

[Dalle Aziende, L:](#)

Necessario Sempre attivato



## Roberto Mastrofini: “Dobbiamo trovare il modo di ripartire”

Intervista al Presidente della sezione logistica [Unindustria](#)

Patrizia Artemisio - 23 Aprile 2020

Siamo rimasti a casa come Penelope. Abbiamo imparato ad abitare con lei quel luogo in cui “il talento dello stare fa apparire la meraviglia dell’andare un’infantile debolezza” (A. Baricco). Ma c’è chi, come Ulisse, è già partito e chi ha paura, restando ancora a casa, di non poter partire più. Il Presidente della Sezione Logistica e Trasporti di [Unindustria](#) dr. Roberto Mastrofini spiega che: “ci sono persone in cassa integrazione dal 16 marzo 2020 che ancora non hanno preso lo stipendio, questa situazione è assurda e drammatica. Per quanto riguarda gli aiuti alle aziende, ho sentito che si sono sbloccati i prestiti di 25.000 euro ma si sono dimenticati di snellire le procedure di richiesta, rendendo complicato e difficile l’accesso a questi fondi. Ma quello che a me preme sottolineare è il mancato supporto ai lavoratori, qui c’è il solito discorso dei figli e dei figliastri, i dipendenti statali sono in telelavoro e lo stipendio ce l’hanno garantito, ma i dipendenti delle aziende hanno un punto interrogativo sulla ripresa delle attività ed in più, quelli che hanno utilizzato lo strumento della cassa integrazione straordinaria, dal 16 di marzo non hanno ancora preso niente, adesso arrivati al fondo, cominciano ad avere problemi economici gravi”.

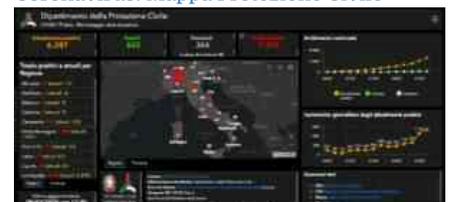
*Per i lavoratori che invece non si sono fermati, quali sono le misure di sicurezza che sono state prese dalle aziende?*



“Sono state attuate due grosse attività di controllo e di sicurezza. Quella legata alla sicurezza personale, parliamo di distanze di sicurezza quindi garanzia di spazi adeguati per evitare contatti ravvicinati, strumenti e dispositivi di sicurezza personale quindi tute, guanti, mascherine, occhiali, schermi protettivi, separatori dove servono, tutte cose a cui hanno provveduto direttamente le aziende a proprie spese. Altro aspetto importante è quello della pulizia e disinfezione dei mezzi di trasporto e degli ambienti di lavoro, vanno fatte frequentemente con determinate procedure e da aziende specializzate, questo ha comportato spese elevate. Poi ci sono le procedure di sicurezza in generale che riguardano per esempio le modalità di accesso all’impianto da parte del personale, i camionisti che devono scaricare le merci in una fabbrica o in una piattaforma logistica devono mantenere le distanze, consegnare i documenti in un certo modo, non avvicinarsi al personale, tutte procedure che conosciamo e che le aziende che operano stanno adottando. Bisogna spingere di più su questo. Sono state separate le aziende che potevano o no restare aperte in base al codice Ateco, ovvero il codice che utilizzano le camere di commercio



Coronavirus: Mappa Protezione Civile



Fascia Verde e Anello Ferroviario



I 5 articoli più letti oggi

per identificare i filoni produttivi. Ma la possibilità di rimanere aperti e di riprendere l'attività deve essere basata sull'effettiva capacità di quell'azienda di adeguarsi a questa situazione. Se un'azienda, indipendentemente dal settore di attività, può garantire la sicurezza dei lavoratori ed una operatività in sicurezza, perché deve restare chiusa?"

## Sostieni Abitarearoma con una donazione libera...



## Per una informazione libera

*Qual è il settore produttivo maggiormente in crisi?*

“Sicuramente tutto il settore alimentare diretto alla somministrazione di dettaglio verso ristoranti, alberghi, bar. Tutto il settore turismo e quelli connessi. I trasporti del cosiddetto TPL cioè il trasporto pubblico regionale, gli scuolabus, tutto il settore del trasporto di persone”.

*Non stanno cercando queste aziende di reinventarsi?*

“Questo è uno dei punti chiave secondo me. Il problema però non è di facile soluzione. Senz'altro con l'e-commerce le vendite ci sono: piccole aziende di giovani che magari sono partiti facendo consegne a casa della spesa dei supermercati, sono partiti con una, due o tre macchine e hanno fatto 6 volte il fatturato normale. C'è stato il boom di certe piccole attività. Ma si registrano segnali importanti anche da parte delle grandi aziende: stanno sviluppando canali di vendita alternativi. Il problema è che noi eravamo già in ritardo prima del coronavirus su queste cose qui, figuriamoci adesso. Sicuramente quella dell'innovazione tecnologica e dell'innovazione di processo è la strada da seguire. Bisogna in qualche maniera cambiare paradigma”.

*Si parla di calo dell'inquinamento registrato con il lockdown, secondo un concetto di smartcity, quindi di città anche attenta all'ambiente, sono state proopste idee o progetti?*

“Questo in realtà è uno dei cavalli di battaglia della nostra sezione. Ci occupiamo di distribuzione urbana a impatto zero, green in termini generali, già dal 2012”.

