

RUOTE D'ITALIA dell'11 gennaio 2017

Uber non lascia, raddoppia: un'App "guiderà" anche il trasporto merci?

Da tempo Conftrasporto segue con attenzione il tentativo di Uber di far viaggiare a tutta velocità anche in Italia il proprio sistema che consente con un'applicazione informatica di prenotare un'autovettura a noleggio, con l'obiettivo di diventare il "dominus" nel trasporto di persone. Sulla legittimità della nuova attività il dibattito tra tassisti, noleggiatori con conducente e forze politiche è serrato. Al Senato se ne sta discutendo da tempo, ma senza compiere passi in avanti. Assente (ingiustificato) in questo importantissimo dibattito il Ministero dei Trasporti che evita accuratamente di entrare nel merito e si limita a prorogare, dal 2008, l'entrata in vigore dell'articolo 29, 1 quater che impone ai noleggiatori il rientro in sede dopo ogni servizio. Impedendo, per esempio, a un autista che abbia appena compiuto la tratta Milano - Roma di prendere a bordo nella capitale un nuovo cliente per riportarlo nel capoluogo lombardo. Macché: per farlo prima dovrebbe ritornare a Milano e di nuovo ripartire per Roma... Una di quelle trovate che può avere solo chi non ha la più pallida idea di cosa voglia dire svolgere un'attività. Intendiamoci: nessuno vuole che si favoriscano i furbi e chi in modo illegale operi con prestazioni abusive. Ciò che è ridicolo è che i Ministri che si sono succeduti fino a oggi non abbiano saputo (o voluto?) mettere intorno a un tavolo gli interessati e indicare una soluzione che da un lato salvaguardi l'incolumità dei cittadini (che hanno il diritto di sapere se utilizzano un professionista in regola e che paga le tasse) e dall'altro consenta l'applicazione di sistemi informatici per migliorare i servizi offerti agli utenti. E' davvero così difficile? Certamente sì, in quanto si "scontra" con categorie che posseggono un potere contrattuale notevole. Ma chi ha l'onore di governare deve anche avere l'onere di trovare soluzioni che non penalizzino operatori e le loro famiglie, garantendo nel contempo il rispetto delle regole. E la stessa cosa dovrà accadere per il trasporto merci. Già perché oltreoceano Uber ha investito in un nuovo progetto, per ora agli inizi, che punta a fare proprio della multinazionale creata da Google e finanziata da Goldman Sachs un nuovo "interlocutore" nel rapporto tra committenza e operatori professionisti dell'autotrasporto di merci, fra chi produce le merci e chi le trasporta. Non sappiamo cosa avverrà negli Usa, Paese dove è partita l'iniziativa, ma in Europa sarà sicuramente più complesso e genererà turbative tra le categorie interessate. Occorre ricordare che il trasporto su strada nell'Unione europea è regolamentato da precise disposizioni che hanno come elemento fondante la sicurezza, la professionalità e il rispetto delle regole. Conftrasporto sostiene in particolare che il rapporto debba essere diretto tra chi esercita la professione e chi la esegue. Da qui occorre partire. In caso contrario non si realizza un servizio per gli utenti ma si creano le condizioni per la proliferazione di soggetti parassitari.

PAOLO UGGE'

RUOTE D'ITALIA del 18 gennaio 2017

Camionisti stranieri low cost: il trucco c'è ma l'Italia non lo vuol vedere

Dopo l'Austria, che ha deciso di introdurre dal 1 gennaio nuovi obblighi e controlli per le imprese di autotrasporto estere che operano sul proprio territorio con conducenti distaccati, notoriamente meno costosi, anche il Belgio ha stabilito di rafforzare le norme atte a impedire azioni di concorrenza. O meglio, di concorrenza sleale: quella, appunto, realizzata facendo guidare autisti di altri Paesi, per esempio dell'Est, dove il lavoro costa pochissimo, magari assunti attraverso agenzie di lavoro temporaneo, con il solo vero obiettivo di tagliare i contributi da versare. La strada intrapresa dal Belgio prevede controlli minuziosi sulle operazioni di distacco e nuove normative per garantire l'applicazione del salario minimo per le imprese che effettuano operazioni di cabotaggio e trasporti internazionali. Qualcuno, a questo punto, si domanderà dove siano le associazioni di rappresentanza del trasporto italiano e cosa stiano facendo per contrastare questo fenomeno. Si sono mosse, eccome. Peccato, però, che gli interventi ripetutamente richiesti al Governo non abbiano, almeno fino a oggi, trovato risposta alcuna. Una situazione insostenibile, al punto che se dall'incontro, previsto a Roma a breve, non emergeranno provvedimenti utili a ostacolare i fenomeni di concorrenza sleale la risposta non potrà che essere adeguata. In questi ultimi anni, come hanno confermato i dati diffusi da Confrtrasporto nel recente forum internazionale di Cernobbio analizzando l'andamento del settore a partire dal 2003, l'Italia ha perso il 60 per cento dei traffici, pari a 3 miliardi di euro, a tutto vantaggio delle imprese dell'Est che invece hanno incrementato i loro viaggi del 700 per cento. La quota di mercato delle imprese italiane è scesa così dal 32,7 al 12 per cento. Il sistema si basa innanzitutto sul fenomeno dell'abusivismo nelle operazioni di cabotaggio che viene molto poco controllato e su offerte decisamente più basse nei trasporti internazionali, e questo proprio a causa delle differenze rilevanti sul costo del lavoro che può "pesare", per esempio con un autista bulgaro, anche dieci volte meno rispetto a un conducente italiano. E il costo del lavoro rappresenta una voce che incide sui costi totali di un'impresa italiana mediamente intorno al 28 per cento. Il Governo ha scelto di attendere le mosse delle competenti autorità comunitarie che, a voce, hanno contestato le scelte unilaterali di altri Paesi, come Francia, Germania, Finlandia, Danimarca, Belgio e Austria. Ma, come insegna la celebre frase di Tito Livio, "mentre a Roma si discute, Sagunto viene espugnata". In attesa dell'Europa, le imprese italiane trasferiscono all'estero la sede o chiudono l'attività. E i lavoratori? Di loro dovrebbero preoccuparsi i sindacati, magari realizzando una difesa comune con le rappresentanze d'impresa. Ma per ora la loro lungimiranza sembra più mirare a ottenere rinnovi contrattuali più onerosi, non rendendosi conto di favorire così la perdita di posti di lavoro. E il Governo? Sempre latitante.

PAOLO UGGE'

RUOTE D'ITALIA del 25 gennaio 2017

Lavoro e sicurezza: il Governo prima trovi le soluzioni per far vivere l'Italia poi discuta pure....

"Primum vivere, deinde filosofari". Tradotto dal latino: "Prima le soluzioni per vivere, poi le discussioni". Il detto è vecchio di millenni, ma calza a pennello per il nuovissimo "verbo" del presidente americano Donald Trump. E, soprattutto, dimostra come possa essere importante, a volte, saper guardare al passato per capire in quale direzione muoversi in futuro. "Lavoro prima agli americani; acquisti di prodotti a stelle e strisce; imprese che intraprendano negli Usa. Sono solo slogan e populismo? Solo demagogia? Oppure riassumono la consapevolezza di una realtà mutata? Riflettiamo: quanti di noi nelle difficoltà riescono a pensare agli altri? E prima di tutto non viene la salvaguardia della propria famiglia? Anche tra molti operatori del trasporto questo sentiment si sta facendo sempre più strada facendo accelerare la richiesta al Governo (e non certo perché siano "*Trumpisti*") per ottenere la tutela dell'occupazione nazionale, limitazioni al ricorso di lavoratori esteri, contrasto ai fenomeni di dumping sociale, utilizzo di personale marittimo comunitario soprattutto per chi riceve risorse pubbliche. Ambiti diversi, ma con un'identica matrice. E con un comune obiettivo. Già, perché se è vero che queste richieste hanno come obiettivo la sicurezza di poter avere un lavoro (e quindi tutelare la propria famiglia), è vero anche che vogliono consentire di poter lavorare per la sicurezza di tutti. Non è un gioco di parole: dietro queste richieste (portate avanti con forza da Conftrasporto che da tempo insiste perché il Governo introduca, come avviene in altri Paesi, forme intensive di controllo per impedire l'aggiramento delle norme, per assicurare il rispetto delle regole, garantendo così la competitività per le nostre imprese) c'è infatti la volontà di realizzare un sistema nuovo. Che si basi su una politica dei controlli adeguata e che sappia produrre sicurezza. A cosa serve oggi fare discussioni sui luttuosi incidenti stradali che hanno visto coinvolti autoveicoli adibiti al trasporto di persone? Non sarebbe meglio trovare prima le soluzioni affinché questo non debba più accadere? Primum vivere, deinde filosofari. E queste soluzioni per "vivere" hanno un nome ben preciso: controlli. Molti opinionisti in questi giorni lo hanno evidenziato: occorre controllare l'idoneità tecnica degli automezzi, la professionalità dei conducenti. Conftrasporto si permette di aggiungere che occorre un'altra cosa: fare attenzione a non magnificare e invitare a sviluppare a ogni costo in nome della liberalizzazione tecnologie incapaci di garantire sicurezza. Un esempio? L'app per prenotare un passaggio in auto o, magari un trasporto merci. Chi garantisce la professionalità di coloro che operano con quel sistema? Il giudizio dei fruitori dei servizi non è sinonimo di certezza e imparzialità? La funzione del controllo, se è in gioco la sicurezza delle persone, deve essere affidata alla parte pubblica, non a un elenco gestito a livello informatico. È giunto il momento che la politica nella difesa dell'interesse nazionale vada di pari passo con la sicurezza. Basta convegni e bla, bla bla occorrono interventi

PAOLO UGGE'

RUOTE D'ITALIA del 01 febbraio 2017

Trasporti, la cura del ferro va bene ma servono "terapie" anche su strada e via mare

Nei giorni scorsi i giornali hanno riportato le dichiarazioni soddisfatte del titolare del dicastero dei Trasporti per la realizzazione di opere che implementano la rete ferroviaria italiana. L'intero Paese non può che esserne lieto, compreso il modo dell'autotrasporto che però non può esimersi dal far notare che se l'economia italiana vuole accrescere la propria competitività non può basarsi solo sul trasporto su ferro, peraltro competitivo solamente su percorsi superiori a 450 chilometri, ma deve agire con una logica di sistema che metta in rete le tre modalità, rotaia, strada e mare, che debbono integrarsi tra loro. Il che significa, obbligatoriamente, eliminare i troppi "ostacoli" che continuano a frenare le nostre imprese. Il quotidiano La Repubblica ha pubblicato un servizio per raccontare quello che da tempo sta avvenendo nel trasporto su gomma a danno delle aziende nazionali e dei loro lavoratori. La quota di mercato delle imprese italiane nei traffici internazionali è scesa dal 32,7 per cento al 12 per cento con una perdita di tre miliardi di euro. Il tutto a vantaggio di operatori dell'Est che, sfruttando l'assenza di norme e di controlli mirati, attuano forme di concorrenza sleale, realizzate tramite operazioni di cabotaggio illegali e dumping sociale, sottraendo così quote di mercato ai vettori nazionali. Altri Paesi hanno già introdotto disposizioni per arginare tali comportamenti, mentre il Governo italiano è in attesa di decisioni europee. Campa cavallo, si diceva una volta... Un altro esempio (e ostacolo) incredibile è il disinteresse per il caos nei trasporti eccezionali. Dopo il crollo del ponte avvenuto a ottobre scorso ad Annone Brianza sulla Strada statale 36, non certo per responsabilità del trasportatore coinvolto, nessuna autorità preposta sembra più disposta a rilasciare con la sollecitudine necessaria le autorizzazioni, ribaltando sui vettori difficoltà insormontabili. Così facendo non solo si penalizza anche il sistema produttivo ma si favoriscono gli operatori abusivi che, magari utilizzando le ore notturne, non chiedono permessi e assicurano quel tipo di trasporti. L'assenza di un deciso intervento delle autorità centrali favorisce questo stato di cose. Cosa si attende per diramare disposizioni chiare per tali trasporti e, come avviene nel resto d'Europa, garantire tempi certi per il rilascio delle autorizzazioni? A livello di enti proprietari della strada succede di tutto: dalle ripetute richieste di rimborso spese per ogni passaggio su ponti (per pagare i tecnici che ne controllino le condizioni e la tenuta?) ai ritardi nel rilascio dei permessi spiegabili con il timore, più che giustificato, dei funzionari di dover un domani rispondere personalmente di eventuali tragedie. Con l'aggiunta che i comportamenti sono diversi per ogni provincia o dipartimento. In altri Paesi europei un solo ente raccoglie e valuta le domande per i trasporti eccezionali. Basterebbe copiarli per avviare una nuova era dei trasporti più coordinata...

