

## Rubrica Ruote d'Italia su Libero del 2 gennaio 2010

### Dall'anno nuovo ci aspettiamo sempre più rispetto delle regole

Inizia il nuovo anno ed è tempo di fare un bilancio di quello recentemente trascorso e cercare di delineare previsioni e obiettivi per quello che verrà. Innanzitutto un augurio sincero e forte a tutti coloro che vivono nel (non sul) mondo del trasporto e la conferma che la Fai Conftrasporto c'è e non demorderà certo nel rafforzare ancor più l'impegno nella tutela delle imprese. L'anno che si è concluso ha fatto registrare difficoltà evidenti per gli operatori del settore che in alcuni casi hanno visto dimezzato il proprio fatturato. Nel finire dell'anno la discesa si è fermata e per taluni comparti c'è stato un interessante, anche se ancora timido, recupero sulle flessioni che si sono registrate. Un dato attesta che il traffico pesante sulle autostrade, diminuito di quasi il 20 per cento, ha fatto registrare una crescita di circa il 14 per cento. Se i segnali saranno confermati, nella tarda primavera si potranno registrare risultati ancor più significativi. Il Governo, nei confronti del settore nell'anno trascorso, ha dimostrato, sicuramente un interesse e di questo si deve ringraziare in primis il ministro Altero Matteoli e il sottosegretario delegato Bartolomeo Giachino. Molti risultati di natura economica sono stati raggiunti. Sicuramente quanto ottenuto nella legge Finanziaria deve essere ascritto in particolar modo alla ritrovata unità di intenti che ha visto l'Anita condividere e sostenere le scelte portate avanti dall'Unatras. Le risorse aggiuntive stanziare nel bilancio dello Stato, che non fruttano certo una riduzione dei costi pari a 200 euro come sostiene qualcuno, non sono certo il solo risultato ottenuto. Vi sono risposte che riguardano gli investimenti e di carattere normativo. L'aver ripreso il confronto con il mondo della committenza per rendere applicabile le disposizioni della legge 32/05 sulla liberalizzazione regolata e le linee contenute nel "Patto della logistica"; aver ottenuto, per la prima volta, un fondo di rotazione a sostegno delle imprese di trasporto di 50 milioni di euro; la conferma del bonus ecologico per l'anno 2010; la deroga per la circolazione delle norme sull'Adr e l'istituzione dell'Autorità di controllo: sono tutti fatti concreti che ora vanno coltivati con un confronto costante e attento. Non per spirito di polemica, ma per aderenza ai fatti va sottolineato come i risultati ottenuti siano da ascrivere solo alla forte azione delle associazioni e dei rappresentanti del Governo suddetti. E coloro che ora tentano di lucrare sul lavoro degli altri (dopo averne sminuito le risultanze con dichiarazioni rilasciate a quegli organi di stampa politicizzati che non perdono mai l'occasione di sminuire i risultati dell'impegno dell'Esecutivo anche nel nostro settore, seppure dopo una fase iniziale contraddittoria) si debbono ravvedere alla luce dei fatti incontestabili. Subito dopo l'Epifania riprenderanno gli incontri per trovare di comune accordo quelle regole che dovranno definire i confini dei comportamenti nei liberi rapporti tra le parti. Elementi indispensabili sono il rispetto delle norme sulla sicurezza della circolazione e sociale e gli interventi da attuare nei confronti di tutti coloro che proveranno a operare al di fuori delle regole. Non sarà un confronto facile, ma il risultato dovrà essere conseguito. Noi di Conftrasporto non lasceremo nulla di intentato per favorire l'insorgere di un sistema che consenta alle imprese regolari e che vogliono crescere di poterlo fare.

