



IL PROTOCOLLO CON IL GOVERNO NON EVITA CRACK AUTOTRASPORTO ITALIANO

SULLE STRADE È EMERGENZA: UN MORTO DA TIR OGNI 2 GIORNI

Roma, 9 novembre 2015 - Il protocollo sottoscritto da alcune associazioni con i rappresentanti del governo, lo scorso 5 novembre, nei contenuti è una minestra riscaldata che, pur confermando le solite risorse economiche distribuite alla rinfusa, non affronta le vere questioni strutturali che hanno determinato il crack dell'autotrasporto italiano con inevitabili riflessi negativi e drammatici sulla sicurezza stradale. È quanto afferma Maurizio Longo, segretario generale di Trasportounito, associazione che sta mettendo a punto un centro di monitoraggio e analisi sull'autotrasporto italiano e sulla crisi in atto.

Ecco i dati che scaturiscono dalla prima analisi a campione rivolta ad accertare in particolare le conseguenze di una crisi senza precedenti che sta di fatto azzerando l'autotrasporto italiano in un paese, come l'Italia, **in cui tutt'oggi circa l'87% delle merci è trasportato su gomma.**

- **83.000. Sono le aziende di autotrasporto che risultano essere in esercizio contro le 195.000 di vent'anni addietro**
- Negli ultimi 4 anni il calo nel numero delle aziende è stato pari al 25% su base annua
- 25.000 imprese sono emigrate, parzialmente o stabilmente nell'est europeo con una perdita conseguente di 120.000 posti di lavoro in Italia e una perdita netta per l'erario superiore agli 8 miliardi
- Il 20% degli autisti che guidano mezzi pesanti in Italia è straniero, con una crescente quota di autisti extra-comunitari spesso deprofessionalizzati
- - 30% registra il fatturato delle officine che dovrebbero effettuare la manutenzione ai mezzi pesanti
- Il 60% dei mezzi pesanti viaggia con pneumatici ridotti all'osso o riciclati o ricoperti o importati da aziende low cost cinesi e spesso non omologati in Europa
- -25%. La media delle aziende italiane viaggia con tariffe inferiori del 25% rispetto ai costi di gestione. È ormai regola diffusa la pratica del chiudi e apri. Liquidazione di aziende che non sono in grado di sopravvivere e nascita di una nuova azienda che rileva a prezzo di liquidazione i mezzi di quella fallita, con enormi danni per l'erario
- 30% almeno delle imprese opera non in regola o comunque ai margini della legge per far

fronte a una dinamica costi tariffe non sopportabile

- Il peso della burocrazia anche in una situazione di emergenza è enorme: il solo Albo per registrare e autorizzare a operare una nuova azienda impiega 5 mesi

ITALIANA LA FLOTTA DI TIR PIÙ VECCHIA D'EUROPA

- I mezzi superiori alle 16 tonnellate hanno una media di età di 16 anni
- I mezzi commerciali dalle 3,5 alle 16 tonnellate una media di età di 19 anni
- In Sicilia la media dei mezzi in esercizio è superiore ai 20 anni
- L'età media europea è di 9 anni

LE CONSEGUENZE SULLA SICUREZZA

- **Ogni due giorni un Tir coinvolto in un incidente mortale sulle strade italiane**
- **Ogni giorno 4 mezzi commerciali coinvolti in incidenti gravi (fuori-strada-tamponamenti- rovesciamento del mezzo ecc)**
- + 12% l'incidentalità sulla rete autostradale
- +15% l'incidentalità sulla rete viaria ordinaria
- **26 conducenti morti nei primi 9 mesi di quest'anno**

LA PROPOSTA: TRE MISURE DI EMERGENZA

Per arginare la crisi e intervenire sulla sicurezza delle strade italiane esiste una ricetta di emergenza in tre punti messa a punto da Trasportounito

1. una modifica del Codice civile che renda obbligatoria la stesura scritta dei contratti di trasporto merce su strada, mettendo così fine agli abusi sulla sotto-tariffazione e su condizioni di sfruttamento metodico dell'autotrasporto
2. azzeramento dei contributi statali alle aziende nei primi due anni di esercizio, mettendo fine alla pratica del chiudi-apri in atto
3. Fissazione dell'obbligo di pagamento a trenta giorni delle prestazioni di trasporto merci. Il trasporto su gomma è l'unica forma di trasporto in Italia a non essere pagata a prestazione come accade e non solo nel settore passeggeri per ferrovie, traghetti, trasporto marittimo.