

LO STATO D'AGITAZIONE

Anche l'autotrasporto prepara lo stop alle operazioni portuali

Esasperanti le lentezze ai varchi e le permanenze ai terminal, soprattutto al Molo VII. Avvertito il prefetto: chiesto un tavolo con Autorità e Fiamme gialle

Scendono in campo Confartigianato e Fai: minacciano di coinvolgere i turchi

Massimo Greco

«Adesso basta». La rabbia dell'autotrasporto, causato dalle difficili situazioni operative dentro/fuori il porto triestino, si è trasformato in un ordigno a orologeria. Perché i camionisti aspettano solo l'arrivo di una portacontainer oceanica, farcita di teu, per bloccare entrata/uscita dello scalo marittimo. Ieri l'altro lo hanno comunicato al prefetto Anna Paola Porzio, annunciandole lo stato di agitazione.

La decisione è stata presa in una riunione organizzata da Confartigianato e dalla Fai (Federazione autotrasportatori italiani), tenutasi mercoledì 14 novembre a Muggia. C'erano i rappresentanti di 25 aziende del settore, in grado di mobilitare oltre 300 mezzi. Enrico Eva, segretario confartigianale, e Giulio Zilio, pari grado Fai, chiedono che il prefetto convochi un tavolo per venire a capo delle disfunzioni lamentate: inviti d'obbligo ad Autorità portuale, Guardia di finanza, Tmt gestore del Molo VII.

Eva e Zilio non sembrano aver voglia di innestare la retromarcia, perché da molto tempo hanno sollecitato - invano - l'intervento dell'Autorità portuale. La questione più esplosiva riguarda il "varco 4", quello al servizio del Molo VII. Le associazioni protestano perché non c'è distinzione tra mezzi turchi, che

hanno procedure complesse, e mezzi italiani, che non hanno procedure complesse ma, invischiati e accomunati nella fila, perdono inutilmente un sacco di tempo. I "gates" sarebbero in teoria due, ma uno resta spesso chiuso, causa carenza d'organico delle Fiamme Gialle. Poi l'autista deve scendere e portare i documenti all'attenzione degli agenti della Gdf. Insomma, una tempistica lenta, che - dicono Eva e Zilio - non giova al sistema-porto e che ne frena la competitività.

Al ritmo blando delle entrate/uscite si aggiungono le permanenze all'interno dello scalo. E qui invece chiamata in correo dei terminalisti, specialmente la Tmt guidata da Fabrizio Zerbini: una banale operazione smaltibile in 30 minuti si allunga fino a due ore. Perché? Perché - proseguono Eva e Zilio - il terminal tende a dare la precedenza al movimento ferroviario rispetto al traffico autocarrato. «La somma dei ritardi trascina Trieste sotto lo standard operativo dei principali porti italiani», incalza Rita Rapotez, presidente dell'autotrasporto confartigianale.

E così il problema è marcito ed è diventato - a giudizio delle associazioni - un'emergenza. Emergenza che potrebbe assumere proporzioni impensabili se alla protesta dei camionisti italiani si aggiungerà quella dei colleghi turchi, irritati dal dover dormire a bordo dei mezzi durante i fine-settimana, quando le operazioni riposano. —

CC BY-NC-ND AL CUNTI DIRITTI RISERVATI

