

# **LE ASSOCIAZIONI DI CATEGORIA DELL'AUTOTRASPORTO PICENO LANCIANO L'ALLARME AL MINISTRO. BALLONI, DIRETTORE CNA ASCOLI: “INTERVENTI URGENTI PER EVITARE ABBANDONO E DESERTIFICAZIONE**

La consapevolezza della sua puntuale conoscenza del nostro territorio e l'aver sperimentato la sua determinazione in occasione del suo precedente ruolo istituzionale connesso al cratere “sisma 2016”, incoraggia le scriventi associazioni a rivolgersi a Lei per affidarle alcuni tra i temi cruciali che caratterizzano la situazione delle infrastrutture, della viabilità e dei trasporti del Piceno e della costa adriatica in particolare. Le premesse in descrizioni analitiche delle criticità, dei disagi, dei danni all'economia complessiva del territorio, delle limitazioni alla circolazione delle merci su scala nazionale, dell'ostacolo a raggiungere il territorio, peraltro scarsamente servito anche dal punto di vista ferroviario e portuale, riteniamo non debbano sottrarre tempo al Ministro che, siamo consapevoli, ha conoscenza di fatti e situazioni sui quali chiediamo cortesemente di attivarsi per dare la necessaria, ed ormai improcrastinabile, accelerazione per la soluzione problemi gravi e gravosi. Sulla sua scrivania sono arrivati gli aggiornamenti delle ricorrenti paralisi del traffico autostradale in A14 e della viabilità ordinaria su un lungo tratto di rete viaria costiera, situazione grottesca avviatasi con sequestri disposti dall'Autorità Giudiziaria e successivamente complicata da restringimenti, tempi di progettazione, interventi tampone, insomma tutta una serie di declamate attività risolutive che, di fatto, non hanno portato ad alcuna eliminazione delle criticità. Paradossalmente si è registrata anzi una ulteriore complicazione che in A14, ai restringimenti ad una sola corsia di circa 10 viadotti/tratte, ha aggiunto la chiusura del casello Roseto degli Abruzzi e il divieto di transito ai mezzi pesanti sul viadotto Ceppano (all'altezza di Pescara) con code costanti, ed aggiungiamo devastanti, e riversamento del

traffico autostradale sulla viabilità ordinaria ovvero in mezzo ai centri abitati come tipico per la SS16 Adriatica. Ancora una notazione a puro titolo di esempio: negli ultimi mesi, con i restringimenti ad una corsia per superare le aree sottoposte a sequestro giudiziario, abbiamo registrato che il 24,8% della tratta dal casello A14 Grottammare al casello Porto Sant'Elpidio (tot. 30,1 km) era ad una corsia; una parziale quanto inefficace rimodulazione delle strozzature con restringimenti di corsia in corrispondenza delle stesse aree già sequestrate non sta risolvendo il problema che risente delle nuove situazioni di stallo operativo nella confinante Regione Abruzzo per porre rimedio ai gravi problemi che caratterizzano anche quella tratta. Il tutto si traduce, per limitarsi a qualche principale analisi, in termini di conseguenze e ricadute:

- alla paralisi totale del traffico su tutte strade dell'area coinvolta dalle code del traffico veicolare; seppure lodevole il protocollo di intesa della Prefettura di Fermo con Protezione Civile ed Amministrazione comunali per alleviare i disagi degli automobilisti, di fatto è la conferma della gravità dei fatti e degli scenari ma non risolve, se non con un conforto prezioso, il problema; è questa l'occasione per apprezzare il lavoro delle Prefetture coinvolte e delle forze istituzionali attivate dai singoli Prefetti.
- al riversamento sulle scarse strade "alternative" al tragitto autostradale di un carico veicolare mal sopportato da quelle strade ed opere d'arte presenti progettate per altri carichi di traffico, danneggiando così il poco esistente
- al crescente inquinamento ambientale dei luoghi in cui le code si attestano, spesso luoghi densamente abitati che mal sopportano l'invasione di mezzi con la paralisi anche della mobilità locale e disagi alla cittadinanza anche per la quotidianità di azioni semplici quali recarsi al lavoro, a scuola, a fare acquisti
- alla revoca di prenotazioni alberghiere per la difficoltà percepita a raggiungere le località coinvolte dal grande "serpentone" dei picchi di traffico dei giorni delle festività. Quanto si è registrato in occasione del ponte di Ognissanti, delle vacanze di Natale e delle festività di fine anno non solo ha esasperato quanti hanno impiegato fino a 7 ore per una tratta che si percorre ordinariamente in un'ora sola solo, ma sta producendo un effetto domino negativo, fatto comprensibile perché nessuno vuole trascorrere buona parte del suo poco tempo di vacanza e di spesa per il tempo libero, chiuso in macchina, in coda con piani , orari e prenotazioni che saltano.

