

TRASPORTOUNITO: il Governo liberalizza semirimorchi lunghi più di 15 metri Sottovalutati i rischi in tema di sicurezza e le conseguenze economiche sul settore

by **Redazione**
2 MINUTI AGO

TRASPORTOUNITO:

il Governo liberalizza semirimorchi lunghi più di 15 metri

Sottovalutati i rischi in tema di sicurezza e le conseguenze economiche sul settore

Alcuni interrogativi sorgono spontanei analizzando il decreto “infrastrutture”: 1) le nuove misure dei semirimorchi non risolvono, ed anzi complicano, il problema della uniformità dei pesi e delle dimensioni in ambito comunitario; 2) non sono stati preventivamente informati gli utenti della strada sulla diffusione dei nuovi semirimorchi e cioè pezzi unici, non articolati, estremamente lunghi perché oltre 15 metri, il cui ingombro totale, con 1,6 metri in più, è pari a 18 metri complessivi con l’aggancio del trattore; 3) non è stata fatta una proiezione dei costi che ricadranno sull’autotrasporto, costretto a investire nei nuovi mezzi per restare competitivo, in un momento in cui l’intero settore è sull’orlo del crack, senza contare la svalutazione patrimoniale degli attuali semirimorchi.

Non si comprende quali saranno i vantaggi di questa misura, a parte i benefici per i produttori, in quanto registriamo un aumento del numero dei viaggi a vuoto e soprattutto la diminuzione dell’indice della percentuale media di ciascun carico.

A porre questi quesiti è Maurizio Longo, segretario generale di Trasportounito il quale evidenzia che “Senza consultare la categoria, il Ministro ha deciso unilateralmente di liberalizzare un tipo di veicolo destinato a produrre difficoltà sul mercato dei servizi di trasporto complicando ulteriormente la sicurezza stradale sulle nostre strade provinciali e comunali, nonché nella stragrande maggioranza delle zone di carico e scarico in cui le dimensioni dei mezzi sono incompatibili”.

“Le ripercussioni sul mercato dei servizi di trasporto – conclude Longo – saranno le medesime di quanto avvenuto nel passato (quando si passò dai 12,50 ai 13,60 metri), che produsse zero aumenti delle tariffe, indebitamenti ulteriori per l’acquisto dei nuovi veicoli e la svalutazione o rottamazione per i vecchi semirimorchi, ma all’epoca le condizioni economiche erano meno pressanti e la professionalità dei conducenti era ineccepibile”.

Alcuni interrogativi sorgono spontanei analizzando il decreto “infrastrutture”: 1) le nuove misure dei semirimorchi non risolvono, ed anzi complicano, il problema della uniformità dei pesi e delle dimensioni in ambito comunitario; 2) non sono stati preventivamente informati gli utenti della strada sulla diffusione dei nuovi semirimorchi e cioè pezzi unici, non articolati, estremamente lunghi perché oltre 15 metri, il cui ingombro totale, con 1,6 metri in più, è pari a 18 metri complessivi con l’aggancio del trattore; 3) non è stata fatta una proiezione dei costi che ricadranno sull’autotrasporto, costretto a investire nei nuovi mezzi per restare competitivo, in un momento in cui l’intero settore è sull’orlo del crack, senza contare la svalutazione patrimoniale degli attuali semirimorchi.

Non si comprende quali saranno i vantaggi di questa misura, a parte i benefici per i produttori, in quanto registriamo un aumento del numero dei viaggi a vuoto e soprattutto la diminuzione dell’indice della percentuale media di ciascun carico.

A porre questi quesiti è Maurizio Longo, segretario generale di Trasportounito il quale evidenzia che “Senza consultare la categoria, il Ministro ha deciso unilateralmente di liberalizzare un tipo di veicolo destinato a produrre difficoltà sul mercato dei servizi di trasporto complicando ulteriormente la sicurezza stradale sulle nostre strade provinciali e comunali, nonché nella stragrande maggioranza delle zone di carico e scarico in cui le dimensioni dei mezzi sono incompatibili”.

“Le ripercussioni sul mercato dei servizi di trasporto – conclude Longo – saranno le medesime di quanto avvenuto nel passato (quando si passò dai 12,50 ai 13,60 metri), che produsse zero aumenti delle tariffe, indebitamenti ulteriori per l’acquisto dei nuovi veicoli e la svalutazione o rottamazione per i vecchi semirimorchi, ma all’epoca le condizioni economiche erano meno pressanti e la professionalità dei conducenti era ineccepibile”.