PAOLO UGGE'

RUOTE D'ITALIA del 08 febbraio 2017

L'Europa finalmente è unita anche nei controlli sui trasporti su strada

La notizia è recentissima: nove Paesi europei (Italia Francia, Austria, Belgio, Danimarca, Germania, Lussemburgo, Norvegia e Svezia) hanno sottoscritto un documento per garantire maggiori e soprattutto migliori dei controlli nel trasporto su strada, con particolare attenzione al cabotaggio, per combattere così il dumping sociale. Un documento, chiamato Road Alliance, che sembra raccogliere le numerosissime, e purtroppo assai meno recenti, istanze presentate sia a livello europeo sia nazionale da Conftrasporto che si era fatta interprete della necessità di intervenire in modo chiaro ed efficace sui temi della concorrenza sleale che altri operatori europei attuano nei confronti delle imprese italiane, in particolare nei rapporti di lavoro. Se qualcuno fosse incredulo vada a consultare i documenti che Confcommercio - Conftrasporto presentò nel primo convegno sui trasporti e la logistica cinque anni or sono. Troverà scritto che nell'occasione i rappresentanti della federazione proposero di dar vita a un contratto europeo per i lavoratori mobili, così come avviene nel settore marittimo. Il tempo e le evoluzioni hanno fatto emergere quanto fosse adeguata la proposta di Conftrasporto. In questi anni, per fronteggiare una situazione che l'Europa unita non ha saputo o voluto contrastare, diversi Paesi della zona euro hanno autonomamente introdotto normative idonee per limitare forme di dumping sociale e sul cabotaggio abusivo. Ora il vecchio continente sembra aver finalmente capito che occorrono regole uguali per tutti e che bisogna fare immediatamente e senza perdere altro preziosissimo tempo ciò che Conftrasporto ha ribadito anche nel corso di diversi incontri in sede comunitaria, ultimo in ordine di tempo quello con la commissaria per i Trasporti europei Violeta Bulc e con il direttore della DG Move, la direzione generale per la mobilità e i trasporti, Alfred Matthias Ruete: giungere all'apertura delle operazioni di cabotaggio ma solo dopo che regole e costi omogenei saranno stati definiti e resi obbligatori per tutti i Paesi parte del medesimo mercato. Nell'ultimo Forum internazionale di Cernobbio il ministro Graziano Delrio ha annunciato la propria condivisione nel voler ricercare soluzioni omogenee a livello comunitario. La sottoscrizione del documento sottoscritto a Parigi il 31 gennaio per un'"alleanza per l'autotrasporto" è la concretizzazione di quell'impegno. Simona Vicari, sottosegretaria con delega, ha ribadito l'importanza di aver raggiunto una posizione comune utile per le imprese nazionali immediatamente dopo la sigla del documento che in un passaggio afferma come "solo se l'armonizzazione riferita al trasporto stradale sarà attuata nella pratica, qualunque discussione riguardo l'ulteriore liberalizzazione del mercato del trasporto stradale potrà essere prevista". Esattamente quanto riportato nel documento che la Conftrasporto nel 2012 propose nel convegno intitolato "Sciogliere i nodi per competere". Ora non resta che essere fedeli a questo principio.

PAOLO UGGE'

RUOTE D'ITALIA del 15 febbraio 2017

Contratto europeo per l'autotrasporto: facciamolo subito o sar  troppo tardi

Dopo Italia, Francia, Austria, Belgio, Danimarca, Germania, Lussemburgo, Norvegia e Svezia anche l'Olanda   scesa in campo per ostacolare, in tema di lavoro e di cabotaggio, possibili forme di dumping sociale e di abusivismo. Il Governo dei "tulipani" ha infatti seguito l'esempio dei ministri dei Trasporti di altri nove Paesi della zona euro facendo sottoscrivere al proprio rappresentante il documento definito "Alleanza stradale" voluto dall'Europa per garantire pi  numerosi ed efficaci controlli nel trasporto su strada. Ma l'Olanda ha fatto anche di pi , non mostrandosi certo titubante nell'assumere nuove disposizioni: una nuova legge prevede infatti che anche colui che ha richiesto il trasporto potr  essere chiamato nella corresponsabilit  se il datore di lavoro non risulter  in linea con gli standard salariali dei quali i conducenti hanno diritto. Un nuovo "segnale forte" capace di far svoltare anche l'Italia? Che sia la volta buona per attendersi finalmente un mutamento di atteggiamento anche su strade e autostrade del Belpaese?   questa la domanda che si pongono gli operatori nazionali, duramente colpiti dalla concorrenza sleale attuata da operatori di altri Paesi e dall'inerzia del nostro Governo in materia di controlli. Le iniziative che ormai un numero consistente di Paesi del vecchio continente hanno intrapreso mettono il governo nazionale nella posizione di non poter pi  pensare di restare fermo. Soprattutto se si considera che la circolare, peraltro molto blanda, emanata dal dicastero del Lavoro per invitare a un rafforzamento dei controlli anticabotaggio ha suscitato un'inspiegabile quanto preoccupante reazione da parte dell'Europa. Cos'hanno fatto i competenti uffici comunitari? Hanno deciso di chiedere ulteriori chiarimenti, il che significherebbe solo una nuova pericolosissima perdita di tempo. La situazione rischierebbe di sembrare ridicola se non fosse allarmante: mentre gli eurocrati interrogano e mandano richieste di chiarimenti, le imprese italiane continuano a essere penalizzate dalle norme stringenti di altri Paesi che competono con noi. Il rischio   che quando la questione sar  chiarita avremo perso altre quote di mercato o costretto le imprese che intendono continuare a operare a delocalizzare. Se di fronte a tutto questo il governo continua a dimostrarsi "timido" perch  allora non rilanciare, coinvolgendo anche i rappresentanti dei lavoratori una iniziativa per tutelare insieme imprese e lavoratori? Perch  non aprire una vertenza comune per ottenere per coloro che esercitano l'attivit  di conducenti un contratto unico europeo, proprio come avviene per il settore del mare? La strada dalla quale partire   l'individuazione delle parti, iniziando dal rinnovo contrattuale di lavoro. Anzich  fare battaglie politiche per mantenere un tavolo di trattativa con gli intermediari che non ha alcuna ragione di esistere, mobilitiamoci per ottenere un contratto europeo. Solo cos  aiuteremo davvero le imprese e i lavoratori.

PAOLO UGGE'

RUOTE D'ITALIA del 22 febbraio 2017

Forconi e tassisti: il denominatore comune è la rabbia

Rabbia, scarsa fiducia nelle istituzioni: sembrano essere queste le motivazioni che stanno inducendo i tassisti di diverse zone d'Italia a protestare. Rabbia e sfiducia contro un Governo pronto a favorire la concorrenza di Uber, società ideatrice dell'app con la quale prenotare un'autovettura a noleggio e diventare così padrona del mercato? La realtà è un po' diversa da quella che diversi media hanno trasmesso all'opinione pubblica attraverso un messaggio distorto. Con la proroga approvata dal Parlamento non si è infatti voluta favorire Uber, bensì prorogare ancora una volta il termine di entrata in vigore di un articolo inapplicabile: quello che, per fare un esempio, obbligherebbe un autista che abbia appena compiuto il tragitto Milano - Roma a non prendere a bordo nella capitale un nuovo cliente per portarlo nel capoluogo lombardo, perché prima dovrebbe ripassare dal punto di partenza. Avete capito bene: dovrebbe ritornare, viaggiando rigorosamente da solo, a Milano e di nuovo ripartire per Roma e rientrare col cliente... Materia da psichiatria. Certo, la scelta della proroga non è una strada di cui andar fieri, soprattutto se si pensa che si va avanti a colpi di rinvii da otto anni, ovvero da quando, accortosi dell'inapplicabilità delle disposizioni introdotte con l'articolo 29, comma 1 quater, il Ministro ne prorogò l'entrata in vigore, impegnandosi a ridefinire le normative che disciplinano l'attività sia dei taxi che degli Ncc entro l'anno. Ma senza proroga il danno non sarebbe peggiore? Semmai converrebbe prepararsi a una manifestazione di protesta generale, tutti uniti, nel caso in cui il Governo, una volta chiesto ancora tempo per sistemare la faccenda, non dovesse mettersi al lavoro immediatamente per ridisegnare, in modo chiaro e funzionale, le regole del gioco nel trasporto persone. Questo dovrebbe essere fatto: altrimenti la protesta di questi giorni appare solo strumentale. Anche perché l'unica differenza, rispetto al passato, è che nel testo approvato è chiarito che l'oggetto della proroga riguarda tutte le disposizioni contenute. Un aspetto del resto già conosciuto da tempo, tanto che in una circolare del 31 marzo 2016 la Direzione generale per il trasporto stradale affermava che : "... le disposizioni introdotte dall'articolo 29 comma 1-quater sono da ritenersi non in vigore". Dov'è quindi la novità così dirimpente da determinare una reazione così forte?

In quanto a Uber, la sua corsa alla conquista del mercato potrebbe essere facilmente bloccata dal Governo visto che il metodo del colosso americano è in contrasto con le leggi e norme che disciplinano l'attività di trasporto locale. Uber infatti, senza avere dimostrato il requisito della professionalità necessario per esercitare l'attività di trasporto, si fa pagare una prestazione professionale. Questo si chiama esercizio abusivo della professione ed è sanzionabile. La proroga dovrebbe, questa volta, consentire di modificare norme in vigore da più di 25 anni, ovvero quelle che disciplinano l'attività dei tassisti. Ecco allora che in tutta evidenza emerge la strumentalità della protesta che come denominatore comune ha la delusione e la rabbia di categorie che si sentono abbandonate. Per evitare tutto questo il Governo , dopo la fumosa intesa deve intervenire. E prima lo farà meglio sarà. Anche perché c'è un altro settore, il trasporto di merci, dove la situazione appare identica e non vorremmo che "i forconi" fossero nuovamente alle porte. Eventualità nella quale la responsabilità non potrebbe più essere scaricata sugli operatori. Dettare le regole e farle rispettare è un dovere del Governo e non degli operatori.

PAOLO UGGE'

RUOTE D'ITALIA del 1° marzo 2017

Il Governo a un bivio: sceglierà di aiutare la burocrazia o darà lavoro ai giovani?

Nell'edizione in edicola oggi (1 marzo, ndr) del quotidiano il Giornale è pubblicata, a tutta pagina, una lettera aperta indirizzata al Ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Graziano Delrio. Una lettera che Conftrasporto ha deciso di far pubblicare per diffondere il più possibile una proposta lanciata sabato scorso al Transpotec, una delle più importanti fiere dedicate al settore dei trasporti, e che è stata condivisa e apprezzata da moltissimi giovani: sia quelli presenti all'evento sia la marea di persone che ne sono venute a conoscenza attraverso il web e il social. Una proposta semplicissima e forse proprio per questo, efficace (o almeno lo spero): togliere all'Authority dei trasporti i contributi che la stessa autorità ha chiesto alle imprese di autotrasporto per affrontare proprie "spese interne" e utilizzarli invece per offrire risposte concrete alle istanze occupazionali del mondo giovanile, condivise dal Governo. Non facendo pagare alla categoria denaro in più utile solo al mantenimento di una sovrastruttura "burocratica" ma investendo le medesime risorse per favorire l'occupazione giovanile assegnandole a un fondo gestito dall'Albo degli autotrasportatori per abbattere i costi necessari a ottenere l'abilitazione alla professione di conducente. In questo modo potremmo consentire a moltissimi neodiplomati, alle prese con pochi soldi in tasca e prospettive di lavoro anche inferiori, di poter conseguire la patente C e la carta di qualificazione del conducente, la cosiddetta Cqc, con costi ridottissimi. Stiamo parlando di tagliare dell'80 per cento una spesa non indifferente e difficilmente alla portata di molti giovani visto che si tratta di 5 o 6 mila euro. In questo modo si determinerebbe, grazie a un'azione combinata scuola-lavoro, un risultato positivo che potrebbe innescare, ove si introducano agevolazioni di carattere fiscale-previdenziale, opportunità di lavoro per dei giovani professionisti adeguatamente formati. Significherebbe spalancare nuove strade a moltissimi futuri professionisti del volante, chiamati a guidare Tir che sembrano ormai vere astronavi e che richiedono competenze tecnologiche sempre più alte, ma anche a futuri manager del trasporto e della logistica, settori in cui il Paese negli ultimi anni ha pagato un conto elevatissimo. Il tutto togliendo fondi a un'Authority dei trasporti che probabilmente non ne ha neppure diritto: nella lettera aperta al Ministro Delrio viene infatti sottolineato come il mondo dell'autotrasporto, a giudizio di Conftrasporto e non solo, non sia assoggettato all'obbligo del contributo, convincimento condiviso per ben due volte dal suo stesso Ministero. Migliaia di imprenditori del trasporto (rimasti peraltro sconcertati di fronte alla volontà del Governo di voler trovare a tutti i costi il denaro per coprire dei maggiori costi determinati dal completamento degli organici dell'Authority e non invece i soldi per implementare gli organici degli uffici delle Motorizzazioni e non tener così bloccati, per una semplice revisione, moltissimi mezzi) pur fra mille difficoltà sono ancora disponibili a investire denaro, ma vogliono che questo ulteriore sforzo abbia un obiettivo "vero": non mantenere una struttura autoreferenziale, ma partecipare allo sforzo necessario a far ripartire l'occupazione nel settore del trasporto, oggi sempre più assicurata da operatori provenienti da Paesi esteri. La proposta, avanzata al Transpotec è stata applaudita da coloro che lavorano e che cercano lavoro. L'augurio è che il mondo politico faccia lo stesso e colga così l'occasione per dimostrare di viaggiare sulle stesse strade del "mondo reale".

