

«Fermiamo i camion e le merci Le aziende non reggono più»

Confartigianato, Cna e Fai: «Il Governo ha promesso 15 centesimi di sconto sul gasolio ma il prezzo è raddoppiato e ogni centesimo vale 500 euro di spesa in più all'anno per tir»

«Non possiamo scaricare i costi sui clienti. E la Regione potrebbe almeno azzerarci il bollo del 2022»

Piero Erle

●● «Oggi l'emergenza è diventata il fattore principale: non siamo assolutamente in grado di chiedere ai nostri committenti di farsi carico dell'aumento di costi del carburante per i nostri mezzi che trasportano le loro merci. E i 15 centesimi di sconto promesso dal Governo, peraltro senza nessuna certezza dei tempi, possono essere utili, certo, ma non di fronte a questa emergenza: due anni fa pagavamo 1 euro al litro di carburante, ora il costo è raddoppiato. Perché bisogna sapere che ogni centesimo in più di costo del carburante significa 500 euro di spesa in più all'anno per ogni camion». La pazienza è finita. Quasi. Per questo ieri le tre federazioni venete che aderiscono a Unatras (su otto nazionali) hanno annunciato con Michele Varotto (Confartigianato trasporti), Paolo Fantinato (Fita Cna) e Gianni Satini (Fai Confrtrasporto) che se non ci saranno svolte i camion che portano le merci in giro per l'Italia dal 4 aprile si fermeranno. E il protocollo d'intesa concordato ieri dalla stessa Unatras con il viceministro Teresa Bellanova non pare essere la mossa decisiva per far rientrare la protesta, anche se oggi le organizzazioni discuteranno il da farsi, anche in vista delle manifestazioni già programmate per domani, e anche se c'è un altro spiraglio perché la stessa

Unatras sottolinea che «il Governo starebbe inoltre varando una misura aggiuntiva per ristorare le imprese dai costi del caro energia».

Cifre «Sia chiaro - mettono le mani avanti gli autotrasportatori - che il costo del trasporto incide pochissimo sul prodotto che finisce nei supermercati e nei negozi: è speculazione andare a dire che i prezzi sugli scaffali sono saliti per colpa dei trasporti». Ma quel costo di carburante, adesso poi che il diesel ha superato la benzina, è un'enorme mazzata per 14.195 imprese venete del trasporto (merci, bus, ncc, taxi, logistica) che danno lavoro a 86.506 addetti e producono in Italia un Pil di 150 miliardi. Perché un tir con 440 quintali di peso complessivo che percorre una media di 150 mila chilometri l'anno e consuma un litro ogni tre chilometri "beve" 50 mila litri di gasolio. Il che significa oggi 100 mila euro di spesa l'anno. Come detto, ieri si è giunti a un accordo a Roma ma Varotto, Fantinato e Satini sottolineano che «con questa emergenza urgentissima i protocolli d'intesa non risolvono nulla, non servono più». Sanno che lo stesso Governo ha pochi spazi di manovra sulle accise del carburante, ma «da novembre in poi ci siamo spaventati. Non si rendono conto che le cifre a cui siamo giunti ci costringono a lasciare fermi camion, e se qui ancora non sono state viste scene già avvenute nel Meridione è solo perché le associazioni di categoria hanno limitato i danni dando consigli e indicazioni alle singole imprese. Ma adesso proprio la situazione non regge più». Ci sono anche problemi di ore e ore perse dai camion per le regole sul carico-scarico; problemi di

difficile reperimento dei conducenti dei mezzi; problemi di additivi "green" come l'Adblue che hanno visto chiudere la fabbrica di Ferrara che lo produceva (scarseggia l'urea che è essenziale, e ora costa tantissimo a sua volta) e questo mette in crisi i camion di generazione più recente; problemi di fondi statali promessi e mai sbloccati.

Trattativa «Il vice ministro Bellanova ha presentato un pacchetto di proposte che recepisce alcune proposte di Unatras sulle regole del settore». Ma non basta: «Siamo costretti ad annunciare che ci fermeremo, anche se da qui al 4 aprile c'è tempo perché trovino soluzioni. Oggi però in una situazione drammatica con i contagi che rialzano la testa, la Cina che richiude, un conflitto armato in Ucraina, problemi di approvvigionamento e le imprese che tornano a interrompere le produzioni, tutto viene scaricato sulle nostre spalle: agli autotrasportatori viene richiesto, ancora una volta, di tenere in piedi il Paese. Per questo le federazioni aderenti a Unatras hanno giudicato insufficienti le proposte del Ministero». Servono prezzi gestiti, fissati, e per un periodo di tempo accettabile. Perché anche l'idea di fissare per legge il concetto che l'aumento di carburante viene scaricato sul prezzo che l'autotrasportatore fa ai clienti rischia di restare inattuabile: la crisi sta mordendo tutti. E in attesa che si sblocchino i 240 milioni di un fondo già promesso per decreto all'autotrasporto, una richiesta va anche alla Regione Veneto: «Zaia ci tolga per almeno un anno il bollo regionale. Questo la Regione può farlo».



IL PRESIDENTE VENETO «Cambiare il Pnrr»

Zaia: «Hanno ragione servono misure forti»

«Il tempo delle parole è finito. Urgono immediati interventi d'emergenza per fronteggiare i rincari che stanno colpendo tutti i settori e, alla fine, la gente, consumatrice finale di ogni prodotto industriale, artigiano, agroalimentare. Il grido di dolore degli autotrasportatori artigiani del Veneto è quello di tutta Italia». Così il governatore Luca Zaia si schiera a fianco delle categorie artigiane venete dei trasportatori merci. «Occorre diminuire subito, e in maniera drastica, i costi energetici, a cominciare dal carburante – prosegue Zaia – agendo su ogni leva possibile: da interventi significativi sulle accise a indagini ed eventuali provvedimenti intransigenti

sulla speculazione che, ormai è evidente, si è scatenata ad ogni livello. Necessario anche, come richiesto, attivare subito la cassa integrazione per le imprese che non riescono ad approvvigionarsi delle materie prime o sono costrette a farlo a prezzi fuori mercato. Senza interventi coordinati non se ne esce, e neanche senza una strategia che guardi all'immediato ma anche al futuro». E il presidente ribadisce che «bisogna rivedere urgentemente l'intero impianto del Pnrr per destinare i fondi alle imprese e alle famiglie. E anche l'agroalimentare è stato fatto sprofondare in una tremenda crisi: servono interventi urgenti di sostegno alle produzioni».



Il rischio del blocco dell'autotrasporto merci dal 4 aprile rimane reale