

## Rubrica Ruote d'Italia su Il Giornale del 28 marzo 2010

### Sicurezza stradale e insicurezze politiche

Sicurezza è un tema tornato prepotentemente alla ribalta sulla scia di nuove stragi sull'asfalto e c'è da scommettere che verrà riproposto sicuramente dai media in occasione dell'esodo di Pasqua e, più avanti, con l'arrivo della stagione estiva, quando gli spostamenti sulle strade si intensificheranno ulteriormente e il rischio di un incremento dell'incidentalità aumenterà purtroppo proporzionalmente. Come spesso avviene i commenti «derubriceranno» gli incidenti a fatti di cronaca, si spettacolarizzeranno gli eventi mettendo in bella mostra il dolore delle persone. Sono trascorsi appena quindici giorni dal fine settimana che ha fatto registrare venti vittime sulle strade, ma dopo la denuncia il tema, nonostante le esortazioni fatte per sollecitare un approfondimento, è scomparso dai giornali. Così come è scomparso il fatto, incontrovertibile, che il Governo, su un tema come quello della sicurezza profondamente sentito dall'opinione pubblica, dopo otto mesi non sia riuscito a ottenere che il Senato licenziasse il testo come approvato dalla Camera dei deputati. Un attesissimo passo in avanti che potrebbe avere ripercussioni positive sui comportamenti di tutti coloro che si muovono sulle strade.

Insieme ad altre modifiche ce n'è una sulla quale Fai-Confrtrasporto si è particolarmente battuta e che riguarda le misure per gli autisti professionisti che fanno uso di sostanze stupefacenti o alcoliche. Un «regalo» del ministro Livia Turco la quale, pensando di risolvere un problema, in realtà ha finito per complicare l'attività delle imprese. Queste infatti oggi prima dell'assunzione non possono richiedere ai futuri dipendenti la dimostrazione, attraverso certificati rilasciati dagli organi competenti, di non far uso di sostanze stupefacenti o di non essere dediti all'alcol. Devono però sotto porre il personale già assunto al test e, nel caso risultino positivi, mantenere loro il posto di lavoro in attesa del recupero. Confrtrasporto chiede invece che la dichiarazione sia un elemento da presentarsi prima dell'assunzione, in modo da evitare che migliaia di piccole imprese, l'80per cento circa del settore, debbano trovarsi in difficoltà. Inoltre ritiene indispensabile che, nel caso un conducente professionale venga trovato alla guida ubriaco o sotto l'effetto di sostanze dopanti, si possa procedere al licenziamento per giusta causa. Che in un sistema bicamerale si debba consentire a ogni ramo del Parlamento di poter emendare un testo è sacrosanto, ma che su un tema come quello della sicurezza - che può stravolgere la vita di persone - si lascino trascorrere otto mesi, è inammissibile. E addirittura farebbe inorridire scoprire un possibile fondo di verità nelle voci, sempre più insistenti, secondo cui dietro l'inspiegabile ritardo ci sarebbe una sorta di baratto che vedrebbe, come merci di scambio, la legge sui porti e le modifiche al Codice della strada. Baratto che sarebbe in atto tra le due Camere. Non resta che lanciare l'ennesimo appello al Governo perché intervenga e ponga fine a una situazione inaccettabile, soprattutto dalle moltissime famiglie colpite da lutti che avrebbero potuto essere evitati. Il Governo del fare non può consentire che su certi temi si possa tentennare. Non vorremmo, dopo la definizione il Governo del «fare», dover aggiungere il sostantivo melina. Questo può andar bene nel calcio, non in una sfida dove in palio c'è la vita di migliaia di persone. Non sarebbe degno di un Governo serio.

*Paolo Uggè*

## **Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 04 aprile 2010**

### **Per rilanciare il turismo puntiamo sui bus**

Come ogni anno, Pasqua vede migliaia di visitatori riversarsi nelle città d'arte della quale il nostro Paese è ricco. Un'anteprima di quanto accadrà con l'estate, quando i flussi di turisti si intensificheranno ulteriormente. Non c'è dubbio che il turismo sia uno degli asset importanti per l'economia nazionale.

Tutto lascerebbe pensare che anche per il turismo si intenda finalmente procedere secondo una logica di sistema, mettendo in rete le offerte di alberghi, gli itinerarie, ci auguriamo, anche i servizi di trasporto. Il tutto in modo da realizzare una politica di accoglienza turistica in grado di competere ad armi pari con i nostri concorrenti.

Quella che dovrebbe apparire a tutti una via obbligata, sembra invece non trovare riscontro nei comportamenti degli amministratori di diverse città d'arte che sembrano puntare di più al fare cassa, tanto da introdurre forme di penalizzazione nei confronti dell'attività di trasporto collettivo privato, con l'introduzione di tasse di ingresso nei centri urbani, per condivisibili obiettivi come quello di combattere l'inquinamento o di tutelare la sicurezza della circolazione. In realtà anche un neofita può facilmente comprendere come una ventina di autovetture, assumendo a riferimento una media di due persone per ogni auto, abbiano un potere d'inquinamento assai superiore di un bus che trasporta una cinquantina di passeggeri; e anche per quanto riguarda la fluidità della circolazione e la sicurezza, i dati sugli incidenti non coincidono con la teoria, visto che il tasso di incidentalità è a tutto svantaggio delle autovetture. Dunque?

Un ulteriore dubbio sorge sul senso reale della norma e parte dalla semplice constatazione che, nella gran parte dei casi, la tassa non è rapportata al livello di inquinamento prodotto dai bus.

In sostanza: non si favorisce il ricambio dei veicoli meno inquinanti, la tassa non è quasi mai rapportata alla motorizzazione del veicolo; non si danno servizi in cambio di una tassa che operatori versano alle amministrazioni pubbliche, né parcheggi, né servizio di custodia.

Elementi che speriamo siano affrontati in una riunione fissata per il 12 aprile a Palazzo Chigi con al centro dell'agenda dei lavori proprio la questione dei ticket per l'ingresso nei centri urbani.

La Fai Confratrasporto ritiene importante aggiungere un tema alla valutazione degli esperti, tra i quali non sembra abbiano «diritto di cittadinanza» i rappresentanti degli operatori dei bus turistici: la realizzazione della filiera del turismo, che includa anche l'attività del trasporto persone.

Considerare il trasporto effettuato con autobus a noleggio, parte essenziale dell'offerta turistica offrirebbe un servizio completo.

Impariamo dalle grandi città estere dove non esiste alcuna sovrattassa. A Londra e a Oslo si paga una tassa legata al grado di inquinamento; a Salisburgo la tassa di ingresso, è un quarto di quella dovuta mediamente in Italia e assorbe anche il pagamento del parcheggio; Parigi non impone alcun sovrappedaggio di ingresso ma richiede solo il parcheggio.

Paolo Uggè

## **Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" dell'11 aprile 2010**

### **Se il greggio salirà ancora i trasporti andranno in crisi**

Nel mondo dei trasporti in questo periodo si ascoltano molte disquisizioni ma ci sono pochi fatti concreti. Dopo quasi due anni si può affermare che il trasporto e la logistica non sono evidentemente al centro delle scelte del governo. Questo non perché l'Esecutivo non mostri attenzione nei confronti di un settore che, come spesso riconosciuto dallo stesso presidente del Consiglio, è determinante per la competitività del sistema Paese (le risorse destinate con la recente Finanziaria sono infatti significative): quello che suscita perplessità sono le notevoli discrasie tra quanto viene annunciato come scelta politica e quanto invece viene messo in atto. È solo la solita burocrazia che ostacola la completa realizzazione delle scelte del governo? Non lo sappiamo. Sappiamo invece, e purtroppo molto bene, che così non è possibile proseguire e Conftrasporto, onde evitare il peggio, si permette di evidenziare le lacune più evidenti, sperando che questo sia da stimolo per determinare un cambio deciso di marcia nella fase che si apre dopo gli innegabili consensi elettorali ottenuti dal leader del centro destra.

Dopo due anni la Consulta del trasporto e della logistica non è ancora entrata in attività, ma anche il Comitato centrale dell'Albo non è stato rinnovato; è in prorogatio da 10 anni. Nel trasporto persone si consente al sindaco della città di Roma, che avrebbe fatto sapere di essere pronto a scendere in piazza con la fascia tricolore per difendere i taxisti capitolini, di portare avanti una impostazione che ostacolerà la libertà di esercitare il diritto all'impresa a 40 mila operatori del noleggio in tutto il Paese. Sarebbe comprensibile una battaglia per la legalità, ma è giusto condividere un'iniziativa che certamente danneggia alcuni per difendere operatori che non rilasciano ai loro clienti lo scontrino fiscale? Tutto ciò però avviene e, nonostante gli interventi, in modo poco comprensibile (o forse troppo?) non vengono fatte partecipare al tavolo del confronto realtà associative rappresentative, come Conftrasporto-Confcommercio e Federnoleggio. E che dire delle tasse che le amministrazioni delle principali città d'arte del nostro Paese applicano sui bus turistici senza tener conto dell'inquinamento prodotto? E, ancora, come definire il ritardo (nove mesi!) sulle modifiche al Codice della strada che tocca la sicurezza stradale e la vita della gente? A tutt'oggi il provvedimento giace al Senato e ogni qualvolta un tragico evento si verifica i richiami all'introduzione di norme più incisive si sprecano. Poi basta. Da ultimo, ma non certo per importanza, gli annunci sullo sviluppo dell'intermodalità. Le risorse a favore dello sviluppo delle autostrade del mare tardano a essere messe a disposizione delle imprese o, come per il 2010, non esistono ancora fondi.

Le ferrovie, anziché potenziare il trasporto merci hanno scelto di favorire l'alta velocità, che magari poi verrà ceduta a privati, e come segnala inascoltata da tempo l'associazione degli operatori ferroviari e intermodali (Assofer), «si è arrivati addirittura dal primo aprile a impedire di trasportare merci pericolose a carico diffuso e lo stesso destino si estenderà alle merci generiche, causa i pochi scali rimasti aperti e le richieste di incremento dei prezzi». E ci sarebbero altri esempi. Ma ora quello che preme evidenziare è un rischio, concreto: se il prezzo del greggio proseguirà la sua corsa al rialzo sarà molto problematico evitare che nell'intero mondo del trasporto si aprano fasi di conflittualità di difficile gestione. Ricordiamo cosa successe al Governo Prodi.

Conftrasporto vuole evitare che ciò accada ma da sola può fare poco; serve un cambio di passo.

Paolo Uggè

## **Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 18 aprile 2010**

### **Regole certe per gli autotrasportatori, se no pronti allo sciopero**

La prossima settimana sarà decisiva per scoprire se l'Italia tornerà a fermarsi come accaduto nel dicembre di tre anni fa, quando il blocco dei trasporti paralizzò per giorni il Paese. L'Unatras sarà infatti chiamata a valutare le proposte che, si spera, il governo avrà definitivamente elaborato e, concluso l'esame, deciderà se avviare la procedura che porterà al fermo di settore. Una decisione che gli autotrasportatori si augurano di non dover prendere, ma che, se saranno costretti, adotteranno facendo tutto il possibile per evitare che il Paese subisca le conseguenze di una situazione che da troppo tempo si sta trascinando, senza che gli impegni indicati nel protocollo di intesa sottoscritto nel mese di dicembre si siano realizzati.

La domanda che i cittadini potrebbero porsi sul senso di responsabilità della categoria non è certo fuori luogo: l'Italia non è ancora uscita dalla crisi e un'iniziativa così dirompente diviene difficile da condividere.

Si può evitare tutto ciò? Le imprese di trasporto domandano solo regole e sicurezza. Non siamo di fronte dunque a un'iniziativa che mira a ottenere ulteriori risorse dal governo (già messe, bisogna riconoscerlo, a disposizione nella Finanziaria a favore del settore, pur nella difficile situazione congiunturale) ma solo direttive più chiare. Come la definizione di regole comportamentali che impediscano all'intermediazione parassitaria di poter lucrare causando il mancato rispetto delle regole: un interesse non solo del settore, ma di tutti i cittadini. Oppure regole che impediscano ad autotrasportatori fuori legge di continuare a lavorare tranquillamente sapendo che non incapperanno mai in controlli seri; che impediscano la concorrenza di rivali esteri che in modo abusivo circolano sulle strade d'Italia; e, ancora, che impediscano a chi lavora onestamente e nel rispetto delle regole di doversi confrontare con chi non riconosce i contributi ai dipendenti o fa ricorso a cooperative di lavoro interinale con sede all'estero; norme che permettano di vedersi riconosciuti i costi minimi della sicurezza fissati dal ministero delle Infrastrutture in attuazione di una legge dello Stato. Tutto questo non è funzionale agli interessi dell'economia generale, alla sicurezza dei cittadini e al rispetto delle leggi? È questo che si vuole cambiare.

Oggi, per settori professionali, membri autorevoli del governo condividono la necessità della reintroduzione di onorari minimi inderogabili e vincolanti per proteggere i cittadini ed evitare di penalizzare professionisti italiani: forse chiedere leggi che garantiscano il rispetto delle disposizioni sulla sicurezza sociale e della circolazione non protegge altrettanto i cittadini? Chi sostiene il contrario è da ricovero coatto. L'autotrasporto non chiede un ritorno alle «norme del principe», ma la possibilità di definire accordi tra le parti; di indicare tempi ragionevoli per le operazioni di carico e scarico e i tempi di pagamento in linea con gli orientamenti comunitari in corso di emanazione; la riduzione del fenomeno della intermediazione; il coinvolgimento nelle responsabilità di chi affida trasporti a vettori abusivi o che impone comportamenti non rispettosi delle norme sulla sicurezza sociale e della circolazione; norme che pongano fine al commercio illegale dei «pallets» che spesso servono a coprire organizzazioni della malavita organizzata. Norme impossibili? Assolutamente no: in numerosi Paesi europei esistono.

Su questi principi il governo si riconosce a parole ma non nelle disposizioni. Fino a oggi esistono delle ipotesi che mutano ogni volta che vengono presentate. Sembra quasi che chi è chiamato a governare non sappia o non possa avanzare proposte definitive, ostinandosi a ricercare un consenso unanime che includa anche coloro che lucrano i vantaggi di una situazione poco chiara sulle spalle degli operatori e dei produttori di beni.

In un paese serio, un governo serio, se riconosce la validità degli obiettivi, concorre a determinare le regole e le fa applicare. Fino a oggi questo non è avvenuto e talune proposte avanzate (ne abbiamo la prova) contraddicono gli stessi principi enunciati, quasi esistano dei vincoli e delle forze nei confronti delle quali vi sia sudditanza.

Se il Governo saprà dimostrare che intende dare attuazione a quanto più volte garantito in impegni sottoscritti, ne daremo formalmente atto dimostrando che le imprese di trasporto chiedono solo per non fallire e di poter operare in un mercato libero che realizza in presenza di regole certe e non in modo selvaggio. Responsabilità condivisa; controlli mirati e di qualità; regole certe e applicate a tutti. Principi sanciti dalla legge 32 del 2005, fino a oggi elusi.

Sono queste le risposte da dare se si vuole evitare che le imprese di trasporto possano avviare una fase di dura contestazione. Le associazioni non li spingono certo sulla strada alla protesta.

Paolo Uggè

## **Rubrica Ruote d'Italia su Il Giornale del 25 aprile 2010**

### **Esperti comunitari che ignorano le leggi che fanno**

A volte capita di scoprire disposizioni, come quella denunciata nei giorni scorsi in sede di discussione per il rinnovo del contratto di lavoro del trasporto merci, che si conoscono poco ma che finiscono per incidere pesantemente sulle attività economiche di un settore e che rischiano di ripercuotersi anche sull'intero sistema pensionistico.

La scoperta, per nulla gradevole e gradita, riguarda l'applicazione della direttiva 96/71 che consente il distacco dei lavoratori effettuato nel quadro di una prestazione di servizi, in Italia. Un fenomeno che per ora interessa prevalentemente il settore dell'autotrasporto, con aziende interinali estere che offrono alle imprese nazionali l'utilizzo di autisti a condizioni economiche estremamente vantaggiose, ma che potrebbe presto estendersi ad altre realtà. Per esempio un'azienda interinale romena mette a disposizione autisti che vengono remunerati attraverso l'agenzia che li ha assunti e sul compenso riconosciuto vengono applicati i versamenti contributivi previsti in Romania.

Considerata la differenza notevole dei contributi a carico delle imprese (che si ridurrebbero a poche centinaia di euro) le imprese che accettano tale offerta vedono ridursi il costo del lavoro di circa 15 mila euro l'anno. E aver scoperto, sempre al tavolo delle trattative, per voce di esponenti del ministero del Lavoro che questa operazione rientrerebbe assolutamente nella liceità e che quindi non si può intervenire, pena procedure comunitarie, è stata una sorpresa ancora più sgradita, oltre che preoccupante, per tutti.

È vero, esistono sempre i controlli. Ma come si possono compiere delle verifiche su imprese interinali e sui loro lavoratori che hanno sede in Romania o altri Paesi?