PAOLO UGGE'

RUOTE D'ITALIA dell'8 marzo 2017

Autotrasporto in piazza contro l'immobilismo del Governo

Sabato 18 marzo, su iniziativa di Unatras - la sigla che riunisce le maggiori federazioni del settore, gli autotrasportatori protesteranno in tutta Italia contro le mancate risposte del Governo alle numerose domande poste. Di carne al fuoco ce n'è parecchia: dalla determinazione mensile dei costi indicativi di esercizio dei servizi allo sblocco del rilascio delle autorizzazioni per i trasporti eccezionali, all'assunzione di iniziative che garantiscano la trasparenza del mercato nazionale e internazionale. Il presidente di Fai Conftrasporto Paolo Uggè definisce la mobilitazione "La naturale conseguenza di aspettative disattese, una conclusione alla quale gli autotrasportatori sono giunti dopo lunghi mesi di silenzi, addirittura di retromarce su impegni già presi". Date le premesse, per Conftrasporto non ci si poteva aspettare una risposta diversa da questa; a provocarla, per il presidente Uggè, "I mancati riscontri su alcuni temi centrali per la categoria, per i quali il Governo, e non solo il ministero dei Trasporti, avrebbe dovuto impegnarsi. Per risolvere certe situazioni - spiega il presidente della Confederazione dei trasporti - è necessario che ci sia un coordinamento, un punto di riferimento ben preciso. Altrimenti accade, com'è successo, che i rappresentanti della categoria firmino un protocollo d'intesa con i rappresentanti di un Ministro e poi quell'impegno, frutto di mesi di trattative e di lavoro, finisca col diventare carta straccia". Così le questioni sul tappeto si sono moltiplicate. "L'elenco è lungo - avverte Uggè - Penso alla circolare dell'Inps per la defiscalizzazione riguardante gli autisti all'estero, che le imprese attendono da mesi, la cui firma a parole sembrava imminente e che non è mai stata diffusa. Oppure ai tagli delle risorse per il settore che hanno portato alla riduzione degli sconti per i Tir sui pedaggi industriali, allargando ancora di più la forbice a sfavore delle imprese italiane in materia di competitività. E ancora, alle risorse per il trasporto combinato strada mare e strada rotaia che l'Unione europea aveva già approvato e che il nostro Paese nel 2016 è riuscito incredibilmente a perdere per strada; o al fatto che i 280 ingegneri attesi negli uffici delle Motorizzazioni civili per far finalmente ripartire le revisioni, e non tenere fermi migliaia di mezzi, non sono stati assunti perché mentre il Ministero dei Trasporti ne decretava l'urgentissimo bisogno il Ministero dell'Economia bocciava la richiesta. Come se nella cabina di un Tir un conducente girasse il volante a destra e il suo "secondo" dall'altra parte... La protesta del 18 - conclude il presidente di Conftrasporto - vuol essere l'ultima occasione per spiegare al Governo che una volta fatta una scelta occorre sapere proseguire tutti in quella direzione, altrimenti si provocano solo danni"

PAOLO UGGE'

RUOTE D'ITALIA del 15 marzo 2017

Trasporto persone, il libero mercato senza regole è un pericolo per tutti

Le grandi manovre per liberalizzare il mercato del trasporto persone stanno accelerando? Verrebbe da pensare di sì, almeno a giudicare dalla recentissima "manovra" compiuta dal presidente dell'Antitrust Giovanni Pitruzzella che ha proposto di aprire il mercato a 360 gradi, creando nuovi spazi anche a servizi innovativi. Come quelli ideati da Uber, il colosso partito da San Francisco per conquistare il monopolio del settore grazie al telefonino a colpi di App, ovvero grazie a un'applicazione informatica che consente di prenotare un'autovettura a noleggio in qualsiasi momento e in qualsiasi luogo usando il proprio smartphone. Un progetto basato su un conto economico ben preciso (destinato a far realizzare, a chi dovesse diventare il padrone incontrastato del settore, montagne di denaro) ma che prevedendo l'impiego di autisti non professionisti (come nel caso di Uber Pop) dimentica di fare i conti con l'esigenza di tutelare i pur giusti principi del libero mercato con l'altrettanto sacrosanta garanzia di sicurezza sulle strade e di rispetto dei diritti di tanti piccoli operatori. Una proposta dunque da contrastare. In ogni modo e soprattutto tutti insieme. Perché nuova tecnologia non fa automaticamente rima con maggior sicurezza; e perché liberalizzare non è sinonimo di migliorare. Prova ne è il fatto che, grazie a interpretazioni liberiste all'eccesso, ancora una volta da parte del presidente dell'Antitrust, perfino i costi minimi della sicurezza per l'autotrasporto sono stati messi in contestazione. Un altro potenziale gravissimo pericolo per la sicurezza stradale, fortunatamente frenato da una recente ordinanza della Corte di Giustizia europea che ha riconfermato la prevalenza della sicurezza rispetto ai principi di liberalizzazione. Una cosa dovrebbe essere chiarissima a tutti, a partire proprio dal presidente dell'Antitrust: che libero mercato non vuol dire mercato senza regole, perché in questo caso ad avere la meglio sarebbero i più forti. Come diceva un grande storico e uno dei più grandi studiosi delle civiltà e dei loro cambiamenti a lungo termine, Fernand Braudel, il mercato perfetto si realizza quando esiste l'equilibrio tra domanda e offerta, quindi di fatto quando esistono delle regole. Il rischio evidente, è che in assenza di regole possano diventare signori del mercato, quindi in grado di dettare in futuro le regole, anche dei puri e semplici intermediatori informatici (perché questo è in estrema sintesi ciò che fa Uber con la sua applicazione). Persone e società che magari non sono in possesso dei requisiti necessari per esercitare l'attività di trasportatore; che magari non pagano neppure le tasse in Italia; ma che, nonostante questo, pretendono, come fa Uber, di ricevere il corrispettivo per il trasporto effettuato, impedendo che questo avvenga invece come dovrebbe fra chi offre un servizio e chi lo riceve. L'assenza di regole può solo peggiorare le cose. Per questo i rappresentanti di Fai Confrtrasporto invitano tutti, a cominciare dai responsabili dell'Unione radio taxi italiani, che per voce del presidente Lorenzo Bittarelli ha criticato l'idea del presidente dell'Antitrust, a unire le forze in un'unica grande iniziativa comune, dei tassisti e dei noleggiatori d'auto con conducente. Per non restare esclusi da un mercato nel quale migliaia e migliaia di lavoratori sono entrati a suon di professionalità e serietà, a suon di licenze pagate a carissimo prezzo. E non tramite una semplice App....

PAOLO UGGE'

RUOTE D'ITALIA del 22 marzo 2017

Sarà il Governo a decidere se i Tir fermeranno la protesta o fermeranno il Paese

In alcune città colonne di Tir hanno sfilato tanto lentamente quanto ordinatamente scortati dalle forze dell'ordine; in altre rappresentanti delle associazioni di categoria hanno organizzato sit-in ma anche dibattiti; a Venezia gli autotrasportatori hanno addirittura caricato un autotreno su una chiatta che ha solcato la laguna fino ad approdare in piazza San Marco. Sono alcune "istantanee" della giornata di mobilitazione generale dell'autotrasporto indetta da Unatras sabato 18 marzo contro uno sconcertante immobilismo del Governo che rischia di rendere immobile (perché morto stecchito) un lavoro per natura sempre in movimento. Una manifestazione destinata ad aprire due strade: la soluzione, immediata e senza se ne ma da parte del Governo dei problemi sul tavolo o il fermo dell'autotrasporto, ovvero la paralisi del Paese, unica scelta lasciata al settore trainato, proprio dall'incomprensibile immobilismo della politica, a un passo dal baratro. Ora la palla passa al Governo: terrà conto dell'allarme lanciato altissimo sulle strade e nelle piazze con l'iniziativa? Se così non sarà è già prevista per questa settimana l'invio della convocazione dell'esecutivo Unatras che avrà come argomento centrale l'organizzazione del fermo dell'autotrasporto che verrà organizzato nel pieno rispetto del Codice di autoregolamentazione. Nella giornata di ieri un primo incontro si è svolto per affrontare uno dei tanti temi ormai non più rinviabili, quello dei trasporti eccezionali, con la presentazione di una bozza di direttiva pronta per essere emanata dal Ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Graziano Delrio. Un primo passo per porre fine a una situazione nella quale agli operatori dei trasporti eccezionali viene di fatto impedito di effettuare la propria attività, anche imponendo compiti non certamente spettanti a loro come la verifica della stabilità di ponti e sovrappassi, o addirittura la tenuta di opere d'arte, imponendo loro dei veri e propri balzelli che richiamano alla mente quelli che un noto bandito, Ghino di Tacco, chiedeva a chi percorreva un determinato percorso. Ovviamente occorrerà rendere cogente la direttiva e le disposizioni in essa contenute e questo non sarà un facile compito per il Governo che dovrà contestualmente avviare, senza perdere altro tempo a quasi cinque mesi dal crollo del cavalcavia di Annone Brianza, la mappatura delle condizioni delle strade, per sollevare da possibili responsabilità gli addetti al rilascio delle autorizzazioni e agli interventi manutentivi. Forse legando il trasferimento delle risorse alle Amministrazioni provinciali all'avvenuta verifica sulla tenuta dei ponti, oppure trovando un accordo in Conferenza unificata Stato Regioni, si potrebbero indurre gli enti che hanno le competenze in materia di trasporti a dare applicazione alla direttiva del Ministro. Un'ultima valutazione: oltre a realizzare il più rapidamente possibile la mappatura delle infrastrutture, sostenendo magari la proposta avanzata da Anas, attraverso il suo presidente Gianni Armani, non sarebbe il caso di definire una volta per tutte anche come regolamentare il trasporto eccezionale? Non dimentichiamo che se non si riuscirà a rendere funzionale tale trasporto il risultato sarà che il sistema produttivo perderà le commesse che si sposteranno nei Paesi dove tali trasporti sono regolamentati con chiarezza.

PAOLO UGGE'

RUOTE D'ITALIA del 29 marzo 2017

Taxi e Ncc, otto anni per capire che una norma demenziale va cancellata non sono troppi?

Sono anni, esattamente dal 2009, che Confrtrasporto chiede ai vari Ministri che si sono succeduti alla guida del dicastero dei Trasporti di affrontare e risolvere una situazione insostenibile che coinvolge migliaia di operatori Ncc e taxi, realizzando finalmente, con i rappresentanti delle categorie, una revisione organica della normativa di settore che affronti le questioni della qualificazione professionale, dell'imposizione fiscale, della tutela della concorrenza e della lotta all'abusivismo sia per il servizio di taxi sia per quello di noleggio di auto con conducente. Purtroppo nessuno ha però voluto andare a fondo del problema, trovando più facile e comodo andare avanti a colpi di rinvii, sospendendo ogni volta l'applicazione di alcune infelicissime disposizioni in materia di trasporto di persone invece di cancellarle definitivamente e sostituirle con indicazioni chiare oltre che intelligenti. Come spesso succede, quando i piccoli problemi non si affrontano con il tempo si accorpano fino a divenire di proporzioni importanti e quindi non di facile soluzione. È così per il trasporto merci, che dopo dieci anni si avvia a un nuovo fermo nazionale dei servizi; è così per le normative che regolamentano il servizio taxi e Ncc, a partire dal famigerato articolo 29, comma 1 quater. Quella disposizione, tanto per intenderci, che regola l'esercizio dell'attività vincolata al territorio del Comune rilasciante l'autorizzazione Ncc e che, sempre per capirci, impedisce a un autista che abbia appena trasportato un cliente da Milano a Roma di ospitare a bordo un altro cliente nel viaggio di ritorno, obbligandolo prima a tornare nel capoluogo lombardo, rigorosamente solo, per poi tornare nella capitale a riprendere il nuovo passeggero. Un concentrato di demenza allo stato puro. Ma invece di cancellare quella follia, da otto anni si preferisce ogni volta fare un decreto per affermare che quella norma non è in vigore. Una simile situazione poteva non avere come conseguenza una protesta? Ovviamente no. Col risultato che moltissimi cittadini "innocenti" si sono ritrovati a dover pagare il prezzo di scioperi come quelli indetti dai tassisti, magari un po' "spinti" in questa direzione da qualche azzecagarbugli. Scioperi (e conseguenti nuovi disagi) che rischiano ora di essere effettuati anche dai noleggiatori, almeno a giudicare dagli annunci fatti da alcune associazioni di rappresentanza della categoria. In tutto questo ci sono indubbiamente pesantissime responsabilità politiche che hanno portato da una parte alla denuncia delle associazioni dei noleggiatori, che hanno accusato il Ministero dei Trasporti di aver presentato un decreto senza aver ascoltato le proposte delle parti coinvolte, e dall'altra a una dura presa di posizione della parte oltranzista dei tassisti che considerano il decreto troppo favorevole ai noleggiatori. Uno scenario nel quale, in assenza di un accordo forte tra entrambe le parti interessate, è fin troppo facile prevedere la vittoria di Uber, colosso intenzionato a conquistare il monopolio del mercato a suon di App. Perché, come insegna un vecchio detto, fra i due litiganti è sempre il terzo a godere... Come impedirlo? Costringendo, con un'azione comune, il Governo a governare i processi con intelligenza, incominciando dall'aprire le trattative con chi ha la rappresentanza di interessi di carattere generale. Si dia un tempo ristretto alle parti per formulare delle proposte e poi si emanino regole fondate sulla trasparenza, sull'utilizzo di nuove tecnologie, garantendo contemporaneamente il rispetto delle regole. È l'unica strada percorribile per uscire da una situazione nella quale chi ha tutto da perdere sono gli operatori che hanno investito e fatto sacrifici, oltre agli stessi cittadini privati dei servizi. E tutto per colpa di chi ha governato negli ultimi dieci anni il Paese. Ma anche di chi cammina guardando con la testa all'indietro e tra l'altro ha qualche favoritismo che li pone in condizione diversa rispetto ad altri...

PAOLO UGGE'

RUOTE D'ITALIA del 05 APRILE 2017

Il fermo dei Tir? Il peggior finale per una storia che il Governo non ha saputo riscrivere...