*Paolo Uggé*

## **Rubrica Ruote d'Italia su Libero del 9 gennaio 2010**

### **Il trasporto non è un pollo da spennare, ma una risorsa per il Paese**

L'anno nuovo è iniziato, come al solito, con le previsioni di esperti, maghi dell'economia e rappresentanti di categorie. Evitando di partecipare alla saga delle opinioni, assumerò a riferimento positivo il commento dell'economista Alberto Quadrio Curzio, che ipotizza una crescita migliore di quella diffusa da vari organismi. Una previsione rafforzata anche dai dati di fine anno che arrivano dal mondo del trasporto e che evidenziano timidi segnali di ripresa destinati a rafforzarsi entro la metà del 2010 per mostrare le prime vere evoluzioni positive. Pensare che tutte le imprese possano riuscire ad agganciare le nuove opportunità sarebbe però un grave errore, per evitare il quale è indispensabile imboccare due strade: la prima punta su una manovra economica che, attraverso il coinvolgimento delle forze economiche e sociali, sappia costruire le necessarie tutele con una rete di salvaguardia sociale adeguata; la seconda strada è quella che conduce a risposte economiche che aiutino il sistema produttivo a recuperare competitività. Solo così si favorirà la crescita e si eviteranno tensioni sociali.

Nei primi mesi dell'anno, dunque, l'azione di Governo dovrà essenzialmente puntare sulla questione economica. Partendo da questa convinzione, Confrtrasporto non può che esprimere il suo disaccordo sulle prime decisioni dell'anno che hanno prodotto incrementi dei pedaggi autostradali e dei trafori del Frejus e del Bianco o sull'ipotesi che il presidente della Provincia di Milano ha avanzato sulla possibile introduzione di un pedaggio su tutto il percorso delle tangenziali milanesi. Questa idea, avversata da molti, avrebbe pesanti ripercussioni su tutto il traffico che oggi transita per l'area milanese e lombarda che riguarda circa il 40% del traffico che si muove nel nord del Paese.

Una misura che risponde solo all'obiettivo di cassa. E il discorso non cambierebbe neppure se il balzello fosse invece riservato a coloro che entrano nella città di Milano: si dovrebbe parlare di gabella ma avente sempre e comunque solo l'unico obiettivo di fare cassa. La contrarietà non deve essere legata alla questione connessa al tema della territorialità, ma deve derivare da considerazioni legate ai danni per gli operatori economici e per l'economia più in generale. La sensazione, purtroppo, è che il trasporto gommato venga trattato come un pollo da spennare (dimenticando quanto già contribuisca, sia con l'imposizione fiscale sia con i pedaggi corrisposti, alle entrate dello Stato) e non invece come un settore importantissimo per l'economia.

PAOLO UGGÈ

## Rubrica Ruote d'Italia su Libero del 16 gennaio 2010

### Perché gli aumenti accelerano sempre e gli sconti invece frenano?

Era stato dato per certo: le imprese di autotrasporto avrebbero potuto usufruire delle riduzioni compensate sui pedaggi autostradali entro il mese di dicembre 2009. Così non è stato, provocando numerose lamentele da parte degli operatori del settore che nelle ultime settimane del 2009 hanno dovuto invece registrare l'incremento dei pedaggi ai trafori del Frejus e del Bianco oltre agli aumenti delle tariffe autostradali. Come a dire: oltre al danno la beffa. Conftrasporto ha già avuto modo di sottolineare che, laddove gli incrementi servono per migliorare la sicurezza e realizzare gli interventi di manutenzione, pur se con qualche esigenza di verifica, la decisione non può essere a priori contestabile. E l'impostazione è stata condivisa anche dal ministro alle Infrastrutture e ai Trasporti, Altero Matteoli, che ha voluto confermare i vincoli, per le concessionarie autostradali, con una presa di posizione che non lascia spazio a dubbi circa la destinazione delle maggiori entrate.

Diverso invece è il discorso relativo agli aumenti decisi per i trafori. Chi rappresentava gli interessi dell'Italia non ha infatti saputo evidenziare come il numero dei passaggi veda in modo inequivocabile la preminenza del vettore nazionale. Non esistono infatti altre alternative per le merci prodotte e trasformate in Italia. La decisione, dunque, pesa in modo differente e penalizza non solo il trasporto ma l'intera economia italiana.

