

## Rubrica Ruote d'Italia su Libero del 30 marzo 2008

### L'ultima del Pd: "I guai dei trasporti? Colpa del Polo"

La Lettera è arrivata pochi giorni fa. Mittenti: la senatrice Anna Finocchiaro e il deputato Antonello Soro, entrambi del Pd. Destinatari: gli autotrasportatori. La categoria con cui il governo Prodi si era scontrato duramente a dicembre. I bisonti avevano proclamato lo sciopero per invocare maggiori controlli, rispetto delle regole di sicurezza, provvedimenti fiscali. La rivolta paralizza il Paese. L'esecutivo va su tutte le furie, precetta i Tir. Il Professore tuona: "E' una scelta inevitabile perché siamo davanti a un'inammissibile violazione della libertà dei cittadini". Alla fine, dopo giorni di tensione la protesta rientra. Si torna alla normalità. E adesso, leggendo la lettera degli esponenti del Pd, si scopre una cosa. In quelle ore il centrosinistra aveva avviato una profonda riflessione "per capire le ragioni della grande protesta". Adesso, col voto all'orizzonte, i veltroniani annunciano di aver compreso. "Ci siamo convinti che la protesta partiva da motivazioni giuste", scrivono Finocchiaro e Soro. In sostanza, danno la colpa al Cavaliere. D'altronde, si legge, il degrado delle condizioni di lavoro è stato "indotto, è bene ricordarlo, dalla legge di deregolamentazione selvaggia voluta dal Governo Berlusconi nel 2005". Frasi che hanno fatto infuriare Paolo Uggè, responsabile dell'ufficio trasporti di FI e storico leader del sindacato nazionale del settore. Uggè ha preso carta e penna scrivendo una letteraccia di risposta, in cui accusa i rivali di "scarsa conoscenza degli avvenimenti".

<br><br>

Per capire la situazione, però, è necessario fare un salto al 2005. A Palazzo Chigi c'è Berlusconi. Il Parlamento approva la legge delega per il riassetto normativo del settore dell'autotrasporto. Il centrosinistra non fa le barricate. Idem le categorie interessate, che anzi condividono la riforma. Il governo emana i decreti legislativi (tradotto: inizia a far camminare la riforma). Dato che l'argomento è delicato, la Cdl prevede anche la creazione dell'osservatorio. Si tratta di una specie di commissione per verificare gli effetti del provvedimento. Entro due anni sarebbero scattati eventuali correttivi. Sta di fatto che il tempo passa e cambia l'inquilino di Palazzo Chigi. Arriva Prodi. Entro marzo 2007 l'Unione potrebbe mettere mano alla pratica. Ma la questione finisce dritta in un cassetto. Tanto che il governo chiede (e ottiene) una proroga fino al 31 dicembre 2008. "Non hanno fatto più nulla" tuona Uggè. Quando ha ricevuto la lettera del Pd, ha appreso che i veltroniani propongono l'introduzione del contratto tipo, la scheda del trasporto a carico del committente, il pagamento dei servizi a trenta giorni dall'emissione della fattura, l'istituzione della tariffa minima antidumping. L'esponente azzurro sbotta: "Perché non l'hanno fatto prima?". Per Finocchiaro e Soro la colpa, guarda un po', è nel centrodestra. Nella missiva, infatti, spiegano che avrebbero voluto inserire queste ricette nel cosiddetto decreto milleproroghe, ma alla fine la Cdl aveva bloccato tutto. Versione di Uggè. "E' incredibile che una maggioranza dia la colpa all'opposizione. Avevano i numeri per approvare quello che volevano". Non solo: "Dato che l'esecutivo è ancora in carica" ragiona Uggè "potrebbe approvare il decreto legislativo anche in questi giorni". Secondo l'esponente del Pdl, il centrosinistra ha preferito "non insistere scaricando su altri le proprie responsabilità". Uggè ha vergato una risposta replicando punto per punto alle teorie di Finocchiaro e Soro. Si attendono eventuali risposte dal Pd. Nell'attesa, si segnala che quelli che giurano di aver capito le ragioni della protesta stanno mostrando i muscoli. Nel mirino hanno inquadrato gli autotrasportatori che si erano rifiutati di mettersi in viaggio. Le federazioni che avevano proclamato la protesta dovranno pagare 70 mila euro. Mentre alcuni camionisti, pizzicati coi mezzi fermi sul ciglio della strada, rischiano multe salate. E sono finiti sotto la lente delle procure. Così ha voluto il ministro dei Trasporti Alessandro Bianchi. Quello messo al governo dal Pdc. Quello che aveva confessato: "Ascoltare per ore e ore il discorso del primo maggio di Fidel Castro mi ha dato emozioni forti". Quello che, negli ultimi giorni, è stato scaricato anche da Diliberto. Adesso, il ministro Bianchi è passato con il Pd. Quello di Finocchiaro e Soro.

Paolo Uggè

## Rubrica Ruote d'Italia su Libero del 5 aprile 2008

### Mai vittime del lavoro. Il doppiopesismo applicato ai camionisti.

"Tir assassini". "Tirroristi". Oppure "Tir con licenza di uccidere", come è stata titolata l'inchiesta pubblicata sul numero de "L'Espresso" in edicola a fine marzo. Ovvero: siamo alle solite, all'abitudine di fare demagogia, di accontentarsi di un'analisi generica (capace solamente di mostrare all'opinione pubblica un'immagine distorta di una categoria nella quale tutti al volante si comporterebbero come irresponsabili, incuranti dell'incolumità degli altri utenti della strada) senza avere la capacità o la voglia di analizzare la realtà, i dati. Per esempio quelli ISTAT, che avrebbero raccontato una realtà ben diversa, fatta di una stragrande maggioranza di camionisti professionali e responsabili, senza alcun desiderio autodistruttivo di provocare incidenti. Una realtà dalla quale emerge che solo sette incidenti su 100 vedono coinvolti camion e camionisti con la percentuale che scende ancora sensibilmente quando di parla di incidenti provocati dai mezzi pesanti. E, ancora, mentre dal 1995 al 2004 il numero di incidenti, in termini di eventi, saliva del 23 per cento, quello degli incidenti che hanno visto coinvolti veicoli merci, i presunti "Tir con licenza di uccidere" sono aumentati del 15 per cento: l'otto per cento in meno.

E' scritto tutto nero su bianco nel Rapporto sull'incidenzialità nell'autotrasporto dell'Istat, l'Istituto nazionale di ricerca. Dati inconfutabili e a disposizione di tutti. Giornalisti compresi. A partire da quelli de "L'Espresso" che nella loro indagine accennano all'insufficienza dei controlli, senza però dar un nome e un cognome ai responsabili (tanto basata scaricare tutto addosso agli autotrasportatori), senza raccontare che nel 2005, con la legge 32, il Governo introdusse un sistema di liberalizzazione regolata fondata su tre principi: la responsabilità condivisa tra caricatori, committenti e autotrasportatori; il rispetto delle regole sulla sicurezza sociale e della circolazione; i controlli sulle strade e presso le imprese. Per realizzare ciò venne previsto in un protocollo di intesa, condiviso e ribadito anche dall'attuale Parlamento, che si sarebbero istituite pattuglie dedicate ai controlli dei mezzi pesanti, da realizzare in ogni provincia, nel numero di almeno dieci al giorno. Peccato che tutto sia rimasto sulla carta. L'indice di produttività, ovvero il rapporto fra i mezzi adibiti ai controlli e il numero dei controlli effettuati, è ahinoi, rimasto identico, se non diminuito. E la stessa sorte è toccata all'emendamento che prevedeva l'obbligo, per i conducenti di mezzi pesanti coinvolti in incidenti con feriti o decessi, di attestare di non essere consumatori abituali né di sostanze alcoliche né di stupefacenti, intervenendo con l'interdizione alla guida.

Le inchieste giornalistiche, per essere tali, non dovrebbero limitarsi agli effetti ma risalire invece alle cause e alle responsabilità. Certo, occorrerebbe raccontare che i primi a chiedere controlli severissimi, per combattere gli abusivi e il lavoro nero, sono stati proprio gli autotrasportatori, che spesso sono padri di famiglia e sulle strade non si divertono a rimetterci la pelle. E bisognerebbe addirittura parlare di camionisti vittime di incidenti sul lavoro (perché chi cade dall'impalcatura è una povera vittima e un camionista con moglie e 4 figli a casa no?) Ma forse questo non sarebbe uno scoop, non assicurerebbe il facile titolone sparato in copertina.

Paolo Uggè

P.S.:oltre al danno ora si è aggiunta la beffa, sotto forma di una solenne bocciatura inflitta dai competenti organismi europei all'Italia proprio per la carenza dei controlli previsti anche da una direttiva comunitaria. Gli stessi controlli che gli autotrasportatori avevano ripetutamente chiesto attraverso le denunce di Confrasperto e le interrogazioni parlamentari sollecitavano il Governo la cui incompetenza e le cui evidenti lacune (da parte chi ha gestito i ministeri) hanno provocato questo nuovo grave incidente di percorso.

## **Rubrica Ruote d'Italia su Libero del 12 aprile 2008**

### **C'è solo una strada per evitare un nuovo blocco dell'autotrasporto**

Quanti hanno dimenticato il fermo dell'autotrasporto che nel dicembre scorso paralizzò l'economia nazionale per tre giorni interi? Gli operatori del settore decisero di intraprendere quella clamorosa iniziativa stanchi di due anni di intese sottoscritte e mai rispettate dal ministro Bianchi e soprattutto dell'immobilismo nelle scelte concernenti il trasporto merci.

La soluzione, ipotizzata al solo fine di rimuovere le situazioni di difficoltà esistenti in quei giorni nel Paese, fu trovata con una nuova serie di proposte che l'Esecutivo presentò alla categoria. Vi fu molta insoddisfazione e molte furono le critiche nei confronti di quelle associazioni che favorirono le iniziative di protesta, soprattutto perché le soluzioni tracciate dal Governo altro non erano che titoli di provvedimenti che sarebbero stati emanati successivamente. Nessun confronto nel merito, nessuna valutazione di compatibilità con le norme comunitarie, nessuna verifica con gli operatori interessati. Non fu un caso se la Conftrasporto definì quanto proposto come un insieme di titoli i cui contenuti erano tutti da definire e pertanto insoddisfacenti. Oggi il Paese volta pagina e, qualsiasi sarà il responso delle urne, sicuramente ci si troverà di fronte a una nuova compagine di Governo con la quale anche il nostro settore si troverà costretto ad aprire un serrato, quanto immediato confronto. Niente, o molto poco di quanto indicato, in modo unilaterale dal Governo Prodi è stato infatti realizzato.

Se le ragioni possono ricercarsi certamente nella poca dimestichezza ad individuare soluzioni possibili da parte di chi, Governo e associazioni di categoria, ha condotto la vertenza, una cosa è certa: la parte di Pinocchio spetta a pieno titolo all'Esecutivo uscente. Una nuova fase dunque si aprirà e i rischi di far vivere al Paese una nuova stazione di conflitto sono forti.

Gli operatori si trovano in grosse difficoltà e i problemi della categoria sono rimasti di fatto gli stessi del 2006. Con l'aggravante che, nel frattempo, il costo del gasolio si è impennato; i concorrenti esteri, molto più convenienti, hanno incrementato la loro presenza sulle strade italiane; la riforma avviata nella passata legislatura, con il consenso di tutte le parti, non è stata completata e, da ultimo, i controlli necessari per il rispetto delle norme sulla sicurezza sociale e della circolazione non sono stati effettuati come concordato (il deferimento di questi giorni alla Corte di giustizia europea ne è una evidente riprova). Si dovrà ricominciare da dove eravamo rimasti. E questo anche perché il Governo Prodi, che aveva assicurato l'attuazione di quanto promesso in occasione della soluzione del fermo, non ha neppure, come per altri aspetti o settori, saputo o potuto utilizzare gli ultimi provvedimenti emanati in articulo mortis per mantenere quanto garantito agli autotrasportatori.

Una polpetta avvelenata o, se si preferisce, una bomba ad orologeria pronta ad esplodere da un momento all'altro.

Chi nel dicembre scorso si era mostrato particolarmente pronto nei confronti del governo uscente, ha già preannunciato, dopo la prima settimana di governo, un nuovo fermo della categoria se l'esecutivo entrante non emanerà provvedimenti concordati. Provvedimenti che quattro mesi fa erano stati dati per sicuri (in cambio della sospensione della protesta) da pasticcioni incapaci e forse anche un po' in malafede.

Paolo Uggè

## **Rubrica Ruote d'Italia su Libero del 19 aprile 2008**

### **Come distribuire le merci in centro città migliorando il traffico**

Quante volte sarà capitato di soffermarsi in una delle più centrali vie dei centri cittadini, notando come si realizza la distribuzione delle merci utili ai negozi, domandandosi se non potesse essere trovata una soluzione più funzionale e meno invasiva.

Non c'è dubbio che una dei momenti di maggior difficoltà del traffico cittadino si realizza quando i flussi di coloro che entrano in città per il lavoro, per la distribuzione delle merci, per gli studenti e da ultimo per la raccolta dei rifiuti, si sovrappongono. In quei momenti la congestione sviluppa maggiormente i suoi effetti negativi e scarica in termine di ambiente, sicurezza e perdita di tempo i maggiori effetti.

Da anni il fenomeno viene analizzato; più volte in dotti convegni si ipotizzano soluzioni; troppe volte le vie d'uscita rimangono lettera morta quando si deve passare dal dire al fare.

Nel luglio del 2005 il presidente del Consiglio Berlusconi sottoscrisse il "patto della logistica" con il quale si delineavano interventi necessari in tema di trasporto. Quelle linee, frutto del confronto con tutte le parti interessate vennero condivise e sottoscritte dalle maggiori rappresentanze delle forze economiche del Paese.

Il 23 marzo 2006 su quelle linee venne approvato dal Cipe il Piano dei trasporti e della logistica. In quel Piano erano previste cinque filiere sulle quali intervenire concretamente e tra queste la distribuzione urbana delle merci.

Il gruppo di lavoro istituito all'interno della Consulta della logistica ha ritenuto di operare una prima sperimentazione nell'area di Milano nell'ambito della macroregione del Nord Ovest, ipotizzando due piattaforme di alimentazione esterna: la prima localizzata lungo l'asse del Sempione; la seconda a sud lungo l'asse di connessione Genova Milano.

Nel novembre 2005 venne firmato un protocollo di intesa con il Comune di Milano; il 20 marzo 2007 con la sottoscrizione dell'accordo quadro con le ferrovie, prese il via la fase operativa per dar vita ad una soluzione nuova della distribuzione delle merci oltre che ad una riorganizzazione delle aree dismesse delle ferrovie. Una soluzione dalla doppia valenza positiva.

L'innovativo progetto mette in connessione, tramite la rete ferroviaria alcune piattaforme logistiche urbane utili sia per l'approvvigionamento sia per la partenza delle merci.

Una rete logistica composta da poli logistici esterni finalizzati allo scambio delle merci tra le diverse modalità di trasporto e da centri di distribuzione urbana.

Le merci in destinazione nel territorio milanese saranno deconsolidate, aggregate per zone di distribuzione e inviate per ferrovia durante l'orario notturno alla piattaforma urbana. Le giunte verranno organizzate per filiera e depositate in magazzini che fungeranno da transit point che saranno un sorta di magazzino virtuale degli esercizi commerciali del bacino d'utenza della piattaforma. La consegna dell'ultimo miglio verrà effettuata in ragione delle prenotazioni on-line che il commerciante effettuerà secondo le sue esigenze. La distribuzione avverrà con veicoli a basso impatto ambientale. Si determinerà così una diminuzione dei tempi di percorrenza, una maggior razionalizzazione della distribuzione e una riduzione dei mezzi commerciali in circolazione. Una sfida del "fare" ipotizzata e portata avanti dal Comune di Milano sulla base di un progetto del governo Berlusconi che potrà essere di grande utilità in previsione delle necessità che con l'Expo si determineranno per la comunità milanese.

Paolo Uggè

## **Rubrica Ruote d'Italia su Libero del 26 aprile 2008**

### **Il Patto per la logistica, storia di una scelta illogica**

A porsi l'interrogativo non è una associazione di categoria che mira a tutelare gli interessi del mondo del trasporto, bensì Mario Sebastiani su Finanza Mercati.

Il noto esperto, affrontando il tema di come si possa operare per rimettere le ali al Cargo del nostro Paese, non sottace la sua delusione sulla mancanza di quello che avrebbe potuto e dovuto essere lo strumento politico di riferimento per dare competitività al nostro sistema Paese.

L'esperto ritiene sia scarsa l'influenza, in termini generali sull'economia del Paese, dell'uscita di Alitalia dal traffico Cargo in quanto, a Suo dire, non cambierà molto il grave deficit logistico che affligge il Paese.

La maggior parte delle merci vengono già oggi preparate e sottoposte ai controlli di frontiera negli aeroporti italiani e poi trasportate sui camion per riempire i voli Lufthansa. Così come le filiere produttive affidano nella maggior parte dei casi la loro capacità di penetrazione sui mercati al trasporto stradale.

Sostiene ancora l'economista che "faccia più male all'economia nazionale il fatto che le nostre merci sopportino costi e tempi di trasporto eccedenti quelli dei concorrenti europei, piuttosto che i passeggeri siano costretti a servirsi di Hub europei".