Certe storie sembrano destinate ad avere il peggior epilogo. Una conseguenza inevitabile quando nessuno interviene per modificarlo, nonostante probabilmente sia consapevole che quel finale sarà negativo per tutti. La decisione del fermo dei servizi deciso dall'esecutivo di Unatras, che verrà attuato secondo le modalità da definirsi nel Comitato di presidenza e che dovrà tener conto delle regole che il codice di autoregolamentazione, era il peggior finale che il Paese potesse aspettarsi, ma appare ormai inevitabile di fronte al silenzio di chi avrebbe potuto intervenire e invece non l'ha fatto. O, almeno, non come avrebbe dovuto. Dopo le manifestazioni di sensibilizzazione tenutesi in molte regioni sabato 18 marzo nessun cenno è infatti arrivato dal Governo. Le imprese di trasporto sono rimaste pazientemente, per mesi, in attesa di vedere concretizzati i provvedimenti concordati e dati per risolti, ma nulla è diventato ancora esecutivo. È il caso dei bonus ecologici, che riguardano settori strategici come quello delle autostrade del mare e del trasporto integrato treno- tir, dati per realizzati e presentati come prova della volontà di favorire lo spostamento alle modalità più favorevoli all'ambiente. Peccato che, a oggi, siano rimasti lettera morta. Ma è anche il caso delle misure per combattere le forme di abusivismo di vettori esteri che non rispettando le norme di sicurezza e di natura sociale, mettono fuori mercato le imprese nazionali. A Parigi, in gennaio, i Ministri dei Trasporti hanno sottoscritto un documento comune per ostacolare concretamente le forme di concorrenza sleale: in altri Stati le misure sono state emanate, in Italia non ancora. E, ancora: l'emanazione delle norme per il personale che opera prevalentemente nei traffici internazionali e l'emanazione dei parametri utili a definire i costi della sicurezza che il Ministero potrebbe facilmente definire, sulla base dell'ultima ordinanza della Corte di Giustizia, sono misure destinate a migliorare competitività e sicurezza: perché entrambe (finanziata la prima e senza costi la seconda) sono inapplicate? Il Governo non si accorge che, nel frattempo, ci sono migliaia di automezzi che, per le inefficienze degli uffici territoriali delle Motorizzazioni civili, non sono revisionati nei tempi previsti, con grave danno per l'operatività delle imprese? Nessuno si rende conto che dall'ottobre scorso, dopo la tragedia causata dal crollo del cavalcavia di Annone Brianza, e senza alcuna decisione adeguata da parte del Governo in materia di controllo e manutenzione delle infrastrutture, i trasporti eccezionali sono paralizzati, con pesantissime ricadute sul tutta la produzione, come per esempio nell'intero sistema della siderurgia? La mancanza di un preciso punto di riferimento, rappresentato da un unico interlocutore in grado di coordinare le misure che coinvolgono diversi ministeri, è probabilmente la causa principale di una situazione ormai non più sostenibile. Già, perché mentre da Roma non arrivano risposte "vere", le imprese intanto chiudono l'attività o si trasferiscono all'estero; i lavoratori perdono il lavoro o sono preda di strutture, presenti in altri Paesi, che non danno certezze del rispetto delle garanzie sociali. È per queste principali ragioni (ma ve ne sono altre) che le imprese di autotrasporto si fermeranno. Non per loro scelta: per volontà di chi non sa guidare il Paese come dovrebbe...

PAOLO UGGE'

RUOTE D'ITALIA del 12 APRILE 2017

Dire no all'app per prenotare un'auto non ferma la modernità e difende la sicurezza

Dopo la sentenza con la quale i giudici del tribunale di Roma hanno ordinato il blocco, entro 10 giorni, dei servizi offerti dal gruppo Uber in Italia con la app Uber Black, confermando che l'offerta di noleggiare le berline nere con autista attive a Milano e nella capitale rappresenta una forma di concorrenza sleale, i commenti si sono sprecati. Qualcuno fra coloro che si autodefiniscono i rappresentanti dei consumatori (come se ne avessero il monopolio in esclusiva) ha parlato di "ritorno al Medio Evo" e illustri opinionisti si sono detti concordi paragonando il pronunciamento del tribunale di Roma a un'evidente manovra in retromarcia rispetto alla modernità. Nessuno che abbia fatto cenno invece a due aspetti di rilevante importanza e cioè al fatto che l'applicazione Uber è incompatibile con le normative di legge vigenti e soprattutto che non fornisce garanzie terze riconosciute da un organismo pubblico sulla professionalità e sul possesso dei requisiti necessari per esercitare la professione di noleggiatore con conducente. A conferma è che in questo benedetto Paese il tema della sicurezza spesso viene utilizzato solo a seconda di quanto fa comodo. I rappresentanti del Codacons, ovvero quei signori che quando impugnano davanti ai tribunali amministrativi i decreti che prevedono le deroghe per i mezzi pesanti nei giorni di divieto di circolazione invocano la sicurezza come bene primario, che deve, senza se e senza ma, prevalere sulle esigenze dell'economia, non hanno invece nulla da dire sul fatto che al volante di un'auto noleggiata con un'App possa sedersi chiunque, magari con qualche brutto incidente alle spalle, magari col vizio dell'alcol o con l'abitudine di "farsi"? E non hanno tempo e voglia di domandarsi a chi e quanto possa far comodo che vengano bocciati i costi di sicurezza per il trasporto pesante, "strada" che hanno scelto d'imboccare, nonostante sia in netto contrasto con principi della Corte di Giustizia europea, i magistrati del Tar del Lazio e i vertici dell'Authority della concorrenza? Domande troppo scomode? Meglio non disturbare certi "conducenti"? Ma le leggi cosa ci stanno a fare? Chi esercita la professione, dice la norma, deve essere in possesso di precisi requisiti per esercitare l'attività di trasporto. In caso contrario agisce abusivamente. E il corrispettivo del servizio deve essere percepito dal professionista, non da un intermediario informatico. Uber pretende invece di essere il destinatario del corrispettivo con lo scopo, evidente, di divenire il controllore della domanda e dunque il monopolista. Dopo la sentenza dei giudici di Roma il Governo interverrà finalmente modificando le norme e assumendosene la responsabilità? Nuovi rinvii sarebbero colpevoli. Nel frattempo i tassisti e i noleggiatori non commettano invece la colpa di non dotarsi di un sistema in grado di sostituire Uber organizzandosi, nel rispetto delle regole che nettamente definiscono il servizio taxi e quello degli Ncc, per soddisfare la clientela evitando così che i monopolizzatori divengano i soggetti padroni del mercato. Sprecare l'opportunità offerta dalla sentenza sarebbe un peccato mortale...

PAOLO UGGE'

RUOTE D'ITALIA del 19 APRILE 2017

La tecnologia? Se "accelera" troppo diventerà un'arma pericolosa in un nuovo Far West

Un grande storico francese oltre che uno dei più grandi osservatori dei cambiamenti a lungo termine che avvengono nelle civiltà, Fernand Braudell, sosteneva che in un mercato senza regole è il capitalismo di rapina a uscire vincitore. In sostanza un ritorno al Far West dove il pistolero più veloce elimina il più debole. Sarebbe stato straordinariamente interessante conoscere, se solo fosse stato ancora in vita, le riflessioni di questo grandissimo "osservatore del mondo" sui cambiamenti che negli ultimi tempi hanno visto protagoniste realtà capaci di spazzar via ogni "vecchia" regola del "gioco": realtà pronte, per esempio, a conquistare a colpi di App il monopolio del trasporto passeggeri su taxi e auto a noleggio con conducente, come sta tentando di fare Uber; o magari di offrire ospitalità in casa propria, mettendola di fatto in affitto (e magari offrendo pure cibo), attraverso portali come Airbnb.... Ne avrebbe avuto di materiale da studiare Fernand Braudell con Uber, Airbnb, Amazon, Ali Baba... Magari esaminando i cambiamenti in termini di qualità, per verificare se la rivoluzione tecnologica non abbia fatto aumentare, chissà, anche fenomeni come l'abusivismo o la concorrenza sleale. Diversi opinionisti, tra coloro che vanno per la maggiore, si sono apertamente schierati a favore di questi "percorsi" alternativi sostenendo che questo sia evoluzione che produce vantaggi agli utenti. Nel caso Uber i rappresentanti dei consumatori si sono addirittura costituiti in giudizio per sostenere gli interessi di chi vuole un'ampia possibilità di offerta, per poter disporre magari del monopolio del trasporto privato dei passeggeri, senza domandarsi però quanto potrebbero aumentare i pericoli per la sicurezza senza la possibilità di reali controlli su chi è al volante. Possibile che nessuno si sia domandato: "chi fornisce garanzie sulla sicurezza e professionalità di soggetti che servono piatti cucinati a casa propria?". Oppure: "chi assicura che al volante di quell'auto affittata con un'App non ci sia un alcolizzato, un drogato, uno con precedenti per violenze sessuali?". La verità è che non può essere un'applicazione informatica a definire chi siano i "buoni o i cattivi", ma è sempre un soggetto terzo, meglio se pubblico, che deve offrire le garanzie. E la cosa più incredibile, da ridere se non avesse risvolti tragici, è che diversi tra questi grandi opinionisti sono però i primi, quando si verificano incidenti stradali con vittime, a denunciare "i killer della strada", così come sono i primi a scagliarsi, perché fa audience, sulla mancanza di sicurezza nei porti, nei trasporti ferroviari... I primi, insomma, a chiedere controlli più stringenti e a invocare più sicurezza, senza rendersi conto che per ottenere questo "valore" occorre il rispetto delle regole e una autorità pubblica (lo Stato) che le faccia rispettare. Tornando a Fernand Braudell, siamo sicuri che in un mercato che sta andando verso i "liberi tutti" si tutelino davvero gli utenti e i soggetti più deboli? Le libertà economiche sono una grande conquista, ma un mercato sano (e questa è la regola fondamentale) si realizza quando si determina l'equilibrio tra domanda e offerta. In quel caso il prezzo di un bene è considerato equo. Se nei servizi di trasporto qualcuno che esercita solo l'attività di intermediario, e dunque senza le responsabilità e senza sopportare i costi che i professionisti seri debbono affrontare, opera senza il rispetto delle regole, la conseguenza sarà una sola: far nascere il monopolista che poi determinerà le condizioni più confacenti ai propri interessi e non a quelli degli utenti. Un Governo deve saper coniugare le positività della liberalizzazione guardando avanti ma essendo in grado di coniugarla con il valore della sicurezza, bene superiore ai principi del mercato. Questo impedisce il ritorno a tempi in cui lo sfruttamento dell'uomo era la regola.

PAOLO UGGE'

RUOTE D'ITALIA del 26 APRILE 2017

Domani l'autotrasporto ad un bivio decisivo

Sarà decisivo, in un senso o nell'altro, l'incontro che si terrà domani al Ministero dei Trasporti tra l'Unatras ed i rappresentanti del Ministero. In tempi non sospetti abbiamo valutato positivamente la conduzione e le decisioni che il ministro Delrio in tema di trasporto ha assunto ma ora è giunto il "momento della verità". Domani sapremo se le intese che sono state sottoscritte e che contengono misure importanti per la vita delle imprese di autotrasporto diverranno operative oppure se resteranno sulla carta. I segnali che stiamo raccogliendo nel settore dei trasporti eccezionali o nella realizzazione della riforma dei porti non sembrano, ad esempio, far ben sperare. Da ottobre, mese nel quale il primo ponte è collassato, a Lecco, sono state dette molte parole ma di fatto i trasporti eccezionali si stanno avviando alla paralisi. Dopo l'ultimo evento avvenuto in provincia di Cuneo la situazione non è certo migliorata e quelle imprese che si rivolgono agli uffici competenti per ottenere autorizzazioni segnalano le crescenti difficoltà per ottenerle. Nei porti si doveva avviare un nuovo modo di collegare secondo logiche di sistema le attività nei porti con quelle delle altre modalità, puntando anche sul contributo degli operatori presenti nei tavoli di partenariato. I primi dati dimostrano che è in atto una politica del "fai da te" che ogni presidente del porto, in autonomia e senza coinvolgere gli operatori realmente presenti e con interpretazioni molto personali porta avanti. Ma il coordinamento nazionale previsto che fine ha fatto? Nel trasporto su gomma non elenchiamo tutte le questioni irrisolte perché ne verrebbe un elenco molto lungo. Ci limitiamo a riassumere per titoli le principali. Le misure per contrastare le forme di abusivismo dei vettori esteri, (il Governo italiano ha concordato il 31 gennaio, con altri otto Ministri dei trasporti, interventi a tutela del trasporto stradale) la defiscalizzazione per i conducenti, i costi minimi della sicurezza, i bonus per la comodalità ferro e mare, il funzionamento degli uffici delle motorizzazioni (le immatricolazioni e le revisioni), la ripartizione delle risorse previste per il settore, i tempi di pagamento, ed ovviamente sapere come si intende risolvere i trasporti eccezionali. Occorrono certezze. E' possibile risolvere queste questioni? La risposta sta nella credibilità del Governo. Se tutto quello che è stato sostenuto fino ad oggi non erano bugie, basta la volontà politica.

PAOLO UGGE'

RUOTE D'ITALIA del 03 MAGGIO 2017

Il futuro dei trasporti non può viaggiare su un banale questionario via web...

