

NOTA A MARGINE DELL'INCONTRO AVVENUTO IN DATA 13 GENNAIO 2021 CON IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DELLA REGIONE TOSCANA DR. ANTONIO MAZZEO

Facendo seguito all'incontro avvenuto nel pomeriggio di mercoledì 13 gennaio 2021, in Regione Toscana, con il Presidente del Consiglio, Dr. Antonio Mazzeo, la scrivente Associazione è a riepilogare brevemente, e in maniera schematica, le questioni sulle quali la stessa Regione ha manifestato disponibilità ed interesse ad attuare una serie di interventi volti a favorire l'attività delle imprese del trasporto merci sotto i seguenti aspetti:

Costituzione di un Tavolo Regionale della legalità e della Trasparenza nel settore del trasporto merci

Come abbiamo avuto già modo di esporre al Presidente Mazzeo, anche in occasione del nostro convegno che organizzammo lo scorso settembre a San Miniato, le difficoltà delle imprese di autotrasporto, italiane e toscane, nascono fondamentalmente dalla loro debolezza sul mercato. Le grandi committenze e le strutture di intermediazione del trasporto impongono unilateralmente i prezzi ai trasportatori. Mentre a livello nazionale Assotir, unitamente alle altre Associazioni del settore riunite in UNATRAS, si è fortemente impegnata affinché il Governo ripubblicasse i costi minimi di sicurezza (che potrebbero rappresentare un argine allo strapotere delle controparti degli autotrasportatori), risultato peraltro raggiunto grazie alla emanazione del decreto direttoriale n.206 del 27 novembre 2020 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, riterremmo molto utile, a livello locale, la possibilità di creare un tavolo, con la presenza di committenti, trasportatori e autorità preposte ai controlli (Autorità di Sistema Portuale, Forze di Polizia, Guardia di Finanza, Ispettorato del lavoro, sindacati dei lavoratori dipendenti del settore autotrasporto, etc), per favorire un dialogo tra le parti, finalizzato alla definizione di relazioni che rendano quanto più trasparente possibile il mercato.

Formazione rivolta a potenziali giovani conducenti da realizzare mediante progetti formativi

Come emerso anche durante i mesi difficili del primo lockdown nazionale, l'autotrasporto ha sottolineato ancora una volta la sua importanza all'interno del quadro economico italiano, continuando a viaggiare e garantendo il continuo ed esemplare approvvigionamento dei territori. In questa difficile situazione molte imprese, impegnate soprattutto nella distribuzione di beni di prima necessità, si sono ritrovate nella paradossale situazione di non riuscire a reperire sul mercato, a fronte di un aumento consistente della propria domanda di servizi, autisti qualificati da poter assumere. Il problema della mancanza di autisti professionali riguarda non solo la Toscana ma tutto il resto del Paese (si stima che manchino circa 15mila autisti e circa 5mila meccanici specializzati). Le ragioni di tale penuria di risorse sono riconducibili, a nostro avviso, a due ragioni principali: la considerazione, fin troppo negativa, che nell'immaginario collettivo si è consolidata negli anni attorno alla figura del conducente di mezzi pesanti; gli elevati costi da sostenere per ottenere le autorizzazioni professionali necessarie per poter guidare i camion che scoraggiano tutti coloro, ed in particolare i giovani, ad avvicinarsi a questa professione. Sotto questo profilo vorremmo proporre la realizzazione di progetti formativi specifici volti ad inserire nel settore dell'autotrasporto giovani disoccupati.

Miglioramento della viabilità, infrastrutture e sostegno nella realizzazione di Aree di Sosta qualificate per l'autotrasporto

La Strada di Grande Comunicazione Firenze Pisa Livorno costituisce un'arteria fondamentale per molte imprese di trasporto toscane, e non solo, che quotidianamente la percorrono per raggiungere i luoghi di carico e scarico delle merci sull'asse Livorno – Firenze. Questa stessa infrastruttura, come noto, è oggetto di un sovraccarico di flussi di traffico e anche di merci, che ne compromettono la competitività. La presenza continua di cantieri per le manutenzioni varie, lungi dal prospettare un miglioramento della situazione, si risolve in un aggravio dei tempi di percorrenza con costi elevati per gli operatori del trasporto e per tutto il sistema economico dell'area. Rispetto a questa situazione di disagio endemico, abbiamo manifestato al Presidente Mazzeo l'esigenza di interventi strutturali importanti da parte della Regione Toscana affinché gli utenti, e più specificatamente i trasportatori, siano messi nelle condizioni di poter svolgere la propria attività utilizzando infrastrutture all'avanguardia, attuando progetti, primo fra tutti la realizzazione della terza corsia, che possano evitare il verificarsi dei quotidiani disagi presenti in lunghi tratti della FI-PI-LI.

