

RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "LIBERO" del 03 APRILE 2011

Se non sistemiamo le ferrovie perdiamo il treno per l'Europa

Liberalizzare il trasporto ferroviario delle merci e dei passeggeri aumenta la competitività. Basterebbe solo questa considerazione per "azionare" e spalancare nuove opportunità a nuovi operatori. Invece l'Italia figura tra gli Stati deferiti alla Corte di giustizia dell'Unione europea per non aver proceduto alla corretta attuazione delle direttive di liberalizzazione sul trasporto ferroviario. Non solo nel trasporto ferroviario regionale l'accesso di nuovi operatori continua a essere un percorso a ostacoli, come la decisione di subordinare la concessione di finanziamenti per il settore al rinnovo dei contratti di servizio delle Regioni con Trenitalia. Il risultato, sotto gli occhi di tutti (o, di chi voglia vedere), è che nel trasporto ferroviario delle merci viene limitata la possibilità, per le imprese private, di accedere agli scali merci e agli impianti di manutenzione esistenti sulla rete ferroviaria. Il presidente dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato ha evidenziato alla Commissione Trasporti della Camera dei Deputati come la cessione di alcune di queste infrastrutture da Rfi a un'altra società del gruppo FS e la conseguente difficoltà di utilizzo per le imprese ferroviarie private, forzate a trasferirsi in terminali gestiti da Rfi, abbiano innescato esposti all'Autorità stessa. E anche nel settore passeggeri ci sono diverse segnalazioni in merito ai comportamenti nell'attribuzione delle tracce orarie da parte di Rfi o sulle modifiche al Prospetto informativo delle reti.

Esempi di questa situazione insostenibile sono i ritardi e le limitazioni riservati ad alcune società (Arenaways, Deutsche Bahn ed Ntv) nei servizi ad alta velocità. Secondo l'Antitrust "i comportamenti posti in essere nel mercato dell'accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale, appaiono configurare una violazione dell'articolo 102 del Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea". Sulla questione Confraspporto - Confcommercio - Imprese ha deciso di sostenere l'azione dell'onorevole Deborah Serracchiani, relatrice della nuova proposta della Commissione europea in materia di trasporto ferroviario che consentirebbe all'Italia di dare concretamente la tanto attesa "scossa" in tema di concorrenza del settore.

Paolo Uggè

RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "LIBERO" del 10 APRILE 2011

Per fermare la protesta dell'autotrasporto anche il governo deve fare la sua parte

Riconoscere le difficoltà economiche del momento è ovvio come sostenere che l'acqua bagna. Altrettanto ovvio (oltre che elevato) è il rischio che in simili situazioni l'economia del Paese possa ritrovarsi a fronteggiare azioni di protesta che in forma spontanea, potrebbero interessare diverse zone se non addirittura l'intero Paese. Un rischio attualissimo nel mondo dell'autotrasporto e destinato ad aumentare vertiginosamente se chi, invece di affrontare la gravità del momento con senso di responsabilità, come stanno facendo le associazioni responsabili del trasporto, sceglierà un'altra strada. Quella della protesta, che porta solo a illudere chi è in difficoltà (e per questo più facilmente preda delle illusioni) e a buttare benzina sul fuoco del malcontento. Una strada pericolosa, un percorso che va impedito.

Le richieste provenienti dal mondo dell'autotrasporto, è bene sottolinearlo, non toccano aspetti di natura economica sui quali il Governo – chi no lo riconosce è in malafede – ha rispettato gli impegni. In gioco c'è l'applicazione delle normative riguardanti la sicurezza, normative che il Governo ha proposto e il Parlamento ha condiviso. Non siamo di fronte a nessuna reintroduzione di prezzi obbligatori come denunciano invece rappresentanze della committenza, ma di costi minimi di riferimento della sicurezza, necessari per coinvolgere coloro che, partecipando ad un'operazione di trasporto, non rispettano le regole sulla sicurezza sociale e della circolazione, mettendo in pericolo la sicurezza dei cittadini. Elemento indispensabile sono i controlli, senza i quali molte imprese sono attratte dalla tentazione di non rispettare le regole, di non coprire i costi della sicurezza. Vanificando così lo sforzo che il Governo ha deciso di compiere nei confronti di un settore non in grado di competere con i concorrenti esteri.

Le azioni di protesta minacciate dagli autotrasportatori trovano una giustificazione nelle sollecitazioni andare a vuoto fino ad oggi e nelle reiterate omissioni di chi ha l'obbligo di applicare le leggi dello Stato, ma le federazioni responsabili vogliono evitare di dare attuazione al mandato, che anch'esse hanno ricevuto, di ricorrere a forme di protesta per ottenere che le imprese possano operare in sicurezza e consentire ai cittadini di avere un trasporto sicuro.

Il Governo deve però fare la sua parte, smettendo di proseguire con interventi scoordinati e delegittimanti che possono portare solo a evoluzioni ingestibili di cui il Paese non ha bisogno. La soluzione è una sola: far rispettare le regole, scelta che consentirebbe anche di combattere le forme di criminalità che possono sfruttare le emergenze del momento, favorite proprio dalla mancanza di controlli.

Le imprese hanno fiducia che il Governo non voglia favorire l'illegalità e per questo ne sollecitano un urgente intervento

Paolo Uggè

RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "LIBERO" del 17 APRILE 2011

L'Europa impone più trafori e treni. Ma l'Italia è fuorigioco

Il nuovo libro bianco dei trasporti contiene obiettivi ben precisi: entro il 2030 ci dovrà essere una riduzione del 30%, sia nel trasporto persone sia in quello merci, nelle medie distanze (300 km); entro il 2050 del 50 per cento. Secondo le previsioni, per soddisfare l'incremento della domanda di traffico che si trasferirà su rotaia sarà necessario realizzare nuove infrastrutture ferroviarie e, per Paesi come il nostro, nuovi trafori. Le risorse per realizzare gli interventi dovranno essere recuperate applicando i concetti del "chi inquina e utilizza paga". Impossibile, in linea teorica, non essere d'accordo, sia sul fine sia sul mezzo per raggiungerlo, ma passando dalla teoria alla pratica si scopre che la realtà è ben diversa. L'economia europea è chiamata, infatti a competere con le altre economie e per questo deve realizzare delle politiche che riducano il costo per unità di prodotto. L'ovvia riflessione è che se aumento i costi per la tassazione dei percorsi stradali, automaticamente aumenteranno i costi del trasporto e quindi dei prodotti trasportati, costo sui quali il trasporto e la logistica incidono per il 14-16% in Europa, mentre alla voce tonnellate-chilometro il trasporto stradale è circa quattro volte quello ferroviario.

Reperire risorse da destinare alla realizzazione delle nuove infrastrutture peggiorerà dunque la competitività con le economie concorrenti. Il nostro Paese, in particolare, periferico rispetto ai mercati centrali europei, rischia di subire un'ulteriore forma di penalizzazione: se è vero che ci si mette meno tempo (e quindi costa meno) a raggiungere i mercati europei, soprattutto quelli del Nord Europa, passando attraverso l'Italia anziché facendo il giro per lo Stretto di Gibilterra, è altrettanto certo che l'aumentato costo del trasporto cancellerà il vantaggio economico derivante dal risparmio di tempo per giungere a destinazione.

Aumentando il costo dei trafori per uscire dall'Italia, grazie alle decisioni degli eurocrati, si troverà fuori mercato nei prossimi anni. Forse qualcuno si illude che l'Unione Europea si farà carico dei costi maggiori che graveranno sul nostro Paese (che non riesce a realizzare il Corridoio 5, il terzo valico, il traforo del Brennero, la cui fine dei lavori è già slittata oltre il 2022), ma è davvero solo un'illusione. La verità è che l'Europa non vede l'Italia come una parte della propria economia: vince il solo interesse, come del resto ampiamente dimostrato dal "caso immigrati".

E intanto, citando Gaber, l'Italia rideva e cantava... Guardando alle cose più futili e senza riuscire a vedere gravissimi problemi.

Paolo Uggè

RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "LIBERO" del 24 APRILE 2011

Più sicurezza per tutti i lavoratori italiani autotrasportatori compresi

Martedì 19 aprile, proprio sulle pagine di Libero, Confrtrasporto, con una lettera aperta indirizzata al Presidente del Consiglio Silvio Berlusconi, ha riproposto la questione del rispetto delle regole della sicurezza nel mondo del trasporto. Che poi equivale a dire sicurezza nel mondo del lavoro e la tutela della vita dei lavoratori. Ovvero un valore non negoziabile. In questi giorni si è molto parlato della condanna emessa dai giudici della Corte d'Assise di Torino per la tragedia alla ThyssenKrupp, dove il 6 dicembre del 2007 un violento rogo divampato all'interno dell'acciaieria uccise sette persone. Una tragedia che rappresenta un motivo in più per battersi, con pervicacia, per la sicurezza di tutti i lavoratori. Compresi gli autotrasportatori, che hanno il diritto a poter operare in un mercato dove le regole non siano soltanto un optional con cui riempirsi la bocca nei convegni. Cosa che avviene invece purtroppo spesso, con l'organizzazione, da un lato, di road show e presentazioni varie per dimostrare sensibilità ai temi della sicurezza mentre, dall'altro, si contrastano le disposizioni che assicurano più sicurezza nell'attività del trasporto merci.

Il Parlamento, varando le norme sui controlli su tutta la filiera del trasporto, ha voluto coniugare il principio della liberalizzazione con il rispetto delle regole, dando un segnale forte a un settore che nel 2009 ha registrato ben 303 decessi. Morti che continuano a essere derubricate in "semplici incidenti stradali" invece di essere considerate, come sarebbe doveroso, tragedie sul lavoro. Un errore imperdonabile, così come sarebbe imperdonabile non compiere ogni sforzo possibile per tentare di ridurre il numero delle vittime.

Sono sicuramente da condividere le parole del presidente del Comitato tecnico di Confindustria per la sicurezza, Samy Gattegno, a sostegno "della necessità di intervenire con regole, controlli, sanzioni" e risulta davvero difficile comprendere come sia possibile non riuscire a garantire - attraverso gli opportuni controlli - il rispetto delle regole della sicurezza. Una sicurezza che, non va dimenticato, determinerebbe oltretutto maggiori spazi per le imprese corrette. Ecco perchè la funzione del controllo è indispensabile: per salvare vite umane e, contemporaneamente, per garantire occupazione a chi rispetta le regole, a scapito di chi le viola.

Ripensando alla tragedia alla ThyssenKrupp il pensiero di molti è andato agli interventi di prevenzione effettuati (o dimenticati), a quelle "spese per la sicurezza antincendio cancellate per un impianto che tanto era destinato alla chiusura" di cui aveva parlato, mesi fa, nella sua richiesta di condanna, la pubblica accusa. Ed è proprio quella della prevenzione la strada da seguire per salvare la vita di chi lavora. Magari proprio sulla strada, facendo l'autotrasportatore. La vita vale davvero qualche controllo in più.

Paolo Ugge

RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "LIBERO" del 1° MAGGIO 2011

Caro Ministro Tremonti, ecco cosa serve per aiutare i trasporti

“Nessuno può chiamarsi fuori”. E' stato questo il richiamo che il ministro dell'Economia, Giulio Tremonti, ha lanciato da Washington, a margine della riunione dei Paesi più industrializzati. “Il debito italiano è cresciuto meno di quello di altri Paesi e i numeri dell'Italia non sono così negativi su occupazione e produzione”, ha aggiunto il ministro, sottolineando come “queste dipendano anche dagli industriali”. Affermazioni che Tremonti ha fatto con chiaro intento di stimolare l'impegno e le iniziative anche da parte degli imprenditori: affermazioni che il mondo del trasporto condivide in pieno e sulle quali intende fornire alcuni spunti di riflessione.

A cominciare dal ruolo della funzione logistica – strumento indispensabile per recuperare la competitività – soprattutto se si riuscirà a modificare la sua incidenza sul valore della produzione in Italia che oggi è pari al 20-22%, contro il 12-14% dell'Europa. Fatti due conti, risultano 40 miliardi di euro di maggior costo per la nostra economia. Le imprese dell'autotrasporto riconoscono gli interventi del Governo in loro favore, ma proprio per non vanificarli, ritengono che siano indispensabili alcune iniziative.

Tre sono facilmente realizzabili, senza costi per le casse dello Stato, e possono determinare condizioni di maggior competitività .

Primo intervento: il Piano della Logistica, predisposto dal sottosegretario ai Trasporti Bartolomeo Giachino, dovrà diventare un documento vincolante per tutti. Per gestire questa ipotesi, oltre a istituire l'autorità per la gestione delle acque (che dovrebbe tutelare le risorse idriche impedendo possibili posizioni dominanti o abusi) sarà necessario adottare un'analogia soluzione anche per il trasporto, la logistica e la sicurezza stradale, dando a una nuova Autorità il potere di intervento e coordinamento, indispensabili per operare secondo una logica di sistema.