Una consultazione on line lanciata dal Movimento Cinque Stelle sarà la cartina di tornasole in base alla quale il partito di Beppe Grillo imposterà la propria proposta politica sui trasporti, se gli italiani decideranno di votare per quel partito. Una scelta nella quale nessuno vuole certo "entrare", ma che non può non far riflettere su come, quando si parla di politica di trasporti, si dovrebbero affrontare i molteplici e non certo semplici aspetti nel loro insieme. Meno "semplicisticamente" di quanto possa avvenire con un pur condivisibile sondaggio. Come? Proprio nelle scorse settimane Confraspporto ha inoltrato, ai vari partiti compreso il movimento guidato da Beppe Grillo, la richiesta di un incontro, per approfondire i temi al centro della vertenza in atto fra il mondo dell'autotrasporto e il Governo. Un incontro che la categoria spera possa avvenire presto, per analizzare a fondo i problemi e far emergere indicazioni per far viaggiare in futuro la politica sui trasporti basate magari su conoscenze un pochino più "professionali" di quelle che si presume possano appartenere alla maggior parte dei cittadini che hanno votato il test proposto sul web dai grillini. Test che, val la pena ricordare, ha sottoposto all'attenzione dei militanti tre quesiti formulati dal movimento politico: uno sugli aeroporti; uno sul trasporto merci e il terzo sulla mobilità urbana. Al primo quesito, ovvero "ritieni opportuno eliminare il finanziamento statale agli aeroporti che non raggiungono l'equilibrio finanziario anche se questo dovesse comportare la chiusura di qualcuno di questi", hanno risposto 21.333 persone: 15.410 circa hanno detto sì e 5.923 no. Per quanto concerne invece il trasporto merci, con la domanda "sei disponibile a incrementare le infrastrutture di collegamento ferroviario con porti e interporti per favorire la transizione del trasporto merci dalla gomma al ferro?" su 21.487 votanti 20.816 si sono detti favorevoli e solamente 671 contrari. Infine, in materia di mobilità urbana, tema sul quale gli iscritti venivano invitati a "selezionare misure prioritarie per scoraggiare l'uso dell'auto privata a favore del trasporto sostenibile, collettivo e condiviso, indicando tre preferenze", i 21.305 votanti hanno espresso 60.712 preferenze, indicando, fra le priorità, la maggiore dotazione di risorse per acquisto mezzi del trasporto pubblico (16.594 voti); gli incentivi agli enti locali limitrofi che fanno rete e forniscono alternative di collegamento con altre modalità di trasporto (15.05); le modifiche al Codice della strada per favorire la mobilità pedonale, ciclistica (13.078).

Numeri e proposte interessanti ma che esigono una riflessione più ampia sul trasporto merci argomento che - forse a qualche grillino sfugge... - vede fra i primi sostenitori della comodità e del trasporto integrato ferro, gomma e mare, proprio gli autotrasportatori. Categoria che tra le rivendicazioni fatte al Governo ha lamentato guarda caso il mancato avvio delle intese che dovevano trasferire risorse proprio a favorire il trasporto integrato. Certo, domandare a chiunque se preferisce un bel treno pulito a un tir, magari vecchiotto e inquinante, non può che avere una risposta scontata. Come chiedere ad un bimbo se preferisce una caramella o uno scapaccione. Il problema sul quale aprire approfondimenti è come riuscire a realizzare un sistema a rete che generi minor traffico su gomma (tenendo conto delle distanze che non possono essere slegate dal principio della convenienza per l'intero sistema) e che trasferisca via mare quantità maggiori di merci (consapevoli che diviene fondamentale la funzionalità del sistema portuale e retroportuale). Se i tempi di uscita dai porti verso le infrastrutture stradali, ferroviarie o gli interporti non sono adeguate, ci ritroviamo infatti di fronte solo a un insieme di enunciazioni di principi che non producono nulla. Confraspporto rinnova quindi l'invito, a tutti i partiti compreso quello di Beppe Grillo, al confronto. Nell'interesse dell'economia del Paese che ha l'esigenza di far divenire competitivo il proprio sistema produttivo. E la logistica è la strada più idonea.

PAOLO UGGE'

RUOTE D'ITALIA del 10 MAGGIO 2017

C'è solo un sistema per far ripartire l'Italia: un'unica guida per i trasporti

La politica dei trasporti è un sistema, termine che, vocabolario alla mano, significa "insieme di elementi coordinati tra loro in una unità funzionale". Poche parole ma più che sufficienti a far comprendere come senza coordinamento non esista sistema e come senza quest'ultimo non possa esserci funzionalità. In altre parole, se l'Italia non imparerà, e subito, a fare sistema nei trasporti non potrà esserci speranza di far ripartire il Paese, il lavoro, l'economia. E nessuno, a meno che non voglia passare per un totale incapace, potrà venire a parlarci di ripresa senza sistema. Concetti, spiegati in più occasioni e in modo chiaro da Confrtrasporto, che non dovrebbero essere difficili da comprendere e fare propri. Cosa che purtroppo non è avvenuta. Qualche timida risposta è giunta per il sistema portuale, con una soluzione che però è la risultante di mediazioni. Sarebbero bastate cinque Autorità portuali per varare un piano serio: invece sono, per ora, 15. Chiaro sintomo che la politica, a cui spettano le scelte, non ha ancora capito come la logistica e i trasporti non debbano essere lasciati alle realtà locali e che solo invertendo la rotta si potrà dare competitività all'intero sistema Paese. Confrtrasporto lo ha ribadito anche in un momento importante per il futuro del Paese, alla vigilia del referendum: la scelta se riassegnare allo Stato i poteri decisionali sul sistema infrastrutturale e dei trasporti se posto come quesito singolo avrebbe avuto il parere favorevole degli italiani. Lo sostenevano anche eminenti giuristi, ma anche le loro parole sono rimaste lettera morta. Il risultato è che oggi abbiamo una logistica portuale con ancora troppe Autorità e con tavoli di partnernariato che vengono gestiti dai nuovi presidenti in modo non univoco, per esempio nella scelta dei rappresentanti, e questo anche perché non è stato ancora, così come previsto, istituito il coordinamento nazionale. Nel sistema marittimo il Parlamento ha approvato una legge per mettere ordine nel trasporto di merci e contrastare possibili situazioni di concorrenza sleale, così come avviene parallelamente nell'autotrasporto. Eliminare scompensi sia per i lavoratori sia per gli stessi operatori è un dovere. Confrtrasporto, che conduce la battaglia contro le forme di abusivismo e per il rispetto delle regole, sia su terra sia in mare, e che ne ha fatto l'elemento centrale della sua politica, ritiene che si debbano portare negli organismi comunitari a tutti i livelli questi principi, applicando le leggi in vigore. Aver sottoscritto a Parigi un documento denominato "Alleanza per la tutela del trasporto su gomma" e poi non introdurre quello che già altri Paesi hanno attuato (in Francia la legge porta il nome del neo eletto capo dello Stato, legge Macron), non aiuta certo né gli imprenditori né i lavoratori. E spostandoci dalla terra e dal mare verso il cielo, anche il caso Alitalia dimostra con tutta evidenza quanto sia necessario, pur senza dar vita a una compagnia di Stato, un coordinamento. Nel 2003 venne costituita la Consulta dei trasporti e della logistica: un'intuizione che rispondeva alle diverse esigenze di un'unica "regia". Il presidente del Consiglio Mario Monti, commettendo un evidente sbaglio, la abrogò. Quell'organismo avrebbe consentito alle forze economiche che avevano sottoscritto un "Patto" di presentare al ministero, depositario del potere di scelta, suggerimenti frutto delle esperienze delle rappresentanze sociali. Quattordici anni dopo ci ritroviamo al punto di partenza: perché allora non ripartire da lì?

PAOLO UGGE'

RUOTE D'ITALIA del 17 MAGGIO 2017

Lavoratori marittimi, c'è chi fa informazione sguazzando in un mare di bugie

Esistono persone che pur di raggiungere i propri obiettivi le provano tutte. Ne è un chiaro esempio il caso, inventato ad arte, di una presunta presa di posizione di Confcommercio intenzionata a penalizzare gli armatori croceristi o che operano nelle tratte internazionali.

Nulla di più lontano della realtà. Sulla vicenda non solo il presidente di Fedarlinea, Raffaele Aiello, ha diramato un comunicato a chiarimento, ma anche la stessa presidenza confederale è intervenuta a ribadire la linea della Confcommercio. Non sarebbe stato necessario mobilitare questa confusione: sarebbe stato sufficiente leggere quanto il Parlamento ha approvato, per riordinare il sistema di incentivi fiscali, contributivi e fiscali, nell'ambito della legge sugli adempimenti europei. La norma, voluta dal Parlamento a grandissima maggioranza già dal luglio scorso, con la condivisione di Confrtrasporto, ha circoscritto l'intervento da realizzare alle sole navi traghetto ro-ro e ro-pax, adibite a traffici commerciali tra porti nazionali, con l'obiettivo di incentivare l'occupazione di marittimi italiani ed europei. La legge ha delegato il Governo a intervenire con un decreto legislativo che è ora sottoposto alla Commissione Europea per una preventiva verifica. Le modifiche introdotte hanno subordinato l'accesso ai benefici fiscali e contributivi del Registro internazionale e della Tonnage tax all'imbarco esclusivo di marittimi nazionali o comunitari. La riforma, dunque, quando definitivamente approvata, interesserà solo le navi traghetto impegnate in collegamenti di cabotaggio, anche consecutivo, lasciando del tutto invariato il sistema dei benefici in atto per le navi da crociera e per tutte le altre navi, a cominciare da quelle dedicate ai traffici internazionali. Questa ricostruzione, forse un po' troppo tecnica per i "non addetti ai lavori", chiarisce invece in modo inequivocabile agli operatori del settore la linea confederale e dovrebbe porre fine ai tentativi d'"inquinamento dell'informazione" che, evidentemente per tutt'altre ragioni, qualcuno alimenta nel tentativo di stravolgere un'operazione portata avanti con coerenza e in linea con altre iniziative riguardanti anche il trasporto su gomma da chi prova a difendere imprenditori e lavoratori.

PAOLO UGGE'

RUOTE D'ITALIA del 24 MAGGIO 2017

Via della Seta, ultima chiamata per l'Italia per non restare al palo

Può un'opportunità di crescita economica trasformarsi in una brusca frenata, una sicurezza di avere prospettive positive in un rischio di nuove difficoltà? Apparentemente potrebbe sembrare un "non sense", ma rischia di non esserlo. Una riflessione che merita d'essere fatta anche su opportunità che, sulla carta, appaiono fantastiche. Come per esempio l'idea del presidente Xi Jinping di realizzare, con il mega progetto infrastrutturale della nuova via della Seta, l'incontro tra Oriente e Occidente, dando vita a un nuovo ciclo di sviluppo economico che consentirà alla Cina di trarre evidenti benefici. Un progetto che prevede sei corridoi destinati a congiungere le due economie oggi lontane e che poggia su solidissime basi: per la gestione finanziaria esiste l'Asian International Infrastrutture Bank, di cui fanno parte 58 nazioni, e in prima battuta è previsto un finanziamento di 47 miliardi di dollari. L'Italia, che ha giustamente aderito a tale evoluzione, è interessata per i traffici che entreranno nell'area mediterranea ma cosa ha fatto fino a oggi per farsi trovare pronta all'appuntamento? Poco, anzi quasi nulla. Se si fosse seguita la linea tracciata dall'allora Commissaria ai trasporti Ue, Loyola de Palacyo, e dal Ministro italiano alle Infrastrutture e ai Trasporti Pietro Lunardi (che attraverso le grandi reti di comunicazione TEN avevano delineato il futuro sistema infrastrutturale europeo, indicando anche una short list con i dieci corridoi più urgenti, dei quali quattro interessavano l'Italia, sui quali operare) oggi saremmo messi meglio. Ma la furia iconoclasta di chi vede le grandi opere con la lente dell'ideologia ha rallentato e modificato quei progetti. Così oggi, dopo quindici anni, possiamo affermare che abbiamo fatto davvero ben poco. Due erano le zone di indubbio interesse: a Ovest Genova, Savona, La Spezia e Livorno; a Est Trieste, Venezia e Ravenna. Non possiamo purtroppo dire che Genova, con i problemi della gronda e del terzo valico, sia oggi in grado di dirsi pronta. A Est, al di là dei problemi legati al corridoio Lione - Kiev ancora di là da venire, parrebbe invece esserci una risposta che potrebbe intercettare le merci provenienti dall'area ionico-adriatica. Qui però la Cina ha fatto una mossa decisiva sullo scacchiere mondiale con l'acquisizione del porto del Pireo e starebbe operando per realizzare un corridoio balcanico via terra (gomma e ferro) che potrebbe tutelarla dalle eventuali inefficienze del nostro sistema portuale. Da qui l'importanza del piano del Ministro alle Infrastrutture e ai Trasporti Graziano Delrio che, pur se intaccato da interessi locali, si pone l'obiettivo di recuperare il tempo perduto. Occorre allora lavorare, ridurre per i prossimi cinque anni gli interventi sui due sistemi portuali Est ed Ovest per concorrere a intercettare le opportunità. Se si perderà ulteriore tempo (ipotesi purtroppo assai realistica in assenza di un coordinamento nazionale, con alcune Autorità che a livello territoriale agiscono in modo scollegato e che addirittura, in qualche caso, hanno pensato di aderire ad associazioni a carattere privatistico, oscenità giuridica che va al di là delle loro competenze) il nostro Paese verrà bypassato ritrovandosi a fare i conti non con opportunità di crescita ma con nuove frenate nell'economia. E i viaggi che il presidente del Consiglio Paolo Gentiloni ha effettuato in Cina saranno stati solo un gita di piacere...

PAOLO UGGE'

RUOTE D'ITALIA del 31 MAGGIO 2017

Passeggiere violentate: neppure questo basta a regolamentare il trasporto persone?