Le conseguenze sono facilmente intuibili: le imprese di trasporto per poter essere competitive ricorreranno o al lavoro interinale, riducendo i livelli occupazionali in Italia, o sostituiranno i dipendenti con lavoratori autonomi.

Decisamente preoccupante è il disinteresse dimostrato per le possibili conseguenze di una direttiva che l'apertura a nuovi Paesi sta determinando.

Come mai il governo italiano dell'epoca non ha invocato la possibilità di deroghe come invece è stato fatto (e ottenuto) da Germania e Austria? La norma, introdotta per eliminare incertezze e ostacoli alla libera circolazione della prestazione di servizi, sta diventando in realtà una misura distorsiva della concorrenza che non potrà che produrre un effetto devastante.

E prima o poi - il fenomeno è già in atto - tale operazione si estenderà anche ad altri comparti. Se i contributi saranno versati nei Paesi di origine dei lavoratori cosa si potrà determinare nei delicati equilibri del sistema sociale è facilmente intuibile. Anziché tutelare i lavoratori, una norma studiata dagli esperti comunitari finisce per danneggiarli in quanto non solo perderanno il lavoro ma anche il sistema pensionistico finirà con il risentirne.

È urgente dunque che il Governo se ne occupi.

Paolo Uggè

## **Rubrica Ruote d'Italia su Il Giornale del 1° maggio 2010**

### **Troppe chiacchiere sulla sicurezza stradale**

Se sulla sicurezza stradale si trasformassero in fatti concreti anche solo il 10% delle chiacchiere che puntualmente vengono "spese", probabilmente l'Italia diventerebbe uno dei Paesi più sicuri al mondo. Peccato che tutti siano d'accordo a parole. In settimana un tir carico d'olio di semi ha provocato il blocco della circolazione sulla autostrada A1; un ubriaco ha sterminato una famiglia investendo l'auto sulla quale viaggiavano papà e mamma, morti, e un bimbo di 18 mesi a Desenzano, sulla Milano-Venezia. Il Tg1 di prima serata ha dedicato un servizio sui ricatti ai quali verrebbero sottoposti i conducenti, padroncini o dipendenti, dei tir, costretti a guidare per ore senza mai riposare. Qualcuno di coloro che dissertano sulla sicurezza è in grado di approfondire e, soprattutto trovare soluzioni? In attesa di scoprirlo, tutto è rinviato al prossimo evento.

La medesima cosa si sta verificando nel trasporto merci: da quattro mesi si stanno studiando soluzioni che mettano al centro la sicurezza e il rispetto delle norme e neppure il rischio, realissimo, che l'autotrasporto sia costretto ad attuare nuove azioni di protesta che paralizzino il Paese, sembra smuovere i "manovratori". Anche in questo caso tutti convergono sulla necessità del rispetto delle regole, ma alle proposte concrete degli autotrasportatori si risponde con i veti e i distinguo.

La proposta è semplice: il governo, in applicazione di una norma, identifica i costi della sicurezza che non possono essere superati se non attraverso comportamenti che violano le leggi vigenti: orario di lavoro, limiti di velocità, sovraccarico etc... L'Unatras propone di assegnare alle parti la possibilità di definire accordi volontari per definire norme comportamentali e modalità per effettuare i servizi di trasporto: regole comuni e condivise per dar attuazione a quanto indicato nella legge sul trasporto sulla sicurezza e responsabilità condivise. Se entro un tempo ragionevole non saranno definiti tali parametri, restano in vigore quelli stabiliti, in base alla legge, dal competente ministero. La committenza, così afferma il rappresentante del governo, sarebbe però contraria alla soluzione. Nel frattempo nel mercato la situazione sta degenerando. Le imprese chiudono o assumono autisti esteri, che non pagano i contributi in Italia; gli incidenti per il mancato rispetto delle regole sui tempi di guida continuano a verificarsi; le denunce che coinvolgono caricatori o committenti accusati di ricattare i propri autisti e di imporre loro tempi di guida impossibili da rispettarsi sono sempre più numerose. In questo quadro chi deve decidere si limita a ricercare mediazioni impossibili sul rispetto delle norme.

Conftrasporto ritiene che questa sia una scelta residuale e per questo si attende che il governo svolga il suo ruolo di garante del rispetto delle leggi e di regolatore dei conflitti sociali. Siamo certi che il presidente del Consiglio Silvio Berlusconi, portato a conoscenza di quanto sta per succedere, vorrà intervenire.

Martedì 4 maggio sarà il giorno decisivo: in quella data autotrasportatori e governo si ritroveranno a un bivio e dovranno decidere quale strada percorrere fra quella che conduce a un'intesa o quella che porterà a una nuova fase di conflittualità e dunque al blocco dei trasporti e alla paralisi del Paese.

Paolo Uggè

## Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 9 maggio 2010

### Sul trasporto il governo rischia il testacoda

L'Italia sta correndo un grave e sempre più reale rischio, quello di un nuovo blocco delle imprese di trasporto.

Un rischio ormai vicinissimo, considerato che il termine ultimo per avere risposte concrete è fissato per la prossima settimana.

E a evitarlo non aiuta certo la ricostruzione che il vicepresidente di Confindustria con delega a Infrastrutture, Logistica e Mobilità, Cesare Trevisani, ha provato ad effettuare nel suo intervento pubblicato sul *Sole 24 Ore* di martedì 4 maggio. Le imprese di autotrasporto intendono completare il sistema di liberalizzazione regolata avviato con la legge 32 del 2005. Riforma, ricordiamolo, impostata su tre cardini: il rispetto delle regole sulla sicurezza sociale e della circolazione; la responsabilità condivisa tra tutti i soggetti della filiera; i controlli da assicurare nei confronti di tutti, committenti inclusi.

Fino a oggi, anche per l'inerzia del precedente governo che ha congelato tutti i passaggi previsti, poco o nulla è stato attuato. E scarsi risultati hanno prodotto anche le tre intese sottoscritte con l'esecutivo in carica. Ora non si può tergiversare. Non è sufficiente condividere i titoli degli interventi da realizzare, come ha provato a fare il vice presidente di Confindustria, per realizzare le soluzioni concrete, cardini della riforma. Occorre invece individuare norme che realmente raggiungano l'obiettivo.

Sono tante le contraddizioni nei comportamenti della committenza: Confindustria sostiene di essere favorevole a intese tra le parti, ma dimentica che è stato proprio grazie a un intervento dei propri vertici se l'accordo per il settore chimico, raggiunto tra le parti interessate, non è stato poi sottoscritto. Ancora: non si può sostenere di voler risolvere la questione del trasporto bancali (che avviene oggi senza regole, in situazioni nelle quali si favorisce il mercato nero e il possibile riciclaggio di denaro sporco, senza riconoscere ai trasportatori alcun corrispettivo per la merce, perché sempre di merce si tratta) e poi introdurre una disposizione che di fatto mantiene gli operatori in condizione di evidente sudditanza e quindi non in grado di ottenere quanto dovuto. Semplicemente contraddittorio è poi affermare che si deve mantenere la libertà contrattuale delle parti e poi non condividere la proposta di stabilire un tempo congruo entro il quale debbano essere definiti proprio quei parametri dei costi della sicurezza indicati dalla legge.

Confindustria confonde la sicurezza con un'esigenza di una forte corporazione e in sostanza chiede di poter avere le mani libere, di non essere coinvolta nelle responsabilità, dimostrando che il valore della sicurezza è solo una tesi da sostenere nei convegni. La domanda è se sia giusto favorire dei comportamenti simili correndo il rischio di inasprire una vertenza ormai a un passo dalla rottura. Con la conseguenza di non poter poi percorrere altre strade se non quella che mira a ottenere non più parametri ma tariffe inderogabili trasparenti e certe.

Quelle che il governo si appresta a riconoscere per gli avvocati, per i notai...

*Paolo Uggè*



## Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 16 maggio 2010

### Trasparenza e legalità corrono sui giornali. Ma frenano sulle strade

È senza dubbio un'iniziativa rilevante e di grande spessore civico quella sottoscritta dai rappresentanti di Confindustria con il ministro dell'Interno, Roberto Maroni, per combattere la criminalità organizzata, utilizzando come «armi» procedure rapide e trasparenza.

«Impegni reciproci per le imprese e per il ministero dell'Interno, per rendere più efficaci i controlli e per il monitoraggio in materia di appalti per lavori, servizi e forniture, con lo scopo di informazioni e più celerità delle procedure», ha felicemente riassunto un articolo pubblicato sul *Sole-24 ore*, a dimostrare quanto sia forte nei contenuti l'accordo sottoscritto. Siamo certi che l'intenzione del leader di Confindustria, Emma Marcegaglia, sia seria e soprattutto significhi l'avvio di un percorso concreto in direzione della trasparenza e del rispetto delle regole che deve valere per tutti.

Non siamo certo di fronte a un'iniziativa assunta solo per farsi un po' di pubblicità o per «lavarsi l'anima».

Dopo aver letto, con molta soddisfazione, quanto concordato, non possiamo che rivolgerci alla presidente di Confindustria per formulare un appello chiaro affinché quanto solennemente contenuto nell'accordo venga esteso nei comportamenti anche nei rapporti stipulati con le imprese di autotrasporto. Trasparenza (assicurata da contratti in grado di garantire che i costi della sicurezza siano riconosciuti alle imprese contraenti) e verifica attraverso il Durc, il documento unico di regolarità contributiva, che le imprese abbiano versato quanto dovuto; definizione di regole comuni per assicurare che i rapporti si determinino nel rispetto di norme condivise; definizione chiara della gestione dei pallets per evitare operazioni di riciclaggio ed evasione fiscale; tempi di pagamento certi: queste (ma anche diverse altre che le associazioni degli autotrasportatori saranno lieti di illustrare direttamente al presidente di Confindustria) sono tutte richieste che mirano a favorire l'instaurarsi di un clima costruito su procedure trasparenti, perfettamente in sintonia con il protocollo sottoscritto da Emma Marcegaglia e da Maroni.

Aggiungo un'osservazione che propongo alla presidente Marcegaglia con l'augurio che la voglia condividere: se un operatore del trasporto opera al di fuori del rispetto delle regole sulla sicurezza sociale e della circolazione, certamente non riuscirà a marginare i costi che sostiene e quindi, non solo violerà le normative di legge (viaggiando a velocità elevate, caricando più merce, lavorando per ore e ore senza riposi per compensare il guadagno perso lavorando sottocosto) ma sarà più facilmente aggredibile di altri dalle forze della malavita che potrebbero utilizzarlo, per esempio, per poter riciclare del denaro sporco.

Proprio quanto emerso in questi ultimi giorni dalla brillante operazione delle forze dell'ordine. Se si condivide il ragionamento (e credo che non possa altro che essere così) mi permetto di chiedere alla presidente di Confindustria un intervento affinché anche coloro che siedono in rappresentanza della sua organizzazione al tavolo delle trattative al ministero dei Trasporti evitino di interpretare male le richieste che la categoria pone, richieste che non mirano a reintrodurre tariffe obbligatorie, come sostenuto dal suo vicepresidente delegato, ma a dare vita a un sistema imperniato su regole trasparenti e certe che sono la vera azione che impedisce alla malavita organizzata di trovare il proprio interesse. Siamo d'accordo o no? Ci attendiamo risposte coerenti.

*Paolo Uggè*

## **RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU IL GIORNALE DEL 23 MAGGIO 2010**

### **E CONTRO LA CRISI RISPOLVERIAMO IL PATTO DELLA LOGISTICA**

Che lo vogliamo o no, anche il nostro Paese, nonostante l'oculata gestione del ministro dell'Economia e delle Finanze Giulio Tremonti abbia evitato ai cittadini interventi traumatici conseguenti alla crisi economica mondiale, si troverà a dover individuare gli interventi necessari a ridurre il deficit pubblico.

In questi giorni abbiamo sentito le proposte più disparate: dalla diminuzione dei compensi per i parlamentari all'abolizione delle vetture di servizio. Addirittura sono stati ipotizzati interventi sulle pensioni o sui salari di alcune categorie. Ogni idea che consenta una visibilità sui media viene oggi utilizzata mettendo in ambascia intere categorie. E intanto continua a restare inspiegabile il motivo per cui non si sopprimono, come da impegni elettorali assunti, Province o Comunità Montane. Mancate promesse sulle quali gli italiani, al momento opportuno, giudicheranno il governo.

Un fatto è certo: poche sono le analisi per comprendere le ragioni della situazione che si è determinata e, soprattutto, per capire chi sono coloro che i cittadini italiani debbono «ringraziare». Un esempio viene dal cambio lira-euro e dalla gestione dei nuovi ingressi nell'area dell'Unione che non sono stati così irrilevanti per l'evoluzione negativa in atto.

Quando vengono poste tali riflessioni si viene catalogati subito come dei detrattori dell'Europa unita o del vero responsabile del guaio, del quale oggi paghiamo le conseguenze, ovvero il professor Romano Prodi.

Richiamarlo alla mente dei cittadini non è un delitto di lesa maestà, ma un fatto evidente. Fatta la diagnosi, occorre trovare la cura.

Una delle soluzioni che per nostra competenza ci permettiamo di rilanciare è quella delle soluzioni logistiche adeguate. E visto che di cure stiamo parlando, prendiamo come esempio proprio la sanità che, secondo il Fondo monetario, sarebbe il problema più grave della spesa pubblica italiana con il 6,3 per cento del Pil. Per impedire che l'«ammalato Italia» peggiori, basterebbe semplicemente utilizzare come antidoto la logistica, prendendo esempio da esperienze già in atto in altri Paesi che hanno portato a una riduzione di costi pari a 1028 euro per posto letto. Alcune stime attestano che in Italia sarebbero 250mila i posti letto. Quindi, con una semplice operazione, si può scoprire quanto direttamente si possa risparmiare in termini di costi. La soluzione è contenuta nel Patto della Logistica sottoscritto dal presidente del Consiglio Silvio Berlusconi nella XIV legislatura prima d'essere accantonato dall'allora ministro ai Trasporti Alessandro Bianchi. L'idea sulla quale era nato quel «patto» si basava sulla possibilità di riconoscere contributi dello Stato aggiuntivi rispetto a quelli preventivati per la sanità, solo alle regioni che avevano utilizzato il progetto di gestione per la logistica ospedaliera predisposto. Certo, realizzare un simile progetto necessita impegno e rischi ed è sicuramente più difficile che fare delle «sparate» demagogiche. La domanda è se il nostro Paese sia ancora in grado di sopportare dei chiacchieroni o voglia invece affrontare le vere questioni che sono come i nodi: prima o poi vengono al pettine.

*Paolo Uggè*

## RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU IL GIORNALE DEL 30 MAGGIO 2010

### AUTISTI RUMENI IN AFFITTO PER RIDURRE I COSTI. MA COSI' PENSIONI A RISCHIO

Ridurre il costo del lavoro sembra essere possibile e anche piuttosto semplice. Basta rivolgersi a una agenzia interinale con sede in Romania e il gioco è fatto. Si sta diffondendo sempre più il fenomeno che vede società che affittano personale contattare imprese di autotrasporto offrendo loro la possibilità di far ricorso ad autisti rumeni sostenendo un costo inferiore di circa la metà.

Un fenomeno reso possibile dalla direttiva europea n.96/971 ma soprattutto dai regolamenti successivi quali l'883/2004 e il 987/2009 che indicano il regime previdenziale applicabile in caso di distacco dei lavoratori. Il principio è semplice e chiaro: "ai lavoratori distaccati si applica il regime previdenziale dello Stato membro in cui è stabilita l'impresa di lavoro temporaneo".

Dubbi sulla reale applicazione dei disposti comunitari sono sopravvenuti, se non fosse altro per il rischio di un'estensione del fenomeno che porterebbe nel volgere di alcuni anni a mettere a repentaglio la sostenibilità del sistema pensionistico oltre ai problemi di natura sociale collegati al mondo del lavoro. Il sistema delle imprese necessita, soprattutto in momenti delicati come gli attuali, di certezze che devono trovare precisi riscontri in una dimensione comunitaria. Per ottenere delucidazioni in merito il sottosegretario delegato ha prontamente favorito l'organizzazione di un apposito incontro alla presenza dei due dicasteri interessati, Politiche Comunitarie e Welfare. Le risposte emerse hanno consentito di apprendere che la questione è molto complessa ed è oggetto di attenzione da parte degli uffici preposti comunitari che stanno lavorando per individuare delle soluzioni. Il vecchio adagio latino "dum Romae consulitur"...(mentre a Roma si discute...) ben si adatta alla questione. Inoltre i poteri di intervento, al fine dei controlli sulla completa applicazione delle disposizioni comunitarie, sono assegnanti ai Paesi dove risiedono le imprese che affittano personale. Insomma la situazione è piuttosto confusa e c'è la netta sensazione che le imprese si trovino ancora una volta a subire le conseguenze delle "geniali intuizioni" del professor Romano Prodi che, pur di passare alla storia come l'unificatore dell'Europa, non ha posto, da Commissario europeo, le prudenziali cautele che qualsiasi buon padre di famiglia avrebbe messo in atto per tutelare i propri figli.