Uno dei maggiori handicap per la competitività italiana è, secondo Sebastiani, "la mancanza di cultura e di organizzazione logistica moderna che può essere raccolta solo da grandi imprese che si trasformano da meri vettori a integratori di logistica". Che fine ha fatto allora il disegno unitario di sistema contenuto nel Patto per la logistica del 2005; si chiede Sebastiani.

Un quesito che sembra ricalcare le ripetute sottolineature di Confrtrasporto all'opinione pubblica.

Un interrogativo condivisibile che deve però trovare risposte da chi ha governato in questi due anni. Forse non è a conoscenza dei più ma il "Patto del 2005" è stato trasformato in "Piano nel 2006" e sottoscritto dagli stessi che lo avevano condiviso, approvato infine dal Cipe il 23 marzo 2006 ma messo nel cassetto dal governo Prodi.

Non è stata una dimenticanza ma un modo diverso e secondo noi errato, di concepire le scelte strategiche nel Paese.

Mentre il Governo Berlusconi aveva messo al centro della propria politica economica la logistica e i trasporti, il programma di Prodi ha preferito abbandonare tutto quanto era legato a tale visione.

Si è iniziato con la separazione dei ministeri; abbandonato il Piano della logistica e scelto di redigere un fantomatico Piano della mobilità, del quale dopo due anni, si sono potute solo leggere le linee guida. Il tutto con un costo pari a 15 milioni di euro, contro i 600 mila spesi per la redazione sia del Patto che del Piano.

Fa piacere che una voce importante come quella di Sebastiani si levi a rivendicare oggi la ripresa dei contenuti del Patto. Forse tali critiche dovevano prima essere rivolte a coloro che detenevano le responsabilità delle scelte.

Oggi il Paese non si ritroverebbe a pagare le conseguenze di scelte effettuate che hanno bloccato gli interventi che avrebbero favorito le condizioni perché il nostro sistema produttivo non si trovasse con l'allungamento dei tempi nella consegna dei prodotti, in una stagione nella quale si produce per flussi e la competitività si gioca sul tempo.

Se pensiamo in aggiunta che la logistica è tempo non possiamo che rammaricarci ancor più del tempo perduto e fare tutte le pressioni possibili perché il nuovo Esecutivo recuperando quanto c'è di buono realizzato nel passato riprenda ad occuparsi seriamente di competitività che non può essere affrontato con interventi congiunturali bensì strutturali.

Paolo Ugge

## **Rubrica Ruote d'Italia su Libero del 3 maggio 2008**

### **Con la Consulta (e senza generosi regali) possiamo tornare competitivi**

Costituita nel luglio del 2003 la Consulta per il trasporto e la logistica è riuscita in tre anni di attività: ad elaborare un "Patto e un Piano della logistica"; riformare la legge quadro del trasporto merci; elaborare i provvedimenti per lo sviluppo del trasporto combinato strada-mare e treno-tir; gestire i conflitti nel settore, evitando che si aprissero momenti conflittuali di grande impatto.

Durante il governo Prodi di fatto è divenuta un organismo inutilizzato; basterebbe constatare quello che è riuscita a produrre in due anni e soprattutto come sia stata ininfluente nella vertenza che ha portato nel mese di dicembre al fermo dei servizi.

L'inattività non ha impedito tuttavia, a fine mandato, che si assumessero decisioni che ha portato alla previsione del gettone di presenza anche per chi svolge compiti già delegati.

Niente di illegittimo ma aver fissato con un decreto, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale il 23 febbraio, le modalità di corresponsione dei compensi, (185mila euro in tutto) e senza aver prima definito l'organizzazione della Consulta, sembra solo una buona uscita, visto che poteva essere differito, evitando situazioni di fatto per i nuovi titolari del dicastero dei trasporti.

Al di là di quanto segnalato, esaustivo per dimostrare quale sia il senso della ricerca del bene comune del governo Prodi, il nuovo Governo dovrà recuperare rapidamente ripartendo dalle positive esperienze del passato.

Nella Consulta tutte le realtà interessate alla mobilità delle merci dovranno ritrovarsi e dibattere a fondo la tematica del mondo dei trasporti, aspetto sensibile per il Paese, sviluppare idee e proposte da sottoporre all'Esecutivo.

Le previsioni economiche degli esperti assegnano alla nostra economia l'ultimo posto tra i paesi industrializzati. Una delle cause che ha favorito la forte riduzione della crescita, rispetto a quanto verificatosi negli altri paesi europei, è stato il blocco degli interventi infrastrutturali. Se la nostra economia vuole rilanciarsi non potrà che ripristinare tutti gli interventi inseriti nell'elenco delle grandi opere bloccate dalla politica dei divieti.

Gli anni che verranno allora dovranno poter contare comunque sulla percorribilità delle reti esistenti, visto che le merci prodotte e trasformate nel Paese devono essere in grado di raggiungere i mercati di destinazione nei tempi funzionali al sistema produttivo.

Solo una adeguata gestione della logistica e dei trasporti è in grado di soddisfare tali esigenze. Da qui diviene indispensabile che il mondo della logistica, dei trasporti e della produzione abbiano a dialogare per evitare che a perdere sia tutto il sistema Paese.

Le soluzioni possibili potranno tuttavia essere ricercate solo con un confronto serrato tra le parti.

Ecco dunque che la Consulta dovrà poter giocare un ruolo di primaria importanza, impegnandosi al massimo perché i conflitti siano il più possibile prevenuti e gestiti, perché le regole abbiano ad essere rispettate da tutti, perché i tentativi di prevaricazione siano evitati e ricondotti nell'ambito di corretti rapporti.

Occorre che ognuno faccia ora la propria parte senza furbie ma con l'obiettivo di dare il proprio contributo per far ripartire il nostro Paese.

La sfida non sarà facile. I tentativi di rallentare i processi decisionali, utilizzando le pastoie della burocrazia politicizzata, saranno sempre presenti.

Alle forze imprenditoriali sane, alle realtà associative che operano per far sì che le imprese italiane possano trovare condizioni favorevoli per tornare a svilupparsi spetta questo grande ruolo.

Le responsabilità delle decisioni sono di competenza e appartengono alle responsabilità di chi governa ma solo se le parti sociali sapranno presentare soluzioni condivise, come avvenuto per il Piano della logistica, si potrà dire di aver agito nell'interesse del nostro Paese.

Paolo Uggè

## **Rubrica Ruote d'Italia su Libero del 10 maggio 2008**

### **Quando gli scioperi sono solo contro i cittadini**

Non ha fatto neppure in tempo a insediarsi, che il nuovo esecutivo si è trovato, senza aver alcuna responsabilità, a fare i conti con la proclamazione di uno sciopero nel settore del trasporto pubblico locale. E tutto lascia intendere che questa non sarà che la prima iniziativa. Verrebbe da domandarsi, visto che le conseguenze delle azioni sindacali nei trasporti locali si riversano sui cittadini incolpevoli, quale sia la logica di uno sciopero a governo non ancora in condizioni di operare. Che senso ha mettere in difficoltà tanti cittadini e lavoratori per una vertenza che sicuramente è frutto di ragioni complesse, che non intendo minimamente discutere, ma che altrettanto certamente prende l'avvio da molto lontano?

Viene spontaneo domandarsi quali risposte possono pensare di avere lavoratori, visto che il governo ancora in carica guidato da Romano Prodi solo per l'ordinaria amministrazione è impossibilitato ad assumere ogni decisione utile alla soluzione della vertenza. Il sospetto che si tratti di una campagna "contro", da attuare a prescindere, sorge spontaneo. Ed è decisamente forte.

Del resto, già da tempo era facilmente prevedibile che il settore dei trasporti sarebbe stato l'elemento sul quale costruire una pesante conflittualità nei confronti del nuovo esecutivo. Non si può certo negare che, in diversi settori del trasporto, esistano i presupposti perché la situazione esploda: il trasporto aereo, le ferrovie, il trasporto pubblico locale, l'autotrasporto, in sofferenza da almeno due anni, rischiano infatti di sconvolgere la vita e l'economia del Paese nei prossimi mesi.

Limitandoci al tema del trasporto su gomma, non si può non pensare all'impatto che riversano sui bilanci delle imprese i continui incrementi del prezzo del gasolio e conseguentemente all'effetto che soprattutto sui piccoli imprenditori tale costo produce. In questa settimana le associazioni hanno già diffuso una nota con la quale si chiede un urgente incontro al nuovo ministro.

Il settore dell'autotrasporto, dopo tre protocolli d'intesa sottoscritti in due anni dal ministro Alessandro Bianchi, è ancora in attesa di ricevere quanto promesso. La FAI Conftrasporto non presterà certo il fianco a manovre di stampo politico, ma ha il dovere di ricercare ogni mezzo utile per tutelare le proprie imprese aderenti. Per questo non può che auspicare e attendersi dal nuovo titolare delle Infrastrutture e Trasporti consapevolezza e attenzione sin dai primi giorni.

Uno dei primi passi da compiere è sicuramente quello che consenta alla Consulta per il trasporto e la logistica (rimasta di fatto inutilizzata con Prodi alla guida del Paese) di poter realmente svolgere i ruoli per la quale venne costituita nel 2003. E la stessa cosa vale per la Commissione, insediata dall'allora sottosegretario alle Attività produttive onorevole Dell'Ecle nel 2006 e lasciata a sua volta inattiva per due anni, che vedeva l'unione petrolifera e le associazioni del trasporto merci confrontarsi proprio sui prezzi del gasolio. Infine, occorrerà dare seguito ai punti della riforma sulla parte normativo-tariffaria che possono risultare determinanti anche per dare risposte alla questione gasolio. Solo la ripresa immediata di un confronto sui punti lasciati irresponsabilmente irrisolti da Prodi e sui temi legati all'attualità del caro gasolio potrà evitare che anche il settore del trasporto merci apra una fase di vertenze, andando ad aggiungersi a coloro che già hanno deciso di avviare, probabilmente per altri motivi, la stagione degli scioperi "contro". Ma prima di giungere a uno scontro esiste (almeno per chi non cerca manovre strumentali) una strada alternativa: quella del confronto.

PAOLO UGGE'

## **Rubrica Ruote d'Italia su Libero del 17 maggio 2008**

### **Con il nuovo orario ci sarà più sicurezza per i conducenti dei TIR**

Con decreto legislativo n.234 il governo ha recepito la direttiva sull'orario di lavoro di cosiddetti lavoratori mobili che ricomprende ovviamente i conducenti dei mezzi pesanti. La direttiva stabilisce che tali lavoratori non possano superare, nei quattro mesi, una media di 48 ore settimanali come prestazioni lavorative, salvo alcune deroghe che possono essere introdotte solo con accordi tra le parti sociali.

Il primo dato che emerge è che il limite massimo consentito riguarda tutte le prestazioni connesse all'attività di conducente e non le sole ore di guida che quindi finiscono con il ridursi.

L'altro elemento che, dovrebbe suscitare attenzione da parte di tutti gli utilizzatori del trasporto stradale, in particolar modo delle merci, è che le nuove norme, oltre a determinare un incremento del costo del trasporto, introducono anche responsabilità per tutti i soggetti che concorrono a partecipare a una attività di trasporto.

Il comma 3 dell'articolo 14 della direttiva dispone che "gli Stati membri provvedano a che speditori, caricatori, capifila, subappaltatori e imprese che occupano lavoratori mobili rispettino le disposizioni pertinenti della direttiva".

Il combinato disposto delle leggi vigenti impone dunque un coinvolgimento nelle responsabilità di più soggetti, affinché la tutela della sicurezza e la salute per i lavoratori sia assicurata. Una norma dunque, che tutela la salute dei lavoratori, ma che vuole anche innescare per i cittadini, effetti positivi. Va da sé che per le imprese i costi del trasporto aumentano e questo non potrà che costringere le realtà meglio organizzate a ricercare una maggior razionalizzazione dei servizi oltre a un più elevato utilizzo delle modalità alternative. E' noto che solo un'organizzazione funzionale dei tempi di guida, che potrà essere trovata con accordi sindacali, potrà produrre una riduzione dei costi.

Anche gli utenti del trasporto dovranno tuttavia prestare maggior attenzione alla scelta dei vettori ai quali affidare le proprie merci. Le normative non li esentano da responsabilità.

E' pur vero che il ricorso alla subvezione, ovvero una sorta di subappalto a un padroncino, potrebbe apparire come una soluzione che aggiri le nuove normative comunitarie. Un'attenta lettura delle norme introdotte con l'articolo 7 del decreto legislativo n.286 lascia intravedere che il concorso nelle sanzioni stabilite per i proprietari delle merci, laddove forniscano disposizioni che "risultano incompatibili con il rispetto da parte del conducente delle norme sulla sicurezza della circolazione stradale", potrebbe applicarsi per i committenti che non operino per tutelare la sicurezza e la salute dei conducenti.

Obiettivo della direttiva comunitaria è far sì che, attraverso regole serie sulla salute dei prestatori d'opera, si ponga fine a tutti quei comportamenti che ingenerano condizioni d'insicurezza sulle strade.

La FAI-Conftrasporto e le imprese aderenti sono sempre state sensibili e si sono puntualmente impegnate a sostenere le iniziative per garantire rispetto delle regole e, quindi, per migliorare la sicurezza stradale. Per questo, mentre sono già stati avviati incontri con le organizzazioni dei lavoratori, chiederà di aprire un confronto, anche tramite il nuovo esecutivo, con gli uffici preposti ai controlli e con la stessa committenza per sostenere ogni azione che intervenga sulle attività di trasporto, per determinare che la stessa avvenga nel rispetto delle disposizioni sul tempo di lavoro. Determinando così maggior sicurezza.

Paolo Uggè



## **Rubrica Ruote d'Italia su Libero del 24 maggio 2008**

### **Separare Malpensa da Alitalia o Malpensa rischia**

Si è dibattuto molto sulla questione Alitalia Malpensa ma pochi hanno avuto il coraggio di affrontare il problema per quello che è. Le conseguenze di scelte politiche che vengono da lontano che fino ad oggi hanno generato: la situazione di difficoltà della compagnia di bandiera; la perdita dell'opportunità di far divenire Malpensa un Hub europeo; il rischio di una pesante penalizzazione dell'economia lombarda.

L'elemento fondamentale che ha generato tutto ciò la mancanza di scelte politiche che rispondessero alla logica di sistema. Non si è avuto il coraggio di rivedere il traffico su Linate; non si è affrontato il tema della crescita degli aeroporti del Nord Italia, affossando così Malpensa come Hub. Le mancate attuazione degli impegni assunti nella realizzazione dei collegamenti, ferroviari e stradali ha fatto il resto concorrendo a favorire l'abbandono di quella unica alleanza che avrebbe consentito ad Alitalia di inserirsi tra le prime compagnie del mondo.

Il rischio che oggi si corre è che per inseguire ipotesi politicamente paganti ma poco realizzabili in termini di concretezza si finisca per penalizzare entrambe le realtà.

Malpensa rischia di non uscire dalle difficoltà se non pensa a sé stessa. Il vettore deve ristrutturarsi, trovando, eventualmente un partner finanziario, rivedendo la propria operatività su Malpensa solo su rotte profittevoli e ricollocando il personale in eccesso su una nuova compagnia lombarda che, con capitale pubblico/privato operi su base Malpensa coinvolgendo nella partecipazione azionaria un vettore (ideale sarebbe Aereoflot) che faccia divenire Malpensa lo snodo dei voli verso Cina, l'America Latina, Africa.

La questione è cruda ma semplice. È ovvio che Alitalia non può prescindere dal traffico su Malpensa ma altrettanto è evidente che se lo scalo lombardo non si dota di un vettore di riferimento rischia di non recuperare le condizioni per una crescita.

L'idea che Malpensa possa competere con l'hub di Francoforte è fallita ma il nuovo vettore in un'ottica di poin-to-point può rilanciare rapidamente le condizioni per una crescita sia del traffico merci che persone.

Il tempo passa inesorabilmente al massimo dopo l'estate una soluzione deve essere trovata se non si vuol vanificare il prestito concesso.

Siamo certi che l'impegno del nuovo governo riuscirà a dare un rapido impulso alla situazione ma non è certo con le dichiarazioni di principio sulla necessità che Malpensa debba restare l'Hub dell'Europa meridionale che si risolveranno i problemi anche del traffico merci che continua a produrre lunghe file di autotreni (300mila/anno) congestionare i valichi alpini per far giungere i prodotti negli aeroporti concorrenti.

Il presidente del Consiglio bloccando l'operazione di Air France che non voleva acquistare Alitalia per farla crescere ma evitare che la comprassero altri ma soprattutto per drenare traffico verso Parigi e Amsterdam, ha posto rimedio ad una vicenda che ora però va affrontata in modo razionale e senza indugi.

*Paolo Uggè*

## **Rubrica Ruote d'Italia su Libero del 31 maggio 2008**

### **La protesta dei TIR corre sulle strade di tutta l'Europa**

I bisonti della strada li chiamano, e come i bisonti rischiano d'essere decimati. Da pallottole che si chiamano costi elevatissimi, soprattutto di questi tempi col gasolio alle stelle, da cacciatori che si chiamano politici incapaci, a volte, di comprendere quanti sia importante per l'economia del nostro paese la voce autotrasporti.

Ma, a differenza dei pacifici e poco organizzati quadrupedi di nordamericani, i tir italiani, o meglio, i loro padroni o guidatori, prima di soccombere sono decisi a lottare. Come hanno fatto lo scorso dicembre, quando sono scesi in strada per occupare il loro luogo di lavoro, le carreggiate della autostrade, con l'obiettivo di sensibilizzare l'opinione pubblica, che ingora i problemi degli autotrasportatori, e mettere con le spalle al muro il governo, che non ignorava quei problemi ma, semplicemente, se ne fregava.

