

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Come deve cambiare l'autotrasporto container al tempo del Covid-19 per Autamarocchi

Nicola Capuzzo · Tuesday, April 7th, 2020

*Contributo a cura di Oscar Zabai **

** Presidente di Autamarocchi*

L'autotrasporto nei tempi dell'emergenza Covid-19 come visto da Autamarocchi.

Il contesto attuale ha portato l'intera collettività a riconoscere la funzione strategica dell'autotrasporto su strada che, peraltro, sta subendo un'importante flessione del lavoro unitamente all'aumento delle complessità e delle diseconomie. In particolare nell'autotrasporto dei container la flessione dei volumi, sia in import che in export, si evidenzia a macchia di leopardo sul territorio, persino nei diversi giorni della settimana, determinando una serie di effetti negativi sulla produttività, un preoccupante aumento delle percorrenze a vuoto e l'impossibilità di chiudere le triangolazioni in giornata. Per tutti gli addetti alla filiera, dopo la sicurezza, il secondo problema è certamente l'inefficienza economica che l'autotrasporto container subisce a causa della somma degli effetti negativi dovuti alla caduta del fatturato e alla redditività dei trasporti.

Pensare di risolvere questi problemi, derogando ai limiti delle ore di guida e di riposo degli autisti, ovvero alla sospensione di quanto previsto dalla Regolamento CE 561/2006 e D.L. 81/2008, ha sicuramente altre finalità.

Il trasporto container si svolge su percorsi relativamente brevi ma soffre di rilevanti tempi d'attesa presso i terminali marittimi e gli stabilimenti. Non esiste cioè un problema di ore di guida e nemmeno del superamento delle ore di riposo stabilite dal Regolamento Comunitario. Deroghe e sospensioni della normativa porterebbero all'inutile e deprecabile pregiudizio alla sicurezza nella circolazione stradale e a un incremento della concorrenza sleale. Oggi più che mai dobbiamo lavorare assieme al personale viaggiante, vessato dalle molte difficoltà che trova anche semplicemente per bere un caffè, mangiare e accedere ai bagni; non ultimo al pregiudizio verso chi, come loro, si sposta da un luogo all'altro.

Non si tratta di modificare le ore di guida o di riposo, ma di trovare dei correttivi per sopperire alle inefficienze derivanti dall'allungamento dei tempi "di attesa" ai confini, nei porti, negli interporti,

presso alcuni caricatori e ricevitori. Queste situazioni si sono aggravate, presumibilmente a causa della riduzione della forza lavoro in quei contesti. Situazioni che con l'emergenza contingente ha maggiormente evidenziato, ma che già esistevano in precedenza a discapito della produttività dell'autotrasporto.

Sempre nel trasporto su gomma di container oggi le ore di attesa e gli "stop and go" nelle code che si formano, sono fenomeni che si manifestano in modo diverso, persino nei diversi giorni della settimana. C'è la nave? Tanto lavoro urgente da svolgere. Domani niente! Situazioni che alternano problemi di congestione a quelli di fermo.

Qualche cosa di utile, oltre ai necessari e inderogabili interventi chiesti al Governo dalle associazioni dell'autotrasporto, potrebbe essere la deroga ai soli elementi complementari della 561. Durante le "file" si crea infatti il fenomeno dello "stop and go" che dilata le ore d'impegno. Questi sono gli elementi su cui è auspicabile introdurre maggiori tolleranze che rappresenterebbero un vantaggio anche per gli autisti che potrebbero recuperare i "tempi morti", utili a raggiungere i luoghi di carico/scarico e il ritorno alle proprie famiglie.

C'è poi un secondo fronte sul quale tutti gli attori della catena logistica dovrebbero essere coesi: la smaterializzazione dei documenti. Questa è l'occasione per fare ciò che sino ad oggi non siamo stati capaci di fare a tutto vantaggio del lavoro futuro. Nei porti, ad esempio, vanno evitate le code che gli autisti fanno agli sportelli (o totem che siano). Tutte azioni che oggi sarebbero coerenti con i vari DPCM tesi a limitare i "contatti ravvicinati" tra le persone, ma che un domani consentiranno il risparmio dei tempi, denari e stress al personale viaggiante. La burocrazia si manifesta proprio con la carta, quella che il nostro personale ritira, compila e consegna, alimentando un circolo assai poco virtuoso.

Un banale esempio: il CMR compilato con la penna è più affidabile di uno telematico fruibile da tutti in tempo reale? Assolutamente no. Da invece spazio alla fantasia di coloro che volessero aggirare i limiti al cabotaggio, se non di peggio!

Questa crisi è una cosa gravissima ma offre l'opportunità di cambiare, innovando i processi che formano e accompagnano il nostro lavoro. Non c'è conflitto d'interessi tra la tutela della sicurezza del nostro personale viaggiante e l'esigenza di superare procedure arcaiche.

Per queste ragioni guardiamo con favore e supportiamo le iniziative dell'AdSP del Mar Ligure Occidentale, Psa Genova Pr e Vado Gateway che si stanno focalizzando sull'obiettivo di eliminare le procedure burocratiche che determinano inutili soste e snellire gli accessi ai servizi portuali.

Risultato facilmente raggiungibile, dal punto di vista informatico e con le tecnologie già disponibili. La dematerializzazione dei documenti è fattibile, in tempi brevi e con vantaggi enormi, ora e dopo l'emergenza, per tutto il sistema Italia del trasporto.

Autamarocchi non è interessata alle iniziative di coloro che vorrebbero la deregolamentazione *tout court* dell'intero settore dell'autotrasporto, ma solo a quelle che ne migliorano l'efficienza.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, April 7th, 2020 at 9:30 am and is filed under [Interviste](#), [Porti](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.