



## ISS: «AL VIA SUBITO LA SORVEGLIANZA»

### Identificati i primi due contagiati dal virus dell'influenza stagionale

■ Sono stati identificati ieri, in due bambini residenti nel Nord Italia, i primi due casi di influenza stagionale. In questo clima di emergenza perenne la notizia potrebbe fare un effetto sinistramente, ma come dice la parola, si tratta di un male conosciuto, curabile e di stagione. Ad ogni modo, secondo quanto stabilito dal Protocollo operativo Influnet & Covidnet, la sorveglianza virologica dovrà mettersi immediatamente in moto, a partire dalla quarantaseiesima settimana del 2021, ovvero da lunedì 18 ottobre.

A renderlo noto è l'Istituto superiore di sanità. Un primo caso di virus

influenzale A/H3 è stato accertato a Varese e confermato presso l'università di Milano in un bambino con sintomatologia influenzale. Il secondo caso di virus influenzale A/H3 identificato presso l'ospedale Amedeo di Savoia di Torino in un bambino con un quadro di polmonite. Su un possibile terzo caso, sempre a Torino, sono in corso le verifiche. L'Iss, intanto, raccomanda la vaccinazione «per prevenire la malattia e ridurne le complicanze».

Per quanto riguarda il Covid, ieri i positivi individuati sono stati 2.668 (contro i 2.772 del giorno precedente). Stabile il numero delle vittime: 40 (+3 rispetto a mercoledì).

Sicilia, a Messina e Palermo, i responsabili dicono che non esiste alcuna mobilitazione e a Gioia Tauro il Med center container terminal ha annunciato che, a partire da oggi, metterà a disposizione tamponi gratuiti per due settimane per i dipendenti che non hanno effettuato il vaccino.

Anche se la protesta non si allargherà a macchia d'olio da Trieste in giù, però, non va sottovalutato l'aspetto politico dello scontro aperto dai portuali guidati da **Stefano Puzzer**, il portavoce del coordinamento dei lavoratori Clpt, che è sganciato da tutti gli altri sindacati. Perché ogni seppur piccolo passo indietro mosso da governo può aprire una breccia anche per gli altri. Senza dimenticare che fin qui, la linea dura di autotrasportatori e operatori della logistica, ha bypassato le sigle confederali ma anche le associazioni di categoria.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

naturalmente. Mentre ci avvicinavamo alla scadenza di oggi inerente l'obbligo di green pass sul lavoro, i portuali di Trieste hanno mostrato come, in maniera pacifica ma ferma, si possa rendere attiva una forza corporativa. Hanno chiesto la disapplicazione totale del green pass sul posto di lavoro come condizione per lavorare tutti, altrimenti non lavora nessuno. Il porto di Trieste vale qualcosa? La volontà dei portuali triestini vale qualcosa? Sicuramente vale la capacità di porsi come interlocutore, vedremo in che misura ciò produrrà risultati. Ma nel momento in cui il sindacato nazionale mostra ancora una volta come la «coscienza di classe» sia un mero simulacro, emergono, a Trieste, le volontà di uomini affratellati da un'appartenenza e sostenuti da una comunità. Questo significa «dispiegare una forza» e solo in questa direzione, agli individui dotati di una reale forza contrattuale, sarà consentito manifestarsi con efficacia e al di fuori della Narrazione. Facendo valere, fuori dallo schema novecentesco soreliano della violenza di piazza, la propria volontà e la propria appartenenza, se se ne ha una.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

di **GIANLUCA BALDINI**



■ Da un minimo di tre giorni fino a un massimo di sette, forse otto. Dopodiché, nei supermercati

sarà il caos e gli scaffali inizieranno progressivamente a svuotarsi. Sono le previsioni delle associazioni di categoria che operano nel campo della logistica e dell'autotrasporto e che sono molto preoccupate perché l'obbligo di esibizione del green pass per gli operatori comporterà grandi ritardi nel trasporto delle merci e grande carenza di personale.

Come se non bastasse e con una paralisi dei trasporti alle porte, ieri i ministeri della Salute e dei Trasporti hanno diffuso maggiori chiarimenti sugli obblighi che i camionisti in arrivo dall'estero devono seguire quando devono trasportare merci in Italia. Secondo la circolare 37420, infatti, i camionisti in arrivo dall'estero possono operare sul nostro territorio senza certificazione verde, a patto che «l'accesso ai luoghi deputati alle operazioni di carico/scarico delle merci, vengano effettuate da altro personale». In poche parole, gli operatori (solo quelli stranieri) potranno guidare il camion per portare la merce, ma non potranno lasciare la cabina per le operazioni di carico e scarico, che dovranno essere gestite da personale dotato di green pass.