L'importanza della categoria all'interno dell'economia, lo scorso dicembre, si è evidenziata in modo straordinario. Merci in ritardo, benzinai chiusi, Paese paralizzato. Sperando che dell'esperienza di qualche mese fa si sia fatto tesoro, adesso le associazioni di categoria chiedono al governo un incontro, una tavola rotonda per affrontare e cercare di risolvere i problemi che, nel frattempo, si sono acuiti. La coalizione che da qualche settimana è al volante del Paese ha spesso sottolineato l'importanza della ripresa economica. Adesso è il momento di verificare se questa ripresa, secondo il nuovo esecutivo, deve essere trainata dagli autotrasportatori italiani. L'emergenza, tale per tutti gli italiani ma eccezionale e disastrosa per chi lavora sulle strade, riguarda l'impennata del prezzo del gasolio. Sembra di essere tornati al 1999, quando alcuni Paesi europei decisero di intervenire per contenere il costo del combustibile con interventi a favore del settore. La cosa non piacque all'Unione Europea, che minacciò sanzioni nei confronti dei Governi che avessero mantenuto tali misure, ma, dopo una fase di contestazione generale, le proteste rientrarono. Gli interventi governativi avevano riportato la situazione alla normalità e il calo dei prezzi fece il resto. Rimase tuttavia insoluta una questione, che rappresenta un po' il nodo cruciale del problema: quella del gasolio professionale. Per emanare norme vincolanti in materia serviva l'unanimità all'interno della Commissione, ma alcuni membri si opposero bocciando il provvedimento. Adesso, vista la situazione, le associazioni di categoria si sono mosse per ottenere un incontro con il governo al fine di evitare un blocco come quello dello scorso dicembre. Prevenire questo tipo di conflitto è ormai impossibile a causa della scarsa lungimiranza del precedente Esecutivo; provare a gestirlo è doveroso, anche perchè i problemi di chi trasporta merci in tutta Italia sono i problemi di tutti. Anche di chi in Italia non vive, visto che il 2 giugno partirà un'iniziativa di protesta in Francia, manifestazione seguita nel giro di poco tempo da prese di posizioni simili in Spagna e Grecia. Per questo motivo le associazioni di categoria nazionali hanno comunicato il 28 maggio agli organi competenti la possibilità di attuare un fermo generale dei servizi di autotrasporti e la necessità di un incontro più volte richiesto e mai convocato.

Cinque le questioni urgenti per le quali gli autotrasportatori chiedono una soluzione: emergenza gasolio e la conseguente riduzione dell'accisa; l'abbattimento dei costi chilometrici; la spendibilità immediata delle somme già destinate all'autotrasporto; un provvedimento necessario a rendere disponibile al Comitato Centrale le somme da destinare alla riduzione compensata dei pedaggi autostradali; una clausola di salvaguardia per la variazione del prezzo del gasolio. A questo punto, ci si aspetta un segnale dal governo. Un segnale forte che possa aprire le strade della comunicazione fra chi le decisioni le prende e chi le deve subire.

Paolo Uggè

## Rubrica Ruote d'Italia su Libero del 07 giugno 2008

### La Consulta è rimasta con le gomme a terra

È trascorso circa un mese da quando le associazioni dell'autotrasporto hanno richiesto un incontro urgente al nuovo ministro delle Infrastrutture per rappresentare la difficile situazione nella quale si trovano gli operatori del settore. Un incontro che dovrebbe rappresentare l'avvio di quel confronto costante e produttivo destinato a consentire alle parti di ricercare tutte le soluzioni possibili per conciliare gli interessi del Paese con quelli del settore. Questo, almeno, è quanto si augurano i rappresentanti della categoria.

Purtroppo, anziché prevenire la possibile fase di vertenza, oggi ci troviamo già nell'anticamera di un possibile avvio del conflitto. La gran parte degli operatori è consapevole che la "questione gasolio" fine a sé stessa non può certo trovare risposte urgenti e necessarie. A questo non giovano certo né gli annunci circa interventi a favore dell'autotrasporto, in fase di studio, né i tentativi maldestri tendenti a coinvolgere anche le compagnie petrolifere nel confronto con il governo.

Le due realtà è bene restino distinte anche perché un conto sono le questioni legate all'imposizione fiscale e le possibili soluzioni e un conto sono le iniziative che a livello imprenditoriale possono essere ricercate tra le parti stesse che devono evitare di incorrere in violazioni della normativa antitrust. La strada che deve essere ricercata è invece quella della ricerca di misure che rendano più sostenibile il costo chilometrico del trasporto.

L'impegno del governo nella fase d'emergenza dovrà orientarsi a dare risposte. Primo tra tutti la messa in atto della fase relativa ai tanto annunciati controlli mai avviati in modo soddisfacente.

In tutta la vicenda brilla per la propria assenza la Consulta che tra i suoi compiti ha proprio quello di agire da camera di compensazione dei possibili conflitti. Da quando le associazioni hanno segnalato le difficoltà, la Consulta ha tenuto una riunione, non certo per predisporre un lavoro preparatorio per chi si sarebbe insediato, ma per deliberare invece spese e consulenze per un cifra quantificabile in 520 mila euro. La passata gestione ha relegato la Consulta a un ruolo marginale senza portare avanti con la dovuta competenza tutte quelle azioni necessarie a far sì che la riforma di liberalizzazione regolata fosse in piena rispondenza con le aspettative di tutte le parti che avevano concorso a realizzarla.

La mancanza dei controlli, i possibili miglioramenti e l'assenza dell'azione di monitoraggio hanno lasciato insorgere in diverse parti della committenza il convincimento che le regole fossero come le grida manzoniane e negli operatori che la riforma fosse da buttare. È anche a causa di questi luoghi comuni che tra le aspettative della categoria si riscontra la forte richiesta di: potenziare i controlli su strada e nelle aziende; non consentire di usufruire delle agevolazioni del settore a quelle imprese non in regola con i versamenti contributivi e delle imposte; introdurre una clausola per introdurre nei contratti il recupero delle oscillazioni del prezzo della voce gasolio.

In sostanza si mira a ricercare di reintrodurre quelle norme di rigidità abbandonate con la riforma. La conoscenza e la professionalità sono doti che appartengono a coloro che nella giornata di lunedì si confronteranno su questo delicato momento della vita dell'autotrasporto italiano. L'augurio è che abbiano il sopravvento sulle volontà, pur sempre presenti, di prevalere nel confronto, trasformandolo in uno scontro che impedirebbe di giungere insieme d'unico traguardo che realmente deve state a cuore di tutti: far vincere l'interesse del Paese.

Paolo Uggè

## **Rubrica Ruote d'Italia su Libero del 14 giugno 2008**

### **Il blocco dei camion si può ancora evitare**

Il dialogo continua, il fermo resta. Le promesse ci sono, i fatti, almeno per ora, mancano. L'incontro del 9 giugno tra il ministro delle Infrastrutture Matteoli e le associazioni di categoria dell'autotrasporto non è bastato a risolvere una situazione ormai drammatica per il settore, messo in ginocchio da due anni di promesse non mantenute dal precedente governo, letteralmente steso dal micidiale ko sferrato dal prezzo del gasolio.

Una realtà perfettamente delineata nel corso dell'incontro da Pasquale Russo, rappresentante delle sigle che hanno proclamato il fermo in programma dal 30 giugno al 4 luglio, che ha invitato l'esecutivo a emanare rapidamente alcune misure per dare almeno un po' di respiro alle aziende.

A cominciare dal recupero delle accise sul gasolio consumato nel 2007. E' necessaria poi l'emanazione di un decreto legge che renda obbligatoria, nei rapporti contrattuali scritti e non, la clausola di salvaguardia dall'aumento del costo del gasolio. In pratica, questa clausola consentirebbe di adeguare il prezzo del servizio all'incremento del carburante. Inoltre, le associazioni hanno chiesto lo sblocco delle risorse stanziare dalle precedenti Finanziarie per destinarle a interventi per la riduzione del costo del lavoro e l'immediato ripristino dei fondi sottratti al finanziamento dell'ecobonus e del combinato ferroviario. A questo proposito Matteoli ha garantito che il governo presenterà un emendamento al decreto Legge.

Nel corso dell'incontro Russo ha inoltre messo sul tavolo il completamento della riforma del settore entro il 31 dicembre; l'operatività della riforma della Consulta per l'Autotrasporto del Comitato Centrale; il rafforzamento dei controlli per attraverso delle pattuglie dedicate. Temi scottanti ai quali non sono state date le risposte volute. E non può certo soddisfare la presunta messa a disposizione di risorse per ridurre i pedaggi delle autostrade. Perché presunta? E' presto spiegato: una nota stampa diffusa dal ministero sosterebbe che il ministro delle Infrastrutture avrebbe firmato un provvedimento che rende spendibili 107 milioni di euro per la riduzione dei pedaggi autostradali. Il ministro ha realmente firmato la nota di indirizzo, attraverso la quale detta le modalità applicative per la spendibilità delle risorse previste nella Finanziaria 2008, ma che verranno usufruite dalle imprese solo nel 2010. ;a non c'è traccia da nessuna parte di alcuna risorsa aggiuntiva né di un'ulteriore e immediata riduzione. Il provvedimento che gli autotrasportatori è invece la spendibilità immediata, che si può realizzare con una semplice variazione di bilancio.

Aspettiamo i fatti, anche se siamo dubbiosi e preoccupati riguardo una vertenza che dovrà produrre effetti concreti entro il 24 giugno, data oltre la quale il fermo annunciato a partire dal 30 giugno diventerà inevitabile.

Chiedendo scusa fin d'ora ai cittadini per i disagi che potranno crearsi, disagi per i quali i colpevoli non vanno certo cercati nelle cabine di guida dei camion, ma al governo.

Paolo Uggè

## **Rubrica Ruote d'Italia su Libero del 21 giugno 2008**

### **La sicurezza stradale non riguarda le grandi imprese**

Quella della sicurezza è un'esigenza che più volte abbiamo sentito sottolineare, giustamente, in tanti interventi di cittadini ed esperti che si occupano di problemi connessi alla mobilità.

La FAI Confrtrasporto non ha mai smesso di evidenziare e suggerire, purtroppo spesso inascoltata, interventi e correttivi alle norme in essere con l'obiettivo che questa aspettativa, più che legittima, fosse finalmente soddisfatta. Alla nostra struttura si deve, per esempio, la norma che prevede la revoca della patente per quei conducenti di mezzi pesanti per i quali sia stato riscontrato uno stato di ebbrezza o sotto l'effetto di droghe.

Atti del Parlamento, norme nazionali e comunitarie prevedono che il principio della responsabilità condivisa divenga una costante per vincolare sempre più tutti i soggetti che concorrono a realizzare operazioni di trasporto al rispetto delle norme sulla sicurezza.

Il 19 novembre scorso, con decreto legislativo, il governo ha recepito la nuova direttiva sui tempi di lavoro del personale mobile che limita a 48 ore la durata media settimanale.

L'obiettivo della nuova norma europea appare chiaro: limitare l'impegno orario dei conducenti dei mezzi pesanti per evitare che sulle strade possano circolare persone stanche e non in condizione ottimali per guidare in tutta sicurezza.

Sulle strade italiane si muovono più di tre milioni di veicoli commerciali dei quali due milioni e 450 mila in conto proprio e 630 mila in conto terzi. I primi trasportano le merci che rispettive aziende producono; i secondi sono mezzi appartenenti a imprese dell'autotrasporto. La direttiva comunitaria ha espressamente voluto indicare chi sono i destinatari della normativa e ha definito lavoratori mobili tutti coloro che effettuano autotrasporto di passeggeri e merci per conto proprio e per conto terzi.

Tutto questo non è tuttavia bastato ai nostri solerti burocrati del ministero del Lavoro che, invece, con propria interpretazione tramite circolare, hanno pensato che per individuare i soggetti destinatari ai quali applicare la norma occorresse assumere a riferimento l'attività dell'impresa e non l'attività dei singoli lavoratori. Di fatto con tale interpretazione si esonerano i conducenti di ben due milioni e 450 mila automezzi dalle norme sui tempi di guida dei lavoratori mobili.

Peggio di così probabilmente sarebbe stato impossibile intervenire: così facendo la sicurezza viene sacrificata sull'altare dell'interesse di quei grandi gruppi industriali, destinatari della benevola interpretazione, le cui rappresentanze sono sempre in prima fila, pronti a partecipare e ad esprimere profondo rammarico quando si verificano episodi che producono vittime ma che non sembrano accorgersi di nulla di quando la servile burocrazia emana norme in netto contrasto con le disposizioni europee (e con il buon senso di ogni buon padre di famiglia), si acuisce il fenomeno della concorrenza che induce a comportamenti poco rispettosi della concorrenza e, come non bastasse, si complica la funzione di controlli da parte degli organismi preposti. Caro Ministro Brunetta, ci liberi presto da questi signori e impedisca che qualche burocrate mandi per l'ennesima volta fuori strada la sicurezza.

Paolo Uggè

## Rubrica Ruote d'Italia su Libero del 28 giugno 2008

### VERTENZA TIR L'AVVIO DI UN PERCORSO

Questo abbiamo richiesto e questo abbiamo ottenuto. Non può che essere positiva la prima valutazione sui risultati conseguiti. La determinazione del ministro Matteoli, che ha saputo sbloccare ogni situazione di difficoltà, e la perseverante pazienza dei dirigenti delle associazioni del settore, che hanno superato evidenti incertezze presenti nella controparte di governo, sono state decisive per la conclusione della vertenza, giunta ad un passo dalla fase acuta.

L'accordo prevede risposte economiche che compensano, attraverso la riduzione dei costi, gli incrementi sopportati nei mesi trascorsi sulla voce gasolio e la definizione di una clausola di salvaguardia che per il futuro consenta alle imprese di poter recuperare contrattualmente i maggiori costi. Le somme sono reperite in quelle già stanziare e recuperate, alle quali se ne aggiungono di nuove per circa 200 milioni di euro.

Anche la questione dell'immediata esecutività è stata risolta. I contenuti dell'intesa verranno introdotti in un emendamento che il Governo presenta al decreto legge, in corso di conversione alle Camere, e i cui contenuti saranno concordati nella prossima settimana.

Dopo due anni di trascuratezza il settore del trasporto e della logistica torna dunque al centro delle decisioni economiche del Governo che dimostra di voler recuperare i contenuti di quel "Patto della logistica" frutto di una intuizione del ministro Lunardi e voluto con determinazione dal presidente del Consiglio Berlusconi.

Il percorso è dunque ripreso; E questo era fondamentale. Altrettanto sarà garantire nei giorni che verranno che i contenuti dell'intesa siano attuati, come concordato.

Qualcuno sta cercando di fornire una interpretazione distorta, rispetto ai reali contenuti dell'intesa su un altro punto essenziale che consente il recupero dell'incremento del gasolio.

Le forti dichiarazioni di contrarietà di settori dell'utenza sono già una evidente dimostrazione della positività di quanto ottenuto. Si accusa il Governo di aver reintrodotta una sorta di tariffa di legge anche se non è così. La differenza è evidente e semplice: mentre la tariffa è sempre e comunque un punto di partenza stabilito da un soggetto terzo, solitamente il ministero competente, nelle fattispecie il punto di partenza è definito contrattualmente e liberamente, per contratto. La clausola si limita a garantire che gli incrementi del gasolio siano riconosciuti e non finiscano per essere scaricati solo sui vettori. Diverso è quando non esista contratto scritto. In tale caso, soprattutto per evitare che il recupero di competitività avvenga attraverso comportamenti dannosi per la sicurezza, i parametri di riferimento sono frutto di intese delle parti o stabiliti dal ministero come nel caso di prima applicazione.

Da significare un aspetto positivo che pochi evidenziano. Il Governo italiano su una questione così dirompente si è saputo trovare una soluzione senza che i cittadini subissero i disagi, che derivano sempre dalle iniziative di protesta, ed evitato agli operatori di sostenere i costi di un fermo. (in Spagna e Francia con le proteste si è ottenuto forse meno).

Questo si è potuto registrare, dunque, è solo grazie all'intervento del ministro Matteoli, del sottosegretario Bartolomeo Giachino e alle associazioni di categoria.

Un fermo di settore avrebbe prodotto risultati non molto discostanti da quelli descritti con i tempi di esecuzione comunque identici. Il rinvio, non la revoca del fermo, consente di monitorare ora con la dovuta attenzione il mantenimento di quanto sottoscritto, pronti a riprendere la nostra libertà di iniziativa, anche se preferiamo sperare che questo non si renderà necessario.

Paolo Ugge

## **Rubrica Ruote d'Italia su Libero del 5 luglio 2008**

### **L'intesa sul trasporto è un passo avanti, non un ricatto**

Abbiamo letto, con interesse, le critiche che rappresentanti della committenza hanno espresso sui contenuti dell'intesa raggiunta mercoledì 25 giugno, intesa che ha evitato un nuovo conflitto nella vertenza degli autotrasporti.

Ogni critica è bene accolta se vuol dare risposte adeguate a un tema come la sicurezza: ma di questo aspetto non c'è traccia nelle affermazioni di alcuni rappresentanti della committenza, gli stessi svaniti nel nulla anche quando avrebbero dovuto essere a fianco degli autotrasportatori per ribadire la necessità di dare corso al confronto tra le parti. Con un obiettivo comune: evitare che imprese di gran nome della committenza, anziché favorire il rispetto delle norme che garantiscono maggior sicurezza, cercassero solo e sempre il prezzo più basso, approfittando dell'autotrasportatore.

