

I SETTORI PIÙ COLPITI

# L'autotrasporto in ginocchio chiede nuovi aiuti

PAOLO PITTALUGA

«Viviamo  
la sua  
scott  
nazione»

io il momento nel pieno del  
i drammaticità». Nicola Bi-  
i, presidente Anav – Asso-

ciazione nazionale autotrasporto viaggiatori, aderente a Confindustria – non usa mezze misure. Anav è parte di un comparto che conta 6mila aziende, 70mila bus e 120mila addetti (100mila solo personale viaggiante) uscito con le ossa rotte dal periodo pandemico. E che proprio nel momento del rilancio è finito nella morsa di rincari energetici impensabili sino allo scorso marzo: «Il nostro settore – rimarca il presidente – se li è ritrovati proprio tutti sul groppone». A poco sono servite le risorse del secondo decreto aiuti (40 milioni per il Tpl, 15 per il Turismo, ndr) anche se «hanno rappresentato comunque un primo segnale positivo in un contesto però – sottolinea Biscotti – dove quest'anno l'aumento dei costi sarà di oltre 280 milioni».

Il prossimo addio al metano, in questo contesto, fa ancora più paura, perché secondo il presidente Anav «i motori diesel Euro 6 hanno ancora una grande validità» per quel che concerne i bus da turismo e sull'interurbano. «Sull'urbano – precisa – è una scelta radicata, logica ed attuabile quella dell'elettrico. Per l'extraurbano c'è una questione di durata del-

le batterie. E non dimentichiamo che i problemi riguarderanno anche le ferrovie, le metropolitane e le tramvie». Si guarda all'idrogeno ultimamente: «Si sarà la soluzione anche se non è chiaro di che tipo di idrogeno parliamo. Chiaro che dobbiamo puntare al verde». Resta l'attualità legata ai mancati ricavi. Serve l'aiuto del governo per sistemare le situazioni pregresse e per poi affrontare l'aumento del costo del gasolio odierno anche perché, nel comparto trasporti, l'inflazione è molto più alta che in altri settori. Trasporti persone a rischio crisi e quelli merci? Non potrebbe essere una situazione diversa: «Già nel corso del 1° trimestre i prezzi petroliferi avevano inciso molto sul bilancio delle imprese, alcune hanno lavorato in perdita – spiega Pasquale Russo, segretario di Conftrasporto –. Vediamo

nel 2° trimestre, ma abbiamo aziende in grande difficoltà. Purtroppo il primo intervento del Governo non è ancora stato monetizzato per ragioni burocratiche. E siamo molto preoccupati anche per le aziende che lavorano a marginalità ridotta e la preoccupazione cresce per un'eventuale frenata dell'economia che porterà ad una riduzione dei trasporti». Serve, quindi, chiedere altri aiuti? «Ci aspettiamo sostegni alle imprese – sottolinea Russo –. È l'unica cosa da fare. Purtroppo il problema viene da lontano e va visto in prospettiva, come Europa, per affrontare il futu-



ro». Quindi? «Servono scelte a breve termine, a medio termine con l'Europa e, in generale, a lungo termine sul modello di approvvigionamento energetico». L'immediato è il caro gasolio e l'*escalation* del metano che stava conquistando una fetta di mercato nei camion. «Chi li ha e può – spiega Russo – li ferma perché siamo passati da un prezzo di 0,60/0,70 al chilo di pochi mesi fa ai quasi 3 euro di oggi. Chi li ha tenuti nel parco ha rimesso in esercizio i camion più vecchi a gasolio». Con un quadro simile potrebbe, infine, esserci una ricaduta sulla forza lavoro: «Per adesso – chiosa Russo – c'è ancora domanda, poi se arriverà un problema di scarsa domanda potrebbero esserci ricadute sui lavoratori».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La proprietà intellettuale è riconducibile alla fonte specificata in testa alla pagina. Il ritaglio stampa è da intendersi per uso privato

