

Il paradosso: ordinativi per coprire fino al 2023 ma non ci sono le materie prime. E ora l'ombra della patente D per guidare i mezzi

# Camperistica, appello a Regione e Ministero

## SIENA

■ Per i camper non è solo una questione di un numero. Quelli, da qualunque parte li si guardi, raccontano una realtà in piena salute. In grado di coprire, in quanto a ordinativi, sia il 2022 che il 2023. Se si potesse chiudere qui, il bicchiere sarebbe pieno quasi fino al bordo. Invece, c'è una situazione circostante che desta preoccupazione. Inquadrata nell'incontro che si è tenuto a Poggibonsi tra i delegati sindacali toscani. Lo scoglio principale a godere del boom della camperistica, è dato dalla mancanza di materie prime. Molte delle quali provengono dalle zone di guerra. C'è anche un altro problema. Le politiche legate alla transizione ecologica potrebbero presto incidere sulle motorizzazioni. La componentistica potrebbe comportare un aumento del peso dei mezzi e rendere necessario la patente D per guidarli.

→ a pagina 7 **Tani**





Economia  
in affanno

Un settore che vanta ordinativi in grado di coprire tutto il 2022 e il 2023 ma che denuncia l'assenza di merce: per realizzare un mezzo servono adesso dai 18 ai 24 mesi. E spunta l'ombra della direttiva europea per guidarli

# Grido camperistica, si rischia lo stallo

## Materie prime out e ora nodo patente D

di Aldo Tani

SIENA

■ Per i camper non è solo una questione di un numeri. Quelli, da qualunque parte li si guardi, raccontano una realtà in piena salute. In grado di coprire, in quanto a ordinativi, sia il 2022 che il 2023. Una bolla speculativa iniziata in piena pandemia, quando le persone hanno scoperto (e anche in molti casi riscoperto) questo modo di viaggiare. All'insegna della libertà, di un occhio al portafoglio e della praticità negli spostamenti. Tanto che nel 2021 il comparto è cresciuto del 34%. Anno nel quale la Toscana si è confermata Regione leader, sommando tra la Valdelsa e l'area fiorentina il 90% della produzione nazionale. A ciò vanno sommati i 3 mila addetti, senza considerare l'indotto. Se si potesse chiudere qui, il bicchiere sarebbe pieno quasi fino al bordo. Invece, c'è una situazione circostante che desta preoccupazione. Inquadrate nell'incontro che si è tenuto a Poggibonsi tra i delegati sindacali toscani. Lo scoglio principale a godere del boom della camperistica, è dato dalla mancanza di materie



L'incontro a Poggibonsi si è tenuto ieri mattina con i delegati toscani, il comparto della camperistica nel 2021 è cresciuto del 34% e vanta 3 mila addetti

prime. Molte delle quali provengono dalle zone di guerra. La carenza rallenta la produzione a tal



Giuseppe Cesarano, segretario regionale Fim Cisl. In alto a sinistra Luri Campofiloni, responsabile Fiom Cgil

punto che per avere un nuovo mezzo oggi servono dai 18 ai 24 mesi. A inizio aprile Laika non ha rinnovato un centinaio di contratti a tempo determinato per la mancanza degli châssis per i camper.

“Se questo termine non viene rispettato - precisa Luri Campofiloni, responsabile regionale Fiom Cgil per la camperistica -, il cliente può rompere il contratto. I danni possono diventare enormi”. Il pericolo maggiore è quindi che, senza una svolta, la prossima tappa sia una stagnazione del settore. Per questo motivo i sindacati sono intenzionati a coinvolgere nelle strategie del comparto anche la Regione e il ministero dello Sviluppo economico. “Il paradosso - afferma Giuseppe Cesarano, segretario regionale Fim Cisl e responsabile per la camperistica - è di avere finalmente i numeri dalla nostra parte e non essere in grado di sfruttare questo mo-

mento”. Se la componentistica è essenziale per la costruzione dei mezzi, altrettan-



La Toscana si è confermata regione leader, sommando tra la Valdelsa e l'area fiorentina il 90% della produzione nazionale

to lo sono le capacità artigiane di chi li assembla. La minaccia in questo caso è rappresentata dalla nascita di uno stabilimento in Polonia di Stellantis, che potrebbe produrre châssis per i camper. Oggi la filiera parte

dall'Abruzzo e si ferma in Toscana per la trasformazione, prima di proseguire verso Francia e Germania per le consegne. Se nell'est europeo si completasse la prima parte, il timore dei sindacati è che non si torni più nella nostra Regione per il resto dell'assemblaggio.

C'è infine un terzo problema. Le politiche legate alla transizione ecologica potrebbero presto incidere sulle motorizzazioni. Se l'Europa si è posta l'ambizioso traguardo di mettere al bando i diesel a partire dal 2030 e la benzina dal 2035, il futuro è rappresentato dall'elettrico. La componentistica potrebbe comportare un aumento del peso dei mezzi e rendere necessario la patente D

per guidarli:

ciò significherebbe una spesa di qualche migliaio di euro per essere abilitati.

In questo caso i sindacati, tra le proposte lanciate, sono tornati a chiedere il re-

cepimento

della normativa europea che equipara i camper alle ambulanze, elevando il limite di massa per la patente B per i veicoli a uso privato: la richiesta era già stata formulata a Bruxelles dall'European Caravan Federation.