L'incremento del gasolio ha fatto da innesco in una situazione già esplosiva: per due anni nessuna risposta concreta è stata data alle imprese del settore. Il risultato è che si è creata una situazione di emergenza, e non solo in Italia.

Da tempo sostenevamo che si sarebbe dovuto consentire il recupero dei maggiori costi sostenuti dalle imprese; che fosse necessario impostare la regola di recupero dei futuri incrementi e che si dovessero rimettere in moto le iniziative destinate a favorire la crescita e la professionalità indispensabile che intendono stare sul mercato. Proprio come indicato in quel "Patto per la Logistica" che coloro che oggi si lamentano hanno deciso, nella precedente legislatura, di accantonare, guarda caso in cambio di interventi congiunturali sul costo del lavoro. Alla faccia della coerenza...

E' solo grazie al senso di responsabilità delle associazioni e a quello del Governo se il 25 giugno si sono evitate proteste, come quelle che nel dicembre scorso hanno paralizzato l'Italia. L'economia non ha dovuto soffrire e non soffrirà di certo per l'applicazione di una regola secondo la quale quando due parti contraggono un contratto scritto, con inclusa la clausola di variazione del gasolio, sono totalmente libere di fissare il corrispettivo del trasporto.

Certamente coloro che sfruttano le condizioni di debolezza di molti autotrasportatori, saranno toccati giustamente dalle nuove norme.

Non vorremmo essere costretti a pensare che realtà associative importanti pensino sia giusto che si possano far circolare sulle strade operatori costretti a operare nel dispregio più totale delle norme sulla sicurezza.

Quindi le risorse non sono a pioggia: incentivano le imprese che vogliono evolversi e offrire un servizio completo e di qualità.

La norma di salvaguardia sulle oscillazioni del prezzo del gasolio è chiara e applicabile e soprattutto favorisce il ricorso al contratto scritto, senza che le parti si sentano costrette da norme imperative. Solo seguendo questa strada sarà possibile determinare quella trasparenza tante volte evocata ma mai realizzata. Certo, coloro che invece volutamente vorranno fare ricorso al solo contratto verbale si troveranno di fronte a dei parametri predefiniti per garantire che le prestazioni di trasporto avvengano nel rispetto delle norme sulla sicurezza.

È scandaloso il cercare norme di utilità per tutti? Noi restiamo fermi nella convinzione che i conflitti si gestiscono anche attraverso un'adeguata preparazione.

Per questo non condividiamo le affermazioni di chi tenta di relegare l'intesa del 25 giugno come il solito intervento effettuato sotto ricatto del fermo. Gli autotrasportatori sono sempre pronti ai confronti seri e di fronte a proposte concrete e funzionali a raggiungere gli obiettivi, non rifiuteranno il confronto. Il loro obiettivo è guardare avanti, proseguire il loro viaggio. Con un punto di partenza ben preciso: l'intesa del 25 giugno.

\* Presidente nazionale Fai Confrtrasporto

## Rubrica Ruote d'Italia su Libero del 12 luglio 2008

### Sugli autotrasportatori il Sole24 commenta ma non s'informa

Certe intese prima d'essere commentate dovrebbero essere intese. Non è una contraddizione in termini ma semplicemente assumere a riferimento la regola su cui si basa il mercato: l'equilibrio tra domanda e offerta. Quando ciò non si realizza, il più forte vince sul più debole e si instaura il capitalismo di rapina, non certo le regole di un sano mercato. Lo scriveva Fernand Braudel storico francese fra i massimi esponenti della scuola delle Annales, che studia le civiltà e i cambiamenti a lungo termine. Nel nostro Paese si usa affermare che esistono tre categorie: chi sa e fa; chi non sa e non fa; e chi non sa e insegna. Ne aggiungo una quarta: coloro che, non sapendo, evitano di approfondire ma scrivono per obblighi contrattuali. Sono giunto a questa conclusione dopo aver letto il teorema di Guido Gentili sul Sole 24 ore, pubblicato nell'edizione di ieri. Nel testo si sostiene che l'accordo concluso con gli autotrasportatori il 24 giugno scorso e che ha evitato nuovi blocchi dei trasporti dopo quelli del dicembre scorso, sarebbe poco lungimirante, contro gli interessi generali, antieconomico e portatore di fenomeni inflattivi, in quanto introdurrebbe una sorta di scala mobile e un nuovo sistema tariffario. Forse è sfuggito all'illustre opinionista che in nessuna parte dell'intesa governo-autotrasporto si parla di tariffe: caso mai si identificano i costi. Le tariffe nel sistema obbligatorio (che oggi tra l'altro non esiste più) sono fissate da un terzo soggetto, il ministero dei Trasporti. Le parti, invece, sono libere di determinare, tramite contratto scritto, il prezzo che ritengono congruo, definendo anche il meccanismo di recupero dell'incremento del prezzo del gasolio. Solo in mancanza di un atto scritto viene individuata l'incidenza del costo del gasolio, al fine di fornire elementi per un corretto computo dell'incremento. Nessun sistema coercitivo obbligatorio ma regole, contrattualmente definite tra le parti. Impropiamente è stato utilizzato il termine «scala mobile», ma la clausola di salvaguardia, che scatta oltre la soglia del 2% di incremento, è ambivalente in quanto prevede la possibilità di intervenire anche in caso di riduzione di tale voce. Non mi risulta che il meccanismo della scala mobile sia bidirezionale.

Vorrei ricordare inoltre all'illustre giornalista che in Francia da anni tale clausola è in vigore e sta per essere introdotta in altri Paesi dell'Europa.

La norma altro non è che la riproposizione della clausola B.A.F., in vigore proprio per consentire il recupero di incrementi sui bunkeraggi. I trasporti aereo e marittimo prevedono una simile clausola, ma questo non ha suscitato la riprovazione di nessuno. Infine, l'inflazione mi pare proprio la questione più singolare. Ipotizziamo che un autotreno di 300 quintali di portata compia un viaggio medio di 300 chilometri e trasporti della pasta.

Il prezzo riconosciuto – non quello percepito - oscilla tra 1,3 e 1,5 euro per km. Considerando che la voce gasolio incide per il 30 per cento e ipotizzandone un aumento del 10 per cento, è possibile calcolare quale sarà l'incremento di quel viaggio. Passerà da 450 euro a 463,5: circa 13 euro da suddividersi per 30mila chilogrammi di pasta.

È facile calcolare quanto aumenterà per il consumatore un chilogrammo di spaghetti, penne, maccheroni o fusilli. .. È questa la spinta inflattiva per i consumatori? Siamo seri! Forse sarebbe meglio evitare i luoghi comuni e le facili strumentalizzazioni. L'intesa con il governo mira invece proprio a favorire la trasparenza della quale spesso si parla e in particolare una maggior sicurezza sulle strade, attraverso l'applicazione di regole che consentono la tracciabilità delle operazioni. La sicurezza, è un bene condiviso e preteso ma di cui ognuno vorrebbe fossero altri a pagare il costo.

E questa non è affatto moralità.



## Rubrica Ruote d'Italia su Libero del 19 luglio 2008

### Caro presidente FS, così viaggia su un binario morto

In queste settimane, il presidente di Ferrovie spa, Innocenzo Cipolletta, è stato protagonista di alcune prese di posizione sulla stampa. Prima ha accusato i tir di essere i responsabili delle inefficienze delle ferrovie; poi ha lanciato suggerimenti al ministro del Welfare.

Nulla dice, però, dello scandalo, denunciato dal *Corriere*, sullo stato di degrado di diverse carrozze che sembrano adibite al trasporto animali.

Nell'intervista sui tir non ho potuto fare a meno di interrogarmi sulla reale identità del soggetto che lamenta l'eccessiva presenza di autoarticolati rispetto all'irrilevante quota rappresentata dalla strada ferrata. Lo stesso Cipolletta che, da direttore di Confindustria, ottenne dal ministro Burlando di raddoppiare i mezzi per il trasporto merci, oggi si scandalizza della concorrenza della gomma? Ed è sempre lo stesso che da un lato esalta la competitività e dall'altro si adopera perché i principi del libero mercato siano singolari, visto che ogni anno richiede l'assegnazione di risorse pubbliche? Lo stesso che tende a estendere le norme di un folle contratto di lavoro dei macchinisti a altri competitor?

Devo subito premettere che Fai Conftrasporto condivide pienamente la necessità di evitare che gli investimenti dello Stato sul potenziamento del ferro non vadano perse o sottoutilizzate.

Quello che però spero sia condiviso anche dai presidente delle FS è l'assoluta necessità che, in attesa di nuove infrastrutture, la modalità di trasporto che consente alle merci di giungere sui mercati europei non venga penalizzata sul nascere. La competitività di un sistema economico è data dalla funzionalità, dalla flessibilità, dai costi e dal fattore tempo. Oggi il trasporto merci avviene prevalentemente su strada, perché le ferrovie non sono in grado di rispondere al mondo produttivo e il servizio non sempre è garantito.

Rimane il fatto che quando l'ex ministro Di Pietro ha spostato di due anni la conclusione dei lavori per il traforo del Brennero, l'"inquisitore dei tir" ha taciuto. Ha mai pensato che l'unico Paese in Europa costretto ad attraversare una catena come quella delle Alpi è il nostro e che quindi ogni intervento che penalizza la mobilità mette fuori concorrenza il sistema economico?

Un'ultima annotazione: il professor Cipolletta lamenta che il nostro Paese non investe in logistica. L'indice Connecting to compete, calcolato dalla Banca mondiale sulla competitività della logistica, sottolinea che le nazioni performanti sono quelle che hanno adottato un "approccio sistemico".

Proprio l'impostazione di quel Piano della logistica frutto di un "Patto" sottoscritto nel 2005 dal presidente Berlusconi, dai rappresentanti delle FS e delle parti economiche e sociali più rappresentative, abbandonato dall'allora ministro dei Trasporti Bianchi, senza che il presidente delle ferrovie sia mai intervenuto.

La crescita del traffico per il 2010 farà aumentare di oltre il 140% i costi della congestione, pari a 80 miliardi di euro. La modalità ferroviaria, dunque, può trovare spazi per crescere, in attesa che con i collegamenti ferroviari alpini si possano meglio riequilibrare le diverse modalità. Finché non sarà così, evitiamo di accomunare, criminalizzandoli, uomini che consentono al Paese di muoversi con una categoria che ha ottenuto un orario di lavoro irragionevole. E smettiamola di penalizzare l'unica modalità che consente alla nostra economia di essere nei diversi mercati.

Paolo Uggè

## **Rubrica Ruote d'Italia su Libero del 26 luglio 2008**

### **Sul bonus ambiente solo disinformazione: le risorse ci sono**

Spiace dover tornare sull'argomento, ma non possiamo lasciare che l'indefinitezza, causata da una poco approfondita notizia, susciti dubbi e consenta un'informazione non aderente ai fatti. Lo spunto ci viene avendo letto su "Libero mercato", nell'edizione di martedì 22 luglio nella rubrica "gomme calde", alcune tesi che il segretario di un'associazione sconosciuta (nel decreto ministeriale che individua le associazioni che detengono una adeguata rappresentanza la sigla citata non compare) sostiene per commentare negativamente i risultati dell'intesa Governo autotrasporto che ha permesso, a fine giugno scorso, di evitare nuove forme di protesta che rischiavano di paralizzare l'economia italiana. Il poco attento informatore denuncia che non sarebbero stati riassegnati, come previsto nell'intesa, fondi per 231 milioni di euro destinati alle "autostrade del mare". A riprova sostiene come nel decreto legge numero 112 l'emendamento non esista.

In questo sostiene il vero: il recupero di quel bonus ambientale è stato infatti inserito e approvato nel decreto legge sull'Ici. Le risorse quindi esistono. Ben si comprende il desiderio di chi, avendo bisogno di visibilità, cerchi la notizia a effetto. Per la verità anche il giornale di Confindustria, nello "speciale trasporti" del 21 luglio, ha preso per buone alcune dichiarazioni del disattento esperto. Forse non comprendendoli, l'estensore ha definito "annacquati" i contenuti dell'emendamento che recepisce il protocollo concordato con l'Esecutivo e approvato dal Parlamento. Sul banco degli imputati, questa volta, è finita la clausola di indicizzazione del gasolio che, secondo l'autore dell'articolo sarà bypassata e annullata da accordi che le associazioni della committenza e dei vettori stipuleranno. Una tesi "supportata" da non meglio precisate fonti giornalistiche secondo le quali le conferme di tale disegno proverrebbero da ambienti dello stesso Governo. Ma anche questa affermazione è puntualmente smentita dai fatti. La clausola di indicizzazione non viene infatti per nulla eliminata.

Gli eventuali accordi di settore, che per essere validi dovranno essere sottoscritti dalla maggioranza delle associazioni dell'autotrasporto (e questo è riportato per iscritto) produrranno interventi esclusivamente sulle sanzioni accessorie solo se in presenza di contratti, redatti in forma scritta, in applicazione dei suddetti accordi. Nei contratti scritti la clausola di indicizzazione è un elemento essenziale e non potrà essere evitata, anche perché in caso contrario la maggioranza delle associazioni, di fatto quelle che hanno definito l'accordo, non consentirà alcuna intesa. Invece di parlare di accordi "fantasma" desti nati a cancellarne altri realissimi e chiarissimi, perché non dedicare energie e dibattiti invece a un accordo per la sicurezza, che esalti il concetto della trasparenza contrattuale allo scopo di garantirne la tracciabilità, da realizzarsi nel rispetto di quelle normative che disciplinano, in modo serio, i comportamenti dei conducenti di mezzi pesanti che scaricano le eventuali inefficienze del loro operare su cittadini incolpevoli? Se i tanti e poco attenti critici sapessero rileggere adeguatamente la riforma del 2005 sul trasporto merci (che introduce la responsabilità condivisa per i soggetti che partecipano a tale attività) comprenderebbero che non siamo di fronte a nuove tariffe vessatorie, ma alla determinazione di un sistema che premia invece qualità, professionalità e correttezza.

PAOLO UGGÈ

## **Rubrica Ruote d'Italia su Libero del 2 agosto 2008**

### **O bevi o guidi. La tolleranza zero non si può rinviare**

Concordo con quanto giustamente sostenuto da don Chino Pezzoli su Libero di giovedì 24 luglio, relativamente all'obbligo di sottoporre tutti coloro che chiedono di poter ottenere la patente al test antidroga e antialcolismo. Sono convinto che anche nel nostro Paese primo o poi si dovrà arrivare a dare attuazione al principio semplice, già applicato in altri Paesi con successo, della tolleranza zero.

O bevi o guidi. O ti droghi o guidi. Sono due slogan che devono entrare a far parte dell'agire comune anche di noi italiani. E' questo il principio più giusto in quanto interviene in modo diretto sul soggetto che commette il fatto, lo responsabilizza e non coinvolge persone estranee, applicando loro una sorta di responsabilità oggettiva.

La Fai Confrtrasporto è stata tra le promotrici della sanzione che già dal 2003 introdusse la previsione che al conducente di un mezzo pesante fosse comminata, come sanzione, la revoca del titolo di guida, se trovato alla guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti, pertanto non potrebbe che essere favorevole all'estensione di tale trattamento a tutti coloro che, trovati positivi ai test, procurino lesioni gravi o decessi.

Sono stato contrario all'introduzione di norme, come quella di vietare la vendita nelle sole discoteche dopo le due di notte di bevande alcoliche, che all'apparenza erano severe ma in realtà ricordavano molto le "grida manzoniane", in quanto facilmente aggirabili. Da parlamentare ho collocato al primo posto norme che producessero effetti reali a favore della tutela della cultura della vita.

Purtroppo nella passata legislatura la maggioranza ha preferito scegliere la strada del "buonismo" e ha sempre avversato interventi coerenti e severi. Così sono state bocciate proposte emendative che rendevano obbligatorio, dopo un incidente con feriti o decessi, la dimostrazione che il soggetto alla guida non fosse consumatore di sostanze stupefacenti o alcolizzato.

Ovviamente la dimostrazione, a spese dell'interessato, doveva essere certificata da esami sostenuti presso le autorità sanitarie pubbliche e il rifiuto avrebbe dovuto essere considerato una palese dimostrazione di appartenenza alle categorie suddette, con le erogazioni delle stesse sanzioni. La maggioranza non concordò su tali emendamenti e la chiusura anticipata della legislatura impedì la possibilità di introdurre tali modifiche. Per tali ragioni, dunque, Fai Confrtrasporto non può che sostenere le iniziative di Don Pezzoli e del sottosegretario Giovanardi tendenti a ottenere l'obbligatorietà del test per le categorie a rischio. Se tale verifica fosse resa obbligatoria anche in occasione del rinnovo della carta del conducente, si realizzerebbe una rete di protezione in grado realmente di evitare che tossicodipendenze o soggetti dediti al consumo di sostanze alcoliche possano esercitare professionalmente l'attività di conducente.

La nostra organizzazione è pronta a sostenere una simile iniziativa affiancandosi a tutti coloro che intendano portare avanti una battaglia di civiltà, purchè avente la caratteristica dell'universalità. La difesa della vita deve vedere impegnata tutta la società ma, essendo un valore condiviso, dovrà essere evitata ogni forma di discriminazione. Mettersi alla guida sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o in stato di ebbrezza significa mettere in atto un comportamento che mette in pericolo la vita e la sicurezza degli altri e questo Paese serio non lo può consentire, sia che tali sostanze siano assunte per sopportare le fatiche lavorative, sia per seguire l'aberrante cultura dello sballo.