Il secondo intervento: la riforma portuale, da realizzarsi rapidamente, concedendo l'autonomia finanziaria e individuando alcuni scali nei quali realizzare i collegamenti retro portuali per far decollare il combinato mare-terra ma anche su rotaia, oltre alle operazioni a valore aggiunto, quali la manipolazione delle merci che sbarcano, l'assemblaggio e la gestione dei carichi per tipologia di merce o destinazione. Ricorrendo alla finanza di progetto, l'investimento a carico dello Stato sarebbe a costo zero: basterebbe dare ai privati regole snelle e certezze sul ritorno degli investimenti ed evitare che sulle loro proposte enti pubblici agiscano da concorrenti.

Terzo ed ultimo intervento: la liberalizzazione delle ferrovie passeggeri e merci, come chiede l'Unione europea. Le scelte in politica dei trasporti devono appartenere al ministro preposto e non a chi gestisce reti e fornisce i servizi.

Tre linee d'azione che costano, ma che potrebbero rappresentare le prime risposte concrete per rilanciare l'economia e attribuire nel contempo maggior credibilità a chi chiede agli imprenditori di fare la propria parte.

Paolo Uggè

RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "LIBERO" dell'8 MAGGIO 2011

SQAS: ovvero sarà la qualità a decidere chi potrà lavorare

Recentemente abbiamo lanciato suggerimenti al Governo con l'obiettivo di dare risposte adeguate al grande tema della competitività: liberalizzazione del trasporto ferroviario, con la separazione tra chi gestisce le reti e chi i servizi; costituzione di un'Autorità del trasporto, logistica e sicurezza stradale rendendo vincolante il Piano della Logistica; riforma del sistema portuale con l'autonomia finanziaria. Oggi ci rivolgiamo invece alle imprese di trasporto e quelle committenti invitandole a riflettere sulla nuova fase che, imperniata su un sistema gestionale di valutazione integrata aziendale, regolerà il mercato.

Sicurezza, difesa dell'ambiente, qualità gestionale dell'impresa saranno raggruppati in un unico documento SQAS (safety and assessment system) che risulterà decisivo per la scelta dei vettori. E non si tratta di una sigla e di concetti astratti, ma di quanto, per il settore chimico, entrerà in vigore già dal prossimo 1 luglio.

Un nuovo sistema che introdurrà maggiore severità nel rispetto delle regole in materia di sicurezza per le aziende di trasporto. In sostanza, chi vorrà operare con i grandi gruppi chimici non potrà derogare, pena l'esclusione dai servizi o dall'accesso ai bandi di gara dai requisiti già stabiliti. Questo sistema si estenderà in breve tempo anche ad altri settori sensibili, come l'alimentare, il petrolifero, l'elettronico, e determinerà la selezione tra chi potrà stipulare i contratti e chi no. Il nuovo modo di gestire i rapporti tra clienti e vettori vuole determinare una sorta di "Governo" di quanto avviene anche "fuori dalla cinta della fabbrica" per gestire tutto quanto attiene alla catena della fornitura dei servizi, siano questi di trasporto o di deposito. La valutazione di affidabilità avverrà attraverso un questionario composto da 500 domande alle quali si dovrà semplicemente rispondere con un sì o un no. Non ci sarà spazio alle interpretazioni; il requisito esiste oppure no. Questo è quanto si prefigura per il trasporto chimico e seguendo questa strada è probabile che entro non molto tempo tutti gli utilizzatori dei servizi di trasporto vorranno tutelarsi attraverso l'utilizzo di imprese di qualità. Coloro che, seguendo un malcostume tipicamente made in Italy, pensassero di non venire toccati da quella che sarà una vera e propria rivoluzione, finiranno per essere esclusi dal mercato e, al massimo, potranno lavorare come sub vettori. Molti non l'hanno ancora compreso, ma tutto questo è già contenuto nella legge di riforma n.32/05: regole della sicurezza, qualità e responsabilità condivisa saranno le condizioni per competere nei mercati di domani. Le partnership tra committenti e vettori genereranno un circolo virtuoso tra aziende eccellenti che sull'affidabilità e qualità dei servizi costruiranno la loro capacità di competere.

Paolo Ugge

RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "LIBERO" del 15 MAGGIO 2011

I rincari sui pedaggi un danno per i trasportatori

La decisione del Governo di cambiare atteggiamento in sede europea sulla direttiva chiamata Eurovignette (per intenderci il nuovo sistema di tassazione sulle grandi infrastrutture finanziato dagli incrementi sui pedaggi), se confermata, rischia di essere una sbandata paurosa rispetto alle tesi sostenute fino a oggi, che penalizzerà ancor più il nostro Paese.

L'Italia si sta apprestando ad abbandonare gli altri Stati europei periferici, i più penalizzati dalla direttiva comunitaria, con i quali aveva trovato una linea comune, facendo non solo la solita figura dei fessi ma generando un ulteriore danno al Paese. Adesso il ministro alle Infrastrutture e ai Trasporti Altero Matteoli deve obbligatoriamente intervenire per chiarire la situazione.

Prevedere che l'economia italiana si carichi sulle spalle un ulteriore aggravio di costi, da aggiungere ai 67 miliardi circa di euro che già figurano alla voce prelievo fiscale sulla mobilità, è una follia, se si pensa che le alternative alla strada sono molto deboli. Il tutto quindi diventerebbe un costo secco aggiuntivo.

Il mondo del trasporto non ha pregiudizi, ma ritiene indispensabile mantenere quei punti fermi che sono parte della linea definita con altri Paesi. Innanzitutto deve essere una norma facoltativa, da applicarsi alle sole reti Ten (reti europee). Se poi il principio è che chi inquina paga si devono esentare i mezzi più ecologici (gli Euro 5 e 6) e far pagare a quelli più vecchi (Euro 0 e 1). E, ancora, va estesa a tutti gli utenti della strada e non al solo trasporto merci, introducendo una logica premiante, per esempio per i viaggi notturni o per i veicoli meno inquinanti e prevedendo compensazioni per gli utilizzatori professionali. L'obiettivo della Commissione europea sembra essere solo quello di aumentare i costi; il nostro è invece quello di fare ricorso a veicoli più puliti e di creare alternative al trasporto su gomma. Agli "esperti nazionali" non dovrebbe sfuggire quanto già oggi pesa sulla competitività del Paese l'attraversamento dell'arco alpino. Secondo quanto si desume da uno studio del ministero stesso, si tratta di 500 milioni l'anno per le imprese di autotrasporto che producono un "peso" pari a 1,5 miliardi di euro. Se l'intenzione del Governo è quella ipotizzata, non si ricorra a scuse ma si abbia il coraggio di ammettere la "sbandata" di cui tutti pagheremo le conseguenze.

Paolo Uggè

RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "LIBERO" del 22 MAGGIO 2011

Chi spedisce le merci non pensa alla sicurezza ma solo ai costi

I provvedimenti emanati dal ministero alle Infrastrutture e ai Trasporti Altero Matteoli, che hanno confermato le regole e risorse previste nell'intesa di giugno 2010 con il sottosegretario Bartolomeo Giachino finalizzate a soddisfare le principali esigenze del settore in materia di riduzione del costo del lavoro, di sicurezza della circolazione, di formazione del personale, rappresentano l'attesissima svolta nei rapporti tra committenti e autotrasportatori e rendono spendibili 368 milioni di euro, già inseriti nella legge Finanziaria per il settore.

L'Unatras ha riconosciuto come positiva l'azione del Governo, pur riservandosi la possibilità di una valutazione e una decisione finale solo dopo che tutta la parte riguardante la normativa sulla sicurezza nel settore si completerà. Nel frattempo non sono mancati, com'era prevedibile, analisi e tentativi di strumentalizzare l'attuazione di quanto stanziato, quasi si trattasse di nuovi incentivi. Basta leggere le analisi pubblicate sul giornale di riferimento della Confindustria, sempre pronta a chiedere aiuti per i settori rappresentati e a criticare quelli di altri. E sempre a una logica nazionale dovrebbe rispondere un comportamento coerente in materia di sicurezza stradale e di rispetto delle regole: invece anche su questo aspetto Confindustria, pronta a sostenere nei road show che la "sicurezza conviene a tutti", è fortemente critica e tenta di far saltare le disposizioni sui costi minimi della sicurezza, doverosamente introdotti dal Governo a tutela di tutti coloro che si muovono lungo strade e autostrade, sostenendo che il Governo avrebbe fatto in realtà marcia indietro reintroducendo le tariffe obbligatorie.

Nulla di più sbagliato. E proprio perché non è così, il mondo dell'autotrasporto è favorevole che si rivedano gli interventi economici del Governo nel momento in cui le normative, introdotte per tutti i cittadini, saranno funzionanti e controllate. Se Confindustria anziché lamentarsi per delle normative volute dal Parlamento per garantire a tutti il rispetto delle regole, si unisse alle federazioni responsabili per cambiare il trasporto non solo per ricercare a prescindere, il costo più basso, farebbe risparmiare lo Stato garantirebbe più sicurezza per tutti.

Paolo Uggè

RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "LIBERO" del 29 MAGGIO 2011

La vita umana vale molto di più di qualsiasi "balzello"

"La sicurezza conviene a tutti. Insieme possiamo salvare milioni di vite, è tempo di agire". E' il messaggio lanciato dall'Organizzazione mondiale della sanità e da tutte le associazioni delle vittime della strada e che oggi trovate pubblicato su Libero. Un messaggio che merita una premessa: la sicurezza, sulla strada e sul lavoro, conviene a tutti anche se si tratta di salvare una sola vita umana. Ed è su questo che volgiamo far riflettere tutti, specie coloro che, soprattutto per quanto riguarda il trasporto merci, giudicano insopportabili gli incrementi dei costi dall'applicazione delle regole volute dal Parlamento per garantire maggior sicurezza sulle strade. Le critiche sui recenti provvedimenti adottati per garantire la sicurezza sociale e della circolazione per il trasporto pesante sono figlie della preoccupazione per il costo in denaro che fa incredibilmente passare in secondo piano il costo in termini di vite umane.

Ma quanto costa, realmente, assicurare maggior protezione sulle strade a milioni di persone? E' davvero un costo così elevato da spingere chi paga il trasporto merci - la committenza - a non condividere le nuove norme, affermando che l'incremento nel costo del trasporto peserebbe sulla borsa della spesa quotidiana degli italiani?

Proviamo a calcolare quanto sui beni di consumo, e quindi sul portafogli dei cittadini, può incidere il costo della sicurezza. Quanto, ad esempio, spenderemmo in più per acquistare un kg di pasta, un litro di benzina, o una automobile, qualora i prezzi di autotrasporto, rispetto a quelli attuali, aumentassero del 20 per cento. Partiamo dal costo di un pieno: assumendo a riferimento una percorrenza media di 150 km e considerando l'incremento del 20%, un viaggio che oggi viene pagato 270 euro, aumenterebbe di 54 euro, arrivando a quota 324 euro. Dividendo per 38 mila litri, ovvero la capacità di una cisterna, si scopre che su un litro di benzina il maggior costo sarebbe di 0,0014 euro. Per un chilo di pastasciutta, invece, il costo aggiuntivo sarebbe di 0,002 euro e, infine, la concessionaria che vendesse un'auto trasportata da una bisarca di proprietà di un'impresa attenta al valore della vita sarebbe costretta ad aumentare il costo della vettura di ben 4 o 5 euro!

Questi banalissimi esempi bastano a dare l'idea di quanto incida sui cittadini l'applicazione dei costi minimi della sicurezza sui trasporti: un'inezia. Mentre in palio c'è qualcosa senza prezzo: la nostra vita e quella degli altri. La sicurezza conviene a tutti. Anche in termini di costi.

Paolo Ugge

RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "LIBERO" del 05 GIUGNO 2011

Bocciato il SISTRI, ora nuove regole per italiani e stranieri

Con il primo di giugno avrebbe dovuto entrare in vigore l'ormai famoso (o famigerato?) SISTRI, il sistema di tracciabilità per il trasporto dei rifiuti. Ma così non è stato. La contrarietà che tutto il mondo delle imprese ha assunto, dopo il fallimento del click day (il giorno stabilito per il test che doveva mettere alla prova la funzionalità del sistema e che ha invece confermato l'imbarazzante inefficienza del SISTRI, ha convinto il Governo a rinviare il tutto, Ma era proprio necessario attendere fino all'ultimo per intervenire? Non sarebbe bastato ascoltare le segnalazioni fatte da Confrtrasporto sulle inefficienze per evitare di creare un mucchio di problemi e migliaia di operatori? Era proprio necessario costringere un'associazione territoriale a impugnare danti al TAR del Lazio il provvedimento perché il Ministero dell'Ambiente facesse retromarcia? Domande destinate probabilmente a restare inascoltate.

Ora auguriamoci che non resti inascoltata la proposta di una collaborazione avanzata al Ministero dell'Ambiente da Confrtrasporto con l'obiettivo di eliminare, insieme, i problemi evidenziati fin qui dal SISTRI. E un altro augurio è che, proprio per poter raggiungere gli obiettivi, si introducano i nuovi obblighi non solo per gli operatori del trasporto italiani, ma anche per i vettori stranieri.

Solo così sarà infatti davvero possibile combattere la malavita organizzata che, altrimenti, potrà utilizzare autotrasportatori esteri, difficilmente rintracciabili e non obbligati a collegarsi al SISTRI. Senza obblighi, come gli si potrà impedire di scaricare i rifiuti dove sarà più comodo, magari nei nostri fiumi, laghi o in discariche abusive?

