

TIR: 1 motivo per lavorare 24 per fermarsi

6 aprile 2020

73



Ventiquattro buoni motivi perché le imprese di autotrasporto dovrebbero fermare i loro mezzi seguendo quelle che sono già state costrette a farlo, a fronte di un solo motivo che li spinge ancora a essere sulle strade: la coscienza di svolgere un ruolo essenziale e importante per assicurare alle famiglie, alle comunità, agli ospedali, l’approvvigionamento quotidiano di generi alimentari e di prodotti farmaceutici e sanitari.

“Ma a monte di tutto – come sottolinea il segretario generale di Trasportounito, Maurizio Longo – un interrogativo sempre più pressante e opprimente: se l’imprevedibilità dell’emergenza è stata superata dalla tragica consapevolezza, perché lo Stato non impone il superamento di tutti gli ostacoli di natura tecnico-amministrativa e quelli artificialmente imposti da apparati di interesse?”.

“Non vorremmo trovarci nella condizione di accettare passivamente lo spegnimento – ha concluso Longo – anche di generazioni di imprese per la sola assenza di competenze e di tempestività dei provvedimenti”.

Ecco l’elenco dei problemi pratici delle imprese di autotrasporto – aggiornato al 2 aprile 2020

1. Le imprese di autotrasporto non riescono a fornirsi di mascherine e dei dispositivi di sicurezza per i propri dipendenti (sul mercato non esistono oppure i costi sono esorbitanti: chirurgiche a 3,90 euro, ffp2 a euro 10,00);
2. Le aree di servizio, lungo le principali infrastrutture viarie, quando sono aperte, non eseguono attività di ristorazione. Laddove sono aperti i costi sono moltiplicati;
3. Moltissime aree di servizio, essendo chiuse, non consentono ai conducenti di accedere ai necessari servizi igienici;
4. Sulle tratte marittime, anche in quelle in cui la navigazione dura 20 ore, la ristorazione è chiusa per cui niente pasti, caffè e acqua;
5. Sindaci di numerosi comuni, soprattutto in Sicilia, hanno ordinato la chiusura totale delle strade per cui non fanno passare neanche i mezzi che devono scaricare merce alimentare;
6. Negli scali portuali regna l'improduttività fra riduzione del lavoro, la scarsa programmazione e le infinite attese;
7. Ai magazzini degli ingrossi dei supermercati le attese allo scarico durano mediamente dalle 7 alle 9 ore;
8. La necessaria flessibilità sui tempi di guida, necessaria più che altro per gestire al meglio le attese e i rientri, non è stata concessa contrariamente a quanto fatto dagli altri Paesi comunitari;
9. I conducenti impegnati sulle lunghe tratte manifestano disagi e disertano il lavoro con l'invio costante di certificati medici;
10. Le pratiche inerenti l'uso degli ammortizzatori sociali allo stato attuale non offrono certezze sia per la mancanza di risposte immediate sia per le complicazioni inerenti le procedure;
11. I trasporti eccezionali, le cui autorizzazioni godono della proroga di validità, sono impediti a operare perché è necessaria la conferma del Mit senza la quale Polizia stradale, Aiscat e Anas non ritengono sia applicabile la disposizione;
12. Gli uffici provinciali delle motorizzazioni non stanno procedendo alle immatricolazioni dei nuovi veicoli, nè tanto meno effettuano le procedure amministrative;
13. Sull'annullamento dei divieti di circolazione si procede con provvedimenti settimanali con il contagocce;
14. La chiusura dei magazzini per le merci non essenziali, o miste, genera una impossibilità di procedere alle programmazioni triangolari per rendere produttiva l'attività di trasporto.
15. Non risultano notificate alla Commissione UE le proroghe inerenti i documenti personali dell'autista (patente, Cqc, carta tachigrafica, Cfp, Adr ecc..) e dei veicoli (revisioni per i veicoli all'estero);
16. La committenza nel 50% dei casi ha notificato alle imprese di autotrasporto il differimento ulteriore dei tempi per il saldo delle fatture, anche di quelle lavorate prima dell'emergenza

sanitaria, profilandosi il rischio di un effetto domino fallimentare; i committenti per non pagare hanno coniato la frase: causa covid-19 sospensione pagamento fatture;

17. Non solo non è stato dato corso all'attivazione del Fondo di rotazione richiesto per risolvere il problema della liquidità, ma non sembra neanche che ci sia la volontà di accelerare le risorse già stanziata per la categoria nei precedenti anni 2016, 2017, 2018 e 2019, fra incentivi agli investimenti e altre misure;
18. L'accesso al credito per le imprese di autotrasporto, almeno per quelle di media e ridotta dimensione, risulta complicato e comunque i tempi sono tutt'altro che brevi;
19. Le banche non applicano, o si rifiutano di applicare, la disposizione afferente la sospensione dei leasing in presenza, sul conto corrente dell'impresa, delle risorse economiche a copertura del canone;
20. Le banche dichiarano che per la sospensione dei leasing non hanno ancora i moduli e che in ogni caso sospendono solo la quota capitale inserendo due clausole: 1) si avvalgono del diritto a cambiare il tasso interessi alla ripresa pagamenti; 2) addebiteranno il costo (€120/160€ per ogni mezzo per costi motorizzazione per nuovi tagliandini da applicare ai libretti per lo spostamento della data del riscatto);
21. In caso di prorogabilità del leasing non è stato chiarito dal Mit il caso dell'aggiornamento della carta di circolazione, e tra l'altro non è stata ancora chiarita la funzione del superammortamento;
22. Le società di leasing non danno autorizzazione per bloccare le polizze assicurative di mezzi ormai fermi, anche se in aree private e sorvegliate aggravando i costi per l'impresa inattiva;
23. Per le richieste del blocco dei mutui, o per nuovi prestiti, i tassi sono da brivido; non rispondono al telefono e i referenti rispondono via mail a distanza di giorni;
24. Si registra un'inconsueta presenza sulle infrastrutture stradali di una massiccia quantità di veicoli esteri che qualcuno ha stimato pari al 50% dei veicoli nazionali, conseguenza evidente di un'assenza dei controlli su strada.