra costi derivanti da strozzature e crollo dei livelli di efficienza di un sistema logistico che è tale solo nel nome, ma che nei fatti non si è mai fatto carico di sostenere in modo coeso, e non sfruttando solo l'anello più debole, le emergenze della filiera.