Sono anni che Conftrasporto chiede ai rappresentanti dei vari Governi di affrontare la riforma del trasporto pubblico offerto da taxi e da noleggiatori con conducente. Ma nulla si è mosso lasciando spazio a ogni possibile conseguenza. Comprese le comiche finali alle quali siamo giunti oggi, visto che il tribunale di Roma, dopo aver stabilito il blocco totale dei servizi resi dalla piattaforma Uber (società pronta a "vendere" servizi di trasporto persone con una semplice App), con una nuova sentenza ha autorizzato invece la piattaforma a operare. Una situazione che pone diversi interrogativi, alcuni dei quali allarmanti. Sull'attività di Uber si sono dette molte cose e non solo in Italia. Secondo il quotidiano inglese The Guardian a oggi si sono registrate cinque denunce per stupro e 170 per tentata violenza sessuale. Questo assume un significato ben preciso circa il sistema che, anche se certo non direttamente responsabile, potrebbe mettere in contatto moltissime donne con potenziali violentatori (ma anche con autisti sotto l'effetto di droga o alcool) confermando la validità delle considerazioni che Conftrasporto aveva sempre posto. Considerazioni riassumibili in una semplice domanda: quale sicurezza e professionalità può garantire un soggetto privato che dall'oggi al domani, senza alcuna formazione specifica, senza alcun controllo, si metta al volante offrendo passaggi? Non è certo un caso che per gli operatori professionisti del settore sia stato scelto di affidarne il riconoscimento a un ente pubblico con compito di accertarne l'onorabilità, la professionalità e la capacità finanziaria. Non è stato un caso perché i soggetti che esercitano questa attività di natura professionale sono responsabili della sicurezza dei cittadini. E non sono certo le segnalazioni dei singoli "navigatori" (sappiamo a volte come funzionano i voti in Internet ai servizi....) che possono fornire garanzie. E di fronte a tutto questo cosa accade? Che la politica non fa nulla e che i giudici fanno, ma con risultati anche peggiori. Forse i magistrati del Tribunale di Roma che hanno assunto posizioni così diverse probabilmente non hanno potuto approfondire quanto l'avvocato generale della Corte di giustizia europea ha sostenuto proprio relativamente alla natura del rapporto Uber - conducenti. Il legale ha infatti sostenuto che l'attività di Uber rientra nel settore dei trasporti e questo significa che ogni Stato può introdurre l'obbligo di prevedere licenze e autorizzazioni. Uber, si legge nelle conclusioni, non beneficia della libera prestazione dei servizi garantito ai servizi della società dell'informazione in quanto il servizio Uber non può rientrare nella nozione di servizio dell'informazione in quanto non ne soddisfa alcune condizioni. Concordiamo con il Tribunale di Roma che rileva l'urgenza di un intervento urgente del legislatore. Un'urgenza che Conftrasporto denuncia da anni: esattamente dal 2009, ovvero da quando ha iniziato a chiederlo, in ogni occasione nella quale il Governo di turno in modo poco serio decideva di prorogare i termini in vigore, anziché legiferare. Chi governa deve saper coniugare i valori del mercato con il diritti fondamentali che una società civile deve garantire: sicurezza, libertà di intraprendere un'attività ma nel rispetto delle regole. A oggi questo non è avvenuto e si è solo proceduti a slogan e rinvii. Se un Esecutivo non è in grado di garantire principi obbligatori per ogni società civile è meglio che cambi mestiere.

PAOLO UGGE'

RUOTE D'ITALIA del 07 GIUGNO 2017

Guida e riposo, camionisti distaccati, stipendi e cabotaggio: le nuove regole europee dove porteranno l'Italia?

La Commissione Europea ha presentato alcune proposte di modifica della legislazione europea in materia di autotrasporto. I provvedimenti fanno parte del "Pacchetto stradale" e della nuova strategia che la commissaria ai trasporti Violeta Bulc ha intrapreso per promuovere una "mobilità pulita, competitiva e connessa". Le iniziative intendono affrontare diverse criticità che pesano sugli assetti dell'autotrasporto in Europa, a cominciare dai frequenti fenomeni di concorrenza sleale e dumping sociale. Per questo motivo le proposte intendono colmare alcuni vuoti della normativa esistente e fornire chiarimenti per una sua univoca interpretazione. In materia di tempi di guida e di riposo la Commissione propone alcune modifiche per contemperare la tutela delle condizioni sociali dei conducenti con le esigenze di flessibilità delle imprese. Sul fronte del contrasto alla concorrenza sleale, vengono proposte disposizioni più incisive contro le cosiddette "letter box companies" ovvero le società con sedi fittizie di comodo, prevedendo l'obbligo di un più diretto vincolo con l'effettiva operatività dell'impresa. Si propone, inoltre, di estendere alcuni requisiti per l'accesso al mercato anche a chi opera esclusivamente con veicoli leggeri. In materia di diritti dei lavoratori e protezione sociale, le proposte dalla Commissione modificano la legislazione sul distacco dei lavoratori, introducendo, in linea con quanto richiesto da Confrtrasporto-Confcommercio, una normativa ad hoc per i lavoratori dell'autotrasporto, in considerazione delle peculiarità del settore. In relazione alla disciplina dei servizi di cabotaggio (trasporti effettuati all'interno di un Paese da operatori di un altro Paese membro) la Commissione propone di consentire lo svolgimento di un numero illimitato di operazioni di cabotaggio, nell'ambito dei 5 giorni successivi all'ultimo scarico effettuato in un trasporto internazionale e di applicare ai conducenti impegnati in questi servizi la normativa del Paese ospitante in materia di paga minima e di ferie annuali retribuite, indipendentemente da durata e frequenza delle operazioni. Un altro tema cardine dell'iniziativa è la sostenibilità ambientale, con le misure per i pedaggi che intendono contribuire alla diffusione di veicoli a basse emissioni. Confrtrasporto ha seguito con attenzione i lavori preparatori della Commissione europea e continuerà a confrontarsi con i vertici istituzionali nazionali ed europei, a tutela delle imprese e del sistema italiano, soprattutto per le modifiche proposte per il cabotaggio che non possono discostarsi dal principio fissato nel documento Alleanza per la strada, sottoscritto, con altri ministri dei trasporti, anche dal Ministro Delrio. Il principio dal quale Confrtrasporto non intende recedere è sì al cabotaggio, ma prima regole comuni.

PAOLO UGGE'

RUOTE D'ITALIA del 14 GIUGNO 2017

Il G7 Trasporti a Cagliari mette l'Italia di fronte a un bivio: sceglierà la strada giusta?

Sarà un summit di rilevante importanza quello in programma il 21 e 22 giugno a Cagliari: il G7 Trasporti, organizzato nell'accogliente terra di Sardegna per fare il punto sulla politica dei trasporti che verrà, con la presenza della Commissaria europea Violeta Bulc e dei ministri dei Trasporti di Canada, Francia, Germania, Italia, Giappone, Regno Unito e Usa, sarà infatti l'occasione per avere risposte strategiche da parte del nostro Governo, chiamato a un "bivio decisivo" per il futuro del Paese, con i riflettori puntati sul tema della sostenibilità, condizione indispensabile della nostra economia per poter competere e avere un futuro. Come ha voluto del resto ribadire, intervenendo al convegno organizzato lunedì 12 giugno a Roma dal Comitato centrale dell'Albo degli autotrasportatori, il Ministro per le Infrastrutture e i Trasporti Graziano Delrio che al G7 ribadirà quanto da tempo va sostenendo: ovvero che intermodalità e logistica, elementi cardine per la sostenibilità, sono le strade obbligate da prendere per il nostro Paese, insieme a quella che prevede l'alleanza tra tutti gli attori che operano nel mondo dei trasporti per un modello di sviluppo condiviso. Senza la strada della sostenibilità non c'è futuro per l'economia italiana in quanto sarà lo stesso mercato a imporre questa via. Per questo non ci si deve far trovare impreparati, come ha evidenziato ancora lo stesso Ministro. Affermazioni nelle quali non può che riconoscersi in pieno Conftrasporto, considerato che a livello associativo è proprio questa la strada che, grazie a Confcommercio e all'intuizione del presidente Carlo Sangalli, la principale federazione dell'autotrasporto italiano ha già intrapreso. Dimostrando con i fatti, una volta di più, che Conftrasporto è la risposta associativa che mette a sistema le diverse rappresentanze che sono operanti nel mondo dei trasporti. Gomma, ferro, mare e la filiera dei servizi portuali in Confcommercio sono la riproposizione di quella che è la "casa comune" di un mondo imprenditoriale che ha l'obiettivo di dare sostenibilità ed efficienza a un sistema Paese che può essere competitivo e vincente solo se in grado di stare insieme. Muoversi nella medesima direzione è la condizione per essere più forti: non è certo chi si attribuisce, con una sorta di autoinvestitura figlia della supponenza, il compito di tutelare al meglio gli imprenditori ponendosi come un riferimento esclusivo di una sola parte di essi a rafforzare il settore. Per un'imprenditoria adulta che sia in grado di affrontare le sfide del prossimo futuro occorre una rappresentanza che veda "insieme" piccole, medie e grandi imprese. Scegliere di "viaggiare" da soli nasconde invece solo un'esigenza di visibilità, strumento attraverso il quale chi sceglie questa strada ha spesso come solo obiettivo quello di ricercare la tutela dei propri interessi.

PAOLO UGGE'

RUOTE D'ITALIA del 21 GIUGNO 2017

G7 Trasporti, attenti a liberalizzare e a chi vuole più potere per rappresentare se stesso

Cagliari, città dove oggi si ritrovano i Ministri del G7 dei Trasporti, è una località bellissima che, spesso, offre un cielo azzurro terso e un clima splendido. A offuscare il sereno con più di una nuvola e a raffreddare il clima potrebbe però provvedere uno dei temi di cui non si potrà non parlare nell'incontro presieduto dalla commissaria europea Violeta Bulc, ovvero le nuove norme contenute pacchetto stradale. Conftrasporto ha recentemente espresso il proprio vivo apprezzamento per la netta e chiara posizione che ha espresso il nostro Ministro alle Infrastrutture e ai Trasporti Graziano Delrio e, proprio perché ritiene quella di oggi una giornata importante, ha voluto ribadire, alla vigilia del summit sardo, come le proposte contengano aspetti condivisibili e altri assolutamente non accettabili se non adeguatamente chiariti. La norma sul cabotaggio stradale, che toglie il limite alle operazioni susseguenti un trasporto internazionale (oggi è limitato a tre operazioni) è pericolosa e finirebbe per determinare per le imprese situate nel Nord est dell'Italia conseguenze drammatiche. Liberalizzare totalmente l'autotrasporto per cinque giorni, togliendo i limiti attuali, significherebbe infatti determinare la libertà assoluta per gli operatori provenienti dall'Est europeo di poter eseguire servizi di trasporto durante la settimana, tonarsene a casa il venerdì sera e ritornare il lunedì. Pronti a scatenare una nuova concorrenza sleale, considerato l'abisso esistente fra le condizioni economiche che possono offrire rispetto ad aziende italiane soffocate dal costo del lavoro e dal fisco. In un simile contesto l'unica alternativa rispetto alla chiusura dell'attività, per le imprese nazionali situate nelle zone del Veneto, Friuli e Trentino, è la delocalizzazione, ma l'operazione può realizzarsi solo a parità di condizioni. La categoria è schierata al fianco del Ministro Delrio e ne condivide la presa di posizione. Altro aspetto da chiarire è l'intenzione di consentire anche al settore del "conto proprio" di poter fare ricorso alle operazioni di noleggio. Ora il trasporto in conto proprio consente di poter trasportare la merce propria e non quella altrui. Per questo esiste il conto terzi. La ragione è dovuta alla miglior organizzazione che riduce il numero dei viaggi a vuoto ed è alla base dello sviluppo della funzione logistica. Se passasse l'idea contenuta nei testi diffusi, il risultato sarebbe proprio l'incremento dei viaggi a vuoto e per l'ambiente sarebbe un'azione di puro e semplice autolesionismo. Conftrasporto interverrà anche nei confronti del Parlamento che dovrà affrontare il tema e sarà in prima fila a difesa del sistema delle imprese nazionali. Probabilmente non potrà contare sul sostegno di coloro che ricercano gli operatori esteri (per loro non conta la sicurezza o la difesa dell'impresa italiana ma soltanto il prezzo più basso) e che, c'è da scommettere, non si schiereranno. Per loro l'autotrasporto è lo strumento che garantisce operazioni di rendita di posizione: per questo arrivano all'impudenza di chiedere la modifica delle regole della rappresentanza, in essere da anni e mai contestate. I principi per accertare la rappresentanza sono quelli del Cnel e delle Camere di Commercio: cambiare le regole per averne di nuove a proprio uso e consumo non appare esattamente cosa buona e giusta.