Conftrasporto di fronte a una simile incertezza, non ritenendo possibile avviare il percorso per il rinnovo del contratto di lavoro senza che l'argomento non abbia trovato adeguate risposte, ha già predisposto un interpello ufficiale al ministero competente perché si pronunci non solo sulla regolarità dell'operazione di affitto ma anche su come si possano impedire applicazioni distorte, così come invece sta avvenendo senza che alcun intervento sia effettuato. Sarà indispensabile poi ottenere, a livello comunitario, un pronunciamento chiaro e definitivo onde evitare che nell'incertezza si generino danni alle imprese che intendono mantenersi all'interno delle regole. La sensazione è che le imprese si trovino ancora una volta a subire le conseguenze di scelte errate che finiscono sempre per presentare il conto. Così è stato per aver impedito la realizzazione di centrali nucleari; altrettanto per aver bloccato la realizzazione delle infrastrutture, addirittura con una legge.

L'economia non fa sconti. Forse sarebbe il caso che anche il ministero dell'Economia cominci a preoccuparsi se non vorrà ritrovarsi con il sistema pensionistico che si regge sull'equilibrio tra contributi versati e pensioni corrisposte, in tempi brevi in un ero e proprio stato di insolvenza. Qui non si tratta da decentrare attività, che comportato pur sempre operazioni complesse e articolate, ma di poter usufruire della messa a

disposizione di personale in grado di svolgere la medesima attività, a costi più bassi e senza alcun problema d'ordine sindacale burocratico.

Perché non usufruire delle possibilità che le disposizioni comunitarie consentono?

*Paolo Uggè*

## **Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 06 giugno 2010**

### **Taxi e autonoleggio. Due mesi per salvare 40mila lavoratori**

C'è da sperare che dopo la decisione del governo di prorogare di ulteriori 60 giorni il termine per fissare le misure contro l'abusivismo nel settore del noleggio con conducente e dei taxi, con l'obiettivo di istituire un tavolo tecnico che possa scrivere regole chiare e condivise, il sindaco di Roma Gianni Alemanno smetta di proseguire la sua corsa solitaria e accetti invece l'avvio di un percorso comune che eviti di avvantaggiare solamente la categoria dei taxisti capitolini, danneggiando decine di migliaia di altri operatori. Per l'esattezza 40 mila lavoratori che verrebbero letteralmente messi in ginocchio dalle normative introdotte nel decreto legge 207/08 con il quale si ridefiniscono le norme relative alle attività di taxi e di noleggio con conducente. Quarantamila noleggiatori messi nelle condizioni di rischiare di non poter più lavorare sulla base dei principi della libera concorrenza e del libero mercato e, dunque, altre 40.000 famiglie in difficoltà. Nonostante su tale impostazione si fosse negativamente espresso sin dal marzo 2009 il Consiglio dei ministri, se non vi fosse stata tuttavia una vasta iniziativa di sensibilizzazione di parlamentari e istituzioni (oltre al nuovo intervento della Presidenza del Consiglio), dal 26 maggio la norma punitiva sarebbe entrata in vigore.

Contro tale impostazione Confrtrasporto e Federnoleggio sono riuscite a coinvolgere i livelli comunitari e la Commissione trasporti della Camera evidenziando l'assoluta necessità di evitare penalizzazioni per gli operatori del noleggio, necessità che è stata ribadita anche in più ordini del giorno approvati dalla Camera e in risoluzioni dello stesso presidente della Commissione trasporti della Camera Mario Valducci.

L'Antitrust ha preso posizione contro le limitazioni che sono state evidentemente ritenute ancora una volta assurde. Un esempio per tutte? L'obbligo, per il noleggiatore, di ritornare alla rimessa, situata nel Comune che ha rilasciato l'autorizzazione, prima di ogni nuova prestazione. Praticamente un conducente a noleggio avrebbe dovuto accompagnare un cliente in un'altra città e poi non avrebbe potuto fermarsi ad attenderlo, ritornando al punto di partenza, per poi magari rifare il viaggio la sera stessa per riaccompagnarlo a casa. Un obbligo assurdo che può avere un solo scopo possibile: rendere insostenibile economicamente l'esercizio dell'attività. Favorendo i taxisti.

Con la decisione del rinvio di 60 giorni e l'apertura di un tavolo tecnico (Confrtrasporto si è rivolta al ministero delle Infrastrutture per essere coinvolta) la Presidenza del consiglio ha rimesso sulla giusta direzione il percorso. Gli obiettivi di tutti, Confrtrasporto per prima, devono puntare a tutelare la dignità dell'uomo imprenditore; a definire normative in linea con le disposizioni comunitarie; a reprimere forme di abusivismo; a eliminare le procedure burocratiche superflue, assicurando la professionalità necessaria per operare in una attività delicata rivolta al pubblico.

*Paolo Uggè*

## Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 20 giugno 2010

### Semplificare le regole per ripartire veloci

Semplificazione sembra essere la parola vincente per far ripartire la competitività delle imprese italiane. Un concetto sul quale esiste profonda condivisione tra tutte le imprese che sentono ormai la necessità di essere liberate dai troppi lacci burocratici che ne ostacolano l'attività di intraprendere. Per il settore dei trasporti (che giovedì a Roma ha tagliato un primo traguardo importantissimo, con la sottoscrizione dell'accordo tra il Governo e le associazioni di categoria) esistono però anche altre necessità di intervento. Ci sono infatti temi che, se non risolti rapidamente, rischiano di divenire gli elementi dirompenti che di fatto renderanno vani i tentativi fin qui attuati.

Il fattore tempo rischia di essere comunque determinante. Assumiamo a riferimento il tema del personale viaggiante messo a disposizione da agenzie interinali con sedi un po' dovunque, che offrono personale a costi inferiori di almeno la metà. Il governo non si può dire che non se ne sia interessato. Ma non è certo la costituzione di un tavolo di approfondimento che potrà dare alle imprese la sicurezza della quale necessitano. La mancanza di risposte rapide è la più dannosa possibile. Di fronte alla mancanza di soluzioni tra le parti sociali che evitino il ricorso al personale estero, le imprese, per non perdere commesse, stanno già provvedendo alle assunzioni e prendono una strada non positiva sia per l'equilibrio dei conti sia per i livelli occupazionali.

Il secondo aspetto sul quale intendiamo attirare l'attenzione è quello legato al rispetto delle regole sulla sicurezza sociale e della circolazione. Controlli mirati di qualità e normative adeguate sono le soluzioni. La Confrtrasporto lo richiede da tempo. Su tali aspetti qualche passo in avanti è stato compiuto ma è necessario accelerare per fare sì che ci sia la certezza dell'applicazione delle norme, cosa che, non dimentichiamolo, darebbe anche risposte positive per le entrate dello Stato. Non basta dunque la sola disponibilità a soddisfare le richieste economiche, che non producono quei cambiamenti strutturali dei quali il settore dell'autotrasporto sente la necessità.

Gli aiuti concessi alle imprese di autotrasporto mettono in moto delle dinamiche nel sistema che innescano la riduzione dei costi unitari del prodotto, situazione estremamente conveniente per l'industria che si vede trasferiti gli aiuti concessi all'autotrasporto. Il rischio, destinato a incrementarsi, è che vengano meno le garanzie che una capacità produttiva necessita quando si trova a fronteggiare casi di emergenza.

A sostenere queste teorie sul «Sole24Ore» è Andrea Furlanetto, manager della Ticontract, non certo un esponente dell'autotrasporto. Negli anni 2005/2006 il governo Berlusconi avviò prima con il Patto poi con il Piano della logistica un percorso che avrebbe dovuto portare a una diversa ripartizione modale; a privilegiare le imprese che intendevano crescere su un libero mercato per competere. Per noi di Confrtrasporto questa è la sola possibile strada da seguire per cambiare davvero le cose.

*Paolo Uggè*

## Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 27 giugno 2010

### L'autotrasporto ha imboccato finalmente la strada della sicurezza

Coniugare l'esigenza di semplificare alcune operazioni di trasporto; consentire alle parti, attraverso libere trattative, di definire i corrispettivi del servizio prestato; rafforzare sia i poteri di controllo delle forze preposte sia le tutele in grado di assicurare che le operazioni di trasporto si realizzino nel rispetto delle disposizioni sulla sicurezza: sono questi gli obiettivi che per mesi il mondo dell'autotrasporto ha faticosamente inseguito e che ora stanno per diventare realtà, grazie all'accordo sull'autotrasporto raggiunto grazie alla determinazione e buona volontà di tutte le componenti interessate, e in particolare del sottosegretario ai Trasporti Bartolomeo Giachino che è riuscito, con pazienza e determinazione, a portare in porto una non facile trattativa.

Ora la parola passa al Parlamento al quale spetta il compito di esaminare le proposte di modifica concordate e dare valore di legge ai contenuti dell'intesa ancora più importante perché frutto di un gioco di squadra. Più volte, in passato, abbiamo evidenziato le positività collegate alla stipula di un accordo per l'autotrasporto che vedesse le parti interessate raggiungere, con la mediazione del Governo, un'intesa su disposizioni che, in modo concreto, dessero risposte ai temi della sicurezza sociale e della circolazione, completando la riforma della liberalizzazione regolata, avviata con la legge 32/05. Oggi possiamo affermare che i principi introdotti sono stati sostanzialmente condivisi dalla totalità delle associazioni più rappresentative dell'autotrasporto e della committenza, fatta eccezione per Confindustria che ha deciso di non sottoscrivere il protocollo, forte del convincimento, da Conftrasporto più volte contestato, che le normative introdotte di fatto reintrodurrebbero il sistema delle tariffe obbligatorie, abbandonato nel 2005. Rispettiamo i legittimi dubbi di chi ha ritenuto di non condividere il testo redatto, ma non possiamo sottacere tuttavia che altre rappresentanze economiche importanti lo hanno invece fatto. La cooperazione, i servizi e il commercio, l'artigianato, il mondo della spedizione (che ha dichiarato di non opporsi a quanto convenuto, sottoscrivendo comunque il preambolo del documento perché ha attribuito grande rilevanza alla garanzia di un periodo di «pace sociale» che l'autotrasporto ha garantito di fronte agli impegni significativi del Governo) hanno sostanzialmente apprezzato l'accordo. Anche nella rappresentanza del trasporto è mancata la firma da parte di una federazione che ha valutato insufficienti le soluzioni trovate sul rispetto proprio dei prezzi minimi di sicurezza. Esattamente le ragioni opposte alle considerazioni prospettate dalla rappresentanza dell'industria.

Conftrasporto ritiene invece che quanto raggiunto sia l'avvio di un percorso che consente a chi vuol essere imprenditore di poter avere dei punti di riferimento utili per definire le condizioni e le modalità per poter offrire servizi di trasporto agli utilizzatori i quali dovranno solo verificare che l'impresa scelta sia regolare e operi nel rispetto delle norme. È addirittura prevista, inoltre, la possibilità che siano le rappresentanze dei diversi settori a predisporre, tenuto conto delle rispettive specificità, condizioni operative, per mezzo di accordi su base volontaria e senza violare i principi comunitari e le normative della concorrenza che vietano la fissazione di prezzi. A quanto definito occorre aggiungere un ulteriore tassello: le modifiche apportate al Codice della strada. Grazie a quanto già approvato dal Parlamento, il principio delle responsabilità condivisa verrà assicurato per mezzo di controlli disposti per i componenti la filiera quando negli incidenti si generino feriti gravi o decessi. Norme più semplici che favoriscono trasparenza, tracciabilità, rispetto delle regole della sicurezza frutto di un serrato confronto tra le parti. Questi i contenuti che oggi migliaia di realtà economiche attendono che siano tradotte in normative per favorire un salto di qualità nell'operatività e nella legalità.

*Paolo Uggè*

## **Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 04 luglio 2010**

### **Non sempre gli incidenti avvengono solo per colpa degli autisti dei camion**

Troppe volte abbiamo dovuto dare conto degli incidenti che hanno visto coinvolti i conducenti dei mezzi pesanti e sempre abbiamo evidenziato come la soluzione idonea fosse di estendere a tutti i soggetti componenti la filiera del trasporto i controlli.

In questi ultimi mesi le cronache hanno riferito di interventi mirati delle forze dell'ordine e della magistratura che hanno considerato responsabili alcuni imprenditori del trasporto che avrebbero messo in condizione i conducenti dei propri automezzi, con disposizioni incompatibili con le norme sulla sicurezza sociale e della circolazione, di mettere in pericolo la sicurezza altrui.

Azioni pesanti che hanno portato anche ad arresti dei titolari aziendali e all'avvio dei conseguenti procedimenti giudiziari.

La Corte di Cassazione, con una sentenza recente, ha confermato la responsabilità penale sia del titolare sia dell'amministratore di una società che avevano costretto uno dei loro autisti a turni tali da provocarne il crollo fisico.

Un principio che si dovrà però estendere, non c'è dubbio, a tutti i soggetti che partecipano a una operazione di trasporto se non dimostreranno di non aver fornito direttamente o in concorso con altri, disposizioni in contrasto con le norme della sicurezza.

Non siamo di fronte infatti a una previsione che punta a estendere il principio della responsabilità oggettiva ma solo a una condivisione della stessa, come prevedono le norme che stanno per entrare in vigore qualora attraverso comportamenti soggettivi, si vengano a generare le condizioni di messa in pericolo della sicurezza altrui.

A introdurre il principio le leggi n.32/05 e la n.133/08 che hanno posto come elemento fondante del sistema di liberalizzazione il rispetto delle norme; a renderle operative saranno gli sviluppi dell'accordo recentemente raggiunto dai rappresentanti del mondo dell'autotrasporto con il Governo dopo lunghe e faticose trattative.

La strada tracciata non va assolutamente abbandonata, ma anzi confermata e implementata. È proprio questo uno degli elementi sui quali il sottosegretario ai Trasporti Bartolomeo Giachino è riuscito a costruire l'intesa sottoscritta con le associazioni del trasporto e della gran parte della Committenza. Ora va applicata.

Ogni cittadino e compagnia di assicurazione, con le nuove norme, si sentirà legittimato a far valere il proprio diritto di rivalsa su quei soggetti della filiera che non avranno operato con discernimento nell'affidare l'esecuzione di servizi di trasporto a vettori abusivi, o con dipendenti non in regola.

A rafforzare l'azione delle forze dell'ordine la norma del Codice della strada che dispone in caso di incidenti con feriti o decessi controlli a tutti i soggetti della filiera che dovranno dimostrare di aver agito senza aver fornito disposizioni incompatibili con il rispetto delle normative vigenti.

Non c'è dubbio che le imprese di trasporto con il consolidarsi di una giurisprudenza che riconosce la responsabilità del datore di lavoro per i comportamenti non soggettivi del proprio dipendente ma che derivano direttamente dagli ordini impartiti, dovranno rapportarsi in modo diverso con i loro clienti, partendo anche da questo assunto. Resta da affrontare (e superare) un nuovo ostacolo: il ricorso ai



lavoratori autonomi sarà la valvola di sfogo se non si metteranno sullo stesso piano, come avvenuto per l'orario di lavoro, il lavoro autonomo e quello dipendente. Queste indicazioni sono presenti anche nella Comunità europea.

Ora solo la chiarezza delle norme e la reale volontà di applicarle da parte del mondo politico consentiranno alla magistratura e alle forze dell'ordine di disporre finalmente di strumenti adatti per assicurare ai cittadini più sicurezza.

## Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" dell'11 luglio 2010

### L'inquinamento non si abbatte con le "sparate"

Le improvvisazioni e le uscite estemporanee per guadagnarsi spazi sui media sono dannose, non risolvono i problemi e nuocciono all'immagine dello stesso governo. Per evitare questo muoversi disordinato occorre che si costituisca una cabina di regia alla quale ricondurre le eventuali proposte che toccano il sistema della mobilità da affrontarsi solo secondo una logica di sistema». Questo giudizio è stato espresso dai rappresentanti della Conftrasporto nel corso dell'incontro convocato dai ministri Altero Matteoli e Stefania Prestigiacomo con l'obiettivo di ricercare le migliori iniziative da assumere in tema di ambiente dopo che, nelle scorse settimane, alcuni annunci estemporanei avevano fatto conoscere la volontà del governo di fermare «i tir che inquinano». Un'eventualità fortunatamente allontanata dalla decisione del Consiglio dei ministri di cancellare l'ipotesi di un decreto legge immediato e sostituirlo con un disegno di legge che ci auguriamo possa affrontare con una logica di sistema e non più con iniziative isolate e inutili la questione ambientale. Le imprese di Conftrasporto sono sensibili al tema della salvaguardia dell'ambiente e non sono certo contrarie al ricambio dei mezzi inquinanti, ma sono certe che questo non è sufficiente così come sono altrettanto sicure che se le merci non si muovono l'economia del Paese si ferma.