*Le aziende vi seguono?*

“Sì certo. Il punto debole sono le amministrazioni locali. Queste sono iniziative che partono e sono sviluppate da aziende private ma necessariamente hanno bisogno di un coinvolgimento delle amministrazioni pubbliche e molto spesso gli ostacoli vengono da lì. In ogni caso il mondo si sta muovendo, le stesse industrie che producono mezzi di trasporto ora mettono sul mercato diversi camion elettrici. C'è la possibilità di adeguare le flotte con dei mezzi a basso impatto ambientale che possono essere elettrici, ibridi, o che utilizzano carburanti alternativi come il metano, l'idrogeno, non è un mercato maturo perché i costi sono ancora elevati e la disponibilità dei mezzi non è ancora sufficiente a coprire tutte le esigenze, comunque la ricerca va avanti”.

*Per quanto riguarda il centro storico, si promette sempre una maggiore pedonalizzazione e poi prevalgono le esigenze economiche dei commercianti, qual'è secondo lei il giusto compromesso?*

“Il giusto compromesso non è facile da trovare. Ad esempio le consegne fuori dagli orari centrali della giornata, per i negozianti comportano un aumento dei costi. Se io devo ricevere le consegne alle 10 del mattino utilizzo per la ricezione della merce il personale impiegato in negozio, se devo ricevere la merce alle 5 del mattino devo mandare il personale ad aprire prima, con un maggior costo per l'azienda. Queste cose vanno considerate. Con il progetto Logeco abbiamo proposto l'utilizzo degli spazi in disuso come centri di distribuzione urbana, ce ne sono in tutte le città ed in particolare a Roma. Aree di proprietà del Comune prossime al centro storico che potrebbero essere utilizzate per consolidare le merci. Così, invece di mandare il furgoncino dieci volte al giorno a consegnare il pacchetto presso lo stesso punto vendita io potrei semplicemente far arrivare questa merce in un punto di ricezione prossimo all'area, lasciarla lì e poi durante la giornata mano a mano che serve, con un golfcart, una macchina o una bici elettrica, portarla ai negozianti che sono in zona. Bisogna però che le amministrazioni comunali individuino queste aree, cosa che è stata fatta a Roma anche se poi il progetto non è stato portato avanti”.

*Per quale motivo?*

“Per motivi burocratici, perché c'è sempre questa ragnatela di norme, di competenze e responsabilità. Se devi coinvolgere dieci assessorati per decidere se utilizzare un'area o no non si arriva alla decisione. Ci sono cantieri abbandonati da decenni, aree in preda alla sporcizia e all'accattonaggio, praticamente discariche, le abbiamo chieste, non siamo riusciti ad ottenerle! Se non c'è una volontà politica, una presa di posizione importante, non si riesce a realizzare questo progetto”.

*C'è un messaggio importante che vuole dare Presidente?*

“Sì. Dobbiamo metterci in testa che questa situazione non può essere tollerata ulteriormente. Lo sforzo che devono fare i nostri Amministratori è quello di individuare delle modalità per rimettere in moto l'economia, sempre con la massima attenzione alla sicurezza dei lavoratori. Dobbiamo trovare il modo di ripartire.”

Vuoi o non vuoi c'è un mondo che non può smettere di girare, ed è lì che noi abitiamo.

Condividi su:

 Facebook

 Whatsapp

 Twitter

 Email

Dicci cosa ne pensi per primo.

## Commenti

### Il tuo nome (obbligatorio)

### Indirizzo Email (obbligatorio, ma non sarà pubblicato)

### Il tuo sito se ne hai uno (non obbligatorio)

### Il tuo commento

[Invia commento](#)

## Abitare A Roma

[Chi siamo](#)

[Contatti](#)

[Pubblicità](#)

[RSS](#)

[Iscriviti alla newsletter](#)

[Edizione Cartacea \(PDF\)](#)

[Privacy Policy](#)

## Quartieri

Alessandrino [Centocelle](#)

[Centro Storico](#) Collatino

[Colli Aniene](#) Esquilino Eur Largo

[Beltramelli Ostia Pietralata Pigneto](#)

[Prenestino Quarticciolo Tiburtino](#)

[Torpignattara Tor Sapienza](#)

[Tor Tre Teste](#) Trastevere Villa

[De Sanctis Villa Gordiani](#)

## Ultime Notizie

[Roberto Mastrofini: "Dobbiamo trovare il modo di ripartire"](#)

[Fipav Roma incontra in video conferenza le 250 società del territorio](#)

[Covid-19, 23 aprile: 79 nuovi casi nel Lazio, 45 a Roma](#)

[Il varo delle travi laterali del ponte pedonale di collegamento tra Metro C e B](#)

[Mozione per la riapertura luoghi artistici e turismo nella fase 2](#)

© Cofine Srl - ABITARE A ROMA - direttore Enzo Luciani - Reg. Trib. Roma N. 550/02 (2/10/02)

Questo sito utilizza i cookies. Utilizzando il nostro sito web l'utente dichiara di accettare e acconsentire all'utilizzo dei cookies.

[Accetto](#) [Informativa...](#)