- al “colpo di grazia” per alcune imprese del territorio che operano nel settore del trasporto merci. Conto proprio e conto terzi vivono lo stesso problema quanto commercialmente saltano i tempi di consegna, il rispetto dei piani di lavoro, le condizioni di spedizione delle merci tutto, nel complicato già di suo, si fa più stressante. La committenza non legge i bollettini sul traffico ed insiste nelle sue esigenze.

- alla difficoltà diffusa per tutti gli operatori del trasporto merci conto terzi che, su scala nazionale, affrontano il tragitto nord/su Italia e viceversa utilizzando la viabilità adriatica. Saltano i piani commerciali ma saltano, soprattutto, i cosiddetti “tempi di guida e di riposo” che debbono essere rispettati da chi esercita l’attività professionale del trasporto merci. Le maglie normative danno spazio a modesti interventi correttivi che sono inadeguati ed insufficienti per situazioni di questo tipo. Occorrono deroghe che, discendendo la nostra normativa da quella comunitaria, sono poco immediate, forse improcedibili. Per questo occorrono disposizioni da parte delle Autorità di controllo che rendano la consapevolezza che una tale situazione impatta sulle condizioni aziendali, fornendo così concretamente alle imprese del settore la tranquillità di non subire ulteriori sanzioni, sia su strada che successivi atti ispettivi da parte delle Direzioni Territoriali del Lavoro, che si aggiungono alle penalizzazioni commerciali di questo periodo.

- Al disagio della cittadinanza stressata ormai da anni a motivo della fragilità del sistema che non propone alternative alla tratta autostradale se non attraverso i centri abitati. Fatti straordinari gli incidenti in galleria, fatti contingenti come le precipitazioni nevose sottopongono frequentemente le comunità locali a vere e proprie invasioni veicolari in un’area delicata da tanti punti di vista, a cominciare da quello del turismo che rappresenta uno dei pochi profili di tenuta economica a cui aggrapparsi Un dettaglio che potremmo ulteriormente approfondire, ma che auspichiamo sia meglio definito dai competenti servizi ministeriali. A Lei, come Ministro competente, affidiamo i nostri auspici di una presa in carico personale delle problematiche segnalate attraverso quanto di seguito:

L’attivazione di un “tavolo ministeriale per la crisi della viabilità litoranea Marche Sud ed Abruzzo” al fine di presidiare politicamente e tecnicamente i passaggi più delicati che restano da compiere ed imprimere con la necessaria anzi indifferibile urgenza sul procedere. Purtroppo la situazione non appare diversa da altre in Italia in cui Tavoli operativi sono stati attivati producendo, con il confronto anche con le rappresentanze locali, opportune misure di soluzione ai problemi e di sostegno - un’iniziativa ministeriale volta a creare le condizioni,