Da qualche anno (forse questo è ignorato dai tecnici del ministero dell'Ambiente?) gli automezzi pesanti maggiormente inquinanti sono esclusi e proprio su richiesta delle associazioni di categoria, dalle riduzioni compensate sui pedaggi autostradali; altrettanto vero è che nelle principali città i mezzi inquinanti sono sempre più chiamati giustamente a sostenere il costo per l'inquinamento che i mezzi inadeguati producono. Ma anche questo non è tuttavia sufficiente.

Chiedere misure generiche senza che siano parte di un programma di interventi, rischia di essere demagogico e punta a far vedere che si interviene sui temi ambientali, gettando su una categoria di operatori delle responsabilità che non appartengono loro. Gli automezzi pesanti, quelli che vengono impropriamente definiti «Tir», nei centri urbani sono infatti poco presenti.

La strada non è allora quella di lanciare allarmi (col rischio che finiscano con l'apparire sponsorizzazioni di tecnologie da installare sugli automezzi) pensando di ridurre il particolato e le emissioni, come già avviato in alcune regioni. Questa scelta va assoggettata peraltro a preventive verifiche di legittimità in sede comunitaria e i risultati sono tutti da verificare.

Conftrasporto, nell'apprezzare comunque l'iniziativa di consultare preventivamente la categoria decisa dai due ministri interessati, ha proposto in alternativa la predisposizione di un Piano con interventi coordinati: un'azione che con una logica razionale intervenga per dar vita a una nuova politica di accesso ai centri urbani, da gestirsi secondo una logica di premialità, di prenotazione evitando che chi entra a consegnare le merci si sovrapponga con chi si reca in ufficio, con chi effettua la raccolta dei rifiuti urbani, con gli studenti; l'avvio in sede comunitaria di un confronto indispensabile sul tema degli incentivi per modificare i criteri in atto che autorizzano i processi di intervento; l'inserimento nella legge Finanziaria di risorse dedicate allo spostamento reale di merci dalla strada al mare e via ferro.

Il tema della mobilità urbana è una delle sei sfide che nella recente assemblea generale il presidente di Confcommercio Imprese per l'Italia, Carlo Sangalli, ha lanciato al governo. Le imprese di Conftrasporto in questa logica sono pronte a condividere un Patto della mobilità per i centri urbani per dare risposte serie e strutturali ai cittadini e favorire così un ambiente migliore.

## **Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 18 luglio 2010 Come risparmiare milioni sui trasporti e la Logistica**

In queste settimane la riduzione dei trasferimenti alle Regioni e agli Enti locali, decisi con la manovra finanziaria, hanno tenuto banco. Restituzione delle deleghe; riduzione dei servizi ai cittadini; maggior federalismo. Tutti concetti utilizzati nel confronto con il ministro Tremonti.

Esigenze di bilancio e impegni assunti in sede comunitaria hanno però avuto la meglio e, pur se qualche modifica è stata introdotta, il governo sta portando a casa il risultato prefissato. Una considerazione va fatta su come il denaro pubblico è stato utilizzato in questi anni. Ora il tempo delle vacche grasse è terminato e bisogna che il concetto del buon padre di famiglia torni a essere il principio guida per tutti gli amministratori pubblici.

Assumendo a riferimento i due elementi più significativi dei bilanci delle regioni, ovvero la sanità e il trasporto pubblico locale, Conftrasporto prova a indicare strade per possibili riduzioni di spesa. Siamo certi che una gestione logistica nella sanità potrebbe produrre risparmi significativi sia in termine di sprechi sia sugli acquisti effettuati dalle aziende ospedaliere. Due le strade: parametri di riferimento e rifornimenti legati al solo utilizzo. Gli immobilizzi e gli sprechi si ridurrebbero.

Il trasporto pubblico locale, voce rilevante nei bilanci regionali, può generare ulteriori risparmi. La strada, più volte annunciata, e mai percorsa, è la privatizzazione.

In alcune città laddove i servizi sono affidati a imprese private i risultati si commentano da soli. Per ogni chilometro il costo sostenuto, a parità di qualità, da un'impresa privata è pari a tre euro. Le aziende pubbliche arrivano anche al doppio. Anziché lamentarsi, le forze politiche e i sindacati dei lavoratori (una delle voci principali per gli elevati costi è la produttività dei dipendenti) dovrebbero avere il coraggio di affrontare seriamente, senza che i lavoratori abbiano a subire riduzioni di retribuzione, la privatizzazione.

Sono indubbiamente argomenti spinosi, ma chi ha il compito di amministrare la cosa pubblica deve avere anche la capacità di mettersi in gioco nell'interesse della collettività. La domanda è se un simile cambiamento ideologico sia sostenibile. Ma di fronte alla inderogabile esigenza di diminuire la spesa pubblica, se non si vuole incorrere nelle medesime situazioni di altri Paesi europei, occorre affrontare i nodi principali.

Oggi l'economia italiana subisce le conseguenze di non aver saputo sostenere la necessità di opere pubbliche infrastrutturali nel passato e paga la mancata scelta di non agire come sistema. Ogni sindaco, o autorità di governo (il sindaco di Messina è l'ultimo esempio) di fronte a problemi di traffico emana un divieto non rendendosi conto che le conseguenze finiscono per scaricarsi sui comuni limitrofi e sulla competitività. Così si va verso lo sfascio.

Occorre, e rapidamente, un commissario straordinario con poteri di intervento per ricondurre a un unico soggetto le scelte e decisioni in tema di mobilità e ambientali. I poteri delle amministrazioni locali non possono essere disgiunti da un disegno razionale della mobilità.

Nei prossimi mesi i segnali economici confermano che la produzione aumenterà. Causa la crisi, nel frattempo, il sistema di produrre è mutato. Il tempo di immobilizzo delle merci è passato da quattro a due giorni e ha determinato un incremento del traffico pesante tornato ai livelli della pre-crisi. Questo significa che con l'aumento della produzione il tema della mobilità e dell'ambiente diverrà drammatico, ma la risposta non può essere emotiva, locale e penalizzante per l'economia. La risposta tocca al Governo ma anche alle forze politiche che devono saper dare risposte al Paese, evitando di avvitarsi in dibattiti logori e inutili, per affrontare le vere questioni essenziali. In caso contrario forse avremo trovato una soluzione al sistema tripolare, anziché bipolare; magari anche sul conflitto di interessi, che interessa pochi italiani, il Paese perderà le opportunità.

*Paolo Uggè*

**Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 25 luglio 2010**  
**Le sbandate dei nemici della sicurezza**

Sono intervenuti in molti per commentare la decisione del Governo di emanare un decreto legge sull'autotrasporto che ha registrato la condivisione della quasi totalità delle federazioni dell'autotrasporto, quindi non solo quelle dei padroncini, ma anche di imprese strutturate aderenti a Confindustria, del mondo della cooperazione, delle sei confederazioni aderenti a R.E.T.E Imprese Italia. Unica realtà che non ha condiviso nessuna parte del protocollo: Confindustria.

L'accordo non prevede, a differenza di quanto sostenuto dagli «esperti» intervenuti, alcun ritorno alle tariffe minime obbligatorie, ma norme a salvaguardia della sicurezza. Occorre ricordare che la riforma, introdotta con la legge 32/05, si basa sul principio del rispetto delle disposizioni sulla sicurezza sociale, della circolazione e sui controlli mirati. Garantire una maggior sicurezza è uno dei compiti fondamentali per un Governo serio, così come consentire a un giudice o a un terzo interessato di poter richiedere il riconoscimento dei danni, eventualmente subiti, per comportamenti irregolari tenuti, nella fattispecie, dai conducenti dei mezzi pesanti.

Per questo l'azione di responsabilità si estende nei confronti di coloro che affidano l'esecuzione di servizi di trasporto, con disposizioni incompatibili con la sicurezza sociale e la circolazione. Accertate le responsabilità, scatta il principio, già oggi previsto, della corresponsabilità.

É davvero singolare che chi invoca trasparenza, tracciabilità e la legalità si scagli contro un'iniziativa che va proprio in quella direzione. Qualcuno si è permesso di definire «ricatto dei padroncini» l'attuazione di una libera intesa sottoscritta. Sarebbe interessante conoscere dagli strenui paladini della sicurezza e della legalità se un trasportatore che percepisce, da intermediari, 46 euro per un tragitto da Torino ad Asti possa operare nel rispetto delle regole della sicurezza e soprattutto sapere se invece non sia più rispondente alla tutela dei consumatori prevedere che, attraverso contratti scritti, sia possibile accertare le responsabilità di chi, sfruttando la debolezza per lo più di piccole imprese, mira solo al proprio tornaconto, infischiandosene di quanto possa essere scaricato sulla collettività.

Quanto disposto nel decreto e tanto criticato non è una novità. In Italia le norme primarie risalgono al 2005, ma sono in atto anche in altri Paesi, come la vicina Francia. Consentire di individuare costi minimi mediante il confronto non mi pare sia configurabile con il vocabolo imposizione. Ma un'operazione di disinformazione come quella avviata nelle ultime settimane potrebbe far credere il contrario.

*Paolo Ugge*

## Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" dell' 1 agosto 2010

### Il Governo si muove e rilancia il trasporto

Cominciò così anche nell'anno 2000. La protesta dei tir (che nei giorni scorsi ha fatto temere il peggio in Grecia) si estese a diversi Paesi europei e produsse danni ingenti alle economie interessate. Allora l'elemento scatenante fu il gasolio. In Italia il sottosegretario ai Trasporti allora in carica, Giordano Angelini, aiutato da associazioni responsabili, riuscì a gestire la delicata fase di tensione trovando un'intesa che evitò l'estendersi di proteste anche nel nostro Paese. Ciò che funzionò fu la capacità di comprendere, unitamente alle decisioni adeguate.

Elementi che non sono stati certo presenti nel governo greco che, a detta dei media, sarebbe riuscito a imporre la sospensione della protesta ai trasportatori greci. In realtà le notizie diffuse non hanno rappresentato le cose esattamente come sono andate, né tanto meno hanno riportato le conclusioni che hanno consentito di rimediare a un errore indotto solo dalla supponenza di chi, in una situazione difficile, non ha trovato altro di meglio che disporre la liberalizzazione delle licenze di trasporto, impossibile da accettarsi per gli operatori. Sostenendo che la liberalizzazione delle regole del mercato interno fosse una condizione imposta dall'Unione europea per autorizzare gli interventi in aiuto dell'economia in difficoltà, il governo ha liberalizzato l'attività del trasporto merci, che in Grecia è considerato servizio pubblico. Il riferimento a presunti diktat comunitari è una colossale bufala, in quanto le regole interne sull'accesso al mercato nazionale non sono oggetto di interventi comunitari. Nei singoli Paesi il sistema è pur sempre regolamentato, tant'è che in Spagna esistono addirittura limiti minimi sul numero di mezzi posseduti per accedere al mercato. Vero è invece che in Grecia dal 1970 non vengono rilasciate licenze al trasporto merci e questo ha attribuito un valore alle licenze che concorrono alla formazione del patrimonio aziendale.

Una liberalizzazione incontrollata avrebbe messo in difficoltà finanziarie molte imprese (patrimonio aziendale senza alcun valore) oltre che produrre una drastica riduzione dei prezzi di trasporto, già poco remunerativi per l'incrementata concorrenza europea, libera di operare dopo l'apertura del mercato europeo.

Il governo, anziché affrontare un argomento che deve essere risolto con il consenso e senza imposizioni dall'alto, ha optato per l'imposizione, dando origine al caos che è costato più di sei miliardi di euro e che ha fatto correre il rischio ad altri Paesi di trovarsi in simili condizioni. Una conferma in più di quanto la crisi sia diffusa nel settore dell'autotrasporto.

È stato un errore gravissimo, in un momento già carico di tensioni, tentare un'azione di forza destinata a vanificare anni di sacrifici, riducendo sul lastrico tante imprese che hanno reagito.

Al di là di quello riportato dalle agenzie di stampa, in realtà lo sciopero si è concluso non certo per le minacce formulate, ma perché un'intesa ragionevole è stata costruita. Il governo concerterà con la categoria la liberalizzazione che dovrà avvenire in modo graduale nel 2013. A ogni automezzo pesante verrà riconosciuto un valore di 102 mila euro, da compensarsi attraverso interventi di natura fiscale; saranno previste inoltre misure che consentiranno di non annullare il valore delle imprese. L'intesa ruota dunque sulla riorganizzazione del settore che sarà definita tra le parti. Altro che pugno duro del governo. Solo la ragionevolezza, mancata al governo, e il senso di responsabilità degli operatori ha determinato la sospensione dello sciopero.

Da qui una riflessione si impone ed è quella che fa emergere la lungimiranza del governo italiano che, non commettendogli errori del governo Prodi che fece subire al Paese il blocco dei trasporti nel 2007, ha saputo con il sottosegretario Bartolomeo Giachino riavviare un confronto costruttivo con le rappresentanze del settore e concludere invece un accordo che proprio in questa settimana è stato trasformato in legge.

*Paolo Uggè*

## Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" dell' 8 agosto 2010

### Il Governo si muove e rilancia il trasporto

Cominciò così anche nell'anno 2000. La protesta dei tir (che nei giorni scorsi ha fatto temere il peggio in Grecia) si estese a diversi Paesi europei e produsse danni ingenti alle economie interessate. Allora l'elemento scatenante fu il gasolio. In Italia il sottosegretario ai Trasporti allora in carica, Giordano Angelini, aiutato da associazioni responsabili, riuscì a gestire la delicata fase di tensione trovando un'intesa che evitò l'estendersi di proteste anche nel nostro Paese. Ciò che funzionò fu la capacità di comprendere, unitamente alle decisioni adeguate.

Elementi che non sono stati certo presenti nel governo greco che, a detta dei media, sarebbe riuscito a imporre la sospensione della protesta ai trasportatori greci. In realtà le notizie diffuse non hanno rappresentato le cose esattamente come sono andate, né tanto meno hanno riportato le conclusioni che hanno consentito di rimediare a un errore indotto solo dalla supponenza di chi, in una situazione difficile, non ha trovato altro di meglio che disporre la liberalizzazione delle licenze di trasporto, impossibile da accettarsi per gli operatori. Sostenendo che la liberalizzazione delle regole del mercato interno fosse una condizione imposta dall'Unione europea per autorizzare gli interventi in aiuto dell'economia in difficoltà, il governo ha liberalizzato l'attività del trasporto merci, che in Grecia è considerato servizio pubblico. Il riferimento a presunti diktat comunitari è una colossale bufala, in quanto le regole interne sull'accesso al mercato nazionale non sono oggetto di interventi comunitari. Nei singoli Paesi il sistema è pur sempre regolamentato, tant'è che in Spagna esistono addirittura limiti minimi sul numero di mezzi posseduti per accedere al mercato. Vero è invece che in Grecia dal 1970 non vengono rilasciate licenze al trasporto merci e questo ha attribuito un valore alle licenze che concorrono alla formazione del patrimonio aziendale.

Una liberalizzazione incontrollata avrebbe messo in difficoltà finanziarie molte imprese (patrimonio aziendale senza alcun valore) oltre che produrre una drastica riduzione dei prezzi di trasporto, già poco remunerativi per l'incrementata concorrenza europea, libera di operare dopo l'apertura del mercato europeo.

Il governo, anziché affrontare un argomento che deve essere risolto con il consenso e senza imposizioni dall'alto, ha optato per l'imposizione, dando origine al caos che è costato più di sei miliardi di euro e che ha fatto correre il rischio ad altri Paesi di trovarsi in simili condizioni. Una conferma in più di quanto la crisi sia diffusa nel settore dell'autotrasporto.

È stato un errore gravissimo, in un momento già carico di tensioni, tentare un'azione di forza destinata a vanificare anni di sacrifici, riducendo sul lastrico tante imprese che hanno reagito.

Al di là di quello riportato dalle agenzie di stampa, in realtà lo sciopero si è concluso non certo per le minacce formulate, ma perché un'intesa ragionevole è stata costruita. Il governo concerterà con la categoria la liberalizzazione che dovrà avvenire in modo graduale nel 2013. A ogni automezzo pesante verrà riconosciuto un valore di 102 mila euro, da compensarsi attraverso interventi di natura fiscale; saranno previste inoltre misure che consentiranno di non annullare il valore delle imprese. L'intesa ruota dunque sulla riorganizzazione del settore che sarà definita tra le parti. Altro che pugno duro del governo. Solo la ragionevolezza, mancata al governo, e il senso di responsabilità degli operatori ha determinato la sospensione dello sciopero.

Da qui una riflessione si impone ed è quella che fa emergere la lungimiranza del governo italiano che, non commettendogli errori del governo Prodi che fece subire al Paese il blocco dei trasporti nel 2007, ha saputo con il sottosegretario Bartolomeo Giachino riavviare un confronto costruttivo con le rappresentanze del settore e concludere invece un accordo che proprio in questa settimana è stato trasformato in legge.