Dopo il danno, insomma, la beffa. Mentre, a proposito di pezzi dell'ultimo secondo, l'Aifa ha aperto al riconoscimento ai fini dell'ottenimento del pass dei vaccini non autorizzati all'interno dell'Ue, come quello cinese o russo. «Credo che ci sarà un'evoluzione favorevole», ha dichiarato il direttore generale, **Nicola Magrini**. Di certo però restano i costi elevatissimi che il settore da oggi dovrà sostenere. «Il green pass riverserà sulla testa delle imprese italiane di autotrasporto più di 70 milioni al giorno», spiega alla **Verità Maurizio Longo**, segretario generale di Transportunito. I problemi saranno da oggi tutti legati «alla mancata produttività degli autisti che non saranno più impiegabili (e non sostituibili per carenza di personale). Inoltre, mancheranno

# Fermi 80.000 autisti di tir: scaffali vuoti attesi in pochi giorni

## Beffa del governo: i camionisti stranieri potranno lavorare senza card. Transportunito: «Danno da 70 milioni ogni 24 ore»

all'appello circa 80.000 conducenti distribuiti su 98.000 imprese iscritte all'albo; ciò determinerà ritardi delle consegne, circa 320.000 ore/giorno in più rispetto allo standard giornaliero».

**Longo** non ha dubbi: «I rischi ci sono e non possono essere nascosti. Già oggi la grande distribuzione è quella che obbliga l'autotrasporto alle soste più lunghe ed estenuanti», spiega. «Nel caso di fermi dell'autotrasporto la crisi generalizzata degli approvvigionamenti, ad esem-

pio dei supermercati, in passato si è concretizzata nel giro di tre giorni. Con una contrazione nel numero di mezzi e di uomini nell'ordine del 20-30%, il blackout nella grande distribuzione, in carenza di misure di emergenza, si concretizzerebbe in sette o otto giorni lavorativi», mette in guardia. «Ma il pericolo è tutt'altro che infondato. Se poi si innesca l'effetto domino e quindi l'inefficienza di ogni anello della catena logistica si travasa nell'anello successivo, allora le conse-

guenze potrebbero risultare disastrose».

Da oggi, insomma, dovremo dimenticarci la logica del «tutto e subito» al supermercato. «La sindrome degli scaffali vuoti nella grande distribuzione e quindi di un blackout nella catena logistica torna a profilarsi», spiega **Alessandro Laghezza**, presidente di Confetra Liguria. «Lo stesso vale per la catena di approvvigionamento alle industrie produttive. Molti si sono dimenticati le conseguenze dell'ultimo fermo nazionale



**STALLO** Torna l'incubo degli scaffali vuoti, che si era materializzato durante il lockdown

[Ansa]

dell'autotrasporto che provocò anche la chiusura di intere reti di fornitura di carburanti. Oggi il rischio è doppio perché deriva da porti e autotrasporto».

«Siamo stati riconosciuti come una filiera indispensabile per il Paese e per questo serviva l'obbligatorietà del vaccino come avvenuto nella sanità e nell'istruzione», aggiunge il presidente nazionale di Confetra, **Guido Nicolini**. «Ma questo non è avvenuto e vedremo che cosa accadrà. Ricordiamoci che in Italia abbiamo un 35% di autisti stranieri e molti non sono vaccinati. La possibilità di incontrare delle difficoltà è concreta».

Quello che è certo è che nessuno è in grado davvero di prevedere con esattezza le conseguenze del green pass obbligatorio per i lavoratori che operano in Italia. «Molto dipende da quanto accadrà nei prossimi giorni e se, in particolare, verranno assunte misure e provvedimenti specifici da parte del governo, specie per quanto concerne il settore dell'autotrasporto», ricorda alla **Verità Luigi Merlo**, presidente di Federlogistica. «Quello che è certo è che segnali di allarme lanciati a più riprese dai vari segmenti della logistica sono stati del tutto inascoltati, consentendo al settore che rappresenta l'asse portante della struttura economica del Paese di rischiare, come accadrà a partire da oggi, un salto nel buio e una gestione di assoluta emergenza di ciò che era previsto e prevedibile».

Da oggi quindi si apre un nuovo capitolo e nulla lascia presagire alcunché di buono. In pochi giorni potremmo vedere gli scaffali vuoti, anche perché a bloccarsi sarà tutta la filiera, non solo quella del trasporto su gomma. Inoltre, anche dalle istituzioni la risposta fino a oggi è stata inesistente. Sono settimane che il governo fa le orecchie da mercante con le associazioni di categoria che chiedono una deroga per evitare di arrivare al collasso. Purtroppo, però, non sarà così e dovremo sbattere la testa prima di correre ai ripari. Molto probabilmente, però, sarà già troppo tardi e un periodo di vacche magre - ampiamente evitabile - non ce lo leverà nessuno.

© RIPRODUZIONE RISERVATA