Questo significherebbe combattere la mafia, ma prendere in giro migliaia di seri professionisti italiani e penalizzarli economicamente, favorendo la concorrenza straniera. Compresa quella fuorilegge. Come fare tesoro degli errori passati e costruire un futuro funzionante per il SISTRI, evitando che il rinvio sia solo la solita soluzione per tenere buone le imprese?

Avanziamo tre proposte concrete. La prima: che da settembre sia obbligatoria la prenotazione con data certa o l'installazione, dalla scatola nera a bordo dei mezzi. La seconda: che nel periodo transitorio sia consentito l'utilizzo del sistema cartaceo in parallelo quello informatico. La terza: che prima del definitivo avvio sia esteso l'obbligo di allacciarsi al sistema di tracciabilità ai vettori esteri. Condividiamo il fatto che non sia possibile obbligare i vettori esteri ad installare la "nostra" black box, ma obbligarli a collegarsi con la centrale di rilevazione per ragioni di sicurezza è possibile, e va fatto.

Tre semplici richieste dettate dal buon senso e tese al raggiungimento degli obiettivi indicati, senza mettere in difficoltà operatori che chiedono solo di poter lavorare con norme semplici e non vessatorie.

Paolo Uggè

RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "LIBERO" del 12 GIUGNO 2011

Eurotassa sui TIR. Un'altra sconfitta della politica italiana

Certamente la notizia verrà accolta da qualche sostenitore del trasporto alternativo alla gomma con grande soddisfazione.

L'Europarlamento, con 501 voti a favore, 141 contrari e 17 astenuti, ha approvato una norma destinata a incidere pesantemente sulla competitività: si tratta della sovrattassa per il trasporto delle merci sui TIR, nota anche, tra gli addetti ai lavori, come la direttiva Eurovignette.

Una tassa nata per affermare il principio secondo il quale a pagare l'inquinamento acustico e della riva dovrà esser chi inquina di più.

A nulla sono servite le prese di posizione contrarie dei rappresentanti del mondo della produzione e dei servizi, e tanto meno le tardive dichiarazioni del Governo che non contribuiranno certo a far viaggiare le nostre merci su tracce ferroviarie inesistenti a incrementare la velocità commerciale sulle nostre strade o ad accelerare l'attraversamento dei valichi.

E così, senza reali alternative, le merci continueranno a viaggiare su gomma, con una "piccola" differenza: ovvero che il maggior costo del trasporto farà perdere competitività al sistema Paese.

Tutto questo è avvenuto perché hanno prevalso le istanze dei Paesi centrali (Francia e Germania)= a danno degli Stati periferici, come l'Italia, i cui parlamentare non hanno saputo tutelare gli interessi del Paese (solo quelli che fanno riferimento a Pdl e Lega hanno votato contro).

Eppure cancellare, attraverso la minoranza di blocco, misure non condivise, definendo alleanze per impedire che il provvedimento passasse, era più che possibile.

Il vero problema, all'origine di tutto, e che da noi non esiste una politica coordinata sui trasporti.

Lo dimostra quanto avvenuto a Strasburgo: lo conferma la questione del danno alpino, mai risolta, senza nessuna azione compensativa portata avanti in modo adeguato.

E se non fosse stato per l'impegno del mondo associativo, sarebbe quasi certamente passato anche il Protocollo trasporti, parte della Convenzione delle Alpi, destinata a penalizzare la mobilità del nostro Paese riducendone l'autonomia.

Tutte testimonianze che non abbiano alcun coordinamento a livello nazionale, consentendo, a livello comunitario, che delle misure fortemente impattanti con la nostra competitività vengano approvate senza che i nostri rappresentanti possano o (sappiano) incidere minimamente.

E su questi tempi che le imprese devono giudicare una classe politica, oggi spesso capace solo di occuparsi di sciocchezze perdendo di vista le questioni essenziali.

Paolo Uggè

RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "LIBERO" del 19 GIUGNO 2011

Pochi centesimi per essere più sicuri sulle strade

Dallo scorso 12 giugno chi commissiona un trasporto di merci deve garantirsi che i costi della sicurezza che derivano dal rispetto delle norme sono riconosciuti. Una scelta da Paese civile, voluta dal Governo e dal Parlamento che hanno raccolto l'appello (pubblicato sull'edizione di Libero del 29 maggio scorso) lanciato da associazioni di categoria, ma anche da associazioni dei familiari di vittime della strada per favorire la riduzione dei morti sulle strade.

L'operatore del trasporto è tenuto al rispetto delle norme, ma anche chi commissiona i servizi non deve dare disposizioni che costringano i conducenti a violarle, come invitare l'autotrasportatore a sovraccaricare i tir o a non rispettare i tempi di riposo.

Un'importante svolta che si coniuga con i contenuti di una direttiva comunitaria in preparazione. Al Governo italiano va dato il merito di aver operato nell'interesse dei cittadini consumatori offrendo più sicurezza senza "sovraccaricarli" di costi. Una sottolineatura importante rivolta a coloro che continuano a parlare di danni all'economia e di incrementi per i prezzi al consumo, cercando di evitare in realtà solo la riduzione (minima) dei propri guadagni. Un tentativo goffo di mascherare la verità che emergerà dai dati sull'incidenza del costo dell'autotrasporto. Allora verrà smascherato chi vuole lucrare sulle spalle degli italiani. Per chi volesse documentarsi, sul blog TGCom, "Stradafacendo" (per navigare: <http://stradafacendo.tgcom.it/>) è pubblicata la tabella - elaborata da Confcommercio - su quanto aumenterebbero i prezzi al consumo. Nell'ipotetico incremento del 20 per cento del costo del trasporto, si parla di aumenti di qualche millesimo di euro.

Un'ultima annotazione per chi ritiene che il trasporto professionale sia troppo caro: in un regime di libero mercato esiste la possibilità di acquistare gli automezzi e gestire in conto proprio i trasporti. Oppure è molto più conveniente scaricare su altri costi incompressibili che gravano sugli operatori del trasporto? Indubbiamente ci sono dei settori per i quali potranno essere previste condizioni e modalità diverse. La legge aveva assegnato nove mesi perché le parti proponessero simili soluzioni, ma Confindustria ha impedito che questo avvenisse e ha bloccato accordi settoriali che stavano per essere definiti. Imboccando così una strada che certo non aiuta il Paese a migliorare la sicurezza dei trasporti, tanto sbandierata nei convegni.

Paolo Ugge

RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "LIBERO" del 26 GIUGNO 2011

Per non pagar tutti serve una seria politica dei trasporti

E l'Italia giocava alle carte e parlava di calcio nei bar e l'Italia rideva e cantava. Così recitava una canzone di Giorgio Gaber, raccontando il modo di far politica degli italiani che, anziché discutere dei problemi reali, s'inventano qualsiasi cosa pur di non decidere. E il mondo del trasporto purtroppo non sfugge a questa pessima abitudine.

Da tempo infatti si continua a penalizzare il trasporto su gomma, rendendo meno competitivo il sistema Italia. E questo in una realtà in cui la modalità prevalente per lo spostamento delle merci è il camion. Ripensare il sistema logistico, riformare il sistema portuale, liberalizzare le ferrovie, riorganizzare i terminal e potenziare i treni merci: questo occorrerebbe fare per costruire una vera alternativa al trasporto su gomma. Invece nulla.

Inutile perdere tempo a spiegare che, in un futuro molto prossimo, sempre più merci entrano anno nel Mediterraneo e che l'Italia è, per la sua posizione strategica, il Paese in grado di dar maggiore competitività all'economia europea, oltre che alla nostra. Fiato sprecato. Qualcuno sa che rispetto ai porti del Nord Europa l'Italia ha un vantaggio, in termini di tempo impiegato dalle navi per giungere a destinazione e dunque di competitività, di ben sette giorni? E c'è qualcuno, capace di comprendere questa straordinaria opportunità e difenderla? A quanto pare no, oppure sono pochissimi e inascoltati.

Moltissimi invece (e per di più ascoltati) sono coloro che lavorano solamente per introdurre ostacoli alla libera circolazione delle merci. L'Eurovignette (ovvero il nuovo pedaggio diversificato per i mezzi pesanti che prevede una diversa tassazione, a partire dal 2012); la Convenzione delle Alpi, con tutti gli ostacoli all'attraversamento dei Paesi confinanti e l'allungamento dei tempi di realizzo dei trafori, sono esempi di come l'Unione Europea abbia imboccato una strada che porta solamente a ridurre la competitività italiana. E noi cosa facciamo? Individuiamo i porti di prima accoglienza? Acceleriamo i lavori per il Corridoio 5? Sblocciamo il collegamento Genova - Rotterdam? Macché: noi ci opponiamo, vibratamente s'intende, all'introduzione dell'Eurovignette pur sapendo che non servirà a nulla. Ed elaboriamo piani pur sapendo che resteranno sulla carta. E' solo grazie all'impegno dell'onorevole Stefano Stefani, presidente della Commissione affari esteri della Camera, se siamo riusciti ad impedire, almeno per ora, che il Protocollo trasporti della Convenzione delle Alpi fosse ratificato. Un'iniziativa portata avanti, nel disinteresse generale, da un uomo sensibile. In questo scenario poco confortante conciliare la sovranità italiana con le esigenze ambientarle è comunque possibile: basterebbe, per esempio, inserire nella ratifica una clausola che consenta l'attuazione di interventi infrastrutturali realizzati all'interno di un solo Paese purché non interessino territori di altri Stati. E' il caso del traforo del Mortirolo che unisce la provincia di Brescia con quella di Sondrio. Non sbucando in un altro Stato e non essendo dunque indispensabile il consenso di un altro Stato, dovrebbe semplicemente prevalere il principio della sovranità del Paese, salvaguardando, contemporaneamente, gli interessi dell'Ambiente. Questo si definisce politica dei trasporti. Ma senza un'autorità con poteri di intervento, passi in avanti il Paese non ne farà e a pagare saremo tutti...

Paolo Uggè

RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "LIBERO" del 03 LUGLIO 2011

Limitare i TIR non renderà le strade sicure

Chi sostiene la necessità di limitare il trasporto su gomma, in assenza d'alternative, ha davvero a cuore gli interessi del Paese? E con meno TIR sulle strade avremo realmente maggiore sicurezza?

A dar retta a qualche magistrato (quelli del TAR del Lazio) parrebbe di sì. Con una recente sentenza i giudici laziali hanno stabilito che nei giorni precedenti e successivi alle festività i mezzi pesanti non dovranno circolare. E poco importa se i dati ISTAT dimostrano che i momenti di maggior incidentalità si verificano quando i TIR non viaggiano. E che l'incidentalità è riconducibile al comportamento delle presone e alla congestione. Che, dopo questa decisione, non potrà che peggiorare, visto che in un numero minore di giorni i camion dovranno trasportare la medesima quantità di merci.

Risultato? Aumenterà la quota giornaliera trasportata e la congestione e, diminuirà la velocità commerciale. Quello che forse a qualcuno continua a sfuggire è che se le merci viaggiano su strada non è per scelta degli autotrasportatori, ma per rispondere alle esigenze del Paese. E chi non sa o non vuole riconoscere questo dato di fatto o è prevenuto o vive fuori dal mondo. In questo modo i lavoratori percepiranno meno salario; le assicurazioni che ridurranno i premi, il sistema produttivo che dovrà pagare maggiori costi e il Governo che dovrà sistemare i danni di una politica vetero ambientalista. Sempre che l'esecutivo non condivide l'assunto che sono i trasporti a muovere e a rendere competitiva l'economia di un Paese e dunque dia applicazione alla sentenza; in caso contrario non potrà chiamarsi fuori e dovrà attivarsi per trovare accorgimenti che evitino penalizzazioni per l'economia.

Un fatto è certo: sostenere che il trasporto merci possa avvenire solo dal martedì al venerdì è semplicemente assurdo, fuori da ogni logica così come sostenere che seguendo questa strada si avrà più sicurezza. Riusciamo a comprendere che sviluppo e competitività dipendono dal tempo che un prodotto impiega ad arrivare a destinazione? Che qualità, prezzo e tempo, sono i fattori determinanti in una economia basata sui flussi? L'Europa non è mai riuscita a definire un calendario dei divieti di circolazione unico e, in tutti i Paesi UE il trasporto circola liberamente. Ma lì conoscono l'importanza di una politica dei trasporti.

Paolo Uggè

RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "LIBERO" del 10 LUGLIO 2011

Tasse e proteste mettono a rischio il nostro futuro

Il TAR del Lazio e il Consiglio di Stato con due decisioni recenti obbligano il ministero competente a vietare la circolazione dei mezzi pesanti dal martedì al giovedì per consentire a chi va in vacanza di non trovare mezzi pesanti sulle autostrade. Gli ambientalisti suggeriscono, trovando anche ascolto in alcuni amministratori, di introdurre nelle città limiti assurdi di velocità o di restringere la circolazione dei veicoli. Aggiungiamo a tutto questo l'Europa, che prosegue imperterrita nel voler portare avanti una politica che penalizza il trasporto su strada a favore di un trasporto ferroviario inesistente, e il disastro è completato.