PAOLO UGGE'

RUOTE D'ITALIA del 28 GIUGNO 2017

Connetto dunque cresco: l'Italia segua questa strada o se ne pentirà

Il verbo connettere per Confraspporto/Confcommercio ha un significato, un valore e un'importanza particolari. Presentata come "esigenza improcrastinabile" l'anno scorso al Forum internazionale di Cernobbio, che aveva come tema centrale "L'Italia disconnessa", la "connessione del Paese" ha avuto il riconoscimento dell'importante condivisione del Ministro dei Trasporti Graziano Delrio, ribadita nel convegno ospitato recentemente a Roma all'università la Sapienza organizzato dalla segreteria tecnica di missione del Ministero e intitolato "Connettere l'Italia: un modo diverso per riconoscere il medesimo procedimento". Un'esigenza che vale su asfalto come su rotaia, in cielo come via mare e che proprio dalle splendide acque del Golfo di Napoli vede oggi salpare, con al timone Confraspporto, un "road show" destinato a coinvolgere altre realtà portuali proprio sul tema delle esigenze di connettere attraverso una retroportualità funzionale i principali porti del Paese. Confraspporto da tempo invita a non perdere tempo, nella consapevolezza che occorre individuare rapidamente un'area portuale per fare sistema in Adriatico (l'importanza della firma del decreto per il porto franco internazionale di Trieste è del tutto evidente e deve quindi essere rafforzato da scelte politiche adeguate) e una per rilanciare il Tirreno. Interventi che in breve tempo possano consentire alle merci in entrata nel Mediterraneo (la realtà della via della Seta è ormai l'evoluzione prossima) di avere due terminali infrastrutturalmente adeguati ed efficienti sui quali contare. Contrastando così il pericolo più grande all'orizzonte per la nostra economia: ovvero che dal porto del Pireo si sviluppi un corridoio balcanico, stradale e/o ferroviario, potenziando contemporaneamente le rotte verso il porto di Rotterdam, modernamente attrezzato, e scavalcando così l'Italia. Le merci dirette nei mercati dell'Ovest europeo, ivi compreso il Nord del nostro Paese, non produrrebbero così più alcuna ricchezza per l'Italia. Uno scenario da evitare in modo assoluto, ed è per questo che bisognerà agire come un unico sistema, connettendo i porti con il sistema ferroviario e stradale. Per farlo si dovrà rapidamente rafforzare la funzione di regia del coordinamento centrale, anche per evitare iniziative che escludano gli operatori presenti sul territorio che vivono la dimensione portuale, in favore di "clientele" che debbono invece sparire. Dopo un anno non si può ancora attendere: bisogna partire coinvolgendo gli operatori, e questo non certo per sostituirsi all'Autorità costituita, alla quale spetta l'onere della scelta. Si completi il processo di nomina, si dia attuazione alla Conferenza nazionale di coordinamento, anche per evitare che le "clientele" locali generino iniziative in grado di svilire la positiva azione del Ministro Delrio. L'ideoneità di un'Autorità portuale, che riveste una funzione pubblica, di aderire a un'associazione privata di stampo padronale non è che un ridicolo esempio.

PAOLO UGGE'

RUOTE D'ITALIA del 05 LUGLIO 2017

I trasportatori aspettano il Governo alla resa dei conti. Che troppo spesso non tornano ...

Ci sono decisioni che non si vorrebbe mai prendere ma che si è costretti ad adottare. È accaduto di doverlo fare a Unatras, associazione che raggruppa oltre alle federazioni aderenti a Conftrasporto anche le rappresentanze dell'artigianato che compongono Rete Imprese Italia, obbligata ancora una volta, purtroppo, ad assumere iniziative di denuncia nei confronti di chi non perde occasione per sconfessare dati sui quali ogni anno si costruisce un'intesa con il settore. I dati sono quelli delle risorse per le spese non documentabili per le imprese artigiane. Un fatto appariva incontestabile: i destinatari della misura sono diminuiti. Bastava guardare i numeri forniti dal Comitato Centrale dell'Albo dell'autotrasporto per comprendere come le imprese monoveicolari si fossero ridotte. Questo avrebbe dovuto lasciare intendere che le risorse destinate a coprire l'intervento si fossero di conseguenza notevolmente ridotte. Così però non è stato per i responsabili del dicastero dell'Economia che hanno contestato l'entità dei fondi messi a disposizione in quanto, hanno sostenuto, le somme impegnate sarebbero invece incrementate. L'assurdo è che la contestazione è avvenuta, come ogni anno, alla vigilia della denuncia dei redditi, mettendo in gravi difficoltà i destinatari. La questione è stata risolta in "zona Cesarini" solo grazie all'intervento decisivo del capo di gabinetto del ministero dei Trasporti che ha trovato la soluzione idonea, evitando un'inevitabile protesta. Ma c'è un altro problema che potrebbe costringere Unatras a scendere sul piede di guerra: le proposte sulla liberalizzazione dell'attività di cabotaggio, che consentirebbe alle imprese facenti parte dell'Unione europea di poter effettuare i servizi di autotrasporto liberamente per cinque giorni. Su questo aspetto esiste la contrarietà del Ministro dei Trasporti Graziano Delrio e l'Unatras è con lui. Su entrambe le vicende la presa di posizione dell'Unatras è stata immediata, anche perché non è più accettabile che le federazioni di settore sottoscrivano un protocollo con chi rappresenta il Governo e che l'Esecutivo sia poi smentito da burocrati appartenenti ad altri ministeri. È così che alcune misure decise a livello politico (la circolare Inps sulla decontribuzione per i conducenti che effettuano prestazioni all'estero per più di cento giorni è un ulteriore esempio) non diventano operative. La palla passa al ministro Delrio che otterrà di certo il sostegno delle organizzazioni per dare al settore un referente politico. Chi sottoscrive un'intesa impegna il Governo nella sua interezza. Senza questo chiarimento di fondo il rischio è la ripresa dell'azione sindacale.

PAOLO UGGE'

RUOTE D'ITALIA del 12 LUGLIO 2017

Crollo di Annone, la colpa è un po di tutti. Ma non su tutto si è indagato...

Tutto come previsto. Le responsabilità del collassamento del ponte avvenuto il 28 ottobre 2016 ad Annone Brianza, in provincia di Lecco, che aveva causato la morte di un uomo e il ferimento di altre sei persone, sono di tutti: del dirigente della Provincia, del responsabile del servizio concessioni e del capocentro manutenzioni dell'Anas. Ma i periti avanzano ipotesi che, se accolte, coinvolgerebbero anche il conducente dell'automezzo pesante che in quel momento si trovava ad attraversare il cavalcavia e che ha operato nel rispetto delle norme vigenti dopo essere stato regolarmente autorizzato. Chi scrive quel giorno, per l'esattezza attorno alle 15 circa, al volante della sua auto aveva percorso proprio quel tratto di strada e può testimoniare che sul luogo vi erano una pattuglia della Polizia e alcuni addetti dell'Anas che stavano effettuando, questa era stata almeno la nettissima sensazione, delle verifiche, tanto che le corsie erano ridotte da due a una. Da allora più volte è tornata alla mente la prima considerazione avanzata, giustamente, dai rappresentanti delle associazioni dei trasportatori di Lecco: "perché non è stato bloccato il traffico pesante se esistevano dubbi sulla tenuta del manufatto"? Già, gran bella domanda. Come un'altra, del resto, che nessuno sembra mai essersi posto: ovvero come mai sia stata "interpretata" in un certo modo, a molti poco comprensibile, una norma del Codice della strada sui trasporti eccezionali che di fatto ha consentito il proliferare di quel tipo di trasporto. Perché nessuno ha chiesto la ragione per la quale il Tar del Lazio, dopo aver disposto la sospensione della circolare emanata dal ministero dei Trasporti nel 2004/5 che consentiva quel tipo di trasporto solo "se reso eccezionale da un pezzo indivisibile ed unico", non si è mai pronunciato nel merito? Sarebbe interessante se qualche magistrato approfondisse. Accadrà? Impossibile saperlo. Quello che invece si sa fin troppo bene è ciò che si sta determinando in assenza di norme chiare una volta per tutte e fatte rispettare: il trasporto eccezionale è di fatto bloccato. L'emendamento predisposto dal ministro alle Infrastrutture e ai Trasporti Graziano Delrio, proprio relativamente alle condizioni per le quali un trasporto eccezionale può essere autorizzato, è stato eliminato. La circolare firmata per dare una regolamentazione omogenea alle autorità locali, firmata dallo stesso ministro, non è pubblicata. Risultato: ogni funzionario si guarda bene dall'assumersi la responsabilità del rilascio di nuove autorizzazioni e addirittura chiede ai trasportatori (che non ne hanno la competenza né sono i proprietari delle strade) di eseguire perizie tecniche. Pagando, per di più, di tasca propria. Una Provincia addirittura ha, per solo spirito di servizio si intende, fornito il nominativo di un possibile esperto per effettuare tale perizia. Il preventivo di spesa è di oltre 70mila euro. Fin troppo facile, a questo punto, prevedere il futuro: le imprese di autotrasporto chiuderanno; i lavoratori perderanno il posto di lavoro, la domanda di prodotti, vanto della tecnologia italiana, si indirizzerà a produzioni estere e da noi si proseguirà con lo scaricabarile che determinerà una situazione che durerà anni...

PAOLO UGGE'

RUOTE D'ITALIA del 19 LUGLIO 2017

Riduzione dei contributi nei trasporti, chi e perché frena questa opportunità?

C'è un'Italia che vuole lavorare e crescere, e una che sembra invece voler far di tutto per frenarla creando ostacoli sulla strada dello sviluppo. Un'Italia, quest'ultima, infarcita di episodi di ordinaria malaburocrazia, come quello, ultimo in ordine di tempo, che ha per "protagonista" la possibilità di poter ridurre il costo del lavoro attraverso una riduzione dei contributi. Un'opportunità creata nel novembre 2015 quando il ministero dei Trasporti sottoscrisse un protocollo con il quale veniva riconosciuto, per le imprese che occupano lavoratori che effettuano più di cento giorni in operazioni all'estero, la possibilità di ottenere una decontribuzione. Una misura perfettamente compatibile con la regola comunitaria del "de minimis" che consente interventi fino a 100mila euro in un triennio per le imprese di trasporto merci senza avere l'obbligo di notificare la misura stessa prima di applicarla. Una norma che, è bene sottolinearlo, non necessita dunque di ulteriori disposizioni. Ma i burocrati del ministero del Lavoro, chiamati in causa dal gabinetto del dicastero dei Trasporti, hanno cercato in tutti i modi di boicottare il risultato ottenuto. Al punto da "inventarsi" - per rispondere in qualche modo alle pressioni delle organizzazioni del trasporto e dei rappresentanti dello stesso gabinetto del ministero - la necessità di una disposizione di legge. Il 27 aprile scorso, nell'intesa raggiunta con il Governo (a meno che vi sia chi considera che il ministero dei Trasporti quando si assume degli impegni lo faccia per conto proprio e non a nome dell'Esecutivo...) la questione è stata finalmente ripresa in esame e per evitare perdite di tempo ulteriori (nel frattempo le imprese italiane hanno continuato a subire forme di concorrenza non esattamente "leale" proprio in tema di lavoro dalle aziende dell'Est senza che il ministero competente, anche se più volte sollecitato, abbia mai assunto delle iniziative opportune per tutelarle) è stata introdotta nella cosiddetta "manovrina", approvata poi il 23 giugno, la norma specifica richiesta. Tutto risolto? Macché. Già, perché se è vero che le risorse sono disponibili e che c'è finalmente anche la norma di legge, purtroppo l'Inps non ha ancora trovato il tempo di emanare la circolare. E il ministero, al quale compete la vigilanza, ancora una volta non agisce, col risultato che le imprese non possono applicare la decontribuzione. In un Paese serio (o quantomeno "normale") qualcuno sarebbe già stato chiamato a rispondere. Il ministro sarà chiamato a farlo in Parlamento? La speranza è che qualche parlamentare, sensibilizzato dalle imprese interessate, chieda di conoscere le ragioni di questa ennesima beffa burocratica, frutto di superficialità e disinteresse mostrati nei confronti di imprese che a fatica competono sul mercato europeo e che non possono più accettare simili comportamenti. Oltre tutto così facendo si viene meno al principio di correttezza istituzionale che imporrebbe una fattiva collaborazione tra ministeri. Quello dei Trasporti ha la medesima dignità di quella del Lavoro, anche se si chiama Welfare.

PAOLO UGGE'

RUOTE D'ITALIA del 26 LUGLIO 2017

I contratti di lavoro e la competitività di un Paese viaggiano sulla stessa strada.

La competitività di un Paese può essere accelerata oppure frenata dalla "qualità" dei contratti di lavoro che quel Paese sa esprimere. Accade anche per il mondo dell'autotrasporto che, in attesa ormai da mesi del rinnovo del contratto, continua ad assistere a discussioni che non fanno compiere alcun passo significativo in avanti. I rappresentanti delle federazioni che siedono nel Comitato centrale dell'Albo dell'autotrasporto a grande maggioranza richiedono la stipula di due contratti distinti, per dare risposte adeguate a due mondi che l'evoluzione ha negli anni radicalmente modificato: ovvero quello del semplice trasporto di un prodotto da un punto di partenza a uno di arrivo e quello invece della logistica, vero e proprio "sistema" sempre più integrato col mondo produttivo. Due contratti diversi da affidare a referenti diversi, a chi realmente rappresenta quelle imprese. Non è una questione di "politica sindacale" ma di sostanza. Non più una rappresentanza "generalista" che di fatto non rappresenta più, o almeno non adeguatamente, una parte del mondo del lavoro, ma una rappresentanza "specializzata". Continuare a definire i contenuti del nuovo contratto con chi rappresenta la continuità ma molto marginalmente le imprese di trasporto e logistica non può portare a nulla. Il risultato può essere solo la fase di stallo che il settore sta vivendo da mesi, favorita anche dalle richieste dei rappresentanti dei lavoratori che non sono appaiono certo propedeutiche a favorire la ricerca di un'intesa. Se il rinnovo contrattuale dovesse davvero avvenire secondo le aspettative delle organizzazioni sindacali Cgil, Cisl, Uil, le possibili conseguenze appaiono fin troppo chiare: nuove delocalizzazioni, ricorso di personale somministrato, utilizzo di mono veicolari, magari provenienti dall'estero. Per assurdo si ripeterebbe quanto avvenne con la liberalizzazione del mercato dell'autotrasporto, nel 1996, per le tariffe obbligatorie. Quello che troppi sembrano incredibilmente non comprendere è che fino a che si opera in un mercato chiuso, ognuno può tenersi le regole ritenute più adeguate, ma a mercato aperto i concorrenti, non costretti al rispetto delle norme di carattere nazionale, si comportano come meglio ritengono e sono più competitivi. E il mercato del lavoro non fa eccezione. Nessuno si sta accorgendo che a molte imprese nel nostro Paese vengono sottoposti contratti (nonostante pare esistano pronunciamenti in merito alla sua legittimità) molto meno costosi dell'accordo nazionale in essere e, soprattutto, senza applicare i nuovi incrementi? Ovvio che le imprese lo applichino, visto che ottengono risparmi significativi. In questa situazione come è possibile che le rappresentanze storiche del sindacalismo nazionale presenti nel settore dell'autotrasporto non prendano in esame la necessità di agire diversamente? Credono forse davvero che di fronte a risparmi sulla voce costo del lavoro le imprese non prenderanno in considerazione le ipotesi più convenienti? Non considerare tale evoluzione sarebbe un errore per tutti. È, dunque, obbligatoria un'attenta riflessione.

