

Tutte le stranezze del DL Infrastrutture

Il «bonus» destinato ai giovani che vogliono prendere la patente di guida e/o l'abilitazione CQC rappresenta veramente una soluzione al problema della carenza di autisti? Non servirebbero piuttosto provvedimenti di respiro più ampio e a carattere strutturale? Perché non si è affrontato il tema dei maggiori costi del carburante che, alle attuali condizioni, non possono essere scaricati sul costo finale della merce? E perché è stato ignorato il problema dei tempi di attesa al carico e allo scarico, oggetto di una disposizione di legge che è quotidianamente violata? TrasportoUnito solleva queste ed altre perplessità in merito a molte delle misure approvate nel recente Decreto Infrastrutture, definite «strane e aberranti»

Di **Redazione**

-

10 Novembre 2021

Facebook

Twitter

WhatsApp

Linkedin

Telegram



«Passi l'emergenza, passi la necessità di risolvere tanti problemi in un colpo solo, ma varare misure in materia di trasporti, senza ascoltare neppure una volta i diretti interessati, utilizzando la via della decretazione e rendendo vigenti norme di favore e di vantaggio solo per pochi, è davvero un po' troppo». Usa toni forti **Maurizio Longo**, presidente di **TrasportoUnito**, che definisce «**strane**» molte delle **misure approvate** nel recente **Decreto Infrastrutture**. Anzi, in maniera piuttosto provocatoria, il numero uno dell'associazione parla di **DL «Infrastrutture e Danni»...**

La denuncia di TrasportoUnito

Ma andiamo con ordine. Il DL Infrastrutture ha incassato la fiducia lo scorso 28 ottobre dalla Camera e poi, la settimana successiva, è stato approvato senza stravolgimenti anche dal Senato. Il testo, convertito così ufficialmente in legge, prevede **molte novità che interessano il settore dell'autotrasporto**. Tra le principali, quella che ha fatto più discutere è sicuramente l'introduzione di un contributo, fino a un massimo di 1.000 euro, ai giovani fino a 35 anni e a coloro che percepiscono il reddito di cittadinanza o ammortizzatori sociali, come **rimborso di parte delle spese sostenute per conseguire la patente di guida per i veicoli destinati all'autotrasporto delle merci** o le altre abilitazioni professionali richieste (**ne abbiamo parlato qui**).

Ed è proprio questa misura che in queste settimane ha suscitato diverse reazioni contrastanti nel mondo del trasporto. **Conftrasporto**, ad esempio, **aveva accolto con favore questa iniziativa**, anche perché più volte aveva chiesto al governo un **intervento di supporto** che integrasse i costi elevati per il conseguimento della patente, consentendo soprattutto ai giovani di intraprendere una professione e alle imprese di poter **contare su nuova forza-lavoro** anche attraverso il ricambio generazionale.

Ma per **TrasportoUnito**, questo **contributo a fondo perduto** per l'acquisizione delle abilitazioni di guida a giovani conducenti, oltre a essere definito **«piccolo»**, non va a risolvere in alcun modo il problema della carenza di autisti (nelle intenzioni di chi ha proposto questa misura, infatti, l'obiettivo era proprio quello di ovviare a questa criticità), perché **«la mancanza del personale non è legata al costo della patente** – spiega il presidente Longo – **ma è conseguenza di una concatenazione di cause ben più ampie e che in quanto tale richiede interventi di carattere strutturale»**.

Qualcosa non torna

Ma non sono solo gli incentivi per la patente di guida a risultare fuori luogo secondo TrasportoUnito. Longo infatti ha stilato una vera e propria lista di tutte le altre misure definite «aberranti», anche perché sono state inserite per la prima volta nel Paese in un Decreto **senza preventivi confronti tecnico-economici nel trasporto delle merci**, rinviando a tempi posteriori alla conversione in legge il confronto con le categorie interessate.

In cima alla lista delle stranezze c'è il provvedimento di riduzione delle **masse complessive consentite nel caso di trasporti eccezionali**, con l'introduzione di **deroghe per i veicoli in dotazione alla Protezione civile, agli enti locali e del Terzo settore**. In particolare, lo ricordiamo, il testo prevede che la massa complessiva di autoveicoli per il trasporto eccezionale adesso non potrà essere superiore a 38 tonnellate se si tratta di autoveicoli isolati a tre assi, a 48 tonnellate se si tratta di autoveicoli isolati a quattro o più assi, a 72 tonnellate se si tratta di complessi di veicoli a cinque assi e a 86 tonnellate se si tratta di complessi di veicoli a sei o più assi. Dunque, rispetto alla norma precedente, non sarà più prevista la massa fino a 108 tonnellate per complessi di veicoli ad otto assi (**si diminuisce la massa dei veicoli**

per non gravare sulle infrastrutture) e viene inserito il limite di 72 tonnellate per quelli a 5 assi.

A questa misura se ne affianca poi un'altra – per restare in tema di dimensioni e di trasporto eccezionale – che riguarda l'aumento a **18,75 metri** della **lunghezza massima di autoarticolati e autosnodati**, aumento che già **la prima versione del DL aveva portato da 16,5 a 18**.

Per Longo in questo modo «si è dato valore immediatamente attuativo a una **norma che causerà il blocco istantaneo di 500 veicoli**, e con una liberalizzazione dei semirimorchi di oltre 15 metri che non otterrà il risultato sbandierato di una riduzione dei viaggi (1 solo pallet in più rispetto agli autotreni) generando invece confusione e difficoltà operative».

Un decreto solo per chi ne trae vantaggi

Dubbi e perplessità sono state sollevate anche per ciò che riguarda la **revisione dei mezzi industriali alle officine private**. Per quale motivo, si domanda Longo, viene ancora impedita agli autoveicoli (motrici e trattori) e concessa ai rimorchi per i quali già si prevedono aumenti di costo non indifferenti?

Infine, secondo il numero uno dell'associazione, **il Decreto Legge non si occupa dei maggiori costi del carburante** che, con le attuali condizioni normative, non possono essere rimbalzate sul costo finale della merce. **Viene ignorato inoltre il problema dei tempi di attesa al carico e allo scarico**, oggetto di una disposizione di legge che è quotidianamente violata, e non si occupa del tema ormai scottante dei tempi di pagamento e della certezza del credito per le imprese di autotrasporto.

Insomma, un «**decreto omnibus** – conclude Longo – ma solo per chi ne trae vantaggi».

Riproduzione riservata ©