La solerzia con la quale sono stati decisi gli incrementi non ha trovato altrettanto riscontro sulle riduzioni dei pedaggi autostradali che dovevano garantire l'applicazione della possibilità per i grandi utenti, consentita a livello comunitario, di ottenere sconti. Nonostante le assicurazioni fornite, e ribadite un'ultima volta il 17 dicembre scorso, la lettera con la quale si chiede la riassegnazione dei 60 milioni di euro inseriti nel protocollo d'impegni proposto dal sottosegretario ai Trasporti Bartolomeo Giachino perché venissero "scontati" con la manovra Finanziaria, è stata inoltrata al ministero competente solo l'8 gennaio. Abbondantemente in ritardo rispetto alle ampie assicurazioni date sui tempi. Le ragioni del ritardo sono, per ora, sconosciute. Non è dato sapere se le responsabilità sono da attribuirsi alla solita burocrazia o ad altro. Serietà imporrebbe che chi ha agito con superficialità e disattenzione venisse ora chiamato a rispondere del proprio comportamento. Non è ammissibile che, stante le difficoltà finanziarie esistenti, si siano messi in ulteriore difficoltà, per cause difficilmente giustificabili, migliaia di operatori. Gli imprenditori hanno subito pesanti conseguenze, ma l'Esecutivo ha perso molto di più. In termini di credibilità. Quale affidamento potrà attribuirsi agli impegni che sin dalla prossima settimana il Governo dovrà assumere nell'ambito delle trattative? Una cosa nei rapporti sociali non ha prezzo: ed è proprio la credibilità.

Paolo Uggè

## Rubrica Ruote d'Italia su Libero del 23 gennaio 2010

### La sicurezza stradale? Cade nelle buche sull'asfalto

Abbiamo rappresentato più di una volta, sommessamente, la necessità di garantire un livello di manutenzione sulle infrastrutture stradali. I risultati sono stati scarsi. Ora, raccogliendo le troppe segnalazioni che provengono non solo dagli operatori del trasporto merci, ma anche da semplici cittadini stanchi di pagare per le conseguenze dell'inadeguata manutenzione che produce danni ad automezzi e a persone, siamo costretti ad abbandonare i toni sommessi per gridare il nostro: basta! Basta con le chiacchiere per giustificare gli episodi che avvengono ormai quotidianamente sulle nostre strade. Interessate in particolar modo sono le zone di montagna, spesso colpite da intense precipitazioni nevose, che costringono gli utenti della strada a veri e propri slalom che metterebbero in difficoltà anche il nostro Giorgio Rocca, se le buche fossero paletti.

Gli incidenti aumentano, gli automezzi sono sempre più dal meccanico, i cittadini pagano e chi deve garantire la manutenzione cosa fa? Chiacchiera. Nell'ultimo fine settimana nel comune di Teglio, famosa patria dei pizzoccheri, sulla statale 38 nella frazione di Tresenda a un mezzo pesante sono esplose quasi in simultanea ben tre gomme. Strage sfiorata, come hanno titolato i quotidiani della Valle. E la parola strage non è certo una forzatura giornalistica: la vetrina di un'edicola è esplosa e solo la fortuna ha voluto che non vi fosse la presenza di avventori o degli alunni che ogni mattina attendono il bus scolastico. Alcuni giorni fa, notizia sempre riportata dalla stampa locale, a un altro autoarticolato è esplosa un'altra gomma. Pensare che entrambi i casi possano attribuirsi all'incuria dell'impresa di trasporto è troppo semplice. Non saranno state le pessime condizioni del manto stradale la vera, unica, assurda causa?

Tra le concause che portano allo scoppio delle gomme, oltre allo stato delle stesse, non può essere infatti esclusa la fattispecie che le buche, che producono una deformazione, e l'allargamento della gomma, possano determinare una rottura o uno sgonfiamento che può innescare il processo dello scoppio. Che, come sanno gli addetti ai lavori, quasi sempre non avviene in contemporanea.

Dobbiamo attendere un evento più grave, magari con feriti o addirittura dei morti, per indurre a effettuare manutenzioni adeguate con gare sempre basate sul ribasso, per garantire delle strade sicure e percorribili come avviene in altri Paesi europei? Conftrasporto ha messo allo studio i propri esperti legali per lanciare un'eventuale possibile azione di responsabilità collettiva. Per questo invita tutti coloro che si trovino coinvolti in danni determinati dal pessimo stato delle strade (non è certo solo la Valtellina a essere in queste condizioni) a voler segnalare episodi nei quali si sono trovati coinvolti, con fotografie, filmati. Renderemo tutto visibile attraverso il blog Strada Facendo del TGCOM e, dopo aver approfondito l'aspetto legale, contatteremo gli interessati e se vi saranno le condizioni avvieremo una causa di responsabilità per danni. L'occasione ci consentirà anche di riconsiderare i danni arrecati da chi trasportando 108 tonnellate di coils, altrettanto danneggia il manto stradale, nella totale e indifferenza di chi dovrebbe occuparsene.

