

L'INTERVISTA **LUIGI MERLO**

# «Camionisti e portuali fermi: le consegne saranno paralizzate»

## Il presidente di Federlogistica: «Con meno operatori, lo scarico e il trasporto della merce subiranno ritardi»

di **GIANLUCA BALDINI**

■ Dal 15 ottobre ci sarà la paralisi del sistema e il governo pare fare le orecchie da mercante quando si tratta di ascoltare le preoccupazioni del mondo del mondo del trasporto merci. A parlare con *La Verità* è Luigi Merlo, presidente di Federlogistica che spiega come, grazie all'obbligo del green pass, dovremo abituarci a non avere le merci di nostro interesse sempre disponibili. Sarà, ad esempio, una mazzata per l'e-commerce e per tutti quei siti che promettono la consegna in meno di 24 ore.

**Che problemi vi attendete a seguito dell'obbligo del green pass in arrivo il 15 ottobre?**

«Se entro il 15 ottobre, come purtroppo credo, non si farà qualcosa il rischio è che un settore strategico come quello della logistica verrà messo a durissima prova. Il governo deve pensare che questo è il settore più strategico del Paese, l'elemento cardine per la ripresa economica. Già oggi, sia chiaro, siamo già di fronte a una situazione di grande difficoltà operativa. Soffriamo già molti colli di bottiglia per tutte le merci che arrivano dai porti asiatici e americani. Quando va bene abbiamo già ora un ritardo medio di sette giorni rispetto a quando le merci dovrebbero arrivare perché ci sono centinaia di navi ferme nei porti in attesa di imbarcare e sbarcare. Poi, quando arrivano, ci sono terminal con dipendenti senza green pass che non potranno lavorare».

**Cosa farete allora?**

«Difficile dirlo perché non abbiamo indicazioni chiare. Di certe non sarà facile sostituire operatori specializzati come gruisti o macchinisti. Non si tratta di operatori che si possono trovare da un giorno con l'altro. Di certe l'operatività portuale subirà un rallentamento importante, a questo si aggiungano le manifestazioni di protesta annunciate in alcuni scali importanti come Trieste. Usciti dal porto, poi, iniziano i problemi maggiori. Il camionista deve arrivare a prendere il container ma non è possibile sapere fino all'ultimo se l'autista avrà il certificato verde o no e se potrà entrare nel terminal a ritirare la merce. Può darsi che non sia un problema del professionista: può arrivare da Paesi dove non è richiesto per operare oppure si è vaccinato con un vaccino non riconosciuto come lo Sputnik. Non è colpa di nessuno se non è in regola, ma comunque oggi non potendo lavorare crea un problema al sistema. Tutto questo, senza prendere in considerazione i problemi del personale che opera in Italia: persone che non vorranno pagare il tampone, che non vorranno vaccinarsi o che non intendono mostrare il documento di identità. Ci vorrebbe un'analisi di sistema. Nel caso dei porti basterebbe chiamare tutti i concessionari che si occupano della logistica nei vari scali e si potrebbe fare una stima di quanti lavoratori potrebbero avere problemi. Nel caso degli autotrasportatori, dove temiamo i maggiori problemi, dovrebbero essere i

vari titolari a dare una stima, senza ledere la privacy di nessuno, di quanto operatori non potranno lavorare a partire dal 15 ottobre. Una volta ottenuta una radiografia adeguata si potrà capire l'entità reale del problema. Invece, si preferisce attendere di vedere cosa succederà il 15 ottobre».

**Siete in contatto con le istituzioni per cercare di risolvere il problema?**

«Abbiamo sollecitato il governo, attraverso il nostro sistema federale di Contrasporto, per sottolineare che ci serve una soluzione in tempi rapidi ma, almeno per ora, non abbiamo avuto risposta».

**Quali sono i settori della logistica che più soffriranno con l'obbligo del green pass?**

«Il mondo dei porti sicuramente soffrirà, ma la situazione più critica è quella dell'autotrasporto. Poi ci sarà sicuramente la logistica distributiva, quella cioè legata all'e-commerce. Il problema principale è che tutto questo dura due mesi e poi non sappiamo cosa succederà. Non si può pianificare nulla e nemmeno fare investimenti per la sicurezza anti-Covid basandosi su una norma che cambierà ancora a fine anno».

**Avremo problemi anche su beni di prima necessità come il cibo?**

«Noi da tempo soffriamo del problema di scarsità delle materie prime. Anche grazie al superbonus 110% i materiali per l'edilizia si trovano con difficoltà. Dovremo abituarci a non avere tutto e subito».

