

► I DANNI DEL CORONAVIRUS

Il pass spegne il motore di 80.000 camion

È la stima «ottimistica» dell'associazione Trasportounito, secondo cui ci sono alte probabilità che il settore delle merci su gomma finisca per paralizzarsi a causa dell'obbligo del certificato. «C'è il rischio di fermo tecnico. Spazi aperti alla concorrenza straniera»

di GIANLUCA BALDINI

 Dal 15 ottobre e fino a fine anno, grazie all'obbligo di esibire il green pass, ci saranno per le strade italiane 80.000 camion in meno in circolazione. È la stima «ottimistica» dell'associazione Trasportounito secondo cui ci sono alte probabilità che il settore del trasporto su gomma finisca per paralizzarsi a causa delle difficoltà che questo comparto dovrà affrontare con l'obbligo della certificazione verde. La stima riguarda solo i camion dell'autotrasporto, non i mezzi delle singole imprese che girano per il nostro Paese.

«Secondo quanto ci arriva dai nostri associati, c'è la concreta possibilità che si vada a quello che noi chiamiamo un fermo tecnico», spiega alla Verità, Maurizio Longo, segretario generale dell'associazione che riunisce le aziende dell'autotrasporto. «Il problema è che il nostro settore, come molti, si basa sulla pianificazione. Il trasporto viene sempre pianificato, infatti, in modo che il camion non viaggi mai a vuoto. Si chiama triangolazione. Se da Palermo devo portare qualcosa a Milano, facciamo sempre in modo di

tornare con un carico che dal Nord arrivi al Sud. Un mezzo vuoto per noi significa perdita netta di fatturato», dice Longo. «Con l'obbligo di esibire il green pass i tempi si allungano per tutta la filiera e il rischio è che l'autista debba attendere per avere il camion pieno una volta giunto all'arrivo. Questo significa perdita di molti soldi per il settore e così molti potrebbero decidere di non lavorare. A queste condizioni, potrebbe comportare meno danni per il giro d'affari».

Anche perché il problema è quello di non poter garantire le clausole previste dal con-

ALLERTA ANCHE IN PIEMONTE E LOMBARDIA



MALTEMPO IN LIGURIA: FIUMI STRARIPATI E FAMIGLIE SFOLLATE

Un'ondata di maltempo ha sconvolto da ieri molte regioni del Centro-Nord. Particolarmente colpita la Liguria con

esondazioni e allagamenti (nella foto Ansa, il Quiliano, parzialmente esondato nella zona dei Tecci). Cinque nuclei fami-

liari sono stati allontanati dalle proprie abitazioni a Pontinvrea (Savona). Allerta rossa anche in Piemonte e Lombardia.

tratto di trasporto merci. La pianificazione sarà impossibile perché ogni giorno sarà impossibile sapere in anticipo quante persone potranno lavorare e quante no. Sarà quindi difficile sapere con certezza quando potranno partire le merci, creando un danno alle aziende. «La nostra indicazione come associazione è quella di mettere nero su bianco che dal 15 ottobre certe garanzie non potranno più sussistere per le imprese».

L'obbligo del green pass, sostiene Longo è dunque impraticabile senza portare gravi

danni economici al settore. «C'è un mero problema di concorrenza. Il nostro è un comparto popolato anche da aziende straniere. Società che hanno sede in Paesi dove l'obbligo del green pass non c'è. Per queste aziende le difficoltà del mercato italiano sono una manna dal cielo perché creano più spazi di manovra per i competitor in arrivo dall'estero», dice Longo.

A questo si aggiunge che quello degli autotrasportatori è un settore ad alto tasso di no-vax e no-pass, il che significa che a partire da metà ottobre potrebbero essere davve-

ro molti coloro che non sono titolati a lavorare sul suolo italiano ma che, come padroncini e dunque lavoratori autonomi, andare a lavorare per società straniere questo tipo di limitazioni non esiste.

«Non è possibile capire con certezza quanti sono gli autisti che non potranno lavorare», dice Longo. «Da una società del centro Italia ci hanno fatto sapere che su 29 autisti, 13 non potranno lavorare. Si tratta di una percentuale elevata sul totale della forza lavoro. In casi come questo la probabilità di un fermo è concreta», dice Longo. «Senza consi-

derare coloro che vengono dall'estero e si sono vaccinati con un vaccino che da noi non è riconosciuto, come lo Sputnik. Questo è tutto personale che non potrà lavorare, a meno che non faccia il tampone ogni 48 ore».

L'unica soluzione è l'aumento delle tariffe. «Io auspico che, per far fronte a tutti

questi disagi», dice Longo, «chi viaggia si faccia pagare il almeno triplo del normale. È l'unico modo per restare a galla. Un conducente che sa che non potrà scaricare subito o che lo potrà fare tra 12 ore e che magari dovrà tornare con il camion vuoto, finirà per scegliere di non partire. È un film che abbiamo già visto».

A fronte di tutte queste criticità Trasportounito è in contatto con il governo per trovare una soluzione. Stiamo mettendo insieme una serie di motivazioni che mostreremo al governo per far valere le nostre ragioni», dice il numero uno dell'associazione. «Non siamo noi a chiedere una deroga, noi mostriamo le prospettive che attendono il settore dell'autotrasporto con l'obbligo del green pass. Deve essere il governo a prendersi le sue responsabilità e procedere con una deroga», dice Longo.

Quello che è certo è che il tempo stringe. Tra dieci giorni l'obbligo del green pass sarà realtà e difficilmente Trasportounito riuscirà ad avere una risposta dall'esecutivo in tempi così stretti.

«Noi siamo seriamente preoccupati. L'unica nota positiva è che l'offerta di trasporto sarà inferiore alla domanda e le tariffe dovranno

per forza salire per compensare i disagi che si troveranno da metà ottobre a fine anno. Anche perché mi preme ricordare che già oggi c'è una importante carenza di autisti che si aggraverà ancora di più tra due settimane. Noi non possiamo sostituire i conducenti perché non ce ne sono abbastanza».

di IRENEUSSE ROSSINI