stante l'esistenza di convenzioni di servizio, per il rimborso dei pedaggi autostradali alle imprese del settore trasporti che non si limitino alla parziale finestra di opportunità che il gestore autostradale ha di recente offerto alla cittadinanza. - Una parallela iniziativa ministeriale volta a promuovere l'azzeramento del pedaggio autostradale per le imprese del settore trasporti, tra l'altro, a fronte di una così inutile utilizzo della tratta autostradale, anche per scongiurare il rischio che l'intero traffico veicolare si "trasferisca" volontariamente sulla viabilità ordinaria. Nessuno voglia che iniziative locali da parte dei Comuni interessati dal dilagare del traffico porti alla interdizione al traffico di ogni mezzo, per motivi ambientali, che, se ci sono le condizioni parametriche, debbono comunque essere assunte. - Una iniziativa che renda "pubblico", con uno specifico link sul sito internet del Ministero, l'iter di tutte le situazioni di criticità per una sorta di presidio sociale e per una consapevolezza di tutte le parti che non ci si può perdere né attardare tra progettazioni di massima, preliminare, definitiva, esecutiva, stralci, appalti, vincoli e così via. Il tutto per mantenere la barra dell'attenzione sui tempi, elemento decisivo per affrontare gli snodi del futuro con responsabilità da parte di tutti gli attori in campo. - lo studio di modalità coordinate di accertamento da parte delle Autorità competenti (dal controllo stradale alle ispezioni sulle normative sociali e previdenziali) di eventuali infrazioni per il superamento dei tempi di guida e di riposo dei trasportatori professionali. - La definizione di un profilo chiaro alla cittadinanza ed agli operatori professionali in tema di pedaggi. Occorre chiarezza in tema di eliminazione degli aumenti o sospensione degli aumenti, con ciò che questo comporta per gli anni a venire. Al di là delle iniziative del gestore della tratta autostradale, occorre che il Governo si mobiliti per rendere, attraverso strumenti idonei, operativa una sostanziale revisione della tariffazione del servizio quando questo non corrisponde, del tutto in questo caso, ai livelli minimi per cui vale la pena pagare un pedaggio; il tutto considerando che negli ultimi anni i pedaggi sono aumentati come costo per imprese e cittadini. E' con fiducia che le rivolgiamo segnalazioni e richieste. Abbiamo seguito l'evoluzione di iniziative ed abbiamo segnalato in tutte le sedi, oltre al disagio ed alle criticità, la necessità di procedere in fretta e con soluzioni definitive e, soprattutto, in tempi rapidi. Inutili appaiono i commenti sulle lungaggini burocratiche, mentre ancora si deve approfondire il profilo di responsabilità per quanto sta accadendo. C'è un allarme che deve risultare netto. Come anche sofferenze e disagi nella categoria del trasporto professionale. Abbiamo tutti bisogno di risposte e di tempi certi. Ciò favorirebbe il contenimento di

un malcontento che per taluni dovrebbe sfociare in azioni di protesta ad alta evidenza pubblica. In tanti ormai subiscono stress e danni economici reiterati. Come Associazioni, nell'interesse generale della comunità locale e delle imprese che rappresentiamo, siamo convinti ancora che ragionando si può costruire una pista credibile che deve essere puntellata da impegni e tempi certi. Ascoli Piceno 24 gennaio 2020

CNA ASCOLI PICENO; CONFARTIGIANATO MC AP FM; CONFCOMMERCIO ASCOLI PICENO; CONFESERCENTI ASCOLI PICENO; CASARTIGIANI AP FM; COLDIRETTI AP FM; PMIA Autotrasporto; ASSOTIR ASCOLI PICENO

## **I DATI DELLA CNA: PICENO, CAMBIA L'AUTOTRASPORTO: MENO “PADRONCINI”, PIU’ SOCIETA’ DI CAPITALI MA MENO FATTURATO**

**Continua il calo delle imprese e del fatturato anche a causa dei problemi dell’A14**

Meno padroncini, più società di capitali e il fatturato continua a calare. Dopo aver perso il 2,1 per cento nel secondo semestre 2018, se ne è andato un altro 1,7 per cento tra gennaio e giugno 2019. A risentire del calo del fatturato è stata la diffusione degli investimenti che nella prima parte del 2019 ha coinvolto meno di una impresa su quattro.