Tanto varrebbe prendere un settore come quello dell'autotrasporto (indispensabile perché il Paese mangi, beva, si vesta, si curi, lavori) e decapitarlo. La Convenzione delle Alpi e l'Eurovignette hanno la forma di accattivanti relazioni stampate e non certo quello della ghigliottina, ma il risultato rischia di essere lo stesso. E le teste tagliate rischiano di essere quelle di migliaia di autotrasportatori. Resta solo da aggiungere, ultima stangata al settore, lo studio per regolare il traffico pesante transalpino che si basa sulla borsa noli e su un sistema di prenotazione. Attraversare le Alpi significherà trovare una montagna di ostacoli. I trafori stanno raggiungendo la saturazione e con la ripresa delle esportazioni i tempi di attraversamento delle Alpi sono destinati a dilatarsi: possibile che nessun uomo politico voglia affrontare il tema?

Il pericolo è che nel silenzio generale anche questo nuovo capitolo finisca come l'Eurovignette, la nuova tassa europea per la quale l'Italia ha dovuto subire un sistema che aumenta i costi per Paesi come il nostro a beneficio di altri situati al di sopra delle Alpi. E con aumenti che arrivano anche al 175 per cento. In questi giorni abbiamo anche dovuto assistere al vergognoso tentativo di bloccare *manu militari* la realizzazione della galleria che consenta la realizzazione del Corridoio 5. La solidarietà alle forze dell'ordine c'è stata (era scontata), ma nessuno è arrivato a pensare che nei confronti del Paese ci sia in atto una vera e propria strategia penalizzante?

La cultura del non fare limita noi e favorisce altri. Lamentarci tra 15 anni non servirà più a molto. Se lasceremo fare ai soliti pseudo ambientalisti e se il Governo non interverrà, per le nuove generazioni il futuro non promette nulla di buono.

Paolo Ugge

RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "LIBERO" del 17 LUGLIO 2011

Chi uccide con l'auto deve perdere la patente

Non ci stancheremo mai di parlare e sostenere ogni buona pratica per realizzare la sicurezza. Ricorrendo a Goethe potremmo dire che in tema di sicurezza "tutti i pensieri intelligenti già sono stati penati: occorre solo tentare di realizzarli".

Ancora una volta, pochi giorni fa, le cronache ci hanno mostrato incidenti mortali procurati da gente alla guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di stupefacenti. E' arrivato il momento di dire basta, di non avere più alcuna titubanza nel definire questi episodi quello che realmente sono: potenziali omicidi volontari. E' ora di dire chiaramente a chi beve o si droga, sapendo che poi si metterà alla guida, che sarà considerato alla stregua di chi, armato, compie una rapina e uccide. Già alcune sentenze stanno andando in questa direzione. Occorre dare supporto giuridico a questa non più rinviabile svolta. Che è allo stesso tempo morale, culturale, sociale. La gente non ha dubbi: il sondaggio online sul blog del TgCom "Stradafacendo" (www.stradafacendo.tgcom.it) ha fornito risposte inequivocabili. Oltre il 99% di coloro che hanno votato chiede che a questi assassini sia revocata la patente a vita. E una percentuale quasi analoga chiede che sia previsto il reato di omicidio stradale. La politica deve smetterla col garantismo nei confronti di chi, in modo deliberato, mette in pericolo l'incolumità altrui e getta nella disperazione intere famiglie.

Le strade da percorrere sono due: la modifica del Codice della Strada, nella prima ipotesi, e del Codice di procedura penale. Le decisioni da prendere sono di grande impatto e solleveranno obiezioni nei benpensanti (quelli che pensano sia bene difendere a tutti i costi i delinquenti), ma occorre agire. A cominciare dalla parte accessoria delle sanzioni, legando le stesse al danno determinato a terzi. Non si assuma a riferimento il tasso alcol emico, ma il danno generato. Un conto è se un autista, drogato o ubriaco, distrugge un'auto o un cancello di una casa: diverso è se distrugge una vita umana o la rovina per sempre. E diversa dev'essere anche la sanzione, da calcolarsi sulla base del danno causata e non di quanto alcol o droga si aveva in corpo al momento dell'incidente. Così come diversa deve'essere la condanna penale per chi ha danneggiato un muro e chi ha assassinato - perchè di questo si tratta - degli innocenti. Usando come arma non una pistola o un coltello, ma un'auto. E come propellente droga e alcolici. LA fine di questo nuovo corso non può essere poi che uno: impedire a chi procura danni permanenti o morti di poter più condurre un'auto (o peggio ancora un camion o un autobus o pullman). Una rivoluzione impossibile nel Paese del vino? Affatto. La cultura enogastronomica può essere conciliata con la garanzia della sicurezza. Ognuna faccia quello che ritiene più opportuno ma senza mettere in pericolo la vita altrui. Automobilista avvisato automobilista mezzo salvato.

Paolo Uggè

RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "LIBERO" del 24 LUGLIO 2011

L'Europa punta verso Malta e penalizza il Sud

“Col nuovo sistema di comunicazioni il Sud Italia resterà isolato dal resto d'Europa”. A lanciare l'allarme, nei giorni scorsi, con una lettera inviata al presidente della Commissione Europea, José Manuel Barroso, è stato il presidente della Regione siciliana, Raffaele Lombardo, che ha voluto così mettere nero su bianco (perché nessuno domani possa dire: “io non sapevo”) il reale periodo che l'Italia meridionale possa restare isolata dal resto d'Europa. Una lettera che è allo stesso tempo una denuncia e una richiesta d'aiuto.

Un pericolo reale, imminente, che si cela tra le righe del progetto di bilancio comunitario per il 2020 presentato a Bruxelles, progetto che prevede per l'Italia Meridionale una radicale rivisitazione dell'assetto del sistema di comunicazione.

La Commissione propone infatti di cancellare il vecchio Corridoio 1 Berlino-Palermo, per sostituirlo con un nuovo Corridoio 5 Helsinki-La Valletta. Una proposta che oltre a penalizzare quella che dovrebbe diventare la piattaforma logistica europea più avanzata nel Mediterraneo, si aggiunge alla decisione, già annunciata di rivedere l'ammontare dei finanziamenti per la TAV. Penalizzazioni che riguardano la mobilità delle merci e che pesano come macigni sul mondo dell'autotrasporto italiano. Una serie di ostacoli si mette sul percorso della nostra competitività che, sommati uno all'altro, appaiono perfino sospetti.

Quasi ci fosse un piano, una strategia messa in atto da altri Paesi europei per penalizzare l'Italia, per chiuderla in un angolo e metterla al tappeto. Per poi correre a fare “shopping” nel Belpaese. Ovviamente a prezzo di saldo.

Fantapolitica? Può darsi. Di certo la politica italiana dovrebbe occuparsi delle continue penalizzazioni introdotte sulle scelte che riguardano la mobilità e che appaiono evidenti agli occhi di tutti. Ai rappresentanti di Confrasperto è apparso subito chiaro, come a Roberto Formigoni, che il documento elaborato dalla Commissione, modificando radicalmente l'asse di scorrimento del traffico di merci e passeggeri (che non si muoverebbe più secondo la direttrice Nord-Sud, ma che a Napoli interromperebbe il suo percorso naturale per deviare verso Bari, e da qui via mare a La Valletta, a Malta) rappresenterebbe un danno incalcolabile per il nostro Paese. Apparirà altrettanto chiaramente ai nostri politici?

Paolo Uggè

RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "LIBERO" del 31 LUGLIO 2011

Senza i TIR l'Italia rischia la paralisi

Che mondo sarebbe senza TIR ... Ci permettiamo di parafrasare un famoso slogan per introdurre un argomento spinoso: l'utilità dei mezzi pesanti. Le recenti polemiche sui nuovi divieti di circolazione per i TIR e le promesse di un esodo più sicuro per il fatto che i mezzi pesanti non circolano anno, ci hanno indotti a pensare come sarebbe l'Italia senza TIR. Un'Italia che da martedì 2 agosto a martedì 9 vi racconteremo attraverso un "viaggio virtuale" in un Paese dove non ci siano più camion sulle strade ... Per realizzare questo "diario di viaggio" ci baseremo sui dati elaborati da una simulazione effettuata da un'associazione di autotrasporto svedese aderente all'IRU, associazione che nel mondo rappresenta le imprese di trasporto merci e persone. L'intento è evidenziare le conseguenze di ciò che accadrebbe se, improvvisamente i TIR smettessero di circolare. Non vogliamo certo preoccupare o creare inutili allarmismi, solo far riflettere. Magari anche sui messaggi privi di fondamento come quelli che riguardano le alternative al trasporto su gomma che sono insufficienti. E non solo in Italia. E' da ipocriti e impreparati imputare all'autotrasporto il fatto che in Europa il 91% delle merci viaggia su gomma su distanze non inferiori a 50 km. Non sottolineare che la colpa è di una politica incapace di far viaggiare davvero strade e mezzi alternativi o, peggio ancora, fingere che queste alternative esistano. Ma in Italia spesso ipocrisia e ignoranza viaggiano a tutta velocità.

E' da questa realtà, fatta di poca preparazione e conoscenza e di moltissima voglia d'apparire, che nascono proposte come quella di ridurre i giorni di circolazione dei Tir. Con il risultato di metterne molti di più in circolazione nei giorni di non divieto. Senza i Tir il sistema Paese è destinato a entrare in crisi profonda, devastante; senza camion l'Italia si fermerebbe e la paralisi si estenderebbe a tutti i settori: dai supermercati ai ristoranti fino ai distributori di carburanti. Vivremmo in un Paese fantasma. Ricercare soluzioni alternative al trasporto su gomma è indispensabile, e chi si occupa di politica dei trasporti non può che condividere l'assunto; ma altrettanto indispensabile è sapere che - in assenza di alternative reali e concrete - introdurre ostacoli sul percorso dei TIR serve solo a incidere, in negativo, sulla qualità della vita dei cittadini e sull'economia. Dal 2 agosto seguitemi ...

Paolo Uggè

RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "LIBERO" del 7 AGOSTO 2011

Sulla sicurezza stradale la senatrice Poli Bertone è finita fuori strada

Un anno è trascorso da quando il Parlamento ha approvato le normative per garantire il rispetto delle regole sulla sicurezza sociale e della circolazione nel settore del trasporto.

I primi segnali di cambiamento si cominciano a registrare, anche se molto ancora resta da compiere. Ancora insufficienti restano, per esempio, i controlli nei confronti della filiera produttiva: troppi sono ancora i committenti che non riconoscono le nuove disposizioni e sperano sempre in cambiamenti che non ci saranno se non per le diversificazioni settoriali oggettive... Anche la magistratura, chiamata a pronunciarsi, sembra aver perso una strada univoca tendente a riconoscere i costi minimi della sicurezza dovuti ai vettori. Per questo siamo rimasti basiti nel leggere un'interrogazione parlamentare della senatrice del gruppo misto Alessandra Poli Bertone, che chiede al Governo di sospendere l'applicazione della legge sui costi della sicurezza fino a quando le parti non avranno trovato un accordo.

Ho sempre considerato la senatrice in questione un ottimo e attento politico. Per questo faccio fatica a comprendere quale sia la ratio di un'interrogazione che chiede di non applicare una legge dello Stato. Forse alla senatrice Bertone non sono state illustrate a fondo le ragioni che hanno indotto il Governo a presentare, e il Parlamento a votare, una legge che garantisce maggior sicurezza. Non è credibile che qualcuno possa pensare di anteporre alla sicurezza sociale e della circolazione per i cittadini italiani gli interessi di chi vuole lucrare sul lavoro o sulle attività di tante piccole, medie e grandi imprese. E sono certo che questo sia il convincimento anche della parlamentare.

La norma non prevede prezzi obbligatori ma fornisce, su calcoli del ministero dei Trasporti, il livello dei costi minimi allo scopo di consentire a un terzo, chiamato a giudicare, di avere dei riferimenti certi. Per questo non si comprende la richiesta di rinviare l'applicazione di normative, peraltro già in vigore.

Non mi permetto certo di sindacare il comportamento di un parlamentare: mi limito a ricordare solo che per ragioni di sicurezza il Tar del Lazio ha deciso di bloccare, a nostro avviso senza valide motivazioni, la circolazione dei tir nei giorni che precedono e seguono le festività significative. La molla che ha indotto tale decisione è la prevalenza del valore della sicurezza su quello dell'economia. Ecco perché chiedere di rinviare una legge che introduce proprio questo principio ci pare errato.

Paolo Uggè

RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "LIBERO" del 14 AGOSTO 2011

Sfruttare i camionisti diventa più difficile: siamo tutti più sicuri

Con l'entrata in vigore dell'azione diretta per il trasportatore che non viene pagato – ultima disposizione in ordine di tempo a diventare operativa – si completa il quadro normativo della disciplina sui costi minimi, derivanti dall'applicazione delle norme sulla sicurezza sociale e della circolazione.

Un ultimo, decisivo passo sul cammino della sicurezza che indurrà i committenti primari e i proprietari delle merci a garantirsi quando affidano il trasporto dei loro beni a un intermediario. Immaginiamo già le reazioni di coloro che erano abituati a sfruttare la debolezza dei piccoli (e poco sicuri) vettori e che certo non risparmieranno, come già accaduto in un recente passato, violentissimi attacchi, mistificazioni della realtà.