Non solo, ci è premuto sottolineare durante la riunione del 13 gennaio scorso che la normativa europea, così come stabilito di recente anche dalle disposizioni facenti parte del Mobility Package, recentemente approvato dal Parlamento Europeo, prevede che i conducenti delle imprese di autotrasporto debbano effettuare il riposo settimanale in ambienti adeguati (alberghi o strutture simili). Alla luce di ciò, è evidente la scarsità in Italia, e segnatamente anche nella Regione Toscana, di strutture idonee alla sosta per gli autotrasportatori. Proprio in questa realtà, anche grazie all'iniziativa promossa dalla nostra sede territoriale di Pisa - Lucca e Massa, si è sviluppato un grande interesse attorno alla ipotesi di realizzazione di un'area di sosta per gli autotrasportatori che operano nel distretto del cuoio, con il coinvolgimento delle istituzioni locali. Proprio per questo chiediamo che la Regione, non sostituendosi ad investitori privati, metta in campo tutta la propria competenza e disponibilità affinché vengano individuate zone idonee alla realizzazione di tali aree di sosta.

Rinnovo del parco veicolare e sostegni alle imprese volti alla transizione ecologica

Ormai da mesi la discussione politica, complice inevitabilmente la crisi pandemica da Covid-19, è fortemente incentrata sugli aiuti economici stanziati dall'Europa nei riguardi degli Stati membri attraverso lo strumento del Recovery Fund. Uno degli assi strategici su cui si muove la politica economica europea del Recovery Fund è rappresentato dalla lotta all'inquinamento ambientale, questione su cui il consenso è generale. Nel nostro ambito si tratta di coniugare la compatibilità ambientale con quella economica. Da ormai tre anni a questa parte alcune regioni italiane, prima fra tutte quella della pianura padana (Piemonte-Lombardia-Veneto ed Emilia - Romagna) ma anche altre regioni, hanno adottato, in linea anche con quanto stabilito dall'Unione Europea in materia di diminuzione di emissioni inquinanti, normative sempre più stringenti in materia di circolazione per i veicoli pesanti non appartenenti alle categorie ecologiche Euro V ed Euro VI (le più all'avanguardia sul mercato in fatto di contenimento delle emissioni di CO2) con l'obiettivo finale di raggiungere un trasporto merci ad impatto zero.

Se sotto il profilo del principio non si possono non condividere le politiche messe in atto per contrastare l'inquinamento atmosferico, sotto il profilo pratico dobbiamo fare i conti da un lato con il fatto che il parco veicolare italiano risulta il più vetusto d'Europa (con un'età media dei mezzi che tocca ormai quasi i 16 anni), e dall'altro con l'impossibilità delle imprese di trasporto di farsi pagare il giusto per i servizi che svolgono. È evidente che siamo di fronte ad una sorta di circolo vizioso, per cui le condizioni del mercato del trasporto, in linea generale, non consentono alle imprese margini tali da poter effettuare gli investimenti che sarebbero necessari per l'ammmodernamento del parco macchine. Per quanto riguarda specificatamente la Toscana, chiediamo alla Regione, muovendosi in linea e non in controtendenza rispetto ai contributi agli investimenti che vengono erogati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di stanziare delle risorse affinché si possano agevolare le imprese nel difficile, ma quantomai doveroso, processo di rinnovo del proprio parco veicolare.

Questione multe lungo la FI-PI-LI

A seguito di numerose segnalazioni pervenuteci da imprese nostre associate, in merito al funzionamento anomalo di due autovelox installati lungo la FI-PI-LI, all'altezza dei Comuni di Lastra a Signa e Montelupo Fiorentino che hanno elevato numerosi verbali a danno dei trasportatori durante i mesi del primo lockdown nazionale, scrivemmo una richiesta di incontro alla Città Metropolitana di Firenze che ci venne prontamente concesso in data 29 luglio 2020. In quell'occasione esponemmo la situazione al Capo di Gabinetto del Sindaco Nardella, Dr. Giovanni Bettarini, al consigliere con deleghe alla polizia metropolitana, Giacomo Cucini, ed al dirigente Otello Cini accordandoci per l'invio di un file (non ancora completo all'epoca ma che già era costituito da 1200 multe), che mandammo con successiva comunicazione, in cui venissero riepilogati nel dettaglio gli estremi delle multe (periodo, importo, luogo, ragione sociale dell'impresa, eventuali punti patenti decurtati) al fine di analizzarle per una verifica e comprendere perché nei tratti sopraindicati della FI-PI-LI gli autovelox avevano scattato multe a 70 km/h e non a 90 km/h, così come previsto per tutti gli altri tratti della FI-PI-LI. Inoltre, in occasione del convegno che, come sede interprovinciale di Assotir di Pisa-Lucca e Massa, organizzammo lo scorso settembre a San Miniato, invitammo anche il Sindaco Nardella il quale, per impegni legati alla campagna elettorale, non poté partecipare ma, tramite la propria segreteria ci comunicò che saremmo stati a breve riconvocati. Dopo ben tre lettere richieste di incontro inviate in data 10 settembre, 11 e 23 dicembre scorsi, l'incontro stesso non è ancora avvenuto e stiamo aspettando una risposta in merito.