*Paolo Uggè*

## **Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 15 agosto 2010**

### **Sì alle norme più severe ma non fermiamoci qui**

Dopo un anno di dibattiti e due passaggi alle Camere sono ormai in vigore le nuove norme del Codice della strada che hanno apportato modificazioni significative per quanto riguarda la parte relativa alle sanzioni, finalmente rapportate al principio (sacrosanto ed educativo) del danno procurato. È stato sicuramente un buon lavoro, ma non ci si deve fermare qui: per recuperare il tempo perso occorre infatti procedere con una legge delega attribuendo ai ministri competenti, Trasporti e Interni, il potere di modificare a seconda dell'esigenze la norme che modificano il testo.

Il Codice della strada deve avere la dinamicità necessaria per poter essere in grado di adeguarsi alle evoluzioni tecniche e ai comportamenti che mutano sempre più rapidamente. Senza questa procedura semplificativa si sarà sempre assoggettati ai tempi parlamentari e alle mediazioni. C'è voluto un anno per approvare le attuali modifiche, ma sono passate tre legislature per poter ottenere disposizioni che contrastassero efficacemente chi si mette alla guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti. O, ancora, per adeguare a livello europeo gli aspetti sanzionatori da applicarsi ai conducenti provenienti da Paesi esteri. Confrtrasporto da anni sosteneva la necessità di evitare che i conducenti dei Tir stranieri potessero considerare il nostro territorio come terra di nessuno. Vettori senza il possesso di titoli autorizzativi, quindi abusivi; impossibilità per le forze dell'ordine di poter pretendere il versamento di una cauzione; mancata previsione di ritiro della carta di circolazione e permesso di condurre per chi avesse oltrepassato i limiti dei tempi di guida o avesse infranto le regole sulla sicurezza; queste erano tutte condizioni che favorivano le impunità e che solo oggi sono annullate. Come da anni avviene nei principali Paesi europei, chiunque commette un'infrazione dovrà, per poter rimuovere l'automezzo, provvedere al versamento di una cauzione, pari alla sanzione minima. Elementi di particolare importanza, ma per avvicinare il nostro codice a quelli europei occorrerà potenziare ancora di più la funzione educativa, agendo sulle sanzioni accessorie.

Se il superamento dei valori previsti del tasso alcolemico riscontrato nel sangue verrà sanzionato penalmente e in modo severo e definitivo con la revoca permanente della patente, in rapporto al danno arrecato a terzi, si realizzerà un'azione preventiva ed educativa che riuscirebbe anche a coniugare le ragioni della sicurezza con quelle della nostra cultura enogastronomica, evitando di dover ricorrere all'introduzione della tolleranza zero. Si dovrà inoltre meglio normare la disposizione che consente non, come erroneamente sostenuto, di avere il foglio rosa anticipato a 17anni, bensì di anticipare, a determinate condizioni, la guida, purchè accompagnata. Nella vicina Francia tale impostazione che si applica dai 16anni ha dato risultati molto incoraggianti sull'incidentalità dei giovani. Il Codice della strada deve avere quindi non solo una funzione sanzionatoria, ma anche educativa.

Proprio in questa direzione corre anche la disposizione che impone controlli presso tutti coloro che partecipano a un'operazione di trasporto, quando si determinano incidenti con feriti gravi o decessi. La disposizione consentirà a terzi coinvolti di poter pretendere il riconoscimento del danno patito da tutti i soggetti che non dimostrino di aver tenuto comportamenti rispettosi delle norme sulla sicurezza sociale e della circolazione. Confrtrasporto si è battuta su questo principio che, condiviso, è stato introdotto negli emendamenti approvati e avrà proprio la funzione educativa per indurre a comportamenti virtuosi coloro che invece nel passato potevano scaricare sugli utenti della strada le conseguenze delle loro inefficienze. Un provvedimento del quale il Parlamento, il Governo e, mi sia consentito Confrtrasporto, possono dirsi soddisfatti. Ora bisogna continuare sul percorso avviato.

*Paolo Uggè*

## **Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 22 agosto 2010**

### **Incidenti sul lavoro: una vittima su tre è un autotrasportatore**

Il tema degli incidenti sul lavoro sta certamente a cuore delle forze sociali e dei media che ogni volta provano ad amplificare quanto sia importante per una società civile consentire che uomini e donne possano prestare la loro opera senza dover correre il rischio di perdere la vita o di restare offesi.

Tra tutti spiccano le figure di papa Benedetto XVI e del presidente della Repubblica Giorgio Napolitano che richiamano spesso la necessità del rispetto della vita umana. Tra i troppi decessi che avvengono sul luogo di lavoro quelli che si verificano sulle strade e che vedono coinvolti lavoratori (anche chi conduce un automezzo lo è e la sua «sede di lavoro» è principalmente la strada) sono classificati come «incidenti della strada». Un modo forse un po' superficiale per evitare di dover approfondire le ragioni per le quali questi gravi episodi si verificano. Nel tempo le migliorate condizioni delle infrastrutture, le evoluzioni tecnologiche, i controlli sul rispetto delle normative sui tempi di guida e di riposo, hanno ridotto i casi di infortunio anche per questa categoria. Tuttavia i dati aggregati per modalità di evento inducono a doversi preoccupare e a riflettere sul perché avvengano. Gli ultimi dati disponibili mostrano come nel 2008 i morti sul lavoro siano stati 1120 con una riduzione del 7,2 per cento. Scendendo più nel dettaglio possiamo scoprire come la riduzione maggiore degli eventi mortali (meno 6,5 per cento) si sia verificata in infortuni occorsi in «occasione di lavoro e (meno 9,2 per cento) nei decessi in itinere». Ma tra gli eventi mortali in «occasione di lavoro» quelli occorsi su strada hanno fatto registrare invece la diminuzione del solo 1,8 per cento, con 335 vite umane perse. Se rapportiamo questi drammatici dati a quelli generali possiamo constatare come quasi un terzo degli eventi mortali avvenga in ambito della circolazione stradale. Se consideriamo che stiamo parlando di persone e delle loro famiglie credo sia doveroso per tutti porsi l'interrogativo sul tema della competitività e della sicurezza. Nella politica di Confrasperto questo tema è presente. Chi ci segue da tempo conosce bene sia le campagne di sensibilizzazione, sia il lavoro effettuato in occasione delle modifiche al Codice della strada che l'importanza che assegniamo al tema sicurezza, laddove si devono definire regole per il mondo del trasporto. Non sempre riusciamo a trovare concreta condivisione. C'è sempre qualcuno che antepone interessi di natura politica ed economica a quelli della vita. Addirittura vi è chi recentemente è arrivato a sostenere che, stabiliti i «costi minimi» per il trasporto merci si determinerà un «sistema lontano dalle logiche di mercato e della sana competizione». Cosa vi sia di sano e non aberrante in una logica che antepone il mercato al rispetto della vita è difficile, pur con ogni sforzo, da comprendere. Confrasperto opererà perché venga eliminata ogni forma di distorsione della concorrenza e sia garantito, attraverso controlli mirati, il rispetto delle regole da parte di tutti. Per fare ciò il Governo e la Comunità europea dovranno lavorare per eliminare tutte le forme di dumping sociale proveniente da Paesi appena entrati nella Comunità, dove sulla pelle dei più deboli si fanno passare come valori essenziali parole come competitività e mercato. «Un mercato sano si realizza nel rispetto delle regole. Senza di quelle a vincere è il capitalismo di rapina». Lo sostiene Braudell. Per una maggior sicurezza e per dare effettivamente trasparenza e legalità non basta apporre la firma su protocolli ma rispetto del valore dell'uomo.

*Paolo Uggè*



## **Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 29 agosto 2010**

### **La circolazione stradale non deve essere guidata dai sindaci**

Fu un'intuizione del governo Berlusconi nel 2003 la costituzione della Consulta del trasporto e della logistica. Durante il governo Prodi tuttavia il lavoro di quello che avrebbe dovuto divenire un organismo di confronto, di elaborazione e di «raffreddamento» di possibili contrasti, si arenò. Eppure alcuni risultati significativi erano stati raggiunti e messi a disposizione nell'interesse del Paese: la riforma del trasporto di persone e di merci, secondo i principi di liberalizzazione regolata; il Patto della logistica e il successivo Piano. Purtroppo il Piano della logistica venne sostituito con un ipotetico e molto costoso piano della mobilità del quale, nonostante lo stanziamento di 15 milioni di euro non si è visto granché; e il mancato completamento della riforma dell'autotrasporto fu la vera causa che innescò un fermo degli operatori del settore nel mese di dicembre 2007.

Oggi, fortunatamente, l'idea di affrontare i temi del trasporto e della logistica secondo una logica di sistema è tornata prepotentemente d'attualità con la ricostituzione della Consulta e del suo presidente, Bartolomeo Giachino, già sottosegretario alle Infrastrutture e Trasporti, che ripartendo dal Piano sta riprendendo le fila del discorso interrotto. Il sottosegretario ha avviato una fase di consultazione ampia per integrare e rielaborare quanto il Cipe approvò nel 2006. Un elemento ci sentiamo di segnalare alla sua attenzione, ed è quello della necessità di dare alle decisioni in tema di trasporti e viabilità un coordinamento funzionale che eviti di lasciare le scelte sulla mobilità a livello territoriale. Per questo l'idea di coinvolgere gli enti locali è certamente da condividere e sostenere. Oggi troppo spesso assistiamo a decisioni legate a esigenze del territorio che finiscono con lo scaricarsi su altri soggetti. Il caso della città di Messina è emblematico: partendo dall'intenzione, lodevole, di ridurre il più possibile i disagi e i costi per la collettività, il sindaco ha pensato di introdurre un pedaggio per gli automezzi che, scendendo dai traghetti, transitano per la città. Purtroppo la necessità di far cassa sembra essere il vero obiettivo dell'amministrazione comunale. Esiste la possibilità che i mezzi pesanti, sbarcando in località Tremestieri, nel comune di Messina, per raggiungere le località siciliane possano bypassare la città. Ma il primo cittadino, resosi conto che avrebbe dovuto rinunciare alla gabella sui mezzi pesanti, ha deciso di mantenerla anche se il transito per la città non si realizza. È indubbiamente un atto inaccettabile che porterà nel mese di settembre ad azioni di protesta da parte degli autotrasportatori, che non intendono sottostare a quello che considerano un sopruso. Naturalmente il sindaco di Villa San Giovanni non ha perso tempo e ha pensato bene di proporre una forma diversa di pedaggio che andrà a gravare sempre sugli operatori del trasporto.

In questo modo il nostro Paese non porterà mai avanti una politica dei trasporti che abbia un senso logico. L'autonomia è certamente un principio fondamentale e condivisibile ma non è più possibile lasciare, al di là di reali situazioni di emergenza, alle amministrazioni locali il potere di intervenire con disposizioni sulla circolazione. Bloccato il traffico su una strada, un quartiere o un Paese, questo va a scaricarsi sulla realtà vicina, determina congestione, inquinamento e induce ad identiche decisioni di altri amministratori. Non vogliamo sottovalutare né le responsabilità degli amministratori né gli obblighi nei confronti dei cittadini elettori. Per questo crediamo che la strada migliore sia quella di riportare le decisioni che toccano la mobilità a un'autorità preposta, in grado di valutare gli effetti e le conseguenze di divieti. E la Consulta ci pare quella più indicata.

*Paolo Ugge*

## **Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 05 settembre 2010**

### **Sicurezza stradale sempre meno vittime: l'UE promuove l'Italia**

Noi italiani non siamo certamente secondi a nessuno per fantasia e versatilità. Ma c'è un'altra dote nella quale siamo inarrivabili: la capacità di derubricare i risultati positivi e non riconoscere mai i meriti a chi ne ha il diritto.

In queste prime settimane dall'entrata in vigore delle nuove norme sul Codice della strada si è detto di tutto. Norme inadeguate, interventi tampone privi di una visione generale sono le definizioni di quelli che lavorano solo per denigrare. Confrastamento, con obiettività, intende invece riconoscere le positività delle misure approvate, anche se non rinuncia ad alcune riflessioni. La prima riguarda la necessità di ricorrere rapidamente a una legge delega che consenta agli uffici tecnici di intervenire con provvedimenti di natura amministrativa per far fronte ai cambiamenti che si registrano in tema di circolazione e sicurezza stradale. Gli emendamenti introdotti consentono di recuperare il tempo perso riallacciandosi a quella che fu la grande intuizione del ministro alle Infrastrutture e ai Trasporti dell'epoca, Pietro Lunardi, che introdusse la patente a punti.

Negli anni a seguire vi è stato un gioco al massacro per sminuire la portata delle norme volute dal governo Berlusconi. Dichiarazioni a vanvera poco suffragate da un'analisi che riuscisse, con serietà, a comparare la riduzione dei casi di mortalità sulle strade con il sopravvenuto aumento della mobilità veicolare, resa ancor più problematica dalla condizione nelle quali si trovano le nostre strade e autostrade. La riduzione dei casi di mortalità c'è stata ed è documentabile. Quello che è mancato è stata la volontà di voler continuare sulla strada tracciata, approvando, per esempio, una legge delega che era stata predisposta per adeguare le norme alle condizioni che mutavano. Per assurdo ha raggiunto toni più elevati la sciocca polemica sulla possibilità di prevedere in alcuni tratti la velocità di 150 chilometri orari, purché in presenza di precise condizioni, che il sostegno a un'azione di governo estremamente positiva. Oggi lo stesso tema inserito nelle nuove norme non sta suscitando il medesimo clamore.

Ecco però che a riportare i fatti nella loro dimensione ci ha pensato l'Unione europea con un recentissimo documento nel quale ha delineato gli interventi futuri volti a dimezzare il numero delle vittime della strada da qui al 2020, ma nel contempo ha mostrato i progressi ottenuti, grazie al Piano d'azione per la sicurezza stradale, suddivisi per singoli Paesi. Su 27 Paesi l'Italia si colloca tra i più virtuosi, al settimo posto, con una riduzione delle vittime pari al 43 per cento. Ben sopra alla media europea del 36 per cento e preceduta da Paesi dove la motorizzazione non è certo paragonabile alla nostra (Lettonia, Estonia, Lituania) e da due Paesi (Francia e Spagna) dove il livello infrastrutturale è invece molto più adeguato di quello italiano. Dati questi che devono far riflettere ogni persona obiettiva e onesta. Questa non è una difesa d'ufficio, ma un'analisi dei dati che provengono da un fonte non certo sospettabile di parzialità o benevolenza nei confronti del governo Berlusconi. La verità è che, anche allora, al dicastero dell'Interno e dei Trasporti erano state indicate persone che sapevano tradurre in fatti concreti per le loro competenze, gli obiettivi prefissati. Con le nuove norme, introdotte alla fine di luglio, il ministro Altero Matteoli ha riacceso il motore per il raggiungimento dei nuovi traguardi definiti dall'Unione europea. La speranza è che, su un tema che dovrebbe vedere tutti impegnati, si evitino le demagogie e si lavori insieme nell'interesse della gente che chiede più fatti e meno polemiche.

*Paolo Uggè*

## **Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 12 settembre 2010**

### **Quell'errore di Prodi che sta costando caro all'economia friulana**

Ormai sta divenendo una necessità non più rinviabile la richiesta di clausole di salvaguardia prevista dai trattati europei per tutelare gli interessi delle imprese di trasporto con sede principalmente nel Friuli, teatro di una vera e propria aggressione commerciale dei trasportatori sloveni nei confronti degli operatori locali, ma anche in Veneto dove gli operatori sono «minacciati» a loro volta dall'elevata concorrenza.

Non si tratta delle solite richieste di aiuto per sopravvivere, ma di evidenziare un aspetto che rischia di mettere sul lastrico imprese e lavoratori. Altri Paesi, nel momento in cui si ipotizzava l'ingresso nella Comunità europea di economie molto più competitive, richiesero e ottennero l'applicazione delle clausole di salvaguardia previste nei trattati europei. Solo il nostro precedente governo, forse più attento alla possibilità di passare alla storia come il protagonista in assoluto dell'unificazione europea (non dimentichiamoci che prima di divenire presidente del Consiglio, il professor Romano Prodi ha ricoperto la carica di presidente della Commissione) non ha avanzato formale richiesta di deroghe; e ora siamo nei guai.

Alcuni dati lo confermano: nel Friuli Venezia Giulia, a fronte di un Pil crescente, si è registrata una diminuzione delle imprese di autotrasporto; il che significa che la richiesta di mobilità delle merci è soddisfatta da vettori esteri. Mentre in Italia si è registrata nel periodo 2004 - 2009 una variazione negativa del numero delle imprese mediamente del 13,83 per cento annuo, nella regione Friuli il dato è stato pari al 20,84 per cento; inoltre i libretti di cabotaggio rilasciati dal nostro dicastero per consentire ai vettori comunitari di poter effettuare trasporti al nostro interno, vedono una presenza dei vettori sloveni pari al 62 per cento del totale degli operatori, a dimostrazione di quanto sia elevato il loro grado di penetrazione sul mercato. Si deve anche considerare quanto si stia diffondendo lo spostamento della domanda di utilizzo di lavoro verso cittadini sloveni, certamente meno costosi.