Il tutto per non rinunciare a pochi centesimi di euro al chilometro, il tutto perché evidentemente è bello riempirsi la bocca di parole come la sicurezza, tutela della vita, lotta agli incidenti, nei convegni. Ma poi, spenti i riflettori, il "dio denaro" vale molto più di qualsiasi vita umana...

Ma cosa significa l'entrata in vigore dell'azione diretta per il trasportatore che non viene pagato? In sostanza si consente al soggetto che effettua materialmente la prestazione di trasporto, su incarico di altri vettori, di poter avere un'azione legale diretta per ottenere quanto spettante, nei confronti di coloro che hanno ordinato il trasporto e che risultano obbligati in solido.

Una tutela che è già entrata in vigore in altri Paesi Europei e che mira a garantire la trasparenza nelle operazioni di trasporto, offrendo la possibilità ai vettori di fronteggiare possibili ricatti e impedendo possibili forme di sfruttamento, anche malavitoso, purtroppo presenti nel settore dell'autotrasporto.

Non si tratta di una normativa nuova: il disposto, entrato in vigore il 12 agosto, è contenuto nell'articolo 1 bis della legge 127 del 4 agosto 2010. Chi opera nel rispetto delle leggi e non intende sfruttare il proprio potere dominante non deve certo temere nulla. Dovrà solo pretendere che le operazioni di trasporto susseguenti al contratto stipulato con un intermediario o primo vettore avvengano nel rispetto delle leggi.

Laddove è stata applicata, la disposizione ha dato buoni risultati: lo sfruttamento delle imprese di piccola dimensione si è notevolmente ridotto, i passaggi infiniti tra i componenti della filiera sono stati limitati, la funzione logistica si è sviluppata e, ultimo ma non ultimo, i livelli di sicurezza si sono elevati.

Una novità legislativa che dimostra quanto sia determinata la volontà da parte delle associazioni di categoria (quelle responsabili) di operare a favore della collettività attraverso norme necessarie ad assicurare la tracciabilità e trasparenza nelle operazioni di trasporto.

Una norma che non pone alcuna limitazione alla libertà di intraprendere, ma anzi, la favorisce, a patto che si giochi secondo le regole, rispettando le norme che evitano il trasferimento sui cittadini delle conseguenze di operazioni intese a lucrare sull'attività di altri.

Paolo Uggè

RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "LIBERO" del 23 AGOSTO 2011

La sfida che Confcommercio vuole vincere

"Collaborare per competere". Sembra uno dei tanti inutili slogan che di volta in volta gli economisti lanciano per organizzare convention o seminari di studio sul "nuovo che avanza", ma non è così. Questa nuova frontiera dei rapporti sociali che si devono instaurare all'interno di una società economica è destinata a sostituirsi al "crescere per competere", altro dogma tanto utilizzato da chi è già strutturato per richiedere allo Stato interventi che vengono poi ripartiti sulla collettività.

La nuova impostazione arriva da Harvard ed è frutto di attente valutazioni da parte di coloro che studiano i fenomeni della società per fronteggiare le mutazioni che si verificano nell'economia mondiale.

Qual è il valore aggiunto che anche nel mondo associativo si ottiene dal nuovo modo di affrontare il tema della collaborazione? Le risposte, quel che riguarda il mondo dell'autotrasporto, verranno presentate durante la conferenza di sistema Confcommercio Imprese per l'Italia terrà a Villasimius a fine settembre, nel panel dedicato ai trasporti e alla logistica.

Nell'attesa è possibile anticipare i principali obiettivi che Conftrasporto e Confcommercio – protagonisti dell'evento sardo – si propongono di raggiungere proprio percorrendo la nuova strada di collaborazione per crescere: dare risposte ai nuovi bisogni degli operatori; indicare le migliori pratiche; assicurare la necessaria assistenza; aiutare in sostanza le imprese a stare sul mercato per fronteggiare le sfide che le evoluzioni impongono.

E' questa l'essenza stessa di una struttura associativa. Ed è questa la nuova sfida che Conftrasporto Confcommercio per il trasporto e la logistica intende raccogliere e vincere.

Come? Mettendo a disposizione delle Autorità di Governo soluzioni concrete di quanto, assumendo a riferimento una singola realtà regionale, si può recuperare in termini di risorse attraverso una gestione ottimale del tema della mobilità urbana. Un sistema che, se calato nel Paese come miglior pratica legata anche al trasferimento delle risorse da parte dello Stato, può determinare economie di scala di notevole interesse.

Basterebbe del resto pensare che oggi oltre il 70% del Pil Ue si realizza nei centri urbani e tra vent'anni la percentuale, secondo i modelli definiti in sede comunitaria, è destinata a crescere fino all'80 per cento. Un tema che una confederazione come Confcommercio non vuole lasciare senza risposte.

Paolo Uggè

RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "LIBERO" del 28 AGOSTO 2011

Per una volta il Belpaese imita la Svizzera

Non appaia come una minaccia alla scelta d'appartenenza al sistema UE, ma se il Governo non si deciderà a porre la questione di sistema di collegamenti infrastrutturali tra Italia e il resto d'Europa avrà grosse difficoltà a dare attuazione a tutte le iniziative che puntano a recuperare in termini di competitività e produttività.

Nel mese di giugno, sono partite le grandi manovre, con l'allarme lanciato ipotizzando l'impatto (ovviamente disastroso) che 120 milioni di turisti potrebbero arrecare all'ambiente alpino. Le solite ecoballe. In realtà si è trattato dell'ennesimo tentativo di mettere sotto pressione il Governo che, per ora e in modo opportuno, ha ritenuto di tener bloccata la ratifica del Protocollo trasporti della Convenzione delle Alpi.

Il timore è che con l'autunno la Svizzera riapra le ostilità per la questione dei frontalieri; così come – con la prossima apertura del Gottardo – è probabile torni alla carica con la proposta di istituire una borsa noli per l'attraversamento del proprio territorio. Gli svizzeri pensano ai loro interessi, cosa in cui sono campioni del mondo. Chi campione proprio non è il nostro esecuto che non ha mai applicato la legge dello Stato italiano che le consente di adeguare la tassa d'ingresso per le merci svizzere che transitano in Italia.

I rapporti tra Stati si costruiscono attraverso convenienze. I nostri vicini rossocrociati non solo ci bloccano l'economia con forme di contingentamento, decise a piacere, ma attuano iniziative che, se realizzate, ci escluderanno pian piano dal mercato Ue. In autunno Bruxelles riesaminerà i finanziamenti per il Corridoio 5; si riproporrà il tema dei lavoratori transfrontalieri; ripartirà il tema della tutela dell'ambiente alpino e il Parlamento sarà sottoposto a notevoli pressioni. Ecco perché si dovrebbe rilanciare il tema del danno per l'economia nazionale per il transito della Alpi. Occorrerebbe una scelta in tema di politica dei trasporti. Ma da chi non capisce il danno consentendo ai privati di recuperare solo l'1% annuo sugli investimenti in infrastrutture che ci si può aspettare?

Paolo Uggè

RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "LIBERO" del 04 SETTEMBRE 2011

La disinformazione produce solo inutili divieti per i camion

Che Italia sarebbe senza camion? E' la domanda che abbiamo posto nel mese di agosto attraverso una campagna d'informazione sulle pagine di Libero. Un "diario di viaggio" con il quale Conftrasporto ha voluto dare dimostrazione di cosa succederebbe se, per venire incontro alle richieste degli ambientalisti esasperati o di certi consumatori, i conducenti dei Tir smettessero di circolare. Una domanda che tornerà preso d'attualità visto che il ministero dei Trasporti dovrà emanare, entro il 30 ottobre, il decreto sui divieti di circolazioni per i mezzi pesanti. I veri artefici dell'aumento dei giorni nei quali la circolazione è vietata ai mezzi pesanti – imposto con un'ordinanza dai giudici del TAR del Lazio su ricorso di un'associazione di consumatori – sono stati la società Autostrade, l'avvocatura dello Stato e quelle associazioni di autotrasportatori alle quali era stato notificato il ricorso e che, non solo si sono ben guardate dall'opporsi, ma non hanno neppure reso nota la notizia. Il dubbio che la come matrice confederale (aderiscono a Confindustria) abbia indotto due associazioni del trasporto a tacere, è venuto a tanti. Ma qualche riflessione meritano anche le motivazioni dei giudici amministrativi che afferma nodi avere molto a cuore "l'interesse pubblico, cioè la riduzione degli incidenti". E la riflessione ci conduce obbligatoriamente ai "costi minimi" della sicurezza, introdotti da una legge dello Stato con l'obiettivo di far circolare sulle strade solo i camion (e i camionisti) più sicuri. Mentre l'unico pronunciamento del presidente dell'Authority, Antonio Catricalà, ha invece chiesto la cancellazione dei costi minimi. Ciò che conta è la sicurezza della gente. Dai dati relativi agli incidenti avvenuti nel 2010, balza all'occhio – alla voce mezzi pesanti – il sostantivo "coinvolti" che non significa "colpevoli". Effettuando un raffronto tra il numero dei volumi dei mezzi calcolati nella giornata di venerdì, ad alto rischio secondo il ricorso al TAR) del 2009 e del 2010 e degli incidenti nei quali sono risultati coinvolti i mezzi pesanti, si ottengono delle percentuali dello 0,001. E' questa la pericolosità che mette a rischio l'interesse pubblico?

Paolo Uggè

RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "LIBERO" dell'11 SETTEMBRE 2011

Cari committenti chiedeteci tutto ma non di violare la legge

La ripresa dei lavori dopo la pausa estiva fa ritrovare sul tavolo di politici, amministratori e addetti ai lavori diversi temi caldi: dai rapporti con la Comunità europea e con i Paesi che circondano, al di sopra delle Alpi, l'Italia, alla questione dello sviluppo e della competitività, fino ai rapporti con la committenza e all'applicazione delle norme sui costi minimi della sicurezza e il loro rispetto.

FAI Confraspporto ripropone la propria disponibilità a riprendere il confronto con chi primariamente commissiona il trasporto, ponendo un'unica condizione: che non ci venga proposto di violare le norme sulla sicurezza, come invece numerosi committenti stanno facendo, invitando (o forse sarebbe meglio dire ricattando?) gli autotrasportatori a scendere sotto i costi minimi fissati dal governo proprio per garantire mezzi e autisti sicuri. Il dialogo non si presenta semplice e le parti devono sapere che occorrerà il loro impegno affinché si apra un confronto su dove può andare il settore, al fine di individuare prospettive sostenibili. I furbi e quelli che fingono di non comprendere sono avvisati. Chi siederà quell'eventuale tavolo dovrà farlo solo per favorire le condizioni perché vi siano il rispetto delle regole e nuove opportunità per quelle imprese che condividono l'invito a "collaborare per crescere". Non ci interessano le beghe di altra natura. Stesso appello alle rappresentanza dei lavoratori, ai sindacati, per la verità almeno fino ad oggi, troppo silenziosi sulla grande battaglia per il rispetto delle norme sulla sicurezza sociale e della circolazione: Interessa anche a loro che le imprese italiane rimangano sul mercato. Bisogna però avere il coraggio e la lucidità di compiere delle scelte. FAI Confraspporto non intende favorire quelli che intrallazzano, ma quelli che vogliono fare impresa seriamente. E la norma dell'azione diretta (dal 12 agosto l'autotrasportatore che effettua materialmente la prestazione di trasporto, su incarico di altri vettori, può esercitare un'azione diretta per ottenere quanto spettante nei confronti di coloro che hanno ordinato il trasporto e chi risultano obbligato in solido) credo sia la prova più evidente. La FAI, componente importante della Confraspporto, terrà il proprio congresso in autunno e non potrà evitare di riesaminare il tema delle scelte politiche e delle alleanze.

Paolo Uggè

RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "LIBERO" del 18 SETTEMBRE 2011

La manovra ha imboccato quattro strade sbagliate

Sono stati giorni cruciali che hanno visto il dibattito politico concentrarsi sulla manovra decisa dal Governo, su precise indicazioni della BCE. La manovra era ed è indispensabile.

Sarebbe stato importante, oltre che necessario rivisitare gli aiuti e agire sugli interventi strutturali. Chi riceve soldi pubblici deve fare occupazione.

La manovra non è però immune da critiche. Un esempio che deve far riflettere. Tempo fa avevo fatto pervenire al Governo una proposta tendente a ridurre i costi relativi al funzionamento del CNEL (di cui faccio parte). Accollando alle rappresentanze presenti nel CNEL i costi per la partecipazione dei loro designati ai lavori del Consiglio, si sarebbero risparmiate risorse. La proposta non è stata presa in considerazione e si è scelto di ridurre i componenti e rinominare l'organismo.

Anche il mondo del trasporto è stato coinvolto nella manovra con decisioni poco comprensibili. Unica nota positiva è stato l'emendamento – non condiviso da Confindustria – che consentirà alle parti economiche di proporre, per settori, i costi della sicurezza nel trasporto merci.

