



Assologistica

CAMERA DEI DEPUTATI
IX Commissione Trasporti Poste e Telecomunicazioni

ASSOLOGISTICA

Associazione Italiana Imprese di Logistica, Magazzini Generali, Magazzini Frigoriferi,
Terminalisti Portuali, Interportuali ed Aeroportuali

**Audizione sulle proposte di legge recanti Modifiche al Codice della Strada
(Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285)**

Roma, 19 febbraio 2019

Intervento e relazione di ROSADA ALDO
(Consigliere nazionale e Presidente Commissione Trasporti di Assologistica)

Signor Presidente e Signori Onorevoli,

Assologistica desidera ringraziare per l'invito a poter intervenire a questa audizione. Un ringraziamento per averci dato la possibilità di esprimere il nostro pensiero, parere e considerazioni su alcune proposte di legge di modifica al Codice della Strada.

Innanzitutto desidero ricordare e sottolineare che in Italia le imprese di autotrasporto soffrono di una concorrenza sleale da parte delle imprese di autotrasporto estere dell'Est. La concorrenza è determinata anche da un dumping sociale provocato da una disparità salariale che non permette alle imprese italiane di essere competitive.

Esempio: *Costo autista impiegato nel trasporto internazionale.*

Romania: € 18.000 circa annui con una base mensile versamento contributi di € 280.

Italia: € 52.000 circa annui con una base mensile versamento contributi di € 1.650.

A mio modesto parere, l'Europa dovrebbe nel limite del possibile ridurre l'attuale "gap" portando l'Europa dell'autotrasporto ad una sola velocità.

Proposta di legge n. 219 del 23 marzo 2018 presentata da Schullian e altri

Veicoli per il trasporto delle merci

Se innalzare: da una parte i limiti di età, da 65 a 68 anni, per la guida di autotreni e autoarticolati di massa complessiva superiore a 20 tonnellate e dall'altra i limiti di velocità in autostrada, da 80 a 100 km/h, sempre per gli autotreni e autoarticolati; serve per dare la possibilità alle imprese di autotrasporto di aumentare la produttività, contemporaneamente si dovrebbe tenere in debita considerazione anche l'aspetto della sicurezza nella circolazione stradale.

Nell'occasione ricordo che la situazione del parco veicolare in Italia è: nel 2016 l'età media dei veicoli con più di 10 anni era il 16,5%; nel 2017 l'età media dei veicoli ante Euro4 era di 13,7 anni; a giugno 2018 il parco veicoli con massa complessiva superiore alle 3,5 tonnellate ante Euro4 era il 65,1% su un totale di 663.500 veicoli. Se il parco veicolare italiano ha un'anzianità media complessiva di circa 13 anni, quello europeo ha un'anzianità di circa 10 anni.

In Italia c'è una carenza di autisti e innalzare l'età di guida con l'attuale parco veicolare si mette in discussione la sicurezza della circolazione stradale.

Il mestiere dell'autista è un lavoro usurante, pericoloso, che necessita di estrema attenzione nella circolazione stradale e indipendentemente dai requisiti psicofisici si ritiene che, ad una certa età, i riflessi di ogni autista siano rallentati.

I mancati requisiti psicofisici e il rallentamento dei riflessi dell'autista, sono sopperiti dal progresso tecnologico sulla produzione delle ultime generazioni di veicoli.

Si ricorda che per un miglioramento generale sulla sicurezza dei mezzi, a maggio 2018, la Commissione europea ha proposto una revisione del regolamento generale sulla sicurezza (GSR) con sistemi di sicurezza dal monitoraggio della pressione degli

pneumatici al riconoscimento dei limiti di velocità, dalla telecamera posteriore attiva durante la retromarcia al riconoscimento dello stato di attenzione dell'autista.

Seguito quanto sopra si ritiene che prima di aumentare la velocità dei veicoli e l'età media degli autisti nella guida, sia necessario intervenire con fondi di investimento a favore dell'autotrasporto al fine di rinnovare in modo radicale il parco veicolare dei veicoli utilizzati per il trasporto delle merci. Si segnala che con la legge di bilancio 2019 non c'è stato alcun stanziamento di fondi per il rinnovo del parco circolante.

Se per diversi motivi, quanto sopra evidenziato e segnalato, non potrà essere tenuto in considerazione, per l'innalzamento dell'età media e l'aumento della velocità, si suggerisce di distinguere i veicoli in due categorie: quella di ultima generazione aventi tutte le caratteristiche tecnologiche per la guida assistita, destinate alla sicurezza nella circolazione stradale da quella non avente i requisiti suddetti. Contemporaneamente disponendo che vengano fatti accurati controlli da parte delle forze dell'ordine che ogni anno intensificano sempre di più la loro attività sulla strada.

Circolazione di velocipedi

Si riscontra che nella circolazione spesso i ciclisti sono disattenti e distratti mettendo alcune volte in repentaglio la loro incolumità e conseguentemente la sicurezza della guida degli automobilisti e camionisti.

Si suggerisce di imporre ai ciclisti quando non transitano nelle piste a loro riservate, di indossare un giubbino retroriflettente e il casco.

Proposta di legge n. 1366 del 14 novembre 2018 presentata da Maccanti e altri

Autovetture in autostrada

Premesso che un terzo degli incidenti è la conseguenza della eccessiva velocità praticata dagli automobilisti, per quanto riguarda l'innalzamento del limite di velocità delle vetture sulle autostrade a tre corsie più una corsia di emergenza per ogni senso di marcia (da km/h 130 a km/h 150) sia consentito limitatamente a una ben determinata categoria di vetture con l'esclusione delle utilitarie.

Grazie per l'attenzione.