## **Rubrica Ruote d'Italia su Libero del 9 agosto 2008**

### **Un monitor che dona il sorriso ai neonati. La più bella consegna.**

Quando la solidarietà si fa strada, arriva sempre puntuale a destinazione. E' avvenuto anche per il nuovo apparecchio elettromedicale che Fai Service ha recentemente donata all'Azienda ospedaliera Università degli Studi di Napoli Federico II: un monitor che consente di controllare 24 ore su 24 il respiro, il battito cardiaco e l'ossigenazione dei pazienti prematuri, avvertendo immediatamente i medici di guardia di qualsiasi problema, di qualsiasi complicazione sopraggiunta in neonati spesso affetti da gravi malattie congenite e per i quali quel monitor, ben più di uno schermo collegato a un computer, rappresenta una possibilità in più di sopravvivere.

Inviato dal professor Roberto Paludetto direttore del reparto di Pediatria della struttura napoletana, all'inaugurazione dell'apparecchio, mi sono reso conto della grandissima importanza di azioni di questo tipo, che per molti costano poco e per pochi significano moltissimo. E' stato Paludetto a spiegare a FAI l'importanza del gesto e la valenza dello strumento: autentico condensato di software e tecnologia, che moltiplica la qualità del lavoro svolto dai medici.

Un apparecchio assolutamente indispensabile: permette di aumentare le possibilità di sopravvivenza dei prematuri e dà la possibilità di individuare malformazioni congenite. Ed è proprio questo pensiero, che decine di neonati possano continuare a vivere grazie a una donazione, che ci ha spronati a proseguire su questa strada. D'accordo con Pasquale Russo, segretario generale di Confratrasporto, che ha stimolato la Federazione tutta alla ricerca di fondi, FAI ha deciso di aprire una nuova sottoscrizione che verrà discussa nel primo consiglio nazionale. Un nuovo piccolo passo che sicuramente non potrà risolvere i tanti problemi del reparto (i 9 monitor sono ancora troppo pochi per una divisione che conta 27 posti letto puntualmente occupati; ne servirebbero almeno altri 15), ma che sicuramente contribuirà a limitarli, con l'augurio che il nostro esempio possa essere seguito da altri. Agli associati FAI chiedo di immaginare quanto possa essere meraviglioso poter pensare ogni giorno che un piccolo paziente sta vincendo la propria battaglia per la vita grazie alla nostra associazione.

Un pensiero straordinariamente bello, in mezzo ai tanti legati ai problemi di ogni giorno. Pensieri che devono spingere la FAI a proseguire sulla strada che ci ha visti, in passato, al fianco di tanti altri bambini in difficoltà: nei Paesi più poveri dell'Africa, con l'operazione "Amici dei bambini di strada-Kenia"; o accanto alle piccole vittime del disastro di Chernobyl; o, ancora, coi giovanissimi ospiti del Piccolo Cottolengo o di quelli curati grazie all'Airc (associazione italiana per la ricerca sul cancro).

Tutte realtà che FAI ha puntualmente sostenuto e continuerà a sostenere. Fra i tanti obiettivi della nostra Federazione, quello di aiutare tutte le persone che soffrono, in particolare i bambini, deve sempre viaggiare in prima fila. Consegnare un sorriso a bambini in difficoltà, alle loro famiglie, a chi quotidianamente lavora per loro, è la più bella commessa che un autotrasportatore possa realizzare.

## Rubrica Ruote d'Italia su Libero del 23 agosto 2008

### Contro gli incidenti, leggi più severe e un'informazione corretta

In ogni occasione in cui si parla di incidenti sulle strade, i commentatori si soffermano sul dolore dei sopravvissuti o sulla spettacolarizzazione dell'accaduto e poco sul perché avvengono. Certo è più impegnativo, ma è il modo corretto di fare informazione, aiutando i lettori a comprendere le ragioni di simili episodi. Solo questa nuova cultura dell'informazione, unita a controlli sempre più capillari e a norme più severe e, soprattutto, applicate, può dare risposte risolutive al tema della sicurezza stradale. Sui nostri assi portanti di comunicazione, ferro e gomma, il rischio di saturazione è reale. A fine anni '90 i nostri porti movimentavano 300 milioni di tonnellate e 3 milioni di Teu (la misura standard del volume del container): oggi i porti movimentano 500 milioni di tonnellate e oltre 10 milioni di Teu; nell'intero arco alpino sono transitati alla fine degli anni '70 "solo" 19 milioni di tonnellate che nel 2007 sono diventati oltre 150 milioni e, se nulla accadrà, questa impressionante moltiplicazione porterà, fra 2012 e 2014, alla saturazione, allungando i tempi di attraversamento all'inverosimile. È in corso un cambiamento sostanziale del bacino dei consumi: solo in Europa sono esplosi i consumi dei Paesi dell'Est, la Cina ha avuto per 6 anni una crescita del Pil del 12%; i costi della congestione, solo nelle grandi aree urbane, sono stimati intorno ai 9 miliardi di euro, il consumo dei carburanti è stato nel 2007 pari a 34 miliardi e la sinistrosità sulle strade ha generato 280mila incidenti, con oltre 5600 morti, con un costo "sociale" che oscilla intorno ai 20 miliardi di euro. Domandarsi se sia stato improvvido bloccare o ritardare il processo d'infrastrutturazione del Paese è superfluo alla luce dei dati.

Sembrerebbe ovvio che alcune priorità debbano essere assicurate e debbano raggiungere precisi obiettivi, ma per molti ovvio non è. In questa situazione, quale sviluppo si può profilare per la nostra economia e come si potrà affrontare il tema della sicurezza, costretta a fare i conti con un rischio d'incidenti elevato all'ennesima potenza? Il mare del Nord, il mar Nero e il mar Mediterraneo diverranno i bacini complementari che mirano a ottimizzare le filiere logistiche e le filiere trasportistiche, diventando tessere di un mosaico delle convenienze.

Il Mediterraneo diverrà il centro del sistema delle convenienze, un sistema che troverà una complementarietà funzionale agli altri due bacini. Fanno sorridere coloro che, come soluzione di tutti i mali, indicano il ricorso alle autostrade del mare o allo sviluppo delle ferrovie da assicurare attraverso una penalizzazione del trasporto stradale. I comunicatori hanno un grande compito di professionalità e di responsabilità, in quanto devono saper trasmettere le esatte sensazioni. Se non riusciamo a comprendere e a far comprendere ciò che succederà, corriamo il rischio che tra 5 anni il processo che è ripreso verso un futuro diverso possa nuovamente essere bloccato da protagonisti pronti a sfruttare le comprensibili paure per gestire un potere sempre più ridotto. Dobbiamo attrezzarci per convivere con emergenze, come l'incidentalità, la tutela dell'ambiente e la sicurezza, da gestire in un disegno complessivo, secondo una logica di conoscenza. Non serve la politica dei divieti fine a sé stessa, ma una gestione dei problemi secondo una logica di sistema, dove i particolarismi servono solo a far perdere le opportunità.

Paolo Uggè

## Rubrica Ruote d'Italia del 30 agosto 2008

### **L'authority non basta Solo il governo renderà sicure le autostrade**

Due nuovi recenti appelli lanciati dagli industriali piemontesi e dagli esponenti di alcune associazioni delle vittime della strada per evidenziare, una volta di più, la non più rinviabile esigenza di dare vita a momenti di coordinamento sul tema della sicurezza, ma anche per chiedere una nuova authority per la logistica e poter coordinare così al meglio le attività in una realtà strategica per l'economia del Paese, offrono lo spunto per una nuova riflessione. Premesso che nessuno non può non condividere l'esigenza evidenziata dagli imprenditori dell'ovest e da coloro che hanno subito vittime e dedicano, impegno molto nobile, gran parte del loro tempo per ottenere che le tematiche della sicurezza vengano affrontate in modo sistematico, appare tuttavia riduttiva la soluzione proposta da alcuni imprenditori piemontesi, di istituire un'authority, con sede a Torino: affrontare temi di indubbia importanza è infatti sì assolutamente indispensabile e irrimandabile, ma proprio per la loro natura non possono essere avulsi da un contesto generale che deve vedere il tema dei trasporti e della logistica affrontati con una logica di insieme che deve valere per l'intero Paese. Non evidenziare le nostre perplessità di fronte a un tema di valenza addirittura transazionale significherebbe contraddire i principi fondamentali sui quali si può reggere un sistema economico che decide di affrontare le tematiche della mobilità delle persone e delle merci. Fai Confrtrasporto ritiene che rispondano maggiormente al raggiungimento degli obiettivi generali le proposte avanzate in particolare da una associazione che, presentando le risultanze di un sondaggio effettuato fra i cittadini su quale sia la percezione della sicurezza stradale e soprattutto su cosa bisognerebbe intraprendere per invertire la tendenza, ha avanzato alla Presidenza del Consiglio non la richiesta della solita authority, ma l'individuazione di una figura di coordinamento che faccia parte del Governo, così come fatto per l'emergenza rifiuti in Campania, a cui affidare il coordinamento del settore. In sostanza un sottosegretariato esclusivamente delegato ad affrontare, e possibilmente risolvere, l'emergenza sicurezza sulle strade. Le questioni della mobilità, degli interventi manutentivi, delle norme che regolamentano la circolazione, della razionalità funzionale delle norme, sono tutti temi connessi con la sicurezza stradale: manca però un soggetto che, pur lasciando le competenze istituzionali ai dicasteri competenti, renda possibile un approccio e un intervento sistemico. Competitività, norme sulla circolazione, funzionalità dei controlli, organizzazione del sistema trasportistico devono essere, nell'interesse collettivo, ricondotte a un momento di coordinamento. Non penso ci possano essere contrarietà oggettive sulla proposta dell'associazione vittime della strada: solo sciocche questioni di appartenenza potrebbero non indurre a riflessioni su tale suggerimento. Un altro suggerimento si sentiamo di fornirlo noi: le esigenze segnalate dagli imprenditori che si occupano di logistica e quelle evidenziate da chi ha perso una persona cara in un incidente stradale possono tranquillamente essere ricondotte a una sola funzione, a un solo ufficio che sappia intercettare le varie esigenze e proporre degli interventi che diano soluzioni a problematiche complesse ma interconnesse tra loro. E questo proprio grazie alla possibilità che gli deriverebbe dall'essere investito dell'onere di coordinamento politico, senza intaccare le singole autonomie e competenze dei singoli dicasteri. Si eviterebbe, accogliendo il suggerimento dell'associazione vittime della strada, di costituire altri organismi che, oltre a rivendicare successivamente un ruolo autonomo, innescherebbero aspettative similari in altre zone del Paese e si darebbe una risposta a una tematica che coinvolge in negativo tante famiglie, assegnando, una volta per tutte, alla sicurezza il valore che le compete.

PAOLO UGGÈ \*

## Rubrica Ruote d'Italia del 6 settembre 2008

### Interventi strutturali per rilanciare i trasporti

La stagione delle vacanze è finita ed è tempo di rimettersi al lavoro per trovare una nuova soluzione a vecchi problemi. Uno di questi è rappresentato dalle condizioni di emergenza in cui si trova l'autotrasporto dopo due anni di colpevole disinteresse e le prime settimane, dopo la ripresa dei lavori, dovranno essere spese per rendere operative le norme inserite nella Finanziaria. Ma non basta: ora occorre allargare l'orizzonte ritornando a una politica dei trasporti che punti realmente a quegli interventi strutturali in grado di far compiere il salto di qualità indispensabile, una nuova politica la cui importanza emerge anche dalle ripetute analisi del professor Rocco Giordano, uno dei massimi esperti del mondo del trasporto e della logistica che, attraverso una puntuale newsletter sui sistemi di logistica, fornisce a chi ha interesse ad approfondire il mondo del trasporto su base scientifica, elementi preziosi di riflessione. Un fatto è ormai chiarissimo a tutti e cioè che tra i temi strutturali rivestono una particolare importanza i collegamenti con il mercato europeo, la congestione e l'inquinamento, la velocità commerciale e conseguentemente il costo orario. Per comprendere i diversi fenomeni dobbiamo partire da un dato assodato: l'economia nazionale è l'unica che per competere deve superare un ostacolo naturale senza uguali in Europa, come la catena alpina. Senza acquisire il valore di questa consapevolezza si corre il rischio di mettere fuori mercato i nostri prodotti e non si potranno cogliere le opportunità dei mutamenti che si registreranno nei flussi delle merci. Fai Confrtrasporto attribuisce a questo aspetto una vitale e strategica valenza anche perché la prossima entrata in vigore dell'Eurovignette, che vincolerà la finalizzazione e la realizzazione delle nuove infrastrutture agli introiti degli accresciuti pedaggi, rischia di divenire il colpo di grazia finale per la nostra economia. È fondamentale non dimenticare che l'unica modalità che consentirà lo spostamento delle merci anche per i prossimi 10 - 15 anni resta quella stradale.

Ogni intervento che la penalizzi graverà sull'intera filiera produttiva del Paese. I costi della congestione nel 2010 incrementeranno del 142%, il che significa un costo europeo della congestione, senza politiche strutturali adeguate, stimabile in 160 miliardi di euro. In Italia i tempi di percorrenza accresceranno del 35%.

Per trovare risposte adeguate occorre partire dalla conoscenza. A cominciare da quella dei numeri: all'Albo degli autotrasportatori risultano iscritte 176mila imprese, ma solo 120mila hanno in dotazione dei veicoli. E le altre 56mila? Il 70% delle aziende in conto terzi dispone del 30% del parco circolante; il 30% ne possiede il 70%. Il costo della congestione vale 403,83 milioni di euro (327,67 in ambito urbano e 76,16 in ambito extra urbano). Le stesse cifre si riproducono sul costo dell'inquinamento pari a 2.331,64 milioni di cui 1.921,53 in ambito urbano e 410,11 in extraurbano. I costi esterni imputabili al trasporto merci in rapporto ai veicoli chilometro portano a un'imputazione di 3,49 miliardi di euro a carico del conto proprio e di 2,84 miliardi al conto terzi. La collettività subisce dall'autotrasporto costi esterni pari a circa 6.400 miliardi di euro, ma la stessa trae risorse per 25 miliardi di euro. Quanti dei nostri estensori di programmi sono a conoscenza di questi dati? Eppure basterebbe leggere la newsletter del professor Rocco Giordano, già coordinatore del comitato scientifico che ha redatto il Piano della logistica: una lettura in grado di indurre ad alcune oggettive riflessioni, per esempio sul peso spropositato del conto proprio, che succhia risorse e rappresenta uno dei pesi per la mancata razionalizzazione della nostra rete di trasporti. Lo stesso conto proprio che genera eccesso di offerta, maggiori costi esterni e incamera anche una parte degli incentivi destinati al conto terzi, il quale, così com'è strutturato non riesce a migliorare il proprio conto economico, causa una scarsa velocità commerciale, i tempi di carico e scarico e un coefficiente di carico basso, grazie al diffuso utilizzo del conto proprio.

**Paolo Uggè**

## Rubrica Ruote d'Italia del 13 settembre 2008

### Sicurezza stradale Basta demagogia ora servono i fatti

È veramente singolare il modo con il quale agiscono taluni soggetti, presenti in livelli di elevata responsabilità, nel nostro Paese. Molto spesso leggi approvate dal Parlamento vengono vanificate da interpretazioni amministrative o, peggio, si ricercano le soluzioni più complesse per dare risposte a problemi che invece meriterebbero soluzioni semplici, funzionali e immediate. Anche il tema della sicurezza stradale non ne è esente come dimostrano le proposte generalizzanti, utili solo a ottenere citazioni, che abbiamo dovuto registrare nell'ultimo periodo: riflessioni di sociologi, uomini politici, e commentatori, tutte tendenti a evidenziare l'importanza della tutela della vita da anteporre allo sbalzo o agli interessi economici. Un mucchio di belle parole: ogni volta la realtà ci costringe a dover constatare come tra le manifestazioni di intenti e la realizzazione di questi vi sia uno spazio indefinito. La riprova di quanto appena detto viene dal Sole 24 Ore di questi giorni che, nel dare notizia della pubblicazione di una incompleta tabella sugli effetti che producono le sostanze alcoliche, ha segnalato la mancata emanazione delle disposizioni sulle sanzioni previste dal decreto legge 117/07, riguardanti l'eccesso di velocità nelle ore notturne, la guida sotto l'effetto di sostanze stupefacenti dalle 20 alle 7, nonché quelle sugli insegnanti delle autoscuole. Provvedimenti rimasti lettera morta. Una dimostrazione di come la volontà del Parlamento venga preclusa o modificata a livello amministrativo, senza che alcuno dei paladini della sicurezza intervenga a denunciare questi comportamenti.