Le restanti misure sono invece pesanti stonature che dimostrano in tutta evidenza come sia ancora assente la logica di sistema: la decisione di ostacolare la liberalizzazione del trasporto ferroviario, obbligando tutte le imprese private del trasporto merci su ferrovia a riconoscersi nel contratto di lavoro previsto per le Ferrovie dello Stato (scelta applaudita da Confindustria); la "restaurazione" del SISTRI, il sistema di tracciabilità dei rifiuti prima abrogato dal Consiglio dei ministri e poi rianimato dal Parlamento (ma l'Esecutivo si regge su una maggioranza o no?); l'imposta provinciale di trascrizione che triplicherà il valore dell'imposta per i mezzi pesanti (e che mal si concilia con l'abrogazione delle Province) non sono certo un esempio di coerenza né tantomeno di lungimiranza. Senza dimenticare la mancata liberalizzazione dell'attività di noleggio con conducente e dei taxi. Ci sarà ancora da soffrire.

P.S.: ma non era il presidente di Confindustria a chiedere le liberalizzazioni?

Paolo Ugge

RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "LIBERO" del 25 SETTEMBRE 2011

Per vincere le ecomafie è fondamentale la tracciabilità dei rifiuti

Negli ultimi mesi gli autotrasportatori italiani sono stati oggetto di accuse e pesanti insinuazioni per aver osato evidenziare le gravi lacune del sistema SISTRI, nato per garantire la tracciabilità nel trasporto rifiuti. "L'autotrasporto favorisce le ecomafie", è stato detto. Dal resoconto dell'audizione, davanti alla Commissione parlamentare d'inchiesta sulle attività illecite connesse al ciclo dei rifiuti, del sostituto procuratore della Repubblica presso la direzione distrettuale antimafia di Napoli, Catello Maresca (l'audio su www.focusambiente.it) emergono però osservazioni critiche perfettamente in linea con quanto da tempo sostenuto da Confrtrasporto. "Il sistema è costoso e cade in capo alle imprese che ad oggi non hanno ricevuto alcun servizio"; "monitorare la motrice senza il rimorchio, che può essere staccato, non garantisce l'efficacia"; "il progetto non affronta il problema dei trasporti fatti da soggetti non iscritti al SISTRI, gli stranieri, che vengono a trasportare o smaltire rifiuti in Italia"... Tutti concetti che, puntualmente inascoltati dal ministro per l'Ambiente Stefania Prestigiacomo e dai suoi consiglieri, la FAI Confrtrasporto ha sin dall'inizio evidenziato.

Cosa sosterranno ora i presunti "esperti" del dicastero dell'Ambiente? Cosa risponderanno al sostituto procuratore di Napoli che ha affermato come, "aggredire il trasportatore significa intervenire su un pezzo poco significativo per combattere le ecomafie"? Gli operatori del trasporto non sono contrari al sistema di tracciabilità purché combatta davvero le infiltrazioni mafiose nel business del trasporto rifiuti. E' solo per avere un sistema che davvero combattesse la criminalità che gli autotrasportatori hanno considerato giusta la scelta del governo che aveva abrogato il sistema, poi "resuscitato" in corso del dibattito parlamentare. Le ragioni? Segreto di Stato, Confrtrasporto ha presentato proposte e critiche sulle questioni.

E non ha bisogno di ricevere lezioni dall'opposizione, che avrà anche votato gli ordini del giorno, ma non ha trovato necessario presentarne uno proprio, magari che evidenziasse il fatto che nella commissione che dovrebbe verificare la reale funzionalità del SISTRI non figura un ingegnere informatico. Forse il ministro, se interrogato, vorrà rispondere al Parlamento, Confrtrasporto attende con interesse il proseguo dei lavori parlamentari, augurandosi che le "attenzioni delle opposizioni" non siano come quelle dell'IDV che per "aiutare l'autotrasporto e la sicurezza" ha cercato invece di abrogare i costi minimi.

Paolo Uggè

RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "LIBERO" del 02 OTTOBRE 2011

Aiuti alle imprese ma soltanto se creano lavoro

Uno studio di Mediobanca mostra come nei primi sei mesi del 2011 i profitti per le società del settore energetico abbiamo registrato una crescita di fatturato dell'11 per cento e quelle manifatturiere del 14 per cento, in perfetta sintonia con il ritorno alla crescita del fatturato delle imprese italiane che nel 2010 hanno fatto registrare un più 64,2 per cento nell'utile netto. Unico dato negativo l'occupazione, meno 0,5 per cento. Ci aspettavano reazioni, commenti, addirittura possibili smentite (da parte di coloro per i quali con un Governo "nemico" nulla può andare bene) ma, non avendone registrate, a tutt'oggi, non possiamo che ritenere quei dati rispondenti alla situazione reale.

Abbiamo anche atteso gli interventi dei rappresentanti dei lavoratori: li immaginavamo preoccupati dal fatto che, pur di fronte a una situazione che dimostra segnali più che incoraggianti, si registrasse un così evidente calo dei lavoratori occupati. Pensavamo che ne chiedessero le ragioni. Macché. Silenzio assoluto. Peccato, avremmo potuto fornire loro una risposta, almeno per quanto riguarda il settore delle imprese di trasporto. Le federazioni della Confrtrasporto, in sede di rinnovo del Contratto di lavoro del settore, avevano segnalato con preoccupazione quanto stava accadendo, presso le imprese del settore, ai sindacati dei lavoratori. Ma questi, dando un'interpretazione soggettiva alle disposizioni comunitarie e nazionali, hanno sottovalutato il problema che invece, dati alla mano, sta avendo pesanti ricadute sui livelli occupazionali.

Lo studio di Mediobanca "sfuggito" a molti esperti dell'informazione economica sembra confermare quanto azzeccate fossero le preoccupazioni della parte imprenditoriale della Confrtrasporto. Conferma che il fenomeno si sta allargando e a pagarne le conseguenze sono i lavoratori italiani mentre a trarne i profitti sono solo le imprese che chiedono al Governo interventi e aiuti e intanto assegnano gli appalti a imprese straniere. E' solo così che si spiega l'equazione "meno lavoratori italiani occupanti, più fatturato e più utili". Come combattere una simile catastrofe? Per esempio vincolando gli aiuti economici a quelle imprese che garantiscano almeno il mantenimento dei livelli occupazionali.

Paolo Uggè

RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "LIBERO" del 09 OTTOBRE 2011

Alt alle manovre che aiutano i soliti noti

Annunciata con grandi squilli di tromba, la manovra, che dovrebbe favorire le condizioni di sviluppo del Paese, si appresta, una volta emanata, ad affrontare l'esame del Parlamento. L'augurio è che la classe politica non si divida sulle ricette di portare avanti che la demagogia non la faccia da padrona perché, ora, le imprese italiane di tutto necessitano tranne che assistere a un dibattito fondato su proposte ipotetiche, insostenibilità e soprattutto senza copertura finanziaria.

Gli imprenditori seri, stanchi di parole vuote e polemiche, chiedono ora fatti concreti. Sulle possibili misure necessarie si sono già esercitati fin troppi esperti pronti a fornire suggerimenti e tutti convinti di aver la ricetta giusta. Difficile saper scindere le proposte dagli interessi rappresentati. Niente di scandaloso, se fatto alla luce del sole.

Ciò che non è accettabile è il tentativo di presentarsi come coloro che pensano al bene comune ma in realtà prospettano ipotesi che sono, in tutta evidenza, frutto di interessi di parte. Sentire richieste di liberalizzazione e non trovare alcun riferimento alla necessità di metter fine a una situazione nelle ferrovie dove chi ha la proprietà delle reti effettua anche la trazione non è un esempio di coerenza. E altrettanto poco serio sarebbe trasformare un gran favore al sistema bancario – di questo si tratta – in uno strumento di lotta all'evasione attraverso l'imposizione del limite di 500 euro per l'utilizzo del contante, non tenendo conto delle difficoltà per le categorie deboli che, in molti casi, non sono depositarie di conto corrente a mala pensa riescono a compilare un assegno.

Non affrontare il tema del ricorso al personale in affitto, pratica diffusa nelle imprese di trasporto, significa poi trasferire quote di reddito e ridurre i livelli occupazionali. Se l'operazione è legittima la si consenta a tutti, ma si riducano gli interventi sul costo del lavoro. Prevedere interventi a favore dei processi logistici utilizzando i e aree demaniali e retro portuali senza l'approvazione della riforma del sistema portuale e senza l'individuazione di un responsabile che coordini gli interventi secondo quanto contenuto nel Piano della logistica, rischia di vanificare un'intuizione che va nella giusta direzione. Per far questo si trasferisca la gestione della Consulta della Logistica presso la presidenza del Consiglio e si attribuisca al suo presidente la responsabilità di coordinamento.

Paolo Uggè

RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "LIBERO" del 16 OTTOBRE 2011

Liberalizzazione: ecco la ricetta di Confraspporto

Abbiamo troppa considerazione dei ministri Romani e Calderoli per credere che diano ascolto a scatola chiusa ai consigli di chi chiede di liberalizzare in casa d'altri ma ben si guarda dal sostenere lo stesso principio in casa propria. Onde evitare fraintendimenti mettiamo subito un punto fermo: le disposizioni sui costi minimi per la sicurezza nel trasporto, l'Albo e la Consulta non sono negoziabili.

Un'iniziativa che cercasse d'abrogare le norme sulla sicurezza sociale in vigore per l'attività di autotrasporto contrabbandandole per tariffe professionali, vedrebbe il mondo del trasporto reagire, il fermo sarebbe inevitabile.

Confraspporto condivide invece quelle iniziative volta a una maggiore liberalizzazione; per questo non potrebbe accettare che passino teorie singolari per cui non si liberalizza il trasporto su ferro o l'attività dei noleggiatori con conducenti o che si pensi di abrogare norme necessarie a generare maggior sicurezza sulle strade per i cittadini e per chi opera.

A conferma di ciò all'assemblea di Fai Confraspporto l'argomento liberalizzazione è stato oggetto di molti interventi. Gli operatori di FAI Confraspporto vogliono aiutare l'Esecutivo a trovare interventi utili a determinare condizioni di sviluppo a costo zero.

Cinque gli interventi più significativi che propongono: abrogazione del Sistri e sostituzione con un sistema che garantisca la tracciabilità dei rifiuti senza gravosi quanto inutili oneri sulle imprese; introduzione del vincolo per le imprese, destinatarie di interventi pubblici, a mantenere i livelli occupazionali in essere al 1 dicembre 2011; controlli su tutti i componenti della filiera pari al numero dei feriti gravi e dei decessi sulle strade; divieti di circolazione solo per le festività religiose e civili, in attesa di un'apposita direttiva UE; liberalizzazione delle ferrovie ai privati separando la proprietà della rete da chi effettua la vezione.

Tutte le misure a costo zero cui si dovrebbe aggiungere la modifica dell'Ipt, imposta provinciale di trascrizione, prevedendo l'esenzione almeno per le imprese che trasferiscono la proprietà degli automezzi adibiti ad attività imprenditoriale o che effettuano aggregazioni. Provvedimenti che, tranne l'ultimo non costano ma che producono sviluppo e maggiori entrate per lo Stato.

Paolo Ugge

RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "LIBERO" del 23 OTTOBRE 2011

Occhio alla concorrenza sleale dell'Est

Il ministero dei Trasporti sta pensando a un decreto che esenti i conducenti di autoveicoli con portata inferiore alle 3,5 tonnellate dall'obbligo di dimostrare il possesso di stabilimento, professionalità, onorabilità e capacità finanziaria per poter essere ammessi all'esercizio della professione di autotrasportatore.

Come è possibile che accada ?

E' una domanda cui vorremmo tanto fosse data una risposta dal ministro. In attesa di conoscere la risposta, ci permettiamo di dire che non sono capricci della burocrazia quelli che prevedono il possesso dei quattro requisiti sopra citati, ma i contenuti di una direttiva Ue, e che senza quei requisiti nessuno può essere ammesso a esercitare la professione di autotrasportatore. Ed è sempre la medesima direttiva a prevedere che ogni Paese può prevederne l'applicazione anche per le imprese con automezzi di porta inferiore.

In Italia già oggi, per ragioni di sicurezza, per evitare forme di concorrenza sleale e di sfruttamento, il limite previsto è a 1,5 tonnellate. Avere sulle strade italiane già congestionate conducenti alla guida di furgoni senza il possesso dei requisiti sarebbe pericoloso per la sicurezza degli utenti. Purtroppo sono molti i committenti che già oggi impongono a conducenti, per lo più provenienti da Paesi Extra Ue, un numero di consegne elevato come condizione per poter corrispondere loro il compenso giornaliero pattuito, che si aggira intorno ai 150 euro. Neppure nei tempi del più bieco caporalato si sarebbe giunti a pensare un simile sistema. Questa è una piaga sociale che un Paese civile deve regolamentare e non solo perché questo modo di fare determina il ricorso a forme di lavoro nero, ma perché così si inducono comportamenti non rispettosi delle norme sulla sicurezza da parte di coloro che non possono rinunciare a percepire il corrispettivo giornaliero. FAI Confrasperto non è disposta ad accettare una simile situazione e si batterà contro queste forme di sfruttamento e di concorrenza sleale. Se il ministero vorrà perseguire tale strada, si assuma le proprie responsabilità per un probabile, praticamente certo, incremento del numero degli incidenti. Responsabilità che FAI Confrasperto denuncerà con grande forza all'opinione pubblica. Perché qui non si tratta di liberalizzare, ma tutelare la dignità e la sicurezza umana.