Tutta questa situazione è ben presente sia alle Camere di Commercio sia alle autorità regionali, ma la dimensione del fenomeno è tale che necessita un intervento del governo nazionale prima che sia troppo tardi e soprattutto evitando che il fenomeno, che già si sta estendendo alle regioni vicine, si allarghi a macchia d'olio. Ma gli operatori non si limitano a segnalare questa situazione: da tempo evidenziano infatti anche come l'incremento di vettori irregolari si vada espandendo a causa di controlli non in grado di fronteggiare il grave fenomeno dell'abusivismo.

Alla ripresa dei lavori dopo la pausa estiva sarà necessario riprendere con vigore la questione che deve essere portata all'attenzione non solo dei nostri uomini di governo ma anche alle competenti autorità comunitarie. Se sarà necessario si dovrà dar vita a un'iniziativa che coinvolga anche i nostri parlamentari europei perché si individuino le opportune iniziative per tutelare il futuro delle imprese italiane.

Non si tratta di norme protezionistiche ma occorre che siano assicurate parità di condizioni se non si vuole che il fenomeno della delocalizzazione possa amplificarsi in modo significativo.

*Paolo Uggè*

## Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 19 settembre 2010

### Quei morti sul lavoro in nome della competitività

E' tornata prepotentemente alla ribalta, purtroppo, la questione della sicurezza sui luoghi di lavoro. La presa di posizione del presidente della Repubblica Giorgio Napolitano, dei rappresentanti delle istituzioni e del mondo del lavoro hanno riproposto in tutta la sua drammaticità il tema delle condizioni di lavoro generata per lo più dalle condizioni di competitività esasperata. Anche il mondo del trasporto, ne abbiamo nelle scorse settimane fornito i dati, partecipa con grande contributo, un terzo circa, alla contabilità drammatica delle vittime sul lavoro. Morti che però non suscitano le stesse prese di posizione e l'indignazione che si dovrebbe sempre manifestare in ogni occasione. Certo è molto più comodo nelle morti sulle strade limitarsi a descrivere l'incidente. Quasi mai si è potuto leggere ricostruzioni che prendano spunto dall'analisi reale irragioniperlequalil'incidentesièverificato.

Eppure sono uomini che prestano la loro attività lavorativa come altri, che hanno moglie e figli e che talvolta sono indotti da imposizioni vergognose a non rispettare i tempi di guida e di riposo, pena il non riconoscimento del corrispettivo o, peggio ancora i limiti di velocità in quanto la loro retribuzione è legata ai colli consegnati o ai viaggi effettuati. Ciò che differenzia i camionisti rispetto agli altri lavoratori, ma il fenomeno si sta estendendo anche ad altri settori, è che nella gran parte non sono lavoratori dipendenti bensì lavoratori autonomi che sono legati da contratti di appalto. Ma perdono la vita come gli altri. Poco prima della chiusura dei lavori parlamentari, le Camere hanno approvato delle nuove norme che riguardano l'attività di trasporto e le relative responsabilità dei soggetti che partecipano alle operazioni di trasporto, frutto di una intesa raggiunta con il governo. Con le disposizioni contenute nel decreto Tirrenia e nel Codice della strada si sono determinate le regole attraverso le quali gli organi adibiti ai controlli sono in grado di individuare le responsabilità. Qualcuno potrebbe pensare a chissà quali complicazioni burocratiche sarà assoggettato chi affida un trasporto per consentire la tracciabilità e la trasparenza dell'operazione. Non è così: basterà semplicemente un contratto scritto. Non ci sorprendiamo certo del fatto che nei confronti di una norma così mirata vi sia stata una forte opposizione da parte di chi rappresenta il mondo dell'industria. Ci spiace aver dovuto leggere, dagli atti parlamentari, argomentazioni fornite da parte di deputati che non hanno preso in considerazione le positività per la sicurezza e la tutela della vita introdotte da quelle norme. «Il problema sono le clausole al massimo ribasso; per avere gli appalti le ditte si offrono a prezzi stracciati tagliando i costi della sicurezza». Le proposte? «Fissare una responsabilità comune in caso di incidenti per chi dà l'appalto e chi lo esegue». Così si è espresso il presidente del Consiglio di indirizzo e vigilanza dell'Inail. Gli stessi principi che sono stati introdotti per il trasporto. Questa volta il presidente dell'Autorità garante della Concorrenza e del Mercato Antonio Catricalà, chi sottoscrive protocolli sulla legalità, trasparenza, chi chiede nei convegni rispetto delle regole per decenza ha taciuto. Le vibrante reprimenda per mettere a tacere chi ha richiesto i costi della sicurezza e una responsabilità condivisa non sono state utilizzate. L'importante è che poi nulla cambi e tutto ritorni come prima fino alla prossima vittima.

*Paolo Uggè*

## **Rubrica Ruote d'Italia su Il Giornale del 30 settembre 2010**

### **Ecco il marchio che "targa" il trasporto di alta qualità**

Si sente spesso parlare di recupero di competitività e di servizi di logistica. L'evoluzione delle imprese di autotrasporto è la condizione unica di crescita. In tale contesto, per dare maggiore sicurezza, è necessario il rispetto delle regole. La Fai Confrtrasporto ha assunto un'iniziativa, non certo con la pretesa di convincere tutti, ma per mettere a disposizione delle imprese l'opportunità di evolversi e offrire al mercato servizi a qualità garantita. La crisi sembra essere alle spalle. La crescita degli ordinativi e l'incremento del traffico pesante sulle strade ne sono la conferma e le previsioni del Pil ci inducono a ben sperare. E anche il ministro dell'Economia, Giulio Tremonti, ha recentemente sottolineato che è necessario per il nostro Paese recuperare competitività. Non possiamo che concordare ed è proprio per questo che vorremmo si passasse finalmente a quella politica del fare che tarda a realizzarsi. I costi della burocrazia, la riduzione delle tasse, il rispetto delle regole e della legalità, la lotta contro le forme di distorsione della concorrenza, debbono entrare nell'agenda del Governo.

Per il mondo del trasporto, occorre riconoscerlo, prima della pausa estiva, l'esecutivo ha dato segnali importanti. Le modifiche al Codice della strada e l'approvazione della legge n.122, che ha ripreso i principi della riforma del 2005, lasciata dal governo Prodi nel cassetto, hanno definito in modo chiaro regole di trasparenza e tracciabilità per garantire sicurezza della circolazione e sociali.

Ora tocca agli imprenditori mettersi in gioco. Questi, infatti, da un lato, dovranno essere tali (e, avvalendosi delle nuove norme, dovranno instaurare con i propri committenti rapporti nuovi), ma dall'altro dovranno scegliere di porsi sul mercato con spirito imprenditoriale innovativo. Fai Confrtrasporto offre loro una possibilità: la professionalità garantita. Non uno slogan, ma un modo di offrire servizi che attraverso un marchio (che verrà rilasciato solo a chi accetterà di operare secondo precise e ferree regole) offra garanzie e certezze. Se qualcuno pensasse di trovarsi di fronte a una semplice operazione di marketing, è invitato a metterci alla prova, verificando di persona le regole stabilite. Ma c'è un altro elemento di riflessione che dovrebbe essere sufficiente a considerare in modo più completo quello che viene proposto: in gioco, e non è poco, si mette la federazione che in tanti anni di comportamenti seri ha saputo crearsi un'immagine che vale. Coloro che si occupano di comunicazione e operano nel commerciale ben conoscono il valore della credibilità. Ebbene, la Fai Confrtrasporto mette in gioco la sua a favore di quelle imprese che vogliono contribuire a creare un'immagine diversa.

Il progetto prevede anche aspetti e servizi più prettamente finanziari, con uno sviluppo strutturato della borsa dei noli e un protocollo di sicurezza. I tempi di pagamento, l'accorciamento della filiera, la stipula di accordi commerciali saranno resi più facili e più sicuri per tutti. Quella che sta per partire è una sfida che consentirà alle imprese di trovare risposte concrete, destinate a integrarsi con i servizi che le strutture legate al mondo Fai Confrtrasporto da anni offrono agli operatori. L'obiettivo è dare opportunità concrete alle imprese di un settore che ora deve però comprendere fino in fondo la reale portata delle sfide.

Non comprenderlo significherebbe uscire perdenti per sempre.

*Paolo Uggè*

## Rubrica Ruote d'Italia su Il Giornale del 03 ottobre 2010

### Rifiuti "tracciabili", il pasticcio all'italiana viaggia senza regole

All'annuncio della volontà di realizzare un sistema di tracciabilità per il trasporto di rifiuti, la Fai Conftrasporto aveva espresso il proprio assenso, forte del convincimento che attraverso il Sistri (così è denominato il sistema telematico) si sarebbero potuto determinare regole certe per tutti e, quel che più conta, evitare che, grazie all'assenza di controlli precisi, la malavita organizzata potesse continuare a trovare spazi per lucrare notevoli vantaggi. Con grande disponibilità, Fai Conftrasporto aveva fornito ai collaboratori del ministro Stefania Prestigiacomo le indicazioni più opportune per favorire la funzionalità del sistema, evitando nel contempo di mettere in difficoltà le imprese nazionali addette.

Fra le priorità ritenute assolutamente indispensabili erano state individuate, oltre a un costante confronto, i tempi di attuazione per un'adeguata sperimentazione; la definizione delle responsabilità alle quali sono chiamati giustamente gli operatori del settore; l'estensione anche alle imprese estere dell'obbligatorietà della tracciabilità. Anche chi ha poca dimestichezza con la materia può facilmente comprendere quanto possano essere devastanti le conseguenze di un'eventuale mancata estensione ai vettori esteri: anziché contrastare la malavita, la si "inviterebbe" semplice mente a utilizzare operatori stranieri, anziché italiani. Dopo mesi la situazione, almeno a quanto risulta alle associazioni di categoria sembra essere drammatica. Poco più di un terzo dei vettori ha potuto ritirare le chiavette Usb e solo un mezzo su dieci è stato in grado di equipaggiarsi della "scatola nera" (black box), necessaria per il controllo satellitare nel percorso che i rifiuti compiono per giungere agli impianti di trattamento o smaltimento.

Mancano ancora le disposizioni normative e quelle sanzionatorie, tanto che sul decreto legislativo all'esame delle competenti Commissioni della Camera sono state espresse perplessità. E, come non bastasse, su questa vicenda pende come una spada di Damocle il rischio che sulla legittimità della fabbricazione e della fornitura dei nuovi dispositivi eccipisca nel merito il Tar del Lazio, chiamato a esprimersi da coloro che si ritengono danneggiati dalle scelte del ministero.

In questa complessa situazione, anziché operare rapidamente per superare gli ostacoli, fornire i chiarimenti e favorire il funzionamento del sistema, il ministero ha chiesto l'entrata in vigore entro il primo ottobre (e dunque la data è già stata superata). Sembra un procedere "alla carlona". Anche se le cose non sono applicabili e definite si vorrebbe andare avanti. Ma come la mettiamo con le imprese coinvolte? Perché non accettare la proposta di una fase di sperimentazione? Diverse segnalazioni che provengono dagli operatori attestano come molti dei codici consegnati siano illeggibili e alle richieste di delucidazioni sul come comportarsi le risposte più "gettonate" si limitino a invitare i malcapitati a inviare delle e-mail destinate a restare senza risposte adeguate. Per non parlare dei disguidi che si verificano in caso di sostituzione di un automezzo che rappresentano vere e proprie odissee, cioè costi per le imprese. Ora ci si domanda se non sia il caso che il ministro, componente di un Governo che si definisce del "fare" (ometto per carità che cosa) di fronte alla difficoltà dei suoi collaboratori di percepire le difficoltà oggettive, economiche e operative nelle quali vengono a trovarsi le imprese, assuma in prima persona la gestione diretta della vicenda, che se non fosse tragica sarebbe ridicola. Questo anche per evitare azioni di protesta che coinvolgano l'intero Governo, chiamato in causa dalle associazioni di categoria anche alla luce del fatto che il sistema Sistri è coperto per motivi di sicurezza dal segreto di Stato e che su tali argomenti la competenza appartiene proprio alla presidenza del Consiglio.

*Paolo Uggè*

## Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 10 ottobre 2010

### Retromarcia vietata sulla sicurezza

La strada per raggiungere nuove leggi che garantissero maggior sicurezza sulle strade è stata lunga e non priva di ostacoli. E, ora che il traguardo è stato raggiunto, qualcuno (esponenti di alcune realtà del mondo dell'autotrasporto) sembrerebbe intenzionato a fare marcia indietro, preoccupato dalle sanzioni. Sarebbe una pericolosissima manovra in retromarcia sul cammino della sicurezza sociale e della circolazione fin qui compiuto e che non troverà mai la condivisione di Fai Conftrasporto, convinta oggi più che mai che le disposizioni entrate in vigore siano in linea con gli obiettivi enunciati e che il combinato disposto da quanto previsto dal Codice della strada e dalla legge 122 (che responsabilizza la filiera del sistema produttivo) rappresenti il raggiungimento di quanto gli autotrasportatori seri, responsabili, professionali auspicavano da tempo. Ciò che a questo punto del percorso bisogna fare è continuare a guardare avanti, indicando alla pubblica amministrazione nuove strade affinché vengano recepite le importanti novità legislative introdotte senza travalicare quanto concordato tra il Governo e le associazioni ma, allo stesso tempo, evitando forzature interpretative. Ne segnaliamo alcune che riguardano il computo dei tempi di guida e le relative sanzioni che stanno penalizzando le imprese nazionali, anche in termine di competitività. Innanzitutto sarebbe auspicabile che la lettura dei dati registrati dai cronotachigrafi non fosse solo il frutto delle risultanze fornite dai sistemi informatici ma piuttosto di una valutazione intelligente da parte dei funzionari. Comminare sanzioni perché un conducente ha superato il tempo di guida di un minuto non è razionale.

Sanzionare le imprese se l'attività notturna supera le quattro ore consecutive nella fascia oraria tra la mezzanotte e le 7 del mattino può essere logico in senso generale, ma è un non senso rispetto al calendario dei divieti di circolazione che, proprio per far meglio defluire il traffico in alcuni periodi dell'anno, lo consente solo in alcune fasce notturne. Far arrivare le merci a destinazione quando servono, seguendo il ciclo produttivo, non è una scelta del trasportatore ma un'esigenza dello stesso sistema produttivo. E se da una parte il Governo "manovra" per spostare il traffico pesante dal giorno alla notte (come dimostrano gli incentivi alla guida notturna con una maggior riduzione sui pedaggi autostradali notturni), dall'altra non può punire chi raccoglie questa opportunità impedendogli di guidare, se fresco e riposato, oltre le quattro ore consecutive. Le manovre vanno ideate e realizzate evitando pericolosi "tasta coda". E' solo analizzando questi pochi semplici concetti che si possono evitare complicazioni alle imprese e brutte figure al ministero. Cancellando le molte perplessità che riguardano anche alcune innovazioni giuridiche. Un esempio? Considerare responsabili oggettivamente le imprese quando il conducente supera i tempi di guida (come sostiene la circolare ministeriale) è una notevole forzatura. Nel regolamento in vigore nei Paesi comunitari si sostiene che l'impresa non può essere considerata responsabile delle infrazioni commesse da un dipendente se ha messo in atto accorgimenti atti a indurre comportamenti virtuosi.

L'interpretazione ministeriale, a fronte di una infrazione, non consente neppure la possibilità di dimostrare circostanze esimenti. Gli agenti preposti somministrano su strada infatti le sanzioni previste non solo ai conducenti ma anche alle imprese. Una recente sentenza della Cassazione penale estende all'impresa la responsabilità solo se l'organizzazione dei tempi di guida e di riposo non rispetta le disposizioni del regolamento. Questo rende indispensabile l'obbligo della contestazione all'azienda della violazione prima di elevare la sanzione.

Forse un coordinamento con il dicastero dei Trasporti si rende necessario. Anche evitare che le normative vengano percepite come una imposizione burocratica dalle imprese è un modo per realizzare la sicurezza.

*Paolo Uggè*

## **Rubrica Ruote d'Italia su Il Giornale del 18 ottobre 2010**

### **L'economia può ripartire se ha le strade**

Il recente annuncio fatto dal governo elvetico in merito alla prossima apertura del traforo del Gottardo mette in risalto con grande evidenza come i trasporti e la logistica siano temi importantissimi per l'economia di un Paese. La Svizzera ha compiuto la scelta di divenire il gestore europeo dei traffici su ferro e per fare questo ha delineato un percorso che ha poi pienamente rispettato. Il tema della mobilità sostenibile, la Convenzione delle Alpi con i 12 protocolli, l'introduzione della tassa di attraversamento del proprio territorio, per fare cassa, non sono iniziative scollegate tra loro ma appartengono a una strategia definita con un comune denominatore: l'interesse del Paese. Spiace dover constatare che nonostante i reiterati richiami a voler operare secondo una logica di sistema nel nostro Paese il tema del trasporto e della logistica continua a essere considerato una delle attività aggiuntive del sistema produttivo e non, come invece si dovrebbe, l'elemento in grado di dare competitività all'intera filiera produttiva.