Vi è anche un altro aspetto preoccupante che tocca tutti i settori, ed è la scarsa propensione a voler approfondire temi complessi sui quali vi è poca conoscenza. Anziché favorire la comprensione, si preferisce mettere in evidenza solo aspetti che evitino la fatica di pensare. Una pessima abitudine che non ha risparmiato neppure il mondo della scuola, dove solo pochissimi hanno cercato di far comprendere quanto siano indispensabili le modifiche che il ministro Mariastella Gelmini sta introducendo nel nostro ordinamento scolastico. E poco importa che il giudizio negativo di questi giorni dell'Ocse confermi quanto siano giuste le ragioni del ministro. È la stessa logica, tornando al tema della sicurezza, che ha fatto passare sotto silenzio la proposta avanzata da Fai Confrtrasporto di rendere obbligatoria, in caso di incidenti con feriti gravi o con morti, la dimostrazione che i conducenti non appartengano alla sempre più folta schiera dei consumatori abituali di sostanze stupefacenti o alcoliche. Parallelamente si pensa, invece, di introdurre l'obbligo di ricorrere agli esami delle urine per i conducenti dei mezzi pesanti, obbligando così le imprese a tenerli in servizio con un'altra mansione qualora risultassero positivi all'uso di sostanze dopanti. Eppure esistono altri efficacissimi interventi, più semplici e funzionali. Interventi perfettamente in grado di raggiungere l'obiettivo prefissato senza imboccare un labirinto di strade a fondo chiuso. Questo modo di procedere, quasi sempre, produce aspettative, poi disattese, costi elevati, rischi di contestazioni e certamente non favorisce il formarsi di opinioni favorevoli da parte dei cittadini, che non potranno che constatare la scarsa utilità delle misure annunciate, anche perché frutto più d'improvvisazioni del momento piuttosto che di una strategia funzionale.

Solo quando si riuscirà a far comprendere che per alcune materie la scelta prioritaria deve essere quella della conoscenza anziché quella della demagogia, potremo affermare di aver intrapreso la strada che farà crescere nei cittadini la consapevolezza assicurata solo dalla competenza.

PAOLO UGGÈ



## Rubrica Ruote d'Italia del 20 settembre 2008

### Strade e sicurezza: le cifre e i dati delle verità nascoste

Per buona parte dell'estate abbiamo assistito a quella che può essere tranquillamente definita una vera e propria azione di linciaggio morale nei confronti dei conducenti dei mezzi pesanti. Nessun sindacato dei lavoratori, a eccezione di Fai Confrtrasporto, ha cercato di approfondire le ragioni per le quali sulle nostre strade avvengono certi episodi, assicurando una difesa obiettiva a operatori spesso pesantemente quanto ingiustamente criticati.

I conducenti dei Tir sono stati accomunati, in taluni servizi di cronaca, ai peggiori delinquenti senza scrupoli. Il tentativo di utilizzare le comprensibili paure per nascondere altre carenze che sono parte del sistema trasporti e infrastrutture del nostro Paese ha funzionato. Infatti non hanno trovato spazio adeguato le ripetute richieste, almeno per quanto riguarda il settore del trasporto merci, di maggiori e migliori controlli, qualitativamente parlando; di modifiche funzionali al codice della strada, al fine di rendere concretamente più sicure e contemporaneamente compatibili con le esigenze del mondo produttivo le operazioni di trasporto; di dare attuazione alle norme che prevedono la responsabilità condivisa da parte di tutti coloro che partecipano a operazioni di trasporto.

Il numero delle pattuglie adibite ai controlli sulle strade nei due mesi estivi è stato ridotto di duemila unità circa; le proposte di interventi ipotizzate per lo più mirano a dimostrare che qualche cosa si sta facendo; infine assistiamo a tentativi di rimettere in discussione principi concordati e presenti nelle norme che il governo ha introdotto nella legge numero 133 del 6 agosto scorso, principi fortemente e fermamente voluti dagli imprenditori del settore, interessati a determinare trasparenza e tracciabilità nelle operazioni di trasporto per garantire maggior rispetto delle norme sulla sicurezza della circolazione.

Da ultimo, ma non per importanza, sono passati praticamente sotto silenzio i dati che il 10 settembre il direttore del servizio di Polizia Stradale ha fornito sull'incidentalità nei mesi di luglio e agosto. Nelle tabelle si possono trovare grafici che evidenziano come non solo sia diminuito il numero degli incidenti totali ma anche quello dei deceduti e degli incidenti nei quali sono rimasti coinvolti i mezzi pesanti, i "pericolosi Tir".

E se può apparire comprensibile il silenzio imbarazzato di coloro che hanno partecipato alla caccia del "terrorista", non possono trovare comprensione né scusanti coloro che non hanno esitato a supportare le loro teorie anche con numeri inventati. Il Corriere della Sera ha addirittura dato notizia che i mezzi pesanti che solcano la nostra penisola sarebbero 10 milioni al giorno (Corriereconomia); sul quotidiano, invece, il numero, riportato in una tabella che aveva come titolo "Il pericolo corre sulla strada" è sceso a quattro milioni e 400mila. Giusto per riportare tutto nella dimensione adeguata è bene che si sappia che, tra conto terzi e conto proprio, i veicoli sopra le 9 tonnellate, ovvero 90 quintali, sono 281.249.

Un'ultima considerazione; sullo sviluppo della rete autostradale nel decennio 1995-2005: in Italia si è registrato un incremento del 4,8%; in Spagna +19,1, Francia +32,7, Portogallo +142%. Nelle analisi a commento degli incidenti stradali tali dati non sono mai indicati come concausa. Eppure la carenza infrastrutturale è uno degli elementi che riveste una notevole incidenza nelle cause degli incidenti. Dati la cui conoscenza è basilare per un'informazione corretta non frutto di luoghi comuni o dalla necessità di fornire sempre ai lettori un mostro in prima pagina. Dati che Fai Confrtrasporto mette a disposizione di tutti coloro che vorranno analizzarli per comprendere e avanzare critiche. Una volta tanto documentate.

PAOLO UGGÈ\*

## Rubrica Ruote d'Italia del 27 settembre 2008

### Chi beve non guida La tolleranza delle leggi è un pericolo per tutti

Non c'è dubbio che sui media in queste ultime settimane siano state trattate a più riprese tematiche che portano tutte a competenze assegnate al ministero delle Infrastrutture e Trasporti. Sicurezza stradale e trasporto aereo indubbiamente rientrano in quelle del ministro Matteoli e, avendo come denominatore comune gli interessi dei cittadini, necessitano di provata competenza. La questione Alitalia, sicuramente il tema che più di altri ha attirato l'attenzione di giornali, tv e radio per i risvolti che riversa sulla mobilità dei cittadini e per le ricadutechea livello internazionale potrà avere sulla credibilità del nostro Paese, ha fatto registrare sinergie positive tra i ministri coinvolti.

Per quanto riguarda la sicurezza si è invece innescata una miscela dannosa, frutto di una evidente voglia di protagonismo ma anche di scarsa conoscenza da parte di chi si èimmaginato di affrontare la doverosa e giusta lotta alla droga utilizzando norme che riguardano la sicurezza della circolazione e quindi di competenza del dicastero dei trasporti. È nostra convinzione che tale seria e importante battaglia di civiltà non si faccia con il codice della strada.

Lo abbiamo fatto presente, inascoltati, più volte.

Se veramente si vuole combattere la piaga di coloro che si mettono alla guida in condizioni alterate, la strada da seguire è una sola: la tolleranza zero. Chi guida non beve e non si droga e, conseguentemente, chi beve o si droga, non guida. Anche se questa fermezza subirà delle contrarietà (ricordiamo quelle nei confronti del ministro Sirchia) questa è l'unica possibilità seria che annulla la possibilità, oggi utilizzata, di ritardare gli accertamenti o rifiutarsi di effettuarli.

Se si sceglie la gradualità e si lasciano in vigore normative che differenziano le sanzioni a seconda del livello di alcool riscontrato nel sangue, smettiamo di lamentarci di quanto avviene sulle strade. Ecco perché definiamo inefficace la norma (che fa il paio con il divieti di trasporto dei cani sui treni per il rischio pulci e zecche quasi che per fermare questi animalletti sia sufficiente una gabbia) che riguarda lavoratori che effettuano mansioni pericolose per l'incolumità altrui. Anche in questo caso non si sceglie di intervenire a colpire il soggetto che si mette in condizioni di essere pericoloso ma si scaricano su terzi, in questo caso le imprese, obbligazioni di non facile applicazione.

Così come non si è voluto ascoltare i pareri dei medici veterinari per il divieto di trasporto dei cani sui treni, altrettanto è accaduto per le osservazioni dei medici del lavoro e di igiene industriale, indirizzate a far recedere da una scelta complessa onerosa, di poca utilità e che fa credere alla gente che si sia debellato il grave problema di coloro che si mettono alla guida sotto l'effetto di droghe. Ovviamente non è così e questo sarà un boomerang per la credibilità del governo.

Un esempio viene proprio dal trasporto merci dove più del 70 per cento dei conducenti sono padroncini, cioè lavoratori autonomi, pertanto non assoggettati alla normativa. Senza dimenticare poi che la maggior parte di coloro che sotto l'effetto di droghe ammazzano la gente, non sono i lavoratori.

Sarebbe il caso allora che il ministro Matteoli riconducesse a sé le norme sulla circolazione, di sua stretta competenza, evitando che interventi estemporanei oltre a sminuire la credibilità di un dicastero, fondamentale per la sicurezza, vendano solo fumo, determinando aspettative che non potranno mai essere soddisfatte.

*PAOLO UGGÈ*

## **Rubrica Ruote d'Italia del 04 ottobre 2008**

### **I nodi irrisolti dell'intesa sull'autotrasporto**

Sabato 27 settembre "Libero Mercato", affrontando i temi connessi alla situazione esistente nel settore dell'autotrasporto, ha dato per disinnescata la bomba autotrasporto.

Secondo quanto sostenuto nell'articolo di Bruno Dardani il nodo delle tariffe sarebbe infatti l'unico aspetto ancora da definire. Non vorremmo passare per allarmisti, ma purtroppo così non è. Lo dimostrano le recenti prese di posizione dell'Unatras e del mondo della cooperazione che hanno sollecitato, con un comunicato, il rispetto degli impegni assunti e risposte precise sia sulle risorse economiche messe a disposizione del settore, sia sulla parte normativa. Leggendo la legge finanziaria, infatti, si può notare che ben 200 milioni di euro, ovvero la somma assicurata a copertura di interventi a favore delle imprese per l'anno corrente, sono stati trasferiti nell'anno 2009.

Naturalmente le associazioni firmatarie dell'intesa che aveva portato alla sospensione del fermo dei servizi non sono state informate. Anche per gli interventi sulla riduzione dei costi, che dovrebbero concretizzarsi con i versamenti del mese di ottobre, mancano ancora le certezze sui provvedimenti attuativi. L'intesa aveva individuato alcune voci che avrebbero dovuto consentire alle imprese di poter ottenere l'allineamento ai costi europei, in particolare, per quello del lavoro.

A oggi però nulla di concreto. È vero che esistono i necessari stanziamenti, ma senza i provvedimenti di spesa si rischia di ritrovarsi con in mano un pugno di mosche.

Le associazioni dell'Unatras e del movimento cooperativo, che rappresentano il 90 per cento del mondo del trasporto su strada, avevano dimostrato disponibilità e consapevolezza nel comprendere le difficoltà del Governo nel corso delle trattative e l'intesa trovata era equilibrata. Ma se non saranno fornite le certezze, si vedranno costrette, come si legge in un comunicato, a riappropriarsi della propria libertà di azione. Non può essere accettato in alcun modo che una parte decida in modo unilaterale di mutare un'intesa. Gli accordi possono sempre essere modificati, ma sempre coinvolgendo le parti firmatarie.

Lo stesso principio vale per la parte normativa che è legata alla sicurezza. Il governo, nelle giornate convulse della trattativa, condivise il principio di collegare i corrispettivi del trasporto ai parametri della sicurezza. Tale determinazione, così venne detto, maturò grazie a un intervento diretto del presidente del Consiglio. Oggi la committenza prova a mettere in dubbio quei principi trasferiti in una legge. Noi crediamo che la sicurezza non possa e non debba mai essere subordinata a degli interessi economici. La Fai Confratrasporto da tempo sostiene che con il mondo produttivo vada ricercata un'intesa che ponga al centro il rispetto delle regole, nella certezza che su tale valore si possano e si debbano trovare nuovi accordi che soddisfino tutti. Più complessa appare invece la ricerca di un dialogo e di alleanze con coloro che rappresentano gli interessi dell'intermediazione, realtà che notoriamente non produce valore aggiunto, ma si limita solo a lucrare.

Se oggi stanno sorgendo nuove incomprensioni è perché su tale aspetto si è dato spazio a queste realtà. L'autotrasporto non è però disponibile a mettere in gioco i principi della sicurezza per favorire una committenza improduttiva. Il ministro Matteoli, in un suo recente intervento alla trasmissione televisiva "Porta a Porta", ha paventato i rischi di un conflitto con il mondo del trasporto. Per evitarlo non è necessaria una nuova trattativa, ma sarà sufficiente che dopodomani siano fornite risposte sul rispetto di quanto concordato. La regola è semplice. L'autotrasporto sente la necessità di avere un interlocutore, delegato a decidere, per evitare di trasmettere agli operatori incertezze, poco funzionali a favorire rapporti positivi.

*PAOLO UGGÈ*

**La ripresa dell'economia dipende dalla crescita di trasporto e logistica**

«Cresce l'economia se cresce il trasporto». È questo il titolo del convegno che Fai Confrtrasporto ha organizzato in occasione della XIX Assemblea congressuale nazionale in programma a Salerno oggi e domani. Un titolo che offre mille spunti di riflessione e di dibattito: primo fra tutti la consapevolezza che non esiste ancora una conoscenza realmente diffusa del fatto che gli ostacoli alla mobilità (introdotti in nome di un ambientalismo strumentale) finiscono per divenire un peso per la competitività dell'economia del nostro Paese. Un tema che è il punto di partenza fondamentale per comprendere tutto il percorso, spesso a ostacoli, che il mondo dell'autotrasporto deve e dovrà percorrere ancora a lungo, visto che per poter intraprendere concretamente qualsiasi "stra da alternativa alla gomma", attraverso le sinergie fra camion e navi, treni e aerei, occorrerà attendere almeno 15 anni. Fai Confrtrasporto riconosce l'assoluta importanza della diversificazione modale nei trasporti, così come l'utilità di misure che, in presenza di alternative, privilegino le soluzioni complementari al solo trasporto su gomma, ma finché queste restano nelle intenzioni programmatiche, ogni ostacolo al trasporto terrestre determina la penalizzazione dell'intera economia, fondata sul principio del "just in time", dell'"appena in tempo". E di tempo non è più possibile perderne se si vuole davvero far sì che il trasporto e la logistica diventino realmente le condizioni che consentono di rispondere ai bisogni del sistema produttivo, cercando di coniugare sicurezza, qualità e rispetto ambientale con la competitività, superando le problematiche macro-economiche, quelle territoriali-settoriali e quelle più propriamente aziendali e imprenditoriali. Ormai è chiaro che l'efficienza logistica è diventata la leva competitiva principale: non è più rilevante la distanza, ma il tempo degli spostamenti delle merci che sta diventando uno dei fattori chiave di successo delle politiche industriali ed economiche. È su questi temi che il Paese dovrà lanciare la propria sfida per essere partecipe nel grande mercato globale. Una sfida che purtroppo ha però (a volte per incompetenza, a volte per interessi di bottega) numerosi avversari e deve dunque far fronte a diversi attacchi. Come quelli, sconsiderati, portati principalmente da una committenza miope che spinge sul settore e chiede servizi sempre più finalizzati alle sue necessità, con tariffe che tendono sempre più a comprimersi. L'autotrasporto, per effetto di mancate politiche di comparto mirate al potenziamento delle infrastrutture di supporto e al contenimento del conto proprio, esprime oggi una necessità irrimandabile: quella di interventi perequativi e di sussidiarietà. L'equilibrio del conto economico infatti dipende in misura decisiva da fattori esterni alle aziende, principalmente ascrivibili a due tipologie di categorie: di contesto, quali la scarsa dotazione delle infrastrutture del territorio, con un sistema infrastrutturale con bassi indici di connettività e scarsi livelli di accessibilità del territorio; e di organizzazione della produzione e della distribuzione delle merci, che facendo parte di un sistema logistico squilibrato stanno spingendo l'autotrasporto a "supplire" anche a tale deficit, aumentando sempre più il numero di viaggi e riducendo la quantità di merce trasportata. La debolezza infrastrutturale italiana rappresenta una criticità storica che, negli ultimi 20 anni, nel confronto con i principali partner europei è andata aggravandosi. Il nodo dei valichi alpini costituisce una delle priorità assolute che dovranno essere affrontate dal Governo, ripetutamente invitato a far valere nei confronti dell'Unione Europea una fiscalità di vantaggio per gli operatori nazionali che attraversano i valichi alpini, nella misura pari ai maggiori costi che sopporta l'economia. Costi sui quali ci sono una serie di riflessioni da fare: il primo concorrente del conto terzi è il conto proprio e questo contesto «schiaccia» il prezzo di mercato per eccesso di offerta, è improduttivo e brucia risorse; il conto proprio genera, soprattutto nelle aree urbane, costi esterni maggiori di quelli che genera il conto terzi; le misure di sostegno di settore sussidiano il conto terzi ma anche il conto proprio, e indirettamente ne favoriscono l'utilizzo diffuso; il settore dell'autotrasporto non riesce a migliorare il conto economico per la scarsa velocità commerciale, i tempi di carico e scarico, il basso coefficiente di carico. Anche la sicurezza ne merita una riflessione approfondita. Gli obiettivi più urgenti da raggiungere sono quelli di restituire alla Consulta generale dell'autotrasporto e della logistica il ruolo di coordinamento funzionale già assegnatole, operando per porre la sicurezza come elemento di sistema per l'autotrasporto. Un percorso che passa obbligatoriamente attraverso un nuovo sistema di controlli, con una pattuglia per ogni provincia: un sistema capillare, diffuso, che deve estendersi a tutti i soggetti, compresi i committenti, in modo da collegare il principio fondamentale della responsabilità condivisa ai comportamenti che violano le norme sulla sicurezza sociale e della circolazione.