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**DECISO**  
Luigi Merlo,  
presidente  
di Federlogistica

## Controlli straordinari sui camion dall'11 al 17 ottobre

2021-10-06 10:10:27 Michele Latorre

Nella seconda settimana di ottobre 2021 – da lunedì 11 a domenica 17 – le Polizie stradali dei Paesi europei s'impegheranno nella terza campagna di quest'anno di controlli straordinari sui veicoli industriali e autobus Truck & Bus. Centinaia di pattuglie fermeranno i camion lungo le principali arterie europee, verificandone diversi aspetti, delle condizioni tecniche allo stato psicofisico degli autisti, dal rispetto dei tempi di guida e di riposo al fissaggio del carico, dalle regole per il trasporto di merci pericolose alla documentazione per il trasporto nazionale e internazionale. In Italia i controlli saranno svolti dalla Polizia Stradale.

## I treni provano l'idrogeno ma resta l'incognita dei costi

2021-10-06 09:10:51 Michele Latorre

La corsa all'idrogeno, se non addirittura la febbre dell'idrogeno, sta coinvolgendo sempre più anche il mondo della ferrovia che vede nell'impiego del gas più leggero dell'universo la soluzione più efficace per **sostituire i treni a gasolio**, giudicati ormai superati. I progetti, ma soprattutto gli annunci, si fanno sempre più frequenti. L'ultimo in ordine di tempo nel settembre 2021 riguarda un memorandum d'intesa sottoscritto tra diversi enti e imprese impegnati nel settore dell'energia, delle fonti rinnovabili, della ricerca e consulenza in campo ambientale. Si tratta della società specializzata in infrastrutture Aecom, del gruppo spagnolo Iberdrola, della società di innovazione Cinque International insieme ad Ancitel Energia & Ambiente.

Diversi i progetti allo studio. Quello più avanzato riguarda l'ipotesi di realizzare una sorta di **dorsale ferroviaria appenninica all'idrogeno**. La proposta prevede di ammodernare il collegamento ferroviario lungo circa 300 km che attraversa tutta l'Italia centrale da Sansepolcro, in provincia di Arezzo a Sulmona nell'Abruzzo, passando da Perugia, Terni, Rieti e L'Aquila. Secondo i proponenti l'alimentazione dei treni con idrogeno ridurrebbe drasticamente i costi rispetto all'elettrificazione tradizionale di linee secondarie ora a trazione termica. Il progetto è stato sviluppato e presentato in sedi istituzionali, come i ministeri dello Sviluppo Economico e delle Infrastrutture (ora Mims), anche perché non si sosterebbe senza finanziamenti pubblici nazionali e comunitari.

Che l'idrogeno rappresenti l'ultima frontiera tecnologica per le ferrovie, limitatamente ai **servizi passeggeri su linee secondarie**, lo si vede anche dal decreto firmato dal ministro Enrico Giovannini che assegna 1,55 miliardi di euro a favore delle regioni per destinarli alle ferrovie locali (Fondo complementare del Pnrr). Due i progetti che riguardano l'acquisto di treni a idrogeno. Il primo coinvolge la Ferrovia Circumetnea alla quale vengono assegnati 44,7 milioni di euro, l'altro la Sangritana con 35,9 milioni. Quest'ultimo caso appare curioso in quanto la società ferroviaria con sede a Lanciano è impegnata essenzialmente su servizi tra Pescara, Roma, Napoli e Sulmona tutti su rete elettrificata.

Il progetto più avanzato di conversione tra la trazione diesel e l'alimentazione a idrogeno riguarda il **Gruppo Fnm con la linea lungo la Valcamonica** tra Brescia ed Edolo. Il piano prevede un investimento complessivo di 270 milioni di euro con l'obiettivo di arrivare in prospettiva all'impiego di idrogeno verde, vale a dire quello ricavato solo da fonti rinnovabili. Ma nella relazione di sintesi finanziaria, appare chiaro come questo progetto rappresenta sicuramente una sfida ambientale, meno dal punto di vista dell'equilibrio dei conti. Secondo stime di Legambiente, le uniche non istituzionali, l'elettrificazione della linea della Valcamonica e l'acquisto di treni elettrici nuovi costerebbe il 20% in meno della conversione a idrogeno. Comunque sia, in un caso o nell'altro, il nodo resta sempre quello da quali fonti si ricava l'energia.