Sono molti gli aspetti che attestano come questo sia ancora il modo di rapportarsi all'argomento trasporti nel nostro Paese. Il Piano della logistica approvato nel 2006 dal Cipe, dopo essere stato colpevolmente abbandonato, è stato ripreso solo in questi mesi; l'ultimo miglio e la retroportualità per i porti di prima accoglienza sono solo enunciazioni utili per i convegni; il corridoio quinto continua a essere oggetto di contestazioni dei No Tav e lì si ferma; la data di fine lavori del traforo del Brennero, con un accordo del ministro Antonio Di Pietro è stata posposta di alcuni anni; il progetto del terzo valico necessario per sviluppare il corridoio Genova Rotterdam rimane un auspicio.

Occorre cambiare. Questo quadro nel quale si è costretti a operare non può essere sottovalutato. Da tempo ormai Contrasporto ha lanciato la proposta, mai raccolta solo per ragioni di bottega, di dar vita a un coordinamento che metta a rete il sistema dei trasporti, della logistica, della mobilità e della sicurezza. Un sottosegretariato presso la Presidenza del Consiglio, un Dipartimento o Autorità che dir si voglia, sarebbe il primo vero atto politico concreto per dare una risposta a un Paese che non può più essere subordinato a scelte o a esigenze particolari. Gli esempi, uno più negativo dell'altro, non mancano: amministrazioni locali che intendono introdurre pedaggi sulle tangenziali; divieti alla circolazione; amministratori di società ferroviarie che decidono di chiudere terminal e di ridurre linee ferroviarie dedicate al trasporto merci, adducendo a giustificazione le risorse concesse al trasporto su gomma; armatori che lamentano la corresponsione di bonus ambientali ma che rifiutano di garantire il trasporto merci per tutto l'anno. Manca solo, di acconsentire alla (assurda) richiesta di costituire l'Autorità per il trasporto ferroviario per soddisfare le lamentazioni di un ex presidente di Confindustria, richiesta di nessuna utilità per l'intero sistema logistico del Paese. Così non si va da nessuna parte. Quando finiremo di procedere a tentoni e promuoveremo invece condizioni per favorire una crescita durevole, che non può prescindere da un sistema di trasporti funzionale al sistema di produrre oggi in atto? Solo allora potremo affermare di essere sulla strada giusta per agganciare la ripresa.

*Paolo Uggè*



## Rubrica Ruote d'Italia su Il Giornale del 24 ottobre 2010

### Sui camionisti schiavi inchiesta a senso unico

Non avevamo dubbi circa la volontà reale di fare chiarezza da parte de *La Repubblica* che ha voluto dedicare, venerdì 15 ottobre, un ampio servizio al mondo dell'autotrasporto, intitolato «Trucchi, droghe, zero soste. Quei camionisti-schiavi come bombe sulle strade». Purtroppo abbiamo dovuto constatare come tanta buona volontà si sia arenata nel momento in cui Fai-Confrtrasporto, partendo da quell'inchiesta, ha provato ad aprire un dibattito che prendesse in considerazione anche le opinioni del nostro mondo.

Nessuno sostiene che gli episodi segnalati (centinaia di chilometri percorsi senza fermarsi e senza rispettare il riposo obbligatorio per legge, concorrenza sleale di chi abbassa i prezzi e azzera la sicurezza...) non siano avvenuti o che nel settore non vi sia sempre di più la necessità di dare applicazione a regole che esistono: quello che stupisce, irrita, delude è l'evidenziare i punti critici non per quello che sono (episodi da combattere, attraverso approfondimenti circa le ragioni per le quali questi si verificano) ma instillando nella pubblica opinione il sospetto, o addirittura la certezza (deve essere per forza vero, l'ha scritto il giornale!) che il sistema è così in quanto fa comodo e particolare modo perché esistono responsabilità e connivenze del Governo che subisce il ricatto di associazioni in grado di paralizzare il Paese qualora non vedessero realizzarsi i propri obiettivi. E questo non ci pare corretto. Perché non ricordare nell'inchiesta giornalistica (una dimenticanza casuale?) che nelle recenti modifiche apportate al Codice della strada sono state inserite, anche per richiesta esplicita delle associazioni di categoria, norme severe e razionali che vanno a colpire gli eventuali abusi? Ai signori de *La Repubblica* è sfuggito (casualmente?) il fatto che se le richieste delle quali Fai - Confrtrasporto si è fatta da tempo promotrice non avessero incontrato la condivisione del sottosegretario ai Trasporti Bartolomeo Giachino, oggi coloro che si mettono alla guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti sarebbero stati destinatari di pene irrisorie rispetto al danno potenziale generato a incolpevoli cittadini... Altrettanto le imprese sarebbero state obbligate ad assumere, causa le disposizioni introdotte dal ministro Livia Turco, conducenti che fanno uso di sostanze stupefacenti senza poter chiedere, come requisito per dar corso a un rapporto di lavoro, la presentazione di un documento, rilasciato dalla competente autorità, attestante il mancato uso di sostanze stupefacenti. Tutte richieste sulle quali il precedente Governo, più«vicino» a *La Repubblica*, si è ben guardato di prendere in considerazione, nonostante gli emendamenti presentati in Parlamento. Ma vi è di più: il giornale diretto da Ezio Mauro ha dato vita a una forte campagna per bloccare quelle norme.

*Paolo Uggè*

## **Rubrica Ruote d'Italia su Il Giornale del 31 ottobre 2010**

### **Le gomme da neve d'obbligo a Milano? Meglio un po' di sale**

È iniziata la stagione nella quale traffico e inquinamento divengono argomenti centrali del dibattito tra le forze politiche, alimentato da facili polemiche che assicurano visibilità su giornali e in televisione. E poco importa se la risposta dei responsabili del traffico per fronteggiare problematiche non nuove produce decisioni che incidono sulla vita dei cittadini senza quasi mai contribuire a soluzioni razionali e d'insieme: quello che è importante è dimostrare che si fa comunque qualcosa. Ipotizzare interventi coordinati per razionalizzare la mobilità nelle città sembra troppo impegnativo, e allora, come un rito, si decidono divieti. Due semplici esempi basteranno per comprendere come la lotta all'inquinamento e al traffico, senza una strategia comune, sia destinata a essere una battaglia persa prima ancora d'essere combattuta.

Primo esempio: quest'anno una modifica al Codice della strada (articolo 6) ha dato la possibilità agli enti proprietari delle strade di «prescrivere che i veicoli siano muniti, o abbiano a bordo mezzi antisdrucchiolevoli o pneumatici invernali idonei alla marcia su neve o ghiaccio», con l'evidente obiettivo di evitare che si generino blocchi stradali, causati da automezzi privi di catene o gomme da neve. L'occasione per un nuovo divieto è stata subito soddisfatta dall'amministrazione provinciale di Milano, dimenticando forse troppo precipitosamente che il tempestivo utilizzo dei mezzi spargi sale, precauzione non sempre attuata in Italia, assicura migliori condizioni di aderenza del manto stradale. La domanda è: non sarebbe stato più semplice attribuire il potere di emanare simili divieti alle Regioni? Senza un coordinamento tra gli enti proprietari non è fin troppo facile prevedere che ci saranno delle amministrazioni comunali che disporranno l'obbligo e altre che lo ometteranno, con il risultato di avere comunque intralci sulle strade?

Secondo esempio: quello sull'inquinamento, destinato a portare al caos. L'installazione dei filtri antiparticolato che si estenderà a livello nazionale (è questa la strada imboccata dal ministro dell'Ambiente che, onde evitare sanzioni dai competenti organismi comunitari, ha già presentato in un disegno di legge) prevede infatti che per poter circolare in un'area che parte dal Piemonte, lambisce l'Emilia Romagna fino al Friuli, i mezzi commerciali, dotati con motori euro 0, 1, 2, 3 debbano installare dei filtri, Fap, per ridurre le emissioni del particolato, PM10, ed essere così «ecologicamente compatibili». E poco importa se dai dati diffusi dal Tavolo dell'aria della Lombardia (regione che ha già anticipato l'esperienza dei filtri) emerge chiaramente come il trasporto su strada sia responsabile del 32 per cento delle emissioni, delle quali solo il 16,7 per cento imputabili al diesel, e che, dunque, l'83 per cento sia originato da altre fonti. Ma, oltre al danno, in questo caso c'è la beffa. Per favorire l'installazione dei filtri (il costo è di qualche migliaio di euro) le regioni e il ministero hanno pensato di riconoscere incentivi, assicurando inoltre l'esclusione dal pagamento degli ecopass. Peccato che il Tar della Lombardia, in una sentenza recente, abbia stabilito invece che anche i mezzi dotati di Fap debbano sostenere comunque il costo generato con l'inquinamento. Secondo il tribunale occorre infatti assumere a riferimento la motorizzazione del mezzo (come avviene in diversi Paesi europei) e il risultato sarà di pagare (i filtri imposti) senza alcun beneficio.

*Paolo Uggè*

## **Rubrica Ruote d'Italia su Il Giornale del 07 novembre 2010**

### **Sicurezza stradale. Così la Spagna ci ha battuto 22 a 1**

Il tema della logistica ha trovato lo spazio che merita anche sul giornale di Confindustria, domenica 31 ottobre. Si è scoperto che la logistica pesa per 40 miliardi di euro sul sistema economico nazionale e che manca una politica di sistema.

Questo ha determinato le riduzioni dissenate degli scali ferroviari (da 240 a 71) con la conseguenza che la percentuale del trasporto merci su rotaia è sceso al 9,4 per cento e la mancata individuazione dei porti d'accoglienza ai quali assicurare interventi adeguati. Si è scoperto che in 20 anni si è aumentata la rete autostradale del 4,7 per cento, mentre in Spagna l'incremento è stato del 112 per cento; in Francia del 49,8 per cento; in Germania dell'11'4 per cento; mediamente in Europa a 15 del 37,7 per cento.

Come fronteggiare la carenza infrastrutturale, il tema dell'attraversamento dell'arco alpino, la concorrenza da parte dei Paesi del Nord Africa: sembrano essere i punti centrali del Piano della Logistica. Molti ricorderanno il positivo risultato ottenuto dal Governo Berlusconi dal 2001 al 2006 che riuscì a far inserire nelle reti di comunicazione Ten, necessarie per dare competitività al sistema europeo, ben quattro corridoi italiani. Fu su quella spinta che venne realizzato il Patto della logistica e, successivamente, il Piano che delineò i grandi interventi necessari. Sulla strategicità della funzione logistica nacque un forte consenso. Oggi il lavoro sembra riprendere con la ripresa dell'attività della Consulta che, adeguando quanto già esiste, sta definendo come far ripartire la logistica nel Paese.

Le domande sono due: si riuscirà a recuperare il tempo perduto? Vorrà il Governo consentire che il Piano divenga realmente la linea intorno alla quale mettere a sistema i temi del traffico e logistica, dell'ambiente; della sicurezza e circolazione e delle infrastrutture?

*Paolo Uggè*

## **Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 14 novembre 2010**

### **E' necessario mettere un freno all'uso dei lavoratori esterni**

Il proclama del governatore della Banca d'Italia Mario Draghi sulla stabilizzazione dei precari si scontra con una prassi che sempre più si sta sviluppando in Italia e che non può essere sottovalutata: l'affitto di personale estero.

Il ministero del Lavoro italiano e la Commissione Europea, sui lavoratori esteri distaccati hanno in questi giorni fornito certezze delle quali si deve tener conto. Il tema del distacco di lavoratori non può restare senza risposta e dovrebbe registrare anche un forte interesse dei rappresentanti dei lavoratori, certamente coinvolti al pari delle imprese. Quello che si intende evitare è la progressiva sostituzione dei lavoratori nazionali con quelli che costano meno.

Ai lavoratori distaccati spetta la retribuzione minima, prevista dai contratti di settore. L'imponibile previdenziale da assumere a riferimento è quello vigente nei Paesi di provenienza dei lavoratori. Le conseguenze sono del tutto evidenti: l'esplosione, per ora del solo personale autista ma in tempi brevi anche per altre professioni, del distacco di lavoratori esteri. Nessuno ragionevolmente può pensare che le imprese nazionali impegnate a competere con la concorrenza estera non scelgano di ridurre il costo del lavoro e sostengano un onere previdenziale inferiore.

Altro che stabilizzazione dei precari: qui si rischia un problema sociale ben più dirompente. E non aiutano di certo le interpretazioni che forniscono rassicurazioni sull'entità del fenomeno. Fornire certezze circa le possibili verifiche nei confronti delle imprese che utilizzano il distacco sull'entità dei versamenti effettuati agli enti previdenziali del Paese nel quale risiedono è solo un auspicio che non si realizzerà a breve. Si dovrebbe chiarire come si potranno effettuare le ispezioni in Enti che non fanno parte del nostro ordinamento. Una task force del ministero italiano che si rechi ad effettuare controlli presso gli enti previdenziali di altri Paesi può essere oggetto di esercizi teorici ma non una ipotesi concreta.

L'unico reale diritto del lavoratore distaccato è di ricevere lo stesso livello di retribuzione minima. Così dice la Comunità europea che parlando del corrispettivo da riconoscere al personale distaccato utilizza la chiara dizione: «identica paga in mano al lavoratore».

Una conferma che per il sistema contributivo vale il principio del Paese d'origine del lavoratore. Questa non è altro che la conferma di una precisa scelta comunitaria impegnata ad abbassare il costo del lavoro europeo, utilizzando il principio della libera circolazione delle persone. Se il nostro Paese avesse, al pari di Germania e Austria, chiesto a tempo debito l'applicazione della deroga non ci troveremmo di fronte a questa prospettiva. Il Governo Prodi però non ritenne di operare in tal senso. L'unica via praticabile è che dal rinnovo contrattuale in corso emergano soluzioni che introducano elementi di flessibilità atti a contenere il costo del lavoro. Solo questo potrà evitare concretamente che molte imprese valutino la reale possibilità di ricorrere all'utilizzo, nel pieno rispetto delle disposizioni vigenti, di personale distaccato da Paesi esteri con buona pace dei precari.

*Paolo Ugge*

## **Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 21 novembre 2010**

### **Ambientalisti, ma solo per ostacolare la nostra economia**

L'affermazione potrebbe apparire discutibile, ma è certa: se si ostacolano i trasporti su strada, la gran parte delle merci non si muove o giunge a destinazione con pesanti ritardi. E questo, in un'economia che si sviluppa sulla consegna in tempo reale, significa penalizzare la filiera della produzione e della trasformazione dei prodotti e, conseguentemente, la vita quotidiana di tantissimi cittadini.

Quello che si vuol sostenere è che gli interventi, immaginati con il nobile scopo di salvaguardare l'ambiente, in realtà mirano ad altri scopi. Quando le decisioni che sono assunte da Paesi situati a nord della catena alpina (come nel caso della recente introduzione della fascia rossa decisa dalla Confederazione Elvetica che blocca i mezzi italiani, del Protocollo trasporti della Convenzione delle Alpi e della borsa noli per attraversare i valichi alpini): in realtà la finalizzazione è ostacolare la nostra economia. Quando i divieti sono introdotti da decreti o ordinanze del Governo, o dalle amministrazioni locali, l'obiettivo è far cassa e caricare sulle imprese di autotrasporto (non certo la principale causa dell'inquinamento), i costi.

Pochi esempi che servono però a far comprendere chiaramente come le limitazioni siano adottate formalmente per raggiungere il condivisibile obiettivo della tutela dell'ambiente e della salute ma, nella maggior parte dei casi, servano ad altro.

Così è per il Protocollo trasporti fermo in Parlamento grazie all'iniziativa del presidente della Commissione Esteri della Camera, Stefano Stefani, e del sottosegretario ai Trasporti Bartolomeo Giachino. Altrettanto accade per l'ordinanza del comune di Messina che ha imposto una tassa ai mezzi pesanti per l'attraversamento della città, delibera annullata dal Tar per illegittimità. E solo il buon senso della Presidenza del consiglio infine ha fino a oggi impedito che un divieto di circolazione per i mezzi non dotati di Fap (filtri antiparticolato) venisse introdotto dal ministero dell'Ambiente nella fascia che va dal Piemonte al Friuli - Trentino. Con l'avvento della stagione invernale c'è da scommettere che le forzature si ripeteranno, spinte dalle nuove vestali dell'ambientalismo (per lo più mamme che accompagnano i propri figli a scuola lasciando il Suv con il motore acceso parcheggiato in seconda fila, o i soliti ecologisti di mestiere).