Paolo Uggè

RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "LIBERO" del 30 OTTOBRE 2011

I controlli da fare per evitare gli incidenti

Non era un grido d'allarme quello lanciato da Libero domenica scorsa intitolato "Occhio alla concorrenza sleale dell'Est". Il rischio che autotrasportatori senza la professionalità o dipendenti sottopagati possano circolare liberamente sulle nostre strade esiste. Lo ribadisce anche l'interrogazione dell'On. Daniele Toto (Fli) e la segnalazione del segretario regionale Cgil dei trasporti del Lazio, Rocco Lamparelli. Se autorità e Governo non interverranno a far rispettare le regole, il rischio incidenti aumenterà vertiginosamente. Come impedirlo? Applicando il cronotachigrafo anche per i veicoli superiore alle 1.5 tonnellate, mantenendo, per i lavoratori autonomi, l'obbligo di dimostrare i requisiti di professionalità e rafforzando per i dipendenti i dovuti controlli sulla sicurezza sociale.

Giorni fa un'interrogazione in Parlamento ha posto all'attenzione del Governo il fatto che la Sda, partecipata al 100% di Poste Spa, ha chiuso i bilanci dell'ultimo biennio con perdite di circa 57 milioni di euro. La situazione finanziaria deriverebbe non solo dalla gestione, ma anche dal mancato riconoscimento dei corrispettivi per le consegne da parte di Poste Spa che verrebbe a trovarsi in una situazione di debitrice commerciale e creditrice finanziaria in quanto interverrebbe in parte a ripianare le perdite. In più, in settimana un nucleo d'ispettori del lavoro si sarebbe presentato alle sedi romane della Sda per verificare se la segnalazione dei sindacati rispondeva a realtà. Ossia se dei 5 euro l'ora riconosciuti ai corrieri un terzo finiva in busta paga come retribuzione ordinaria e il resto corrisposto sotto la voce "premi o Trasferte". Gli ispettori vorrebbero accertare se sussistono violazioni agli obblighi contributivi. L'obiettivo è evitare che attraverso il mancato rispetto delle norme vigenti sulla sicurezza degli operatori si creino condizioni per forma di dumping che colpiscono imprese private concorrenti. E' pur vero che, come dicono i responsabili di Sda, "non vi è alcuna costrizione sulle tariffe", ma se le risultanze di bilancio sono quelle denunciate da Toto forse la libera concorrenza ne risente.

Questi episodi devono essere risolti nei provvedimenti per lo sviluppo; attraverso il potenziamento dei controlli e mantenendo l'obbligo di requisiti di professionalità per gli operatori autonomi.

Paolo Ugge

RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "LIBERO" del 06 NOVEMBRE 2011

La Sicilia non aiuta chi paga la sicurezza dell'autotrasporto

“La Regione Sicilia concede aiuti alle imprese ma si dimentica di quelle di autotrasporto”. Con questa dichiarazione il presidente della FAI Confrtrasporto Sicilia, Giovanni Agrillo, ha aperto una vertenza regionale che potrebbe portare a iniziative di protesta. All'origine, la scelta di non coinvolgere negli incentivi previsti per le imprese della produzione quelle del trasporto. C'è da chiedersi se a palazzo dei Normanni, sede dell'assemblea regionale siciliana, si punti seriamente a concedere aiuti all'economia o ad altro: escludere il settore che consente alle merci di raggiungere i mercati nazionali ed europei non può che apparire agli occhi di tutti un grossolano errore.

Da tempo si sottoscrivono protocolli nel tentativo di dare risposte allo stato di crisi in cui versano le imprese di trasporto dell'isola, tanto che risoluzioni e ordini del giorno sono stati presentati anche in Parlamento. Perché allora questa incomprensibile quanto inaccettabile esclusione?

Per fronteggiare la crisi generale del trasporto il Governo ha introdotto nuove normative, basate sul rispetto delle disposizioni sulla sicurezza sociale e della circolazione, che prevedono anche il principio della responsabilità condivisa tra i soggetti che partecipano alle operazioni di trasporto con sanzioni per coloro che non applicano i costi minimi della sicurezza. Tra le sanzioni figura anche l'esclusione dei benefici pubblici concessi. Ma il governo siciliano non ha previsto nulla in merito alla corresponsione di costi minimi di sicurezza alle imprese di autotrasporto. Non tenendo così conto di una disposizione di legge che potrebbe rappresentare una risposta importante per gli operatori isolani. Escludere dai benefici imprese che non riconoscono i costi minimi per la sicurezza, oltre che rispondere a un obbligo di legge, assicura una risposta alle imprese del trasporto per coprire i maggiori costi. La scelta è in linea con le norme comunitarie, non danneggia le imprese produttrici; fornisce una risposta ben precisa a una categoria indispensabile per l'economia delle'isola; evita discriminazioni (le imprese dell'autotrasporto non potrebbero essere destinatarie di aiuti pubblici proprio perché non è stata inserita tra i requisiti necessari all'accesso agli interventi agevolativi la corresponsione alle imprese di autotrasporto dei costi minimi) che se non rimosse potrebbero innescare azioni di autotutela, sulle quali non potrebbero che ritrovarsi d'accordo tutte le associazioni di categoria presenti nell'isola.

Un fermo del trasporto generato da ragioni difficilmente contestabili – visto che la richiesta è quella di dare applicazione a una legge dello Stato sulla sicurezza – finirebbe per nuocere anche all'immagine del governo siciliano che, auguriamoci, saprà invece porre rimedio a una colpevole dimenticanza.

Paolo Uggè

RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "LIBERO" del 13 NOVEMBRE 2011

La logistica fa risparmiare 40 miliardi

La logistica è la chiave che un momento come questo può aprire le porte a nuovi elementi di sviluppo e risparmio. Uno strumento che, se ben utilizzato, potrebbe tagliare costi per 40 miliardi di euro, una montagna di denaro che si potrebbe recuperare, ad esempio, dando forma ai contenuti del Piano del trasporto e della logistica.

Dell'importanza della logistica s'è parlato alla Fiera di Milano-Rho in occasione del Forum internazionale della logistica e dell'autotrasporto, che ha richiamato oltre 800 partecipanti e oltre 60 relatori fra cui il ministro dei Trasporti, Altero Matteoli, e il sottosegretario, Mino Giachino, presidente della Consulta per la logistica. Un fiume di (belle e importanti) parole, cui sarebbe ora di far seguire fatti. Se è vero che il tema dei trasporti è sotto oggetto al Senato di mozioni presentate da senatori dei Pd ed IDV, se è positivo che partiti esperti e uomini di Governo si dedichino a questi temi, è importante è altrettanto vero che ora le parole devono essere messe in pratica. Cosa che nella passata legislatura non è avvenuta.

Fatti concreti che, ci auguriamo, possano anche cancellare alcune evidenti distonie che emergono leggendo le proposte dei senatori.

Un esempio? Da un lato si invoca la legge del mercato e dall'altro si chiedono norme antidumping, che contrastino la vendita di merci estere a prezzi inferiori del mercato.

O, ancora, si chiede di garantire maggior sicurezza e contemporaneamente si propone d'escludere i vettore nazionali dal pagamento delle sanzioni per quattro casi gravissimi, come il mancato rispetto dei tempi di guida, il divieto di sorpasso, il superamento del limite di velocità di oltre 40 km orari, l'eccedenza di oltre il 10% di carico. Insomma il caos totale, confermato dal fatto che mentre s'invocano comportamenti rigidi per il settore, si usa il blocco indetto da una sola organizzazione per dimostrare il disinteresse del Governo.

Ma forse qualcuno non sapeva che le richieste erano per lo più incompatibili coi principi UE e del libero mercato... il Governo sa che ora le parole non bastano più e che le disposizioni devono essere rispettate, che il Piano della logistica deve divenire vincolante e che la Consulta deve assumere presso la presidenza del consiglio il ruolo di coordinamento.

Paolo Uggè

RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "LIBERO" del 20 NOVEMBRE 2011

Il nuovo Governo deve aiutare il sistema trasporto

Il Paese sta vivendo momenti di difficoltà. Le cause? Ormai le hanno comprese anche i bambini: una grande speculazione mondiale che ha approfittato delle indecisioni di alcuni leader Ue e soprattutto della mancanza di un soggetto decisionale nella politica monetaria. Le proposte di soluzioni si sprecano, ma non sembrano avere il reale obiettivo di attuare semplificazioni e misure che rimuovono fattori di impedenza. Piuttosto l'obiettivo, malcelato, sembra essere quello di accontentare qualcuno.

Alcuni esempi vengono anche dal modo del trasporto. A cominciare dal SISTRI, l'ormai famoso sistema di tracciabilità dei rifiuti. Un sistema che è già costato 70 milioni di euro alle imprese senza aver dato alcun risultato.

Secondo esempio: i divieti di circolazione per i mezzi pesanti. E' in atto una riduzione delle giornate di lavoro che impatta con la competitività delle imprese e la sicurezza dei lavoratori. Modificare le norme, impedendo a coloro che sostengono di rappresentare chissà quali consumatori di danneggiare l'attività di imprese senza alcuna ragione reale che giustifichi una simile decisione sarebbe fattibile. Ma nulla è stato fatto.

Terzo esempio: la liberalizzazione del trasporto ferroviario, nonostante le indicazioni del Parlamento Ue abbiamo tracciato la strada da percorrere, è solo forse nelle intenzioni.

Ultimo esempio: delle tanto annunciate modifiche in chiave europea all'articolo 18 dello Statuto dei lavoratori non si parla più. Scommettiamo che neppure il nuovo esecutivo sarà in grado di introdurre la flessibilità adeguata nel mondo del lavoro?

Non vorremmo che le liberalizzazioni toccassero solo quelle realtà che danno fastidio a qualche teorizzatore del libero mercato. Un mercato sano non si realizza solo all'interno di regole certe. E la sicurezza nel trasporto è un riferimento. Certo e preciso.

Nessuno pensi dunque che si lasceranno passare impunemente interventi sui costi della sicurezza. La parte migliore del mondo dell'autotrasporto non rinuncerà alle regole che garantiscono sicurezza sociale e circolazione. Se chi non ha legittimazione politica pensa di poter annullare norme recentissime approvate da un Parlamento di eletti si deve preparare allo scontro.

La tecnocrazia non si deve sostituire alla democrazia.

Paolo Uggè

RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "LIBERO" del 27 NOVEMBRE 2011

Le domeniche a piedi sono inutili senza una nuova mobilità

Non serviranno a far calare lo smog, ma certamente faranno aumentare gli "smoccola menti" delle moltissime persone che, per colpa delle domeniche a piedi, si troveranno in difficoltà. Persone che spesso sono costrette a spostarsi per lavoro anche la domenica e che pagheranno le colpe di chi sul tema della mobilità urbana ha fatto e continua a fare solo demagogia, utilizzando i divieti.

Qualche amministrazione, forse nostalgica del Gulag rieducativi, tenta di presentare demagogicissime domeniche a piedi come una scelta educativa. Il Comune che educa! (Presto la coabitazione con gli emigranti che educa e fa accoglienza?).

Peccato che in cattedra siano saliti insegnanti che dimostrano di non conoscere affatto la materia e che farebbero molto meglio ad andare a ripetizione, mutando comportamento e affrontando quello che è il vero tema in questione: non certamente la salute (valore troppo importante e serio per essere lasciato nelle mani di certi politici), ma la mobilità nelle città. Conftrasporto/Confcommercio si offre per mettere a disposizione, umilmente e gratuitamente, qualche vero esperto (un'esperienza maturata sul campo, facendo i conti ogni giorno con i problemi della viabilità e del traffico, della poca logistica e dell'ancor più scarsa sicurezza) per qualche lezione di sostegno. Materia di studio: "il patto della mobilità urbana". Ovvero uno dei punti caldi presenti nella relazione del presidente di Confcommercio Carlo Sangalli nell'ultima assemblea confederale.

Il 70 per cento del Prodotto interno lordo europeo si realizza nei centri urbani e le previsioni portano tale percentuale nel 2030 all'80 per cento. Se non si interviene oggi dando delle precise regole agli amministratori delle città perché sappiano rispondere con cure vere e non placebo a tale previsione, a pagarne le conseguenze saranno i cittadini, sia dal punto di vista della viabilità sia della competitività. La strada da seguire è già tracciata: si dovrà partire da quanto contenuto nel Piano della logistica che deve divenire un punto vincolante per tutti. Affrontare il tema delle piattaforme urbane, il concetto della premialità dei mezzi meno inquinanti, dell'organizzazione dei flussi di traffico che non devono sovrapporsi è semplicemente essenziale. Sentire nei convegni esperti che disquisiscono su come affrontare i mali della circolazione nelle città e poi il giorno dopo restare in coda perché la raccolta dei rifiuti urbani avviene esattamente nelle ore in cui i flussi dei veicoli sono maggiormente concentrati, è inaccettabile. Assistere alla gestione dei rifornimenti dei negozi e dei grandi magazzini senza che vi sia una logica premiale re razionale e vedere attuata la cultura del divieto è altrettanto inaccettabile oltre che sconsolante.