*Paolo Uggé*

## Rubrica Ruote d'Italia su Libero del 30 gennaio 2010

### Trasporto rifiuti, qualche norma è da buttare in pattumiera

Non è dato sapere se sia una sorta di maledizione o altro, ma nel nostro Paese, anche quando si opera per realizzare interventi utili o addirittura all'avanguardia, si trova sempre qualcuno che si invischia in soluzioni e norme che servono solo a non raggiungere l'obiettivo e, oltre al danno la beffa, addirittura penalizzano l'attività degli imprenditori. È il caso delle nuove norme che il ministro dell'Ambiente, Stefania Prestigiacomo, ha emanato per istituire un sistema di controllo e tracciabilità nel trasporto dei rifiuti.

Un'iniziativa che mira a escludere la possibilità per soggetti malavitosi di inserirsi in un'attività così delicata; che rende più funzionali le attività delle imprese; che ne riduce i costi. E che è stata accolta favorevolmente e condivisa. Letto il provvedimento, non si può però che constatarne le strane incongruenze e i probabili vizi di legittimità, di cui ci auguriamo qualcuno possa immediatamente occuparsi. Gli automezzi che effettuano trasporti di rifiuti dovranno essere sottoposti a un costante controllo attraverso una scatola nera: una scelta giusta e condivisa, ma non si comprende il motivo per il quale coloro che già hanno a bordo un sistema di rilevazione che consente un'adeguata gestione logistica, sicurezza per gli uomini e i mezzi che si muovono sulle strade e hanno già effettuato degli investimenti significativi, siano costretti ad acquistare solo quel sistema? Tecnicamente è sufficiente un modulo aggiuntivo per garantire il medesimo risultato. Gli impianti satellitari diffusi sul mercato sono oltre 300mila e progettati da un operatore leader nazionale. E, ancora, perché sono state escluse alcune tipologie di rifiuti come quelli urbani? Non credo occorra rammentare cos'è avvenuto in qualche regione con quel tipo di rifiuti. E perché poi esentare da tale obbligo i vettori esteri? È vero che sussistono ragioni legate a principi comunitari (di cui altri Paesi se ne infischiano): se però l'obiettivo vero, come taluni sostengono, è quello di evitare che soggetti legati alla malavita si inseriscano nell'organizzazione di quei trasporti attraverso l'installazione di una "black box", l'esenzione metterebbe in condizioni chi vuole compiere azioni illegali di farlo semplicemente utilizzando i vettori esteri, scavalcando gli operatori nazionali. Un ulteriore obbligo è quello di costringere produttori di rifiuti e trasportatori a comunicare almeno 4 o 8 ore prima al sistema che raccoglie i dati dei rifiuti l'operazione di movimentazione. La pratica operativa in uso fa sì che al vettore venga comunicata la descrizione dei rifiuti solo una o due ore prima. Anche in questo caso si attua un altro favore all'utilizzo del vettore estero che non avendo il sistema non costringe il produttore a dover comunicare nulla. Potremmo proseguire con altri esempi ma ci fermiamo qui e domandiamo: perché non sono stati coinvolti il ministero dei Trasporti e gli operatori interessati? Perché non si è previsto un periodo di transizione? E, infine, perché vincolare al solo sistema della scatola nera quando sarebbe possibile utilizzare quella già installata a bordo dell'automezzo? Oggi la necessità della tracciabilità della merce è un'esigenza che si diffonde. Forse il trasporto dei prodotti alimentari oppure la filiera delle merci pericolose non necessitano di tracciabilità? Anche questa è un'esigenza che diverrà presto realtà. Gli esperti del ministero dell'Ambiente pensano forse che la cabina di un Tir debba divenire in un non lontano futuro come una di pilotaggio? Occorrerà essere astronauti per condurre un Tir? Forse sarà il caso che su certi aspetti si eviti di muoversi in totale solitudine pensando di avere la verità in tasca e si incominci a operare con senso di collaborazione nell'interesse, non di qualcuno, ma dell'intero Paese.