Forzature inutili come confermano i dati che lo stesso tavolo dell'aria della Regione Lombardia ha elaborato, attestando che i veicoli commerciali, alimentati a diesel, incidono sulle emissioni inquinanti per il particolato solo per l'11,7 per cento. Se ci si limita a interventi sui veicoli commerciali il risultato sarà ininfluente e finirà solo per rendere più onerosa l'attività di commercianti, artigiani e autotrasportatori. La strada da percorrere è quella della regolamentazione dei diversi flussi di traffico nei centri urbani, razionalizzando anche la distribuzione e la raccolta delle merci e dei rifiuti urbani.

*Paolo Uggè*

## **Rubrica Ruote d'Italia su Il Giornale del 29 novembre 2010**

### **L'effetto del Sistri? La paralisi del trasporto rifiuti**

C'è veramente da domandarsi se i collaboratori del ministro dell'Ambiente Stefania Prestigiacomo le abbiano rappresentato le difficoltà segnalate sulla funzionalità del Sistri, il Sistema di controllo della tracciabilità dei rifiuti che entrerà in funzione il primo dicembre, mese in cui sarà mantenuto in vigore anche il sistema cartaceo oltre a quello telematico senza che le sanzioni collegate al nuovo sistema entrino in vigore, mentre da gennaio il sistema sarà solo telematico e saranno dunque applicate le sanzioni. Peccato che, all'immediata vigilia dell'entrata in funzione, il sistema ancora non funzioni. A oggi siamo infatti all'80 per cento della distribuzione dei dispositivi che servono alle aziende per evitare di proseguire con le scritture contabili e al 70 per cento del montaggio delle black box, le famose (o famigerate?) scatole nere che hanno presentato disfunzioni sia nel funzionamento sia nel collegamento telematico.

I titolari delle imprese che hanno versato la tariffa prevista per il 2010 non solo si trovano nell'impossibilità di ottemperare a gli obblighi di loro competenza ma devono anche attendere ore, se non giorni, durante i quali spesso sono costretti a fermare gli automezzi, per ottenere un collegamento, senza neppure essere assistiti con le dovute informazioni tecniche. Domande sulla sostituzione del mezzo per rottura o su altre esigenze tecniche; sull'impossibilità di ricezione della merce da parte del destinatario; sulle differenze nel peso rispetto a quanto dichiarato dal committente, restano puntualmente senza risposta, con gli imprenditori lasciati soli a risolvere problemi di cui non hanno alcuna responsabilità.

Ma l'aspetto più assurdo di tutta questa vicenda riguarda gli operatori esteri che potranno circolare impunemente nel Paese senza dover rispettare le regole stabilite e questo, oltre a favorire la concorrenza sleale, vanifica il tanto annunciato obiettivo di controllare coloro che con i rifiuti traggono profitti illeciti. Così non solo si rischia di vanificare la lotta alla malavita organizzata (che utilizzerà vettori esteri), ma si ostacolano gli operatori nazionali intenzionati a rispettare le regole. È questo il modo di rendere più semplice l'attività delle imprese promessa più volte dal Governo? Evidentemente al ministero dell'Ambiente non si sono tenuti nella dovuta considerazione i molti dubbi ripetutamente espressi, da oltre un anno a questa parte, nelle commissioni parlamentari, le osservazioni delle associazioni facenti parte di Rete Imprese Italia e neppure le segnalazioni sulle numerose anomalie relative al malfunzionamento delle scatole nere. A questo punto alle imprese non resta altro da fare che passare dalle parole ai fatti. Col pericolo di paralizzare il trasporto di rifiuti pericolosi.

***Paolo Uggè***

## **Rubrica Ruote d'Italia su Il Giornale del 5 dicembre 2010**

### **TIR uguale pericolo? I dati sugli incidenti dicono il contrario**

Quante volte abbiamo dovuto leggere affermazioni sulla pericolosità dei cosiddetti «bestioni della strada» che percorrono le strade del Paese per consentire all'economia di competere. Ebbene, da un esame comparato dei dati relativi al 2009 diffusi da Istat, Aci e Aiscat, emerge un quadro che presenta una situazione ben diversa da quella, estremamente negativa, diffusa da commentatori poco propensi ad approfondire. Aggregando i dati forniti dal rapporto emerge che complessivamente la quota degli incidenti mortali sulle strade con il coinvolgimento delle autovetture è diminuito, nel 2009, dello 0,1 per cento, assestandosi a quota 57,3 per cento del totale degli incidenti; quella dei motocicli è aumentata dell'1,3 per cento, assestandosi a quota 17,6 per cento; quelli attribuibili di autocarri e motocarri si sono ridotti dell'1 per cento, pari al 13,5 per cento. Il rapporto Aci-Istat certifica che nell'anno 2009 autocarri e motocarri sono stati coinvolti in incidenti stradali nel 6,8 per cento dei casi. Lo stesso rapporto contiene altri dati particolarmente significativi: per esempio che il 76 per cento degli incidenti avviene sulle strade urbane, dove i feriti sono pari al 72,6 per cento, mentre i morti al 44,7 per cento. Dettagliando i tragici numeri verificiamo che gli autocarri e motocarri concorrono per il 9,6 per cento; i motocicli per il 21,6 per cento, mentre il 53,4 per cento è rappresentato dalle autovetture. Da ultimo, sulle autostrade c'è stata una diminuzione del 31,1 per cento degli incidenti mortali con veicoli pesanti (con un meno 19 per cento invece per i veicoli leggeri). Una prima sottolineatura è d'obbligo: il coinvolgimento non implica la responsabilità colpevole. Ma altre considerazioni si impongono alla luce dei semplici numeri: i mezzi pesanti partecipano meno degli altri negli incidenti con feriti e morti. Sulle strade urbane, laddove si determinano maggiormente gli incidenti, i «pericolosi Tir», circolano in misura molto ridotta.

Viene inoltre confermato lo stato di insicurezza e crisi della mobilità urbana per la quale occorre un intervento coordinato e deciso. In generale comunque emerge che l'Italia è tra i primi sette Paesi più virtuosi. Una verità che è però poco evidenziata, nonostante l'importantissimo traguardo raggiunto, con una riduzione delle vittime pari al 43 per cento, come testimoniano i dati elaborati dagli uffici comunitari, e non del 40 per cento, come sostengono invece le tabelle Aci-Istat. Un miglioramento non certo casuale, come non è dovuta al caso la performance dei mezzi pesanti, frutto, oltre che delle modifiche apportate al codice della strada anche su richiesta delle associazioni di categoria responsabili, anche dell'elevato livello di professionalità dei conducenti. La strada intrapresa è quella giusta. Ed è su questa strada (che passa attraverso la formazione per tutti coloro che circolano alla guida dei mezzi pesanti, anche se provenienti da Paesi esteri, ma anche su chi guida veicoli leggeri) che bisogna proseguire.

Paolo Uggè

## **Rubrica Ruote d'Italia su Il Giornale del 12 dicembre 2010**

### **Una nuova logistica nel trasporto farà risparmiare miliardi**

Nel marzo 2006 il Cipe, il Comitato interministeriale per la programmazione economica, approvò il «Piano generale della logistica». Il governo guidato dal professor Romano Prodi preferì però mettere nel cassetto il documento programmatico e stanziare 15 milioni di euro (poco meno di 30 miliardi di vecchie lire) per far predisporre un nuovo Piano della mobilità. Una montagna di denaro destinata a partorire, solo due anni dopo, un topolino: uno scarso documento con delle linee di indirizzo.

La supponenza di quel governo indusse l'allora ministro ai Trasporti Alessandro Bianchi a ritenere, erroneamente, che il lavoro approvato dal Cipe altro non fosse che il frutto di un patto sottoscritto da tutte le principali forze economiche del Paese e quindi frutto di un'ampia condivisione.

L'essere ripartiti, quattro anni dopo, da quel documento introducendo alcune idee innovative importanti, non solo fa onore a chi ci ha lavorato e ha deciso di portarlo all'approvazione della Consulta, ma dimostra quale sia il metodo efficiente per affrontare le questioni con lo spirito «del fare» che caratterizza l'azione dell'attuale esecutivo.

L'obiettivo di dare competitività al sistema Paese recuperando il pesante gap dell'Italia (che, per colpa di una struttura e gestioni deficitarie vede la logistica pesare sulla produzione per il 18-20 per cento contro il 14-16 per cento del costo della logistica sul valore della produzione europea) significa recuperare nella peggiore delle ipotesi 40 miliardi di euro e nella migliore 56.

In un momento di grande impegno economico da parte del governo, avviare quanto le linee del nuovo Piano della logistica definiscono significherebbe dare valore aggiunto alle scelte di politica economica decise.

Lascia favorevolmente impressionati il ritorno dell'interesse sull'attività di logistica da parte di realtà associative e esperti che nella passata legislatura preferirono puntare sul cuneo fiscale che, senza ombra di dubbio, dava un'immediata riduzione del costo del lavoro ma, una volta esaurito il primo impatto, non essendo una misura destinata a ridare strutturalmente competitività, è stata in tempi successivi riassorbita dalle evoluzioni legate all'ingresso nell'area europea di economie più competitive. Quasi come le misure a pioggia che vengono tanto criticate se messe a disposizione delle imprese di autotrasporto. La scelta di puntare sul Piano della logistica è appropriata e Confrtrasporto la condivide. Da tempo chiediamo una politica coordinata per trasporti e logistica, ambiente, infrastrutture e sicurezza. Una politica che coinvolga Ferrovie e Poste per dar vita a un operatore logistico in grado di competere con realtà simili che altri Paesi da tempo hanno messo in campo, coinvolgendo in qualche caso anche istituti bancari di primaria importanza. Infine non smetteremo mai di chiedere che il Piano individui alcuni interventi immediati che individuino cinque porti di accoglienza da collegare con una retroportualità funzionale.

Scelte non collegate a una logica di sistema potranno ottenere qualche consenso elettorale in più a livello locale, ma non faranno mai decollare il Paese. Obiettivo, quest'ultimo, raggiungibile solo con un progetto che sappia guardare oltre l'immediato e che sia vincolante per tutti, evitando di penalizzare ulteriormente chi, come gli autotrasportatori italiani, lo è già.

*Paolo Uggè*



## **Rubrica Ruote d'Italia su Il Giornale del 19 dicembre 2010**

### **L'infinita burocrazia che paralizza il nostro import-export**

Spesso si parla di come la logistica (ovvero l'insieme delle attività organizzative, gestionali e strategiche che governano nelle aziende i flussi di materiali e informazioni) possa, se adeguatamente supportata da infrastrutture adeguate e capacità gestionale, incidere positivamente nell'economia italiana, permettendo addirittura di recuperare fino a oltre 50 miliardi di euro l'anno. Il Piano generale della logistica, presentato in questa settimana, non è solo un libro di intenzioni, ma indica interventi che, se attuati, potrebbero, già nel 2011, dare i primi risultati concreti.

La performance logistica si basa, in particolare, sui tempi di esportazione e importazione e sui giorni necessari per espletare le formalità doganali; sui costi che derivano dalle procedure doganali e sul numero dei documenti necessari all'espletamento per le operazioni portuali. In Italia per queste formalità si impiegano 20 giorni circa, molto lontani dai cinque necessari per esportare in Danimarca e dei sette per importare in Germania. Nel nostro Paese necessitano inoltre 17 tipi di controlli e fino a 73 documenti per importare un bene. Se fosse stato realizzato lo sportello unico doganale, così come previsto nel Piano della logistica del 2005, il deficit di competitività del Paese sarebbe già stato sensibilmente ridotto. Questa constatazione ci consente di evidenziare nuovamente come il Piano dovrebbe essere per tutti vincolante e rispondente a una logica di sistema. A rafforzare questo convincimento arriva una decisione annunciata dal ministero competente che pare in netta controtendenza con le linee contenute nel Piano. In questi giorni è infatti in corso di elaborazione il calendario dei divieti di circolazione per i mezzi pesanti relativi all'anno 2011, divieti che potrebbero essere incrementati, obbligando gli autotrasportatori a fermare i propri mezzi anche nei giorni antecedenti e successivi alla festività. Una scelta che avrebbe il solo effetto di far perdere ulteriore competitività all'economia del Paese, che già sconta un gap di 20 giorni in meno di circolazione rispetto agli altri Paesi europei. Nel Piano generale della logistica, si evidenzia la necessità di eliminare, a costo zero, tutti gli elementi che danneggiano la competitività; nel concreto si pensa invece di limitare l'operatività delle imprese. Sostenitori di tale iniziativa sono i rappresentanti dei consumatori che sono riusciti a ottenere un pronunciamento da parte del Tar del Lazio che di fatto mette in discussione il potere dei prefetti e dello stesso ministro competente di prevedere deroghe. Non conosciamo le ragioni per le quali il Tribunale amministrativo ha annullato il provvedimento del ministro, sostenendone l'illogicità rispetto all'esigenza di sicurezza dei cittadini. Di illogico, a nostro giudizio, c'è la pervicacia con la quale l'associazione dei consumatori Codacons persegue un obiettivo che rischia di far aumentare il numero di incidenti e soprattutto farà costare di più i beni e i prodotti. Nei giorni precedenti e susseguenti il divieto di circolazione la quota di traffico giornaliero infatti incrementa e con essa l'incidentalità; ma anche il sistema distributivo ed economico ne subisce le conseguenze. Se, come dimostrano i dati Aci-Istat recentemente diffusi, il traffico pesante risulta la modalità tra le meno responsabili dei decessi, perché impedirne la circolazione? Queste le decisioni da evitare perché il Paese cresca. Senza tale consapevolezza nessun Piano potrà dare i risultati attesi.

**Paolo Uggè**

## **Rubrica Ruote d'Italia su Il Giornale del 27 dicembre 2010**

### **Ecco di chi è la colpa del traffico caos**

Si è detto tutto per trovare scusanti ai disagi imposti ai cittadini italiani venerdì 17 dicembre in seguito alla nevicata che- complice una gestione dell'emergenza a dir poco imbarazzante ha paralizzato la circolazione su molte strade e autostrade. Pur di scaricarsi dalle responsabilità si è cercato un colpevole altrove. E chi poteva esserci meglio del «camionista prepotente e sprezzante delle regole» da gettare in pasto all'opinione pubblica? Così l'autotrasporto è finito per l'ennesima volta, da innocente, sul banco degli imputati, con già pronta anche una possibile punizione: fermare preventivamente e comunque i mezzi pesanti, «veri colpevoli dei gravissimi disagi ». E la competitività? E i rifornimenti necessari per non fermare il sistema produttivo? Tutte considerazioni inutili. In caso di nevicata l'unica soluzione idonea è il blocco dei tir. E poco importa se esistono soluzioni alternative valide che non solo si attuano già in altri Paesi ma che esistono anche da noi. Confesso l'imbarazzo personale di dover utilizzare un documento che mi ha visto coinvolto in altra veste nel passato ma, di fronte all'impudenza di chi ha colpevolizzato, in modo generico, gli autotrasportatori non posso che fornire al ministro dei Trasporti e all'opinione pubblica una prova d'inspiegabile superficialità. Il documento risale a fine gennaio 2006 e porta la firma di Giovanni Castellucci, amministratore delegato di Autostrade per l'Italia, che si congratulava per come fosse stato possibile affrontare una vera e propria bufera di neve (dai 40 centimetri a oltre un metro di neve su oltre mille chilometri di rete), senza creare blocchi della circolazione. E questo semplicemente grazie a un piano antineve che ancora oggi esiste ma che non è stato attuato.

Certo, viene da domandarsi perché venerdì 17 dicembre diversi conducenti di mezzi pesanti non avessero catene o gomme adatte; oppure perché, pur essendo stata prevista con largo anticipo l'intensa nevicata, non siano stati messi in atto controlli preventivi e non sia scattato neppure l'immobilizzo dei mezzi non in regola con le norme del Codice della strada. O, ancora, viene spontaneo chiedersi perché, nell'era della comunicazione, sia mancata completamente l'informazione in tempo reale, sia radiofonica sia attraverso i pannelli (ma anche se sia accettabile impedire la diffusione delle notizie in tempo reale causa norme borboniche che impongono la «validazione» della Polstrada prima di dare notizie... Ma la vera domanda da porsi è un'altra e riguarda il coordinamento degli interventi richiamato dal ministro Altero Matteoli: come mai è stato sospeso il piano antineve già applicato con successo in passato? Quel protocollo prevedeva l'impiego preventivo dei mezzi necessari, a partire dai camion spargi sale: che fine hanno fatto? Si è voluto risparmiare? Domande che meritano risposte ben precise. Il ministro Matteoli compia le verifiche necessarie e chieda, anzi pretenda misure idonee nei confronti di chi ha operato con superficialità, sospenda le procedure che vanificano le comunicazioni in tempo reale. Il Medioevo è passato da un pezzo. Nel frattempo Conftrasporto si farà promotrice di un'azione di risarcimento dei danni subiti anche dalle imprese di autotrasporto.