Oggi il Paese ha un ministro dell'ambiente non propriamente entusiasta delle giornate a piedi, e un esecutivo che sostiene di voler europeizzare l'Italia.

Affrontiamo seriamente le questioni incominciando le misure che non rispondono a una logica di sistema. Sperando che non ci si ritrovi ancora una volta con qualche filtro "che fa utile" a chi lo produce, ma finalmente con un Piano che parte delle esigenze degli operatori e della gente.

Paolo Ugge

RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "LIBERO" del 04 DICEMBRE 2011

Con i maxi TIR in strada più code e smog

Premessa : nessuno vuole sollevare anche per il settore dei trasporti la questione del complotto che le economie del Nord Europa attuano nei nostri confronti in campo finanziario. Chiarito ciò, appare evidente che ciò che si sta prefigurando se attuato, porterà alla marginalizzazione delle nostre imprese e a un'ulteriore perdita di competitività. Cosa si sta prefigurando?

Presto detto: Germania, Olanda e Gran Bretagna, dopo Danimarca e Norvegia, hanno autorizzato la messa in circolazione dei maxi TIR lunghi 25 metri e con una portata pari a 44 tonnellate, con l'obiettivo di ridurre il numero di veicoli su strada e l'inquinamento.

Ball! In realtà i veicoli in circolazione aumenteranno: il trasporto "tutto strada" è infatti più competitivo rispetto a modalità meno flessibili (treno e mare) e con l'aumento della merce sui Tir diminuirà l'incidenza del costo del trasporto per unità di prodotto. Le ferrovie, già in caduta libera, ridurranno ancora di più la loro quota di mercato e la congestione sulle strade aumenterà. L'impatto di tali decisioni sulla permanenza delle imprese italiane in quei Paesi sarà devastante, considerato che la possibilità di utilizzare i maxi tir è data solo a imprese con sede in quelle nazioni. Col 10% di maggior portata e con maggior capacità di carico ci sarà la messa fuori mercato per quelle imprese che oggi operano nei rispetti dei pesi legali; a trarne i benefici saranno gli operatori di quei Paesi.

E' pur vero che si tratta di una fase sperimentale, ma appare evidente che l'iniziativa è propedeutica a una prossima decisione comunitaria che estenderà a tutta l'Europa.

La gran parte delle imprese italiane o apriranno sedi all'estero, acquistando i nuovi maxi veicoli, oppure non potranno competere. E se anche tale normativa sarà estesa all'Italia, è possibile immaginare che sulle nostre strade possano circolare i maxi Tir?

E con l'attraversamento dei tunnel alpini che succederà?

E' questo problema in più che il nuovo ministro dei Trasporti dovrà affrontare. Perché, analizzando i fatti, è chiaro che ciò produrrà la progressiva emarginazione dell'Italia. La logistica e il trasporto sono strategici per la conquista dei mercati. Speriamo venga compreso.

Paolo Uggè

RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "LIBERO" dell'11 DICEMBRE 2011

C'è il rischio di far sbandare la sicurezza

Rc auto + 184 per cento; servizi bancari + 109; trasporti aerei + 48,9; ferrovie + 53,2; gas + 33,5; pedaggi autostradali + 50 per cento. Sono questi, secondo la Cgia (la cassa degli artigiani) di Mestre gli aumenti verificatesi rispetto all'anno della loro liberalizzazione in termine di prezzi e tariffe. Una bella scoppola per i sostenitori a oltranza dei benefici del libero mercato. Qui siamo alla liberalizzazione selvaggia e su questi dati il Governo farebbe bene a riflettere.

E una profonda riflessione meriterebbero anche i rischi, in termini di sicurezza, derivanti dalle liberalizzazioni "per principio" che minacciano di portare a risultati drammatici. Nel decreto legge presentato in Parlamento per "lo sviluppo equità e rigore" nel capitolo delle liberalizzazioni non sono state inserite le norme che regolamentano l'accesso alla professione dell'autotrasporto: rispetto a oggi si potrà accedere alla professione senza dover dimostrare il requisito della capacità professionale, né quella finanziaria. Questo significa che avremo sulle strade un incremento dei veicoli aventi portata fino a 35 quintali guidati da conducenti che non avranno dimostrato di possedere il requisito di professionalità.

Non ci si venda più a parlare di sicurezza come valore indisponibile: gli episodi di sfruttamento si moltiplicheranno, il principio del corrispettivo legato al numero delle consegne si diffonderà in modo esponenziale. Lo Stato italiano aveva applicato la deroga prevista e disposto alcune forme di salvaguardia per la sicurezza dei cittadini. Questo fino a oggi. Per il nuovo esecutivo sembra invece che il "must" della liberalizzazione debba prevalere a ogni costo. Perché non imporre invece che questi autoveicoli siano dotati del limitatore di velocità o del cronotachigrafo (che indica i tempi di guida)? Proprio in queste settimane il fenomeno dei pirati della strada nei centri urbani ha nuovamente mietuto vittime innocenti.

Ebbene, gli automezzi con portata fino a 35 quintali prevalentemente operano nelle città nei servizi di raccolta e di consegna delle merci. E' proprio sicuro il Governo che la vita di bambini anziani, i soggetti più a rischio, debba essere in subordine alla loro sicurezza?

Paolo Uggè

RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "LIBERO" del 18 DICEMBRE 2011

La sicurezza dell'autotrasporto sotto la mannaia del Governo

Qualcuno ricorda le domande "che l'Italia sarebbe senza Tir?" o "volete vivere in un Paese fantasma?". Erano domande inserite in una campagna di comunicazione dell'agosto scorso che mostrava, utilizzando i dati di uno studio svedese, a quale paralisi rischia di andare incontro un Paese dove si fermano i tir.

Una simulazione che a gennaio, probabilmente nell'ultima settimana, diventerà una realtà in seguito al fermo dei trasporti deciso da Unatras.

Le ragioni della protesta vanno ricercate nella supponenza di chi continua a considerare "il confronto con le rappresentanze del trasporto un coinvolgimento pericoloso". E questo a fronte del fatto che il settore non solo non ha avanzato rivendicazioni di carattere economico ma anzi ha dichiarato la propria disponibilità a ridiscutere l'entità di quanto già assegnato in Finanziaria. Il tutto a favore della sicurezza. Perché ciò che il mondo dell'autotrasporto non accetta è che possano essere messi in discussione i principi della sicurezza. Quelle che si chiede, piuttosto, è che i conducenti debbano avere, come negli altri Paesi europei, i requisiti accertati della professionalità, anche se conducono automezzi inferiori ai 35 quintali e che tutti i componenti della filiera debbano operare per assicurare il rispetto delle norme che garantiscono la sicurezza sulle strade.

Chi tenta di contrabbandare i costi della sicurezza per prezzi o tariffe imposte compie una chiara opera di disinformazione e induce l'Esecutivo a compiere un errore che rischia di scaricare sul Paese effetti preoccupanti.

Il programma con il quale si è presentato il presidente del Consiglio è basato su equità, sviluppo e rigore. Ma la realtà sembra viaggiare in direzione opposta. Le misure sul gasolio (7 mila euro in più all'anno per automezzo); l'aumento dei giorni di divieto di circolazione; la soppressione unilaterale di 42 milioni, già stanziati, sul costo del lavoro producono solo diminuzione di competitività. La modifica delle condizioni per l'accesso alla professione e l'incertezza generata sui costi della sicurezza sui quali il Governo sembra traccheggiare diminuiscono invece la sicurezza per i cittadini.

Paolo Uggè

RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "LIBERO" del 24 DICEMBRE 2011

La CISL voleva un nuovo Governo. Ora cambia strada?

Innanzitutto buon Natale a tutti. Anche al nostro nuovo Governo, prima tanto desiderato oggi già cos' criticato. Ragioni ce ne sono per essere scontenti, anche se, sembrerebbe, la scontentezza non è di tutti. A dar retta alle affermazioni del segretario generale della Cisl Raffaele Bonanni, la manovra avrebbe portato soldi solo alla signora Emma Marcegaglia e, rincarando la dose, sostiene anche che la manovra sembra fatta dallo zio, che non capisce nulla di economia. Ma il Raffaele Bonanni furioso e critico di oggi non è lo stesso che qualche settimana fa sosteneva la necessità di un governo diverso? Eccolo accontentato. Ed ecco servita anche una manovra che, almeno in alcuni suoi aspetti, sembra essere in contrasto con le tre caratteristiche di base che dovrebbero permearla: equità, sviluppo e rigore. Equità? Il monto bancario ha tratto benefici evidenti e non possiamo dimenticare gli aiuti destinati a fondi che sembrano fatti apposta per aziende di grande dimensioni, ma tutte le imprese medio piccole, quelle artigiane, del commercio che creano occupazione e partecipano significativamente alla formazione del Pil, cosa hanno ricevuto? Tasse e aumenti dei costi. Conftrasporto, proprio dalle pagine di Libero, ha recentissimamente avanzato proposte concrete, a costo zero, per una maggiore competitività. Tre in particolare: legare gli aiuti al mantenimento almeno dei livelli occupazionale; liberalizzare il trasporto ferri ovario e il trasporto pubblico locale, come indicato dall'UE; garantire la professionalità per i conducenti dei mezzi pesanti. Nessuna di queste ha suscitato interesse e oggi registriamo le denunce di boicottaggio di un'impresa privata ferroviaria, le giuste lamentele di chi rappresenta i lavoratori e i pensionati, il mondo delle piccole e medie imprese e la proclamazione di un ferma del trasporto dal 23 gennaio. Il trasporto che si riconosce in Conftrasporto ha deciso di unirsi ad altre organizzazioni per aprire una nuova fase di vertenza che vedrà le imprese sospendere le proprie attività. Le richieste non mirano a nuove risorse, anzi c'è disponibilità a ridiscutere una parte, ma si chiede sia garantito il rispetto delle regole della sicurezza. Il rispetto delle regole determina a sviluppo delle altre modalità di trasporti, una equa risposta per i lavoratori e per i cittadini la garanzia che le leggi siano rispettate con rigore.

Paolo Uggè

RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "LIBERO" del 31 DICEMBRE 2011

Cambiano i Governi ma nel mirino finiscono sempre gli stessi.

Scegliamo di iniziare il nuovo anno, dopo gli auguri di rito, con un argomento che dominerà ancora a lungo le pagine dei giornali, almeno fino alla prossima primavera: l'inquinamento nelle città.

Avevamo la speranza che un ministro tecnico, che più volte si era pronunciato contro la beffa inutile delle domeniche a pieni tanto care agli ambientalisti (ma anche alle mamme che dal lunedì al venerdì non rinunciano a portare i loro marmocchi a scuola, lasciando ovviamente il Suv con il motore acceso parcheggiato in seconda fila), avesse qualche brillante soluzione. Invece sembra che a Corrado Clini la nomina abbia confuso le idee. In attesa di chiarire (anche a stesso) se le domeniche a piedi servono davvero a qualcosa, il neoministro ha infatti deciso d'imboccare un'altra strada: dirottare dall'asfalto al ferro delle rotaie le merci che oggi viaggiano su Tir. Perché ovviamente sono questi i mostri che inquinano. Poco importa se la soluzione delle piste ciclabili ha causato il restringimento delle carreggiate e lunghe code con conseguente aumento del Pm10; chisseneffrega se la riduzione dei limiti di velocità introdotta in qualche città ha prodotto il medesimo risultato, e nessuno osi ricordare che secondo i dati dell'Arpa i Tir sono tra i mezzi meno responsabili dei livelli di inquinamento nelle città. La colpa è dei camion e la soluzione è già bella e pronta: filtri antiparticolato e tir sui treni, anche su quelli regionali. Sul fatto che sono i mezzi agricoli e il riscaldamento a legna a produrre Pm 10 più di tutti invece è calato il silenzio più assoluto.

Ora se queste sono le "idee nuove" appare chiaro che si vuole proseguire come prima senza trovare le possibili soluzioni. I tris sui treni è un'idea interessante ma dove sono le zone di interscambio e i treni sui quali salire? E' a conoscenza il nuovo ministro che la competitività si gioca sul tempo e che il rischio è quello di vedere sostituiti i veicoli nazionali da quelli esteri? Ha valutato le conseguenze sull'economia nazionale? Naturalmente il neo ministro avrà già considerato quanto tempo occorra e quanti risorse necessitino per realizzare le infrastrutture necessarie.

Pensare a un piano sulla distribuzione urbana secondo un alogica premiale, privilegiare il trasporto più organizzato, eliminare la sovrapposizione di operazioni come la raccolta dei rifiuti, sono le uniche iniziative che si possono davvero realizzare rapidamente. Un ministro destinato a restare in carica probabilmente per un breve periodo a questo dovrebbe pensare. A soluzioni efficaci e immediate. Il rischio, purtroppo, è che invece ci attendono nuovi convegni per presentare nuovi progetti, nuove inutili e dannosissime perdite di tempo. Nel frattempo ci ritroveremo nuovamente con i filtri e ai cittadini non resterà che attendere il nuovo ministro

Paolo Uggè