Dunque l'autotrasporto marchigiano cambia pelle ma la crisi non passa e il numero delle imprese diminuisce. Dall'inizio del 2016 a novembre 2019, le imprese dei trasporti attive nelle Marche sono

scese da 3.991 a 3.749 (-242 di cui 89 scomparse nel solo 2019). A pagare più di tutti una crisi del settore che non vuole finire, sono stati i “padroncini”: le imprese individuali sono passate in quattro anni da 2.536 a 2.296 con la perdita di 240 aziende (-9,5 per cento), pur restando ancora il 60,8 di tutte le imprese di autotrasporto marchigiane, rispetto al 52 per cento della media nazionale. Imprese anziane, con oltre il 60 per cento dei titolari che hanno più di 50 anni. In deciso aumento le società di capitali che salgono da 658 a 728 (+10,6 per cento) mentre calano anche le società di persone (-5,9 per cento) e le altre forme giuridiche (-7,7 per cento).

Sul territorio il prezzo più alto della crisi lo hanno pagato le imprese di autotrasporto della provincia di Ancona (-87 tra il 2016 e novembre 2019), seguite da quelle di Pesaro Urbino (-56) e Macerata (-49). Più contenuto il calo ad Ascoli Piceno (-29) e Fermo (-21).

Le aziende di autotrasporto chiudono ma chi è rimasto sul mercato ha rafforzato la propria massa critica. Spesso attraverso consorzi e contratti di rete che favoriscono la logistica senza rinunciare alla flessibilità.

“Le nostre imprese” afferma Riccardo Battisti responsabile Cna Fita Marche “per oltre il 90 per cento sono attive nel traffico regionale e internazionale e solo meno del 10 per cento viaggiano oltre frontiera. Il confronto con i vettori esteri è impietoso. Ad esempio i ‘padroncini’ polacchi fanno per il 70 per cento trasporto internazionale. Senza considerare la concorrenza al ribasso sulle tariffe che penalizza fortemente le nostre imprese rispetto a quelle dell’Est Europa. In dieci anni abbiamo perso il 40 per cento delle merci trasportate su strada.”

I problemi che frenano il settore? Lo storico gap infrastrutturale della nostra regione ma anche della rete stradale e autostradale nazionale. Il continuo aumento dei costi di gestione, i ritardi nei tempi di pagamento e l'estrema debolezza del potere contrattuale dei “padroncini” nei confronti della committenza.

“Come se non bastasse” precisa Battisti “gli autotrasportatori marchigiani devono affrontare anche il caos sull’A14 e sulla statale 16 a causa dei viadotti a rischio, con maxi ingorghi, strade intasate e file per decine di chilometri. Una situazione insostenibile. Senza un risoluto e celere intervento del Governo ci mobiliteremo organizzando una protesta tra le Marche e l’Abruzzo, riservandoci di individuare modalità, tempi e luoghi della contestazione”.

Le priorità per una inversione di rotta e per rilanciare l’autotrasporto? Garantire una effettiva continuità territoriale a tutte le imprese disagiate a causa della critica collocazione logistica; ridurre l’incidenza delle imposte sul gasolio sotto il 50%; impiegare finanziamenti europei per

programmare quanto prima un piano straordinario di intervento sulla viabilità; introdurre misure che, consentano tempi certi di pagamento; favorire l'aggregazione tra imprese.

| MARCHE | 2016 | 2017 | 2018 | 2019<br>(novembre) | variaz.<br>triennio<br>2016-2019 | var. %<br>triennio |
|--------|------|------|------|--------------------|----------------------------------|--------------------|
|--------|------|------|------|--------------------|----------------------------------|--------------------|

|        |      |      |      |      |      |       |
|--------|------|------|------|------|------|-------|
| totale | 3991 | 3920 | 3838 | 3749 | -242 | -6,1% |
|--------|------|------|------|------|------|-------|

