



S I C I L I A

Presidenza

\*

Segreteria Generale

\*

Sede Op.va Reg.le

P.zza A. Lincoln, 1

95128 CATANIA

\*

tel.: 095/509419

fax: 095/443464

e-mail: [conftrasportosicilia@libero.it](mailto:conftrasportosicilia@libero.it) \* [faicatania@sicilyonline.it](mailto:faicatania@sicilyonline.it)

Confederazione del Trasporto, Spedizione e Logistica aderente a



## Centro Studi



ASSTRI

FIAP



ASSOMARE

ANAP



Catania, Giugno '05

Oggetto: Quantificazione dell'Autotrasporto merci in c/terzi

da un ns. scrupoloso monitoraggio fatto in Sicilia sullo status dell'autotrasporto merci in c/ terzi, nel rispetto delle normative vigenti, vien fuori un quadro dettagliato sul settore, in tutti i suoi segmenti possibili, e, come a monte, si verificano gravi "disattenzioni".

Ciò alla luce di un moto perenne di iscrizioni con relative cancellazioni presso gli Albi prov.li dell'Autotrasporto merci in c/terzi, così come un mutamento costante ma difforme nel comparto c/proprio, dove un ben 30 % non corrisponde alle reali esigenze di chi chiede la rispettiva **autorizzazione**, mascherando così un'attività abusiva con evasione fiscale notevole .

Nei vari Comitati prov.li della M.C.T.C. Siciliana, ove si decidono le sorti del c/proprio, la sperequazione negli anni si è contraddistinta, con valutazioni non omogenee tra i vari componenti, perché, forse, pressati dall'esterno, facendo così trasparire un pressapochismo disarmante, che ha e continua a danneggiare l'azienda vera dell'Autotrasporto, quella, per intenderci, che fa **impresa**, sotto i riflettori, e, conseguentemente, lo Stato per mancati introiti di vario tipo.

Trattasi di un grave malessere che colpisce il Sud, di cui nessuno, apparentemente, se ne avvede.

Nel prosieguo delle ns. indagini si riscontrano disinformazioni, proprio per i motivi citati in premessa, in quanto i dati che gli uffici prov.li dell'Albo forniscono variano ogni qualvolta, nell'arco di quindici/venti giorni, i Comitati del c/terzi si riuniscono, e, tra iscrizioni di piccoli "distributori" esentati da autorizzazioni – inspiegabilmente proiettati in un alveo non consono alle loro esigenze –, cancellazioni, iscrizioni provvisorie oltre alle definitive di aziende con veicoli industriali di grosse portate, lo scenario cambia costantemente.

A tal uopo, per coloro "bisognosi" di sapere quante aziende dell'Autotrasporto esistono sul mercato regionale, si può soltanto fornire un numero fluttuante, stimato in **sedecimila**, di cui, però:

./.

a)	25%	aziende di piccole portate, cioè distributori urbani e prov.li	pari a n.	4.000
b)	3%	aziende con attività espurgo	“ “ “	360
c)	3%	aziende con attività raccolta rifiuti urbani	“ “ “	350
d)	20%	aziende non esercitanti l'attività in quanto iscritte in via provvisoria senza la proprietà veicolare	“ “ “	2.258
e)	35%	aziende di piccole e medie dimensioni , presenti sul territorio negli ultimi quindici anni	pari a n.	3.161
f)	12%	aziende di grandi (*)dimensioni presenti sul territorio sin dagli anni '60	“ “ “	718
g)	6%	aziende monoveicolari operanti in pianta stabile – transfughi – in Continente, prettamente sul versante Nord/Est e con veicoli frigo o isothermici	“ “ “	327
h)	60%	aziende monoveicolari (**)operanti sul territorio reg.le articolate con veicoli cassonati, ribaltabili, cisterne, centinati o isothermici	“ “ “	2.926
i)	40%	aziende monoveicolari (**)operanti sul territorio Nazionale con veicoli frigo, refrigeranti e isothermici	“ “ “	1.900
per un totale complessivo				n° 16.000

E' ovvio ed è comprensibile che esistono divergenze consistenti ed “*incolmabili*” tra le varie aziende in virtù della propria attività, del modo di gestirla, dei programmi e delle proiezioni.

Le grandi aziende operano da tempo in un contesto multimodale, utilizzando le varie risorse intese quali attrezzature che consentono di trasportare diverse tipologie di merci in virtù della modalità che si persegue in una “*logica*” attenta ai costi, fornendo così diversi servizi, collaterali al Trasporto, alla propria committenza.

È dispendioso il metodo “*tradizionale*”, cioè, *l'accompagnato*, eseguito ancor oggi via strada, per cui è fondamentale che la committenza, in particolar modo quella interessata ai prodotti deperibili e dei mercati, proiettati su lunghe distanze, segua un altro iter, in quanto la *modalità* dell'attuale servizio non è più proponibile, ed assistere ad una fine ingloriosa del *monoveicolare* è ingiusto, anche se le scelte sono volontarie.

Il Direttore  
(*prof. Pino Bulla*)

### *legenda*

(\*) trattasi di aziende il cui parco veicoli a motore è superiore ad un numero di quindici, con al seguito un numero oltre i settantacinque trailers;

(\*\*) trattasi di aziende monoveicolari sorte negli ultimi dodici anni, i cui titolari, smettendo il ruolo di dipendenti delle grandi aziende si sono “avventurati” in un ruolo a volte non consono alle loro reali capacità.