*Paolo Ugge*

## Rubrica Ruote d'Italia del 18 ottobre 2008

### Il piano della FAI per ridurre costi e traffico nel trasporto su strada

La XIX Assemblea congressuale della FAI, alla quale hanno partecipato delegati e imprenditori provenienti da diverse zone del Paese, è stata il teatro ideale dove dibattere e affrontare i temi del momento per individuare proposte e suggerimenti utili a rendere funzionali ed economicamente convenienti le attività di trasporto nel nostro Paese. Il particolare momento impone a tutti l'onere di ricercare ogni iniziativa utile a rendere sempre più competitiva la nostra economia, riducendone i costi e gli sprechi. Risparmio energetico, riduzione dei fenomeni derivanti dalla congestione e maggior sicurezza sono, infatti le risultanze ottenibili da una migliore funzionalità dei processi di logistica. L'utilizzo dell'outsourcing produrrebbe, da solo, minor automezzi sulle strade e, conseguentemente, migliore mobilità e innalzamento della velocità commerciale. Favorire lo sviluppo della terziarizzazione verso imprese in grado di organizzare e garantire processi logistici significa creare le condizioni per un significativo recupero delle risorse.

Se pensiamo che la logistica in Italia ha un'incidenza, sul costo della produzione, di circa 970 miliardi di euro, pari al 22 per cento e che, in Europa, la quota è invece contenuta al 16 per cento, si comprende come l'adeguamento ai livelli di costo europei possa determinare il recupero di ingenti risorse con positive ricadute sull'intera economia. La convenienza economica è la molla che innesca molte decisioni e il fatto che gli operatori della FAI Conftrasporto nel loro convegno abbiano voluto sottolineare l'importanza al Governo, nell'occasione rappresentato dal sottosegretario Mino Giachino, è sicuramente un'indicazione che dovrebbe essere fatta propria da un Esecutivo impegnato a superare le difficoltà finanziarie del momento, anche attraverso iniziative che rilancino la competitività del sistema Paese. La proposta centrale avanzata nella relazione base sulla quale si è sviluppato il convegno contiene ulteriori riflessi e positività di grande rilevanza. Maggior risparmio energetico derivante da una miglior ottimizzazione dei viaggi, visto che quelli a vuoto si aggirano intorno al 40 per cento; riduzione della congestione, con la riduzione del fenomeno di inquinamento; maggior rispetto delle regole sociali e della sicurezza con ricadute positive negli episodi incidentali che si verificano sulle nostre strade. Risultato: più efficienza minori costi.

Un trasporto organizzato consentirebbe inoltre a un settore non in grado ancora per molto tempo i farsi carico dei maggiori costi di un sistema inefficiente, di mantenere e recuperare una capacità di penetrazione sui mercati europei che, senza interventi mirati, rischierebbe invece di perdere.

*Paolo Uggè*

## Rubrica Ruote d'Italia del 25 ottobre 2008

### Qualche dubbio sul ritiro della patente a chi si droga

Chi pensa di combattere la battaglia contro l'uso di droga o l'alcol da parte di chi si mette poi al volante utilizzando come unica arma il codice della strada ha sbagliato completamente strada. I responsabili di Fai Conftrasporto l'hanno detto e ripetuto in più occasioni, sottolineando come un tema di straordinaria importanza come quello della sicurezza stradale non possa essere affrontato in modo del tutto sconsiderato, lasciando per di più che la stampa, magari andando oltre il reale senso delle dichiarazioni degli uomini di governo, offra ipotesi di soluzioni su un tema così delicato e sensibile. Soluzioni che puntualmente finiscono col creare aspettative difficili se non impossibili da soddisfare. È in questo contesto di (pochissime) luci e (moltissime) ombre che s'inserisce l'ipotetica proposta, attribuita al ministro Maroni, di revocare in modo permanente il permesso di guidare a coloro che vengono trovati al volante sotto l'effetto di sostanze stupefacenti. Un'ipotesi che ha avuto un'ampia eco sui media perché il tema "lotta alla droga" è certamente al centro dell'attenzione di gran parte dei cittadini, in modo particolare quando queste sostanze sono la causa di incidenti stradali.

Non faremmo un buon servizio ai nostri concittadini e rischieremmo di deludere tutti coloro che soffrono per essere stati colpiti dalla perdita di qualche congiunto se rinunciassimo al necessario senso di responsabilità invitando tutti a evitare di ipotizzare misure d'improbabile attuazione. La Fai Conftrasporto, proprio dalle pagine di Libero, ha avanzato nelle scorse settimane alcune idee sugli interventi relativi alla sicurezza stradale lanciando la proposta della tolleranza zero riassunta nello slogan «chi beve o si droga non guida». Nelle varie proposte c'era anche quella di prevedere, come requisito essenziale per poter conseguire la patente di guida, la prova di non essere consumatori di sostanze stupefacenti o alcolizzati cronici.

Con piacere vediamo che il ministro dell'Interno condivide la proposta e la fa sua, anche se sembra voler limitare la misura alle sostanze stupefacenti scordandosi che l'alcol ha forse effetti ancora più devastanti. Non è difficile comprendere come la tolleranza zero sulle sostanze alcoliche rischi di risultare altamente impopolare, soprattutto in alcune zone del nord in testa alla graduatoria dei consumi di vino, birra e superalcolici, zone da sempre grande bacino di voti, ma le possibili conseguenze negative in termini di consenso elettorale non devono far dimenticare neppure per un solo istante che la vita non ha prezzo e va difesa strenuamente.

Ci permettiamo inoltre di avanzare dubbi sulla misura di revoca definitiva e permanente della patente. La prima perplessità riguarda la compatibilità con le norme europee. Se tale proposta fosse attuata si prefigurerebbe il mancato riconoscimento di un titolo rilasciato da un Paese europeo. La seconda perplessità deriva dai vizi di costituzionalità che la norma conterrebbe in sé, non solo in quanto sproporzionata, ma perché limitativa della possibilità per ogni cittadino, una volta superata la condizione ostativa e scontata la pena inflitta, di poter godere dei diritti costituzionalmente garantiti. In altre parole sarebbe una sentenza di condanna definitiva senza possibilità di appello. Sì, dunque, alla tolleranza zero, ma a patto di ripartire dalla proposta, avanzata da Fai Conftrasporto: ovvero che ognuno sia obbligato a dimostrare di non essere tossicodipendente o alcolista prima del rilascio della patente, che la sospensione sia rapportata al danno arrecato ad altri e sia accompagnata dalla revoca della patente. È questa a strada da seguire indicata da Fai/Conftrasporto per evitare di emanare disposizioni inutili e costose.

Paolo Uggè

## **Rubrica Ruote d'Italia del 1° novembre**

### **Servono regole chiare per la tutela dei cittadini e la sicurezza in strada**

L'atteso appuntamento di lunedì al ministero dei Trasporti non ha fornito le risposte che le associazioni dell'autotrasporto si attendevano per scongiurare un nuovo conflitto.

Materia del contendere: l'applicazione dell'articolo 83 bis della legge 133, approvata in agosto dal Parlamento, necessaria per determinare i parametri in base ai quali verificare se nelle disposizioni impartite sussistano esplicite violazioni rispetto alle norme sulla sicurezza della circolazione.

In attesa della costituzione di un Osservatorio, che consenta alle parti di determinare i dati di riferimento necessari, e in assenza di contratti collettivi, il ministro dello Sviluppo economico rende "di evidenza pubblica" il costo medio del carburante per km di percorrenza dei veicoli adibiti al trasporto merci. Scopo: fornire parametri di riferimento utili a determinare i costi della sicurezza e a tutelare i cittadini coinvolti in incidenti. Una norma civile che risponde a un'esigenza sociale che il Parlamento ha messo in capo all'esecutivo. Le associazioni dell'autotrasporto chiedono questo al ministro e non capiscono perché tale adempimento non sia ancora soddisfatto. Anche le confederazioni dell'artigianato, del mondo cooperativo e dei servizi hanno auspicato, in una lettera al ministro Matteoli, un intervento per evitare che il rischio di iniziative sindacali minacciate dal mondo del trasporto diventi concreto. I cittadini auspicano maggior sicurezza; le confederazioni la auspicano; i diretti interessati la chiedono. Serve allora o chiarire il senso della norma, o rendere di evidenza pubblica i dati sui parametri. Una mancanza di condivisione farebbe insorgere il dubbio che sussistano diverse opinioni in materia o che vi siano pressioni perché non sia data applicazione a disposizioni che, per interessi di bottega, qualcuno avversa.

*Paolo Uggè*

## **Rubrica Ruote d'Italia dell' 8 novembre 2008**

### **Cambiare in peggio serve soltanto a sprecare altri soldi**

Sarebbe interessante conoscere le motivazioni per le quali l'attuazione del Piano della logistica, approvato nel 2006, è stato affidato da un "protocollo di intesa", sottoscritto il 2 settembre 2008 dai ministri di Infrastrutture e Sviluppo economico. La decisione, tenuta molto riservata, sta suscitando scalpore tra le associazioni che rappresentano le imprese di autotrasporto e logistica, ma anche tra tutte coloro che nel luglio 2005 avevano sottoscritto con Berlusconi il "Patto della logistica", che successivamente aveva dato vita al Piano. Sicuramente è venuta meno una caratteristica importante che aveva permeato tutta l'attività della Consulta per l'autotrasporto e la logistica, anch'essa fortissimamente voluta dalla Presidenza del Consiglio.

Per la prima volta un Piano nazionale del trasporto e della logistica era stato il frutto non delle sole convinzioni di esperti, ma di un confronto tra tutte le rappresentanze del mondo associativo che, con i soggetti operanti nelle diverse modalità del trasporto (gomma, ferro, mare e aria) e il dicastero dei Trasporti e delle Infrastrutture, avevano delineato un sistema utile a favorire l'insorgere per l'economia del Paese di quelle condizioni di competitività assolutamente indispensabili per lo sviluppo. Il Piano aveva ottenuto riconoscimenti in dibattiti e confronti e aveva avviato in modo concreto l'attuazione di progetti di filiera con la sottoscrizione di convenzioni con enti locali, operatori del settore del farmaco, delle merci pericolose e della distribuzione delle merci nelle città. Il Comune di Milano è addirittura in fase avanzata col progetto. Per la prima volta il consenso e la logica di sistema avevano dato vita a un'iniziativa con relativo quadro normativo di accompagnamento, che lo stesso onorevole Andrea Annunziata, sottosegretario ai Trasporti con Prodi, aveva deciso «di mantenere per assicurare una continuità finalizzata a dar vita alle politiche di attuazione di questo strumento programmatico».

Con la nuova intesa viene assegnato il compito all'Agenzia di «promuovere la competitività e le potenzialità attrattive dei territori» e di «supportare le amministrazioni centrali e regionali nella definizione e nell'attuazione di programmi e progetti di interesse multiregionale e degli interventi materiali e immateriali...». Sembra un ritorno alle parole, a discapito della politica del "fare". Gli imprenditori attendono di conoscere come si tradurranno queste priorità. E soprattutto vogliono sapere come si agirà per attuare la liberalizzazione regolata, quali sono gli interventi a favore delle imprese e come verranno rimossi gli ostacoli burocratici che ancora le frenano. Leggendo l'intesa sembrerebbe che la logistica, elemento integratore del sistema produttivo, venga sottratta alle competenze del dicastero dei Trasporti e delle Infrastrutture (organismo preposto a individuare le scelte politiche realizzando le infrastrutture, coordinando lo sviluppo delle modalità di trasporto, adeguandosi alle scelte comunitarie, garantendo una politica di sicurezza stradale), per essere assegnata a un'Agenzia che non ha il compito di effettuare scelte politiche. I cambiamenti fin a se stessi non servono; meglio sarebbe assegnare alla esistente Consulta del trasporto e della logistica, la cui presidenza deve essere attribuita a un rappresentante del governo, i compiti di coordinamento indispensabili per consentire all'economia nazionale di recuperare il pesante differenziale di competitività accumulato in anni di chiacchiere, progetti e consulenze.

PAOLO UGGÈ \*



## **Rubrica Ruote d'Italia su Libero del 15 novembre 2008**

### **Il governo ha evitato lo sciopero dei trasporti nelle vacanze natalizie**

Sembra scongiurato il pericolo di nuovi blocchi dei trasporti nel periodo natalizio grazie all'impegno del ministro delle Infrastrutture e trasporti Altiero Matteoli il quale ha saputo rimuovere gli ostacoli che avevano impedito, fino a oggi, l'attuazione di quanto disposto dalla legge 133 sull'attività di trasporto. Una legge che, è bene sottolinearlo, mira a favorire la trasparenza nei rapporti tra le parti in modo da creare un sorta di catena della responsabilità tra coloro che concorrono a realizzare un'operazione di trasporto, con l'obiettivo principale di garantire il rispetto delle regole che determinano la sicurezza sulle strade. E proprio questo aspetto è stato l'elemento che ha determinato una nuova svolta, positiva, nella vertenza, allontanando lo spettro di una manifestazione di protesta da parte dei camionisti, dopo quella che nel dicembre di un anno fa paralizzò il Paese per tre giorni. Occorre riconoscere che il ministro ha fornito anche risposte positive sulla spendibilità delle risorse stanziata a favore del settore previste dalla manovra finanziaria per compensare parte dei maggiori costi subito causa gli incrementi del gasolio registrati nei primi otto mesi dell'anno.

Decisamente diverso, invece, e quantomeno singolare, l'atteggiamento di Confindustria sull'elemento più importante, quello relativo alla sicurezza, atteggiamento che speriamo non sia da attribuire alla volontà di non voler applicare le nuove norme introdotte dal Parlamento sui parametri della sicurezza. Per maggior chiarezza riconfermiamo che i parametri della sicurezza servono di riferimento in assenza di contratti scritti o di intese che possono essere raggiunte tra le associazioni rappresentative; che per i contratti redatti in forma scritta le sanzioni e la prescrizione sono ridotte significativamente, rispetto a quelle previste per i contratti verbali; che il sistema del calcolo per il recupero del gasolio, oggi non applicabile in quanto occorre un incremento del 2% del costo, agisce nelle due direzioni e cioè se si registra un calo del prezzo si determina anche una riduzione del costo chilometrico. Poiché le associazioni del trasporto intendono attenersi a tali principi, diventa difficile comprendere le richieste di chi ritiene di sostituirsi al Parlamento e modificare le norme approvate. La pretestuosità di tale posizione emerge nettamente dal fatto che non è stata prodotta alcuna proposta su come, secondo i responsabili di Confindustria, dovrebbero essere mutate le disposizioni di sicurezza pretendendo invece che il ministro omettesse di dare applicazione a un disposto di legge. Il mondo dell'autotrasporto che vuole la sicurezza non rifiuta il confronto sulla funzionalità delle norme, ma non poteva accettare che si tentasse di impedire di dare applicazione a una legge dello Stato. Per questo ha accettato di buon grado e valutato positivamente la proposta del ministro Matteoli di dare applicazione a quanto previsto dalla legge e di aprire un confronto per individuare le migliori pratiche per realizzarle. Tra due mesi, tempo massimo concesso dal ministro, occorrerà aver superato i dubbi che attanagliano Confindustria e Confetra che si sono riservate di firmare. Nel frattempo le norme sulla sicurezza, legalità e trasparenza volute dal Parlamento trovano applicazione anche perché ritenere che queste siano tecnicamente sbagliate significherebbe sostenere che gli uffici legislativi dei ministeri non sono in grado di predisporre norme funzionanti. La decisione e il senso di responsabilità del Governo ha dunque evitato il rischio di un nuovo fermo dei servizi di trasporto che l'anno scorso, per evidente incapacità di chi era al governo del Paese, aveva generato pesantissimi danni ai cittadini e all'economia.

PAOLO UGGÈ\*

## Rubrica Ruote d'Italia del 22 novembre 2008

### Incidenti stradali Evitiamo che la beffa si aggiunga al danno.

Ci sono vicende che fanno riflettere e forniscono spunti di riflessioni per analizzare e, magari, risolvere altri "casi". Un esempio proviene dal dibattito che sta crescendo in Valtellina sull'assenza, ormai ventennale, di un Piano territoriale di coordinamento, previsto da una legge del 1990. Il risultato è sotto gli occhi di tutti: una mobilità compromessa da una fila di capannoni realizzati nel frattempo. Ovviamente le accuse sulle responsabilità vengono rimbalzate tra i diversi schieramenti politici, che a turno hanno governato in quella che è una delle più belle valli italiane. E intanto il Piano territoriale continua a restare sulla carta. Una storia che presenta diverse analogie con un'altra drammatica realtà: la strage infinita che ha per teatro le nostre strade.

Da decenni tutti ne parlano, ma alle parole non seguono i fatti. Solo altri morti in incidenti. Domenica scorsa è stata la giornata delle vittime della strada; da giovedì si terrà il salone internazionale della sicurezza stradale a Verona, indetto dall'Acì, iniziativa più che lodevole alla quale Fai Confrtrasporto partecipa allo scopo di dimostrare come anche una efficiente gestione della logistica può essere una risposta concreta al tema della sicurezza.

