

Federchimica lancia allarme sull'€TMautotrasporto chimico in Italia

La federazione nazionale dell'industria chimica denuncia subvezione, mancanza di autisti e la presenza di società di comodo all'estero.

21 febbraio 2018 07:02

In Italia e in Europa la carenza di autisti nel settore del trasporto stradale di prodotti chimici sta generando una situazione sempre più grave. Il tema è stato sollevato in occasione del convegno d'apertura dell'evento Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry che si è svolto a Milano e durante il quale Gaetano Conti, presidente del comitato logistica di Federchimica (Federazione nazionale industria chimica), ha ricordato che il fatturato di questo comparto vale in Italia 50 miliardi di euro, di cui la logistica pesa per circa 10 miliardi.



"Data la pericolosità dei carichi la sicurezza è un elemento di primaria importanza per il trasporto di prodotti chimici e quindi grande attenzione viene data alla logistica parte delle imprese", ha sottolineato Conti, aggiungendo che il trasporto su strada rappresenta il 60% delle movimentazioni. Il rappresentante di Federchimica ha elencato in particolare tre problemi che devono affrontare le aziende associate: "La subvezione, che sarebbe da ridurre o eliminare, le società letter box (società fittizie, ndr) e la disponibilità fisica e la qualità dei vettori stradali".

Alla parole di Conti hanno fatto eco quelle di Michele Paruzzi, vicepresidente del comitato di Federchimica dedicato alla logistica, il quale è entrato più nel dettaglio dell'emergenza rappresentata dalla carenza di autisti spiegando che "uno studio della Commissione Europea del 2009 ha evidenziato una mancanza di circa 75mila autisti ma oggi questo numero è raddoppiato e nei prossimi dieci anni si stima che saranno 400mila" i conducenti in meno rispetto alla domanda del mercato.

Le cause di questo fenomeno sono molteplici ma Paruzzi ne elenca alcune: "Immagine pubblica del trasporto merci su strada, bassa considerazione da parte dell'industria nei confronti del consulente come attore chiave nella logistica, orari di lavoro difficili, minacce continue alla sicurezza, apparente limitazione di libertà per il monitoraggio telematico delle attività del conducente, il tentativo di massimizzare continuamente l'utilizzo della flotta veicoli con conseguente impatto negativo sulle condizioni di lavoro dei conducenti, salari diventati meno attraenti a fronte di requisiti per lavorare aumentati continuamente e infine un livello di preferenza basso verso l'industria chimica da parte degli autisti rispetto ad altri settori d'attività".

Fonte: TrasportoEuropa - articolo di Nicola Capuzzo

© Polimerica - Riproduzione riservata