*Paolo Uggé*

## Rubrica Ruote d'Italia su Libero del 06 febbraio 2010

### Le città sono inquinate anche da politiche sbagliate

Chi è nato a Milano ricorderà quando scendeva, e il fenomeno si registrava per diverse settimane, la "scighera", termine meneghino per indicare un certo tipo di nebbione denso e ricco di fuliggine. Negli Anni 80, chi utilizzava l'aereo da e per Linate molte volte, causa nebbia, si trovava con il volo annullato. Oggi a Milano non è più così e il tema inquinamento è stato trattato da tutti i media. Il "caso Milano" è diventato uno strumento di lotta politica. Nessuno intende sottovalutare il problema.

Ciò che non si comprende è la ragione per la quale non vengano considerati i dati scientifici sulla reale portata dei danni per le persone che l'inquinamento produce, resi noti da uno scienziato del calibro di Umberto Veronesi. Evidentemente l'obiettivo non deve essere la salute, ma altro. Altrettanto vengono taciute alcune verità, come il miglioramento indiscutibile della qualità dell'aria delle nostre città e il fatto che le polveri non scelgono il centro o la periferia ma sono mobili. La dimostrazione viene dai dati di domenica. A Milano, non certo per il divieto di circolazione ma perché si è alzata l'aria, i valori sulla presenza delle polveri sono diminuiti.

Perfino il vice direttore nazionale di Legaambiente definisce una farsa la decisione di impedire la circolazione. Le affermazioni, attribuite al ministro Matteoli, che sostengono l'oggettiva difficoltà a non utilizzare una misura inutile da parte degli amministratori, preoccupati di non incorrere in avvisi di garanzia, confermano come la questione ambientale appartenga prevalentemente alla polemica politica. I magistrati, in genere, intervengono per dare applicazione a leggi che sono state volute da coloro che rappresentano il popolo. Questo fa emergere come vi sia una responsabilità reale di una classe politica che ha favorito la formazione di normative che oggi le si ritorcono contro.

Questo è successo perché si è preferito seguire la ricerca del facile consenso assembleare e dei gruppi di interessi più o meno forti piuttosto che ricercare, nell'interesse del Paese, soluzioni globali in una logica di sistema. La politica dei divieti episodici serve forse a evitare le denunce (a tale proposito non si capisce perché si siano aperti provvedimenti nei confronti di Milano e della Lombardia e non di altre realtà), ma non certamente a dare risposte alla questione ambientale.

Ciò che serve è una politica dei trasporti che affronti il tema della mobilità nei centri urbani, dove è allocato oltre il 70 per cento della popolazione europea, nel 2040 sarà l'84 per cento, e il costo della congestione che è pari, come evidenzia il Dpef, a 9 miliardi di euro all'anno. Il tema è stato affrontato in un convegno, organizzato dal Cnel, nella giornata di martedì, nel corso del quale Conftrasporto ha lanciato l'idea di ripartire dalle proposte contenute dal Piano d'azione europeo, realizzando un Patto per la mobilità urbana che migliori l'accessibilità delle persone e merci, che favorisca lo sviluppo del trasporto in conto terzi, in grado di razionalizzare la gestione della raccolta e della distribuzione delle merci meglio del conto proprio. I flussi di traffico devono rispondere a concetti premiali in ragione del potere di inquinamento dei mezzi utilizzati, organizzando i servizi nelle città in modo da eliminare ogni ostacolo alla fluidità, come per la raccolta dei rifiuti.

Solo con un piano condiviso dagli operatori e dalle istituzioni si potrà in futuro eliminare misure temporali ma soprattutto migliorare la qualità della vita delle nostre città. Questi concetti non sono nuovi, ma tutti contenuti nel Patto per la logistica realizzato nel 2005 ma fino a oggi accantonato.

*Paolo Uggè*