Una risposta che non può più attendere. Ne abbiamo avuto conferma lo scorso fine settimana: dopo i notiziari dedicati alle troppe vittime della strada, dopo i soliti, raccapriccianti numeri, le chiacchiere hanno lasciato come sempre spazio al silenzio, all'indifferenza. E, c'è da scommetterci, alla prossima strage il copione si ripeterà: familiari delle vittime continueranno a sentirsi umiliati, i politici a litigare e a produrre normative inefficaci, i cronisti a commentare i nuovi incidenti. È ora di dire basta! I cittadini chiedono risposte al Governo che deve avere il coraggio di scegliere tra la vita di un uomo e altri interessi. È arrivato il momento (a dire la verità era già giunto da decenni) di dire basta alle disquisizioni sul livello del tasso alcolemico o sull'assunzione di sostanze stupefacenti, o alle modifiche del codice della strada che di fatto lasciano inalterate le cose. Quello che serve è aumentare la qualità dei controlli sulle strade: è questa l'unica via da seguire se si vuole salvare delle vite umane, ridurre il numero di feriti che ogni anno, a migliaia, figurano in autentici bollettini di guerra. La gente è in attesa di conoscere come si intende intervenire rispetto ai fatti segnalati da "Striscia la notizia" che ripetutamente, negli ultimi mesi, hanno mostrato comportamenti al volante che possono causare nuove tragedie. Comportamenti che possono essere eliminati attraverso quei controlli che gli autotrasportatori seri (ce ne sono molti in circolazione) chiedono e che non si realizzano come dovrebbero. Come non comprendere che questi episodi potranno ridursi solo se si cambia il modo di gestire la logistica?

Fai Confrtrasporto rivolge un appello al Governo: riunisca una Consulta di esperti ed emani un provvedimento d'urgenza sul quale, se necessario, ponga anche la fiducia, ma introduca norme semplici ed efficaci. Per evitare ai troppi familiari colpiti da un lutto di vedere liberi, grazie a qualche cavillo giuridico, coloro che, ubriachi o strafatti di droga, hanno ucciso i loro cari. Un appello viene rivolto ai media: perché, anziché limitarsi a riportare fatti di cronaca, non approfondire le cause di tanti eventi luttuosi mettendo in evidenza le lacune da colmare? I cittadini questo si attendono dai giornali: che tornino ad essere strumento culturale e, quando occorre, di denuncia. Documentata con numeri, date, che Fai Confrtrasporto è disponibile a fornire per creare una banca dati sulle stragi sulle strade. In modo che nessuno possa più nascondersi dietro un dito o una bugia. In modo che anche chi, fra i politici, non l'ha avuto fino a oggi, trovi finalmente il coraggio di intervenire.

*Paolo Uggè*

## **Rubrica Ruote d'Italia su Libero del 29 novembre 2008**

### **La nuova Accademia della Logistica per strade più sicure**

Probabilmente, anzi sicuramente, qualcuno dirà che non si sentiva il bisogno di un nuovo organismo destinato ad approfondire, dal punto di vista scientifico, le delicate e poco conosciute tematiche connesse alla logistica. Posizione più che condivisibile se si trattasse dell'ennesima "strada" per chiedere (e ottenere) soldi pubblici. Ma questa volta è diverso: l'iniziativa, di carattere culturale e scientifico, è totalmente privata e vuole agire a supporto di nuovi progetti finalizzati alla crescita del settore dell'autotrasporto senza chiedere alcun finanziamento pubblico. La presentazione della nuova iniziativa è avvenuta a Verona nell'ambito delle giornate della sicurezza, opportunamente indette dall'Acì per diffondere la cultura della sicurezza, per mettere di fronte a un drammatico problema la cui soluzione non può più essere rinviata: pena la "con dannà", per colpevole responsabilità per ciò che potrà accadere sulle nostre strade, delle istituzioni e del mondo politico.

Logistica, questo sostiene Fai Confrtrasporto, è anche una risposta alla sicurezza: ridurre il numero degli automezzi che viaggiano a vuoto, oggi quantificabile in circa un 30 per cento del parco automezzi, significa diminuire i chilometri percorsi; assicurare un trasporto di qualità, rispettando i protocolli predefiniti e le singole competenze, significa migliorare la competitività, garantire maggior sicurezza e rispondere contemporaneamente alle esigenze dell'economia. Non ci stancheremo mai di sostenere che la logistica è quell'indicatore economico che, più di altri, consente di comprendere a distanza le evoluzioni della domanda.

Nei primi mesi del 2007 già gli indicatori di logistica lasciavano intuire una fase di crescita piatta. Purtroppo coloro che si dilettono nelle previsioni economiche non attribuiscono a quell'allarmante segnale il reale significato e si lasciarono ingannare da una ripresa della produzione dei mesi successivi, frutto solo del "tiraggio degli ordinativi". Un altro elemento passato sotto silenzio, ma che risulta chiaramente nel Dpef, allegato infrastrutture, sta nella differenza tra il fatturato generato da un container solo movimentato, piuttosto che sdoganato, manipolato, stoccato e distribuito. Il valore del fatturato passa da 300 a 2300 euro per container; l'utile da 20 a 200 euro; il beneficio dello Stato da 110 a 1000 euro e ogni mille unità movimentate invece che generare cinque unità lavorative se ne producono 42. Bastano questi due richiami per indurre a riflettere su quanto sarebbe necessario sviluppare e far crescere la cultura della logistica nel nostro Paese.

L'Accademia internazionale della logistica è lo strumento attraverso il quale studiosi ed esperti intendono fornire elementi seri e attendibili a tutti coloro che in modo altrettanto serio e scientifico vogliono fare la propria parte per favorire nuove opportunità utili alla crescita del nostro Paese. Nel difficile contesto economico attuale, che vede il governo impegnato a ricercare risposte utili a invertire la rotta, il contributo della logistica può essere decisivo. L'Accademia internazionale della logistica intende ripartire da quel "Patto della logistica" che nella passata legislatura venne accantonato in modo superficiale da chi, per scarsa conoscenza o impreparazione, non seppe coglierne il senso e le opportunità. Fai Confrtrasporto sosterrà l'Accademia perché condivide pienamente il suo principale obiettivo: far crescere la cultura sulla funzione della logistica. Per questo agirà da elemento di stimolo e punto di riferimento per tutti. \*

PAOLO UGGÈ

## **Rubrica Ruote d'Italia del 06 dicembre**

### **I divieti sui trasporti sbagliano direzione**

Sembra una moda contagiosa quella che colpisce certi pseudo esperti dei quali il nostro Paese risulta, ahinoi, ricco. L'esercizio preferito pare essere quello di ipotizzare soluzioni non funzionali ai problemi e sostenere idee strampalate, introducendo divieti e ostacoli al "fare".

Una riprova è la proposta presentata dai rappresentanti della Consulta per la sicurezza e la qualità del servizio autostradale alla Commissione trasporti della Camera che hanno pensato di proporre l'estensione dei divieti di circolazione dei mezzi pesanti anche nei venerdì sera, per favorire la sicurezza, ridurre il numero dei possibili incidenti e rendere la mobilità più fluida.

Questa fantastica idea, contrabbandata come la miglior risposta alla domanda di sicurezza, come obiettivo serio e condiviso, ha trovato però la contrarietà, esplicita, dell'onorevole Sandro Biasotti il quale ha documentato alcune delle conseguenze che l'ipotesi, se realizzata, potrebbe innescare. Fai Conftrasporto, particolarmente attenta all'argomento, non può non sottolineare come sul delicato tema della sicurezza non si possa ricorrere a strumentalizzazioni foriere solo di illusioni. I presupposti della proposta di nuovi divieti sono per noi errati. Gli incidenti che vedono coinvolti i cosiddetti "Tir" sono in riduzione e i dati dimostrano che la gran parte di quelli funesti si verificano in giornate e zone dove i mezzi pesanti non sono prevalenti.

A un modesto osservatore non dovrebbe sfuggire che, se si riducono le giornate di circolazione degli automezzi (i quali non si muovono per diporto ma perché funzionali al sistema produttivo e per assicurare i rifornimenti ai cittadini) si aumenta inevitabilmente il numero di mezzi in circolazione nei giorni "non vietati", con un sensibile aumento del traffico. E dovrebbe apparire del tutto fuori luogo la teoria secondo cui le merci, anche quelle deperibili, possano essere conservate più giorni. Mai sentito parlare della consegna delle merci in tempo reale, sulla quale si regge l'intera economia mondiale?

Infine si rasenta il ridicolo quando si sostiene che i conducenti dei mezzi pesanti per ridurre l'attrito e consumare meno gasolio "farebbero ricorso al cosiddetto trenino", dimenticandosi che sono proprio i divieti di sorpasso introdotti da taluni enti concessionari a determinare questo effetto. In un momento nel quale tutti condividono la necessità di aumentare la competitività del sistema di produzione, di cui il trasporto è parte essenziale, non si sentiva la necessità di proposte che vanno in direzione opposta alle richieste della stessa Confindustria, che sottolineano la necessità di favorire competitività e produzione.

E forse Confindustria farebbe bene ad alzare la voce nel sottolineare come i nuovi divieti viaggino esattamente nella direzione opposta, penalizzando la reale capacità del nostro Paese di essere competitivo. I dati che Bruno Dardani ha commentato su Libero Mercato, mercoledì 3 dicembre, documentano il forte calo del traffico container. Le uniche soluzioni sono una miglior fluidità e un logistica efficiente: l'esatto contrario di quanto si produrrebbe se le tesi dei lungimiranti esperti fossero accolte in nome di una maggior sicurezza. "Primum vivere; deinde...". Il Paese necessita di misure concrete, chiare, elaborate da autentici esperti, che consentano di non perdere nuove opportunità. E non di filosofi che si perdono in chiacchiere e proposte funzionali a dimostrare solo l'utilità della loro esistenza.

PAOLO UGGÈ

## **Rubrica Ruote d'Italia su Libero del 13 dicembre 2008**

### **Le strade verso la ripresa**

Sono due le principali direzioni sulle quali si svilupperanno le iniziative del governo per dare fiato alla nostra economia, che risente delle conseguenze della crisi mondiale: la ripresa degli investimenti nelle infrastrutture, che il governo della passata legislatura aveva deciso di trascurare, e la messa a disposizione di risorse significative. Come sempre avviene in simili occasioni, gli esperti (o presunti tali) dissertano sulle evoluzioni dell'economia, anche se vi sarebbe molto da dire sulle loro elucubrazioni. Quindi nessuno può escludere che la ripresa possa, alla luce delle decisioni del nuovo presidente americano, già farsi sentire dopo la metà del 2009. E a noi rappresentanti delle imprese un po' di ottimismo non dovrebbe mai mancare. Confrtrasporto rappresenta imprenditori la cui attività è strettamente connessa al sistema produttivo. Se verranno rispettati anche gli aspetti in corso di definizione possiamo affermare che le scelte del governo riguarderanno anche il nostro settore e si tradurranno in nuovi finanziamenti per 290 milioni di euro per il 2009; nel recupero di 116 milioni di euro, promessi per il 2007 ma mai erogati; nella disponibilità di ulteriori 200 milioni di euro assegnati all'Agenzia per lo Sviluppo e destinati a interventi selettivi, legati agli investimenti, alla crescita e all'ambiente.

Sulle infrastrutture, inoltre, il ministro Matteoli ha ottenuto un risultato di grande portata per le imprese di autotrasporto: la sospensione della revisione sulla direttiva eurobollo, che si aggiunge alle risorse per far ripartire le grandi opere, tra le quali figura il "Corridoio 5". Lavori che, speriamo, possano ripartire in fretta e senza ostacoli. A tal proposito si potrebbe individuare un sottosegretario ad hoc da affiancare al commissario Virano. Per il Paese è necessario ridurre i costi. E anche il mondo del trasporto è toccato dalle inefficienze del sistema. Se si abolissero le amministrazioni provinciali e le competenze che riguardano il nostro settore tornassero alla Motorizzazione civile, l'applicazione delle norme europee sull'esercizio della professione, il rilascio delle licenze in conto proprio, la verifica dei requisiti attraverso appositi esami, gestiti in forma autonoma e disomogenea dalle Province diventerebbero più funzionali alle attività delle imprese. E i costi si ridurrebbero. Oltre ai significativi risparmi che si produrrebbero, si eviterebbero distonie interpretative, decisioni autonome, talvolta in contrasto con le direttive centrali, che oltre a produrre maggiori costi talvolta generano distorsioni alla concorrenza. Le decisioni in materia di circolazione e trasporti devono rientrare in un coordinamento centrale, se si vogliono evitare le conseguenze di decisioni improvvise, come quelle assunte in settimana per l'emergenza neve che ha bloccato per diverse ore intere zone del Paese, ricadano pesantemente su incolpevoli cittadini.

PAOLO UGGÈ

## Rubrica Ruote d'Italia su Libero del 20 dicembre 2008

### Accuse ingiuste ai camionisti Fanno meno incidenti degli altri

Sabato 13 dicembre "Striscia la notizia" ha mandato in onda un'intervista a un avvocato del Codacons, il Coordinamento delle associazioni per la difesa dell'ambiente e dei diritti di utenti e consumatori, con l'obiettivo di riproporre l'idea di vietare la circolazione dei mezzi pesanti al venerdì. Idea che l'avvocato ha ritenuto di supportare con generiche accuse nei confronti dei conducenti dei mezzi pesanti. Accuse che non trovano però riscontro nella realtà e che rappresentano solamente l'ennesimo capitolo di una lunga storia di generalizzazioni che sembra avere un unico scopo: rappresentare una realtà distorta. Una "distorsione" che Fai Confrtrasporto da sempre denuncia e respinge. L'intento di Fai Confrtrasporto non è di sminuire le responsabilità dei conducenti che non rispettano le regole (ci sono, e la Federazione degli autotrasportatori è la prima a chiedere per loro controlli e punizioni severissime) né tantomeno quello di impegnarsi in una generica difesa della categoria. Semplicemente l'obiettivo è definire, per mezzo di numeri inconfutabili, elementi precisi di valutazione. Fai Confrtrasporto sostiene da sempre la responsabilità soggettiva di tutti coloro che sono coinvolti nella realizzazione di operazioni di trasporto; è stata ed è promotrice di proposte che colpiscono quei professionisti del volante che non si dimostrano tali; chiede che i controlli siano realizzati, in linea con le direttive europee, nelle aziende e che sulle strade si controllino almeno dieci automezzi per provincia ogni giorno; stigmatizza le morti che si verificano alla guida di un automezzo e che non vengono classificate come incidenti sul lavoro ma derubricate a incidenti stradali. È stata proprio Fai Confrtrasporto a chiedere la revoca del permesso di condurre, chiaro esempio di tolleranza zero, nei confronti di quei conducenti sorpresi in stato di ebbrezza o di tossicodipendenza alla guida di automezzi. Oggi il motto rilanciato da Confrtrasporto: «o bevi o guidi» sembra trovare un'attenta condivisione in Parlamento e questo attesta la sua legittimazione sul tema sicurezza. Per questo non si può tacere di fronte a tentativi maldestri di collegare i morti sulle strade alla circolazione dei mezzi pesanti nelle giornate di venerdì. Il numero dei decessi, provocati dai mezzi pesanti (fonte Aci 2007) rappresenta una quota del 4,2%, dato che segnala, oltretutto, una diminuzione significativa rispetto all'anno precedente. Per chi ama documentarsi prima di presentarsi davanti ai microfoni, segnaliamo inoltre che il 44,2% dei decessi avviene nelle strade urbane, notoriamente non proprio frequentate dai Tir o, ancora, che l'indice di mortalità risulta più elevato in corrispondenza del mese di agosto con punte assolutamente drammatiche la domenica con 3,4 morti ogni 100 incidenti. La domenica, guarda caso giorno in cui i Tir non viaggiano. Sono dati (e non parole) che dimostrano quanto siano strumentali gli accostamenti fra il numero dei morti e la presenza dei Tir sulle strade.

Per quanto riguarda poi la richiesta di estendere il divieto di circolazione al venerdì, occorre aggiungere che le confederazioni che rappresentano l'economia del Paese sostengono la gravità di un divieto che finirebbe con l'incidere negativamente sulla competitività e sui consumi dei prodotti freschi da parte dei cittadini.

Qualcuno si è fermato un istante a riflettere sul fatto che se si riducono le giornate di circolazione si produce inevitabilmente un incremento della quota giornaliera dei mezzi nelle giornate nelle quali i Tir si muovono? La proposta sul nuovo divieto di circolazione per i Tir nelle giornate venerdì riportata sotto i riflettori di "Striscia" dal Codacons era già stata avanzata nel corso di un'audizione alla Commissione trasporti della Camera: in quell'occasione, anziché richiedere una maggior illuminazione delle gallerie e segnalare la necessità di interventi manutentivi come quello dei guard rail, lo stesso rappresentante dei consumatori si era soffermato più a esaltare le positività dei tutori effettuati da alcuni gestori delle autostrade, piuttosto che evidenziarne le carenze. Ai rappresentanti del Codacons, Fai Confrtrasporto lancia un appello: operiamo insieme perché ci siano maggiori controlli nei confronti di tutti i soggetti che concorrono a qualsiasi operazione di trasporto, invitiamo, insieme, consumatori e utenti ad avviare un'azione comune per ottenere maggiori controlli, riportando sulle strade i molti funzionari in possesso di una tessera della polizia della strada, oggi molto più presenti negli uffici che sulle strade.

PAOLO UGGÈ\*