#### trasporti imprese attive nelle Marche e nelle province

|                      | AN    | AP    | FM    | MC    | PU    | Totale |
|----------------------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|
| 2016                 | 1184  | 562   | 336   | 766   | 1143  | 3991   |
| 2017                 | 1151  | 564   | 325   | 744   | 1136  | 3920   |
| 2018                 | 1129  | 551   | 313   | 731   | 1114  | 3838   |
| 2019 (novembre)      | 1097  | 533   | 315   | 717   | 1087  | 3749   |
| Variaz. primi 9 mesi | -32   | -18   | 2     | -14   | -27   | -89    |
|                      | -2,8% | -3,3% | 0,6%  | -1,9% | -2,4% | -2,3%  |
| Variaz. 2016-19      | -87   | -29   | -21   | -49   | -56   | -242   |
|                      | -7,3% | -5,2% | -6,3% | -6,4% | -4,9% | -6,1%  |

Fonte: Centro Studi Cna Marche su dati Movimprese

#### trasporti e magazzinaggio - imprese attive nelle Marche e nell'area cratero

|             | 2016 | 2017 | 2018 | 2019<br>(novembre) | variaz. primi<br>11 mesi | var. % primi<br>11 mesi |
|-------------|------|------|------|--------------------|--------------------------|-------------------------|
| cratere     | 789  | 782  | 769  | 765                | -4                       | -0,5%                   |
| non cratero | 3202 | 3138 | 3069 | 2984               | -85                      | -2,8%                   |
| totale      | 3991 | 3920 | 3838 | 3749               | -89                      | -2,3%                   |

|             | 2016 | 2017 | 2018 | 2019<br>(novembre) | variaz.<br>triennio<br>2016-2019 | var. %<br>triennio |
|-------------|------|------|------|--------------------|----------------------------------|--------------------|
| cratere     | 789  | 782  | 769  | 765                | -24                              | -3,0%              |
| non cratero | 3202 | 3138 | 3069 | 2984               | -218                             | -6,8%              |
| totale      | 3991 | 3920 | 3838 | 3749               | -242                             | -6,1%              |

#### trasporti e magazzinaggio - imprese attive nelle Marche e nelle province

|      | AN   | AP  | FM  | MC  | PU   | Totale |
|------|------|-----|-----|-----|------|--------|
| 2016 | 1184 | 562 | 336 | 766 | 1143 | 3991   |
| 2017 | 1151 | 564 | 325 | 744 | 1136 | 3920   |

|                          |       |       |       |       |       |       |
|--------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 2018                     | 1129  | 551   | 313   | 731   | 1114  | 3838  |
| 2019 (novembre)          | 1097  | 533   | 315   | 717   | 1087  | 3749  |
| Variaz. primi 9 mesi     | -32   | -18   | 2     | -14   | -27   | -89   |
|                          | -2,8% | -3,3% | 0,6%  | -1,9% | -2,4% | -2,3% |
| Variaz. triennio 2016-19 | -87   | -29   | -21   | -49   | -56   | -242  |
|                          | -7,3% | -5,2% | -6,3% | -6,4% | -4,9% | -6,1% |

**trasporti e magazzinaggio - imprese attive nelle Marche per forma giuridica**

|              | 2018         | 2019 *       | variaz. assolute | var. %       |
|--------------|--------------|--------------|------------------|--------------|
| soc.capitali | 702          | 728          | 26               | 3,7%         |
| soc.persone  | 605          | 592          | -13              | -2,1%        |
| individuali  | 2.372        | 2.296        | -76              | -3,2%        |
| altre forme  | 159          | 155          | -4               | -2,5%        |
| totale       | <b>3.838</b> | <b>3.771</b> | <b>-67</b>       | <b>-1,7%</b> |

**trasporti e magazzinaggio - imprese attive nelle Marche per forma giuridica nell'ultimo triennio**

|              | 2016         | 2019 *     | variaz. assolute | var. %       |
|--------------|--------------|------------|------------------|--------------|
| soc.capitali | 658          | 728        | 70               | 10,6%        |
| soc.persone  | 629          | 592        | -37              | -5,9%        |
| individuali  | 2.536        | 2.296      | -240             | -9,5%        |
| altre forme  | 168          | 155        | -13              | -7,7%        |
| totale       | <b>3.991</b> | <b>3.7</b> | <b>-220</b>      | <b>-5,5%</b> |