

LA VOCE DELL' AUTOTRASPORTATORE

TN TRASPORTONOTIZIE, in collaborazione con ASSOTRASPORTI®, dà la parola a chi vive ogni giorno sulla propria pelle le problematiche del settore trasporto merci. Diamo meritato spazio a voi autotrasportatori, con l'auspicio di destare l'interesse delle istituzioni.

**IN QUESTO NUMERO DIAMO VOCE A MARCO PRESTI, DELLA CURT RICHTER
"IN ITALIA MANCA UNA RETE FERROVIARIA CAPILLARE CHE FAVORISCA IL TRASPORTO INTERMODALE"**

Mi chiamo Marco Presti e sono il responsabile della filiale italiana della Curt Richter, **azienda tedesca** con sede a Colonia, specializzata nei trasporti chimici. La società, una multinazionale che opera sul mercato europeo, dispone di circa 450 veicoli, 2.200 Tank Container e 800 dipendenti.

Alla **succursale italiana** ci occupiamo del proseguimento dei trasporti provenienti dall'estero, dai terminal alla consegna sul territorio nazionale, in ambito intermodale.

Lavorando in parallelo con la Germania, ho notato situazioni simili ed altre completamente opposte tra i due Paesi. Ad esempio, in entrambi i casi gli autotrasportatori sono sempre più **penalizzati nella circolazione**: tra ore di guida, riposi e blocchi vacanzieri è sempre più difficile organizzare i viaggi. Inoltre, le nuove normative impongono di trovare una sistemazione alberghiera per il riposo lungo degli autisti, una spesa aggiuntiva che va a gravare sui costi aziendali.

Quali sono i problemi maggiori che incontrate quotidianamente?
Avete proposte al riguardo?
Vorreste raccontare la vostra esperienza?
Contattate Assotrasporti:
Tel 348 8827231
Email info@assotrasporti.eu



Inoltre, un altro problema che si ha con il personale viaggiante, è la **corresponsabilità dell'azienda**. Nonostante venga fornita ai dipendenti tutta la formazione necessaria e richiesta per legge, nel qual caso commettano un'infrazione, l'azienda è comunque corresponsabile. Invece, per quanto riguarda il **trasporto intermodale**, strada - rotaia - strada, la differenza tra Germania e Italia è lampante. I collegamenti ferroviari tedeschi sono più sviluppati, da noi, al contrario, mancano le infrastrutture e i servizi. Si sente sempre più spesso parlare di trasporto intermodale come soluzione per **togliere i mezzi pesanti dalla strada**, ma da noi manca una rete ferroviaria che consenta di raggiungere tutte le regioni. Per un motivo o per l'altro, le opere vengono sempre accantonate o mai completate e il Paese rimane fermo. Un'altra problematica che accomuna gli autotrasportatori europei è il **cabotaggio stradale**. Sono d'accordo che un vettore

straniero possa effettuare una consegna in loco nell'attesa di rientrare nel Paese di origine. Al contrario, vorrei che ci fosse **maggiore controllo** per le aziende che aprono filiali o sedi nell'est Europa, impiegando personale e mezzi locali a un costo minore, per poi operare sempre e comunque all'estero, praticando prezzi sleali nei confronti delle aziende locali, soggette a una tassazione più elevata. Infine, riguardo al **taglio dei rimborsi sulle accise** per i veicoli Euro 3, come ambientalista capisco la necessità di disincentivare fino a dismettere le vecchie motorizzazioni più inquinanti. Se pensiamo alle restrizioni per le autovetture private, da anni ormai i centri abitati hanno vietato l'accesso ai diesel più datati. Da autotrasportatore però, capisco le difficoltà che dovranno affrontare molte aziende che non possono permettersi di rinnovare il parco mezzi in toto. Personalmente penso che gli incentivi statali possano aiutare, ma è necessario capire prima come e quando verranno erogati.