Piermarco Curti Sacchi

## Settembre nero nell'autotrasporto, con 14 morti sul lavoro

2021-10-05 11:10:24 Michele Latorre

Le morti sul lavoro degli autisti di veicoli industriali avvengono nell'ombra, perché spesso sono comunicate dai giornali come incidenti stradali. Ma ci sono periodi in cui sono così frequenti che è impossibile trascurarle e uno di questi è settembre 2021, quando abbiamo rilevato ben **dodici autisti deceduti sul lavoro**, cui si aggiungono due operai della manutenzione autostradale. Non è una cifra ufficiale, perché nessuno le comunica e comunque non lo si fa in modo tempestivo, ma sono le rilevazioni svolte dalla redazione di TrasportoEuropa dalle cronache locali.

**La lista nera inizia già il 5 settembre** con un autista trovato deceduto nella cisterna del suo camion, mentre era parcheggiato in uno stabilimento d'imbottigliamento di bevande in provincia di Parma. Si era calato per recuperare una guarnizione ed è rimasto asfissiato dai gas. E il caso ha voluto che la serie dei decessi di settembre si è chiusa il 29 settembre con altri due autisti morti per asfissia, mentre scaricavano azoto liquidi all'ospedale Humanitas di Rozzano (Milano). Uno era esperto e l'altro un giovane indiano in prova. Il giorno successivo l'ultimo morto del mese è avvenuto in provincia di Verona, dove un conducente è stato investito da un camion.

**La lunga serie di morti al volante** è iniziata il 6 settembre con un ribaltamento a sullo svincolo del raccordo Perugia-Bettolle di Ellera di Corciano ed è proseguita il 7 settembre con l'incendio di un veicolo dopo un tamponamento a Cambiagio (Milano) e il giorno successivo con un altro decesso in un tamponamento tra camion sull'A4, tra Desenzano e Sirmione. Lo stesso giorno un autista è stato ricoverato d'urgenza a causa di un malore avvenuto all'interno del camion parcheggiato a Basiano ed è morto poco dopo l'arrivo in ospedale.

Il 9 settembre è toccato a un camionista russo, **investito da un treno** vicino al confine del Brennero mentre si stava recando dal parcheggio del camion a un supermercato. Il 13 settembre è avvenuto il primo incidente mortale del mese in un cantiere autostradale, dove un operaio stato investito da un veicolo pesante mentre era sul furgone di servizio per segnalare un cantiere sull'A1, nei pressi di Parma.

Il 20 settembre **ritornano gli incidenti al volante dei veicoli**, con un decesso per l'uscita di strada sul raccordo autostradale di Avellino. C'è una breve tregua, ma il 28 e il 29 settembre avvengono due diversi incidenti mortali sullo stesso tratto di A4 tra San Stino di Livenza e il nodo di Portogruaro. Nel primo caso un uscita di strada, forse per un malore, nel secondo per un tamponamento tra camion. Sempre il 28 settembre un camionista è stato investito a Capaci (Palermo) dal suo stesso veicolo mentre lo scaricava nella parte posteriore. Il 29 settembre, oltre ai due autisti deceduti alla Humanitas, un operaio è stato travolto da un veicolo industriale mentre installava un cantiere sull'A14, tra Poggio Imperiale e San Severo.

Questa serie d'incidenti mortali dovrebbe portare una **riflessione nell'intero settore dell'autotrasporto** sui carichi di lavoro, sulle misure di sicurezza, sulla formazione e anche sulla necessità di spingere il Governo e il Parlamento a riconoscere come usurante l'attività di autista di veicoli industriali. E anche questa elevata mortalità dovrebbe essere inserita tra le cause che allontanano i giovani dal mestiere di autista.

## La Motorizzazione Mims aggiorna il manuale sulla Cqc

2021-10-06 10:10:58 Michele Latorre

La disciplina relativa al conseguimento e al rinnovo della Carta di qualificazione del conducente ha subito importanti cambiamenti stabiliti da Decreti e circolari ministeriali e ha assunto una discreta complessità. Per fornire una rassegna aggiornata a settembre 2021, la Direzione Generale della Motorizzazione ha pubblicato un manuale che comprende le innovazioni nazionali e internazionali avvenute dal 2018. Il manuale è distribuito sotto forma di circolare con numero 29672 del 27 settembre 2021, che comprende 92 pagine, compresi gli allegati. Questo manuale è diviso in sei capitoli: ambito di applicazione; rilascio del documento che prova la qualificazione; accesso, programmi e svolgimento dei corsi; procedure per l'esame; gestione dei punti della qualificazione professionale; vigilanza e ispezione.

[SCARICA IL PDF DEL MANUALE CQC DELLA MOTORIZZAZIONE](#)