PAOLO UGGE'

RUOTE D'ITALIA del 2 AGOSTO 2017

L'autotrasporto guarda già a dove “trasportare” i propri voti per le prossime elezioni

Prima del periodo feriale è d'obbligo compiere una riflessione su quanto avvenuto in questa prima parte dell'anno. Un “bilancio provvisorio” utile per capire meglio lo scenario e le manovre future. Dal punto di vista delle risorse dobbiamo riconoscere che l'intesa fra Governo e federazioni del mondo dell'autotrasporto ha di fatto ottenuto gli obiettivi prefissati: riduzione dei costi, interventi sugli investimenti e sul combinato ferro e mare sono le voci principali nella lista delle positività. A queste si aggiunge, non dimentichiamolo, l'intervento “in zona Cesarini” che ha confermato la pre deducibilità tra i creditori dell'Ilva delle imprese di trasporto. In attesa di conoscere le evoluzioni sul bonus mare, decisive per poter effettuare una valutazione, e passando invece ai problemi irrisolti, non possiamo dimenticare la questione dei trasporti eccezionali, praticamente paralizzati dalla malaburocrazia dopo il crollo del cavalcavia di Annone Brianza; la funzionalità degli uffici territoriali del Ministero (a partire dalle revisioni e dalle immatricolazioni dei mezzi pesanti “ferme” nelle Motorizzazioni civili per mancanza di personale, disorganizzazione...); l'inefficienza dei controlli per contrastare i fenomeni di abusivismo. Evidentemente le citazioni non sono esaustive ma il giudizio delle positività e delle negatività si limita alle questioni più impattanti. Trarre da queste evidenziazioni un giudizio negativo o positivo sarebbe troppo semplicistico, anche perché alla ripresa dei lavori a settembre l'attenzione sarà concentrata sugli sviluppi che porterà il quarto pacchetto stradale che l'Europa ha presentato e che contiene modifiche importanti sulle operazioni di cabotaggio. Un “percorso” vitale sul quale si dovrà fare squadra con il Ministro alle Infrastrutture e Trasporti Graziano Delrio (sottoscrittore del documento sull'alleanza a difesa del trasporto stradale), per contrastare quelle nuove norme che rappresentano un vero e proprio grimaldello destinato a provocare sconquassi per le nostre imprese. Il tutto si inserirà in una fase elettorale che non sarà certo breve e che ci costringerà a fare delle scelte che, se non ben considerate, potranno portare a dei risultati estremamente negativi per la nostra attività. Questa volta, più che mai, occorrerà analizzare attentamente le intenzioni delle rispettive forze politiche (alcune di queste si sono già espresse sui temi che ci riguardano, e Conftrasporto ha già commentato quello di una forza politica che va per la maggiore), e proprio per questo sarà necessario, e Fai Conftrasporto lo farà, predisporre per tempo un documento sul quale il mondo dell'autotrasporto possa confrontarsi con tutti. Segnalando poi le risposte ricevute agli operatori perché nelle loro scelte tengano conto di come si intendano affrontare i temi più caldi del settore. Le simpatie personali debbono avere un ruolo di secondo piano, rispetto agli interessi generali. Di certo un elemento imprescindibile sarà la ricerca della maggior condivisione, ma Conftrasporto non verrà meno alla propria linea politica. La rappresentanza di sistema deve essere rafforzata perché è l'unica condizione che può rendere interlocutore del nuovo esecutivo l'intero mondo dei trasporti. L'occasione è decisiva. Per questo anche il tema della rappresentanza rientra a pieno titolo nelle questioni alle quali ci troveremo di fronte alla ripresa.

PAOLO UGGE'

RUOTE D'ITALIA del 20 SETTEMBRE 2017

Aumentano i Tir carichi di merci, ma quanta ripresa economica trasportano davvero?

Non è certo per attribuire meriti all'Esecutivo in carica, ma è indubbio che alcuni segnali di ripresa si intravedono. E se è vero che l'Europa cresce il doppio del nostro Paese o che, come segnala il centro Studi della Confcommercio, il Mezzogiorno del Paese fa ancora fatica e l'incremento sui dati occupazionali è frutto per lo più di contratti a termine, rispetto ai tanti segni negativi finalmente se ne vedono anche di positivi. Segnali di ripresa evidenziati anche dai numeri sul traffico dei Tir in autostrada che crescono ormai a due cifre, come ha evidenziato il Corriere della Sera in un articolo di Dario Di Vico che ha provato a fotografare l'Italia che cambia, partendo dai poli logistici che sembrano ridisegnare i territori. Tutto vero, ma allo stesso tempo meritevole di un approfondimento, per comprendere, per esempio, quanto del positivo che appare sulla carta lo sia realmente fino in fondo e "quanta di questa nuova ricchezza" rimanga davvero nel Paese. Un'analisi più approfondita che sarà al centro del terzo Forum di Villa d'Este in programma il 9 e 10 ottobre a Cernobbio. Un "supplemento d'indagine" importantissimo perché non può essere sufficiente, come ha fatto una Confederazione in modo semplicistico, limitarsi a evidenziare come i traffici siano incrementati, quasi a voler dimostrare a tutti i costi che le imprese di autotrasporto stiano vivendo una stagione positiva. Perché così non è. Se ne può accorgere qualsiasi utente della strada percorrendo le nostre autostrade: più della metà dei mezzi pesanti sono esteri. Perché chi si occupa di spedire le merci, e ha incrementato il proprio fatturato, cerca di utilizzare il vettore più conveniente. E questo non significa automaticamente che il fatturato delle imprese di autotrasporto nazionale sia in netta crescita. Anzi, per assurdo è vero il contrario. Il principio della scelta è il costo del servizio. Confratrasporto è convinta che solo una più attenta analisi dei fattori possa fornire una vera chiave di lettura. E questo comporta analizzare aspetti come la delocalizzazione; l'utilizzo di personale in somministrazione; i tempi per le revisioni e le immatricolazioni dei mezzi. O, ancora, dare una risposta al grande interrogativo se la nuova Via della Seta porterà reali benefici all'economia nazionale ed europea; affrontare il tema della concorrenza sleale attraverso lo sfruttamento dei lavoratori, le problematiche del sistema del mare e della filiera portuale, il trasporto su ferro, la necessità di connettere il Paese e il sistema infrastrutturale... Solo un esame di tutto questo aiuterà davvero a comprendere. Compiere analisi sulla base di constatazioni superficiali è come sottovalutare le cause della presenza giornaliera di alcune linee di febbre. Meglio fare qualche controllo in più per approfondirne le cause. A Cernobbio imprenditori, politici, esperti dei sistemi economici del mondo lo faranno.

PAOLO UGGE'

RUOTE D'ITALIA del 27 SETTEMBRE 2017

Infrastrutture e mobilità, dopo 31 anni d'attesa la svolta del Governo partirà?

Sarà come ogni anno Chia Laguna a ospitare, dal 28 al 30 settembre, la Conferenza di sistema di Confcommercio che quest'anno, a dimostrazione di quanto forte sia l'interesse confederale sul tema infrastrutture e mobilità ospiterà una sessione di lavori che avrà come tema: "Le infrastrutture per valorizzare il territorio". Un titolo che fa emergere in tutta evidenza come le connessioni siano fondamentali per la valorizzazione del territorio e la ripresa economica che ne è diretta conseguenza. Connettere l'Italia è lo slogan scelto dal Governo per presentare le misure per il rilancio dei collegamenti infrastrutturali del Paese: una strategia che vuole affrontare le criticità logistiche e trasportistiche che hanno reso l'Italia poco competitiva, "scaricando" finalmente il peso di carenze e inadeguatezze che frenano, pur se in modo e in misura diversi, la movimentazione sia delle merci sia delle persone. Conftrasporto ha accolto con estremo favore la volontà di connettere l'Italia annunciata dal Governo, scelta invocata del resto a gran voce dalla federazione nel 2015, al Forum di Villa d'Este di Cernobbio, dove venne presentato uno studio che aveva, guarda caso, per titolo "Italia disconnessa". Uno studio grazie al quale veniva anche stimato il peso che le disconnessioni hanno avuto e continuano avere sull'intera economia. Connettere l'Italia ha una triplice valenza e la sessione di lavori in programma a Chia, attraverso interventi di esperti e rappresentanti di federazioni presenti nel mondo confederale, cercherà di "fotografare" quanto la strategia del Governo sia funzionale a strutturare lo sviluppo del Paese. Quali sono le tre valenze della decisione assunta dal Governo. La prima è di natura internazionale, con la connessione ai grandi flussi economici europei e mondiali che si sviluppano attraverso le vie d'acqua, via ferro e via strada; la seconda è di natura nazionale, con i collegamenti tra le regioni, tra i nodi logistici, tra i porti e tutte quelle strutture che, per le proprie singole inefficienze, rallentano i flussi di merci di tutti; infine la valenza locale con la connessione dei centri urbani nella consapevolezza che è grazie all'accessibilità che si rende competitiva la piccola e media impresa del commercio e del turismo, contribuendo in parallelo a incrementare il livello di libertà delle persone. Un piano strategico, quello previsto, che recepisce le difficoltà infrastrutturali che negli ultimi anni hanno ampliato, mettendole oggi in chiara evidenza sotto gli occhi di tutti, le differenze con i competitors esteri. È dunque apprezzabile e da sostenere il lavoro del Ministro per le Infrastrutture e i Trasporti Graziano Delrio e Conftrasporto - Confcommercio sono pronte a supportare scelte che erano già state individuate 31 anni fa e inserite nel Piano Generale dei trasporti del 1986. Scelte che ahinoi, per "beghe burocratico-politiche", sono sempre state rinviate se non ostacolate. Speriamo sia la volta buona.

PAOLO UGGE'

RUOTE D'ITALIA del 04 OTTOBRE 2017

Cernobbio vi mostra il mondo del trasporto come non lo avevate mai visto

Connettere l'Italia: un'esigenza ormai riconosciuta da tutti al punto da rappresentare un "must", un passaggio indispensabile per lo sviluppo del Paese diventato l'autentico perno centrale sul quale ruotano le scelte della politica dei trasporti del Governo. Un'esigenza resa di pubblico dominio già nella prima edizione del Forum Internazionale di Cernobbio, non a caso intitolato "l'Italia disconnessa", e che il 9 e 10 ottobre, sempre a Villa d'Este, sarà al centro della terza edizione dell'evento, ripartendo dalle considerazioni congiunturali che frenano la crescita (debito pubblico, elevata pressione fiscale, eccesso di burocrazia e deficit logistici) per approfondire, dentro uno scenario macroeconomico e secondo nuovi modelli di analisi più adeguati, la situazione, le sue cause e le possibili soluzioni. Da trovare, e soprattutto attuare rapidamente visto che, seppure si siano registrati dal 2015 segnali inequivocabili di ripresa del traffico merci, siamo ancora molto distanti (-17,5%) dalle aspettative massime. Certo, le previsioni del 2018 indicano un consolidarsi della ripresa, ma per fare più Prodotto Interno Lordo c'è l'esigenza di un miglior traffico merci che possa consentire un maggior traffico di materie prime e prodotti finiti. La logistica portuale che il ministro per le Infrastrutture e i Trasporti Graziano Delrio ha avviato sarà determinante per il futuro del sistema trasportistico del Paese perché i porti, come sottolinea il documento realizzato dall'ufficio studi di Confcommercio che sarà presentato a Cernobbio, svolgono le funzioni delle valvole cardiache. Senza efficienza adeguata il sistema soffre, come ha sofferto negli ultimi anni e come continua a soffrire: l'analisi delle quote di mercato ci dice che i veicoli italiani hanno perso dal 2005 ben 23 punti percentuali passando dal 36,4% al 13,4% a beneficio dei nuovi entranti che sono invece cresciuti dal 15,5%, superando quota 55%. Quello che salta all'occhio è la crescita prepotente dell'Est europeo che "colpisce" tutti i Paesi tradizionali per i quali il saldo passivo è del 49,7%. Con l'Italia fanalino di coda che ha fatto registrare un meno 69,2% passando, nei traffici internazionali, dal 7,9% del 2005 al 2,1% del 2015. Un'allarmante retromarcia che è il risultato delle carenze strutturali alle quali si aggiunge un sistema burocratico inefficiente. Da troppi mesi manca il personale tecnico per effettuare le revisioni e, anche se pare che il ministero possa assumere 280 ingegneri, c'è chi blocca questa scelta. Nei trasporti eccezionali, dopo il crollo di alcuni ponti, gli enti abilitati al rilascio delle autorizzazioni impongono adempimenti e costi da "Ghino di Tacco" producendo il blocco dell'attività di trasporto e mettendo in grave difficoltà anche l'intera filiera produttiva. Senza una sterzata e un'accelerazione nella politica dei trasporti e delle infrastrutture necessarie, avviata dal ministro Graziano Delrio, come si potranno affrontare le nuove sfide del mercato che deriveranno dalle "nuove Vie della Seta" o da quelle della liberalizzazione che i Paesi emergenti chiedono a gran voce?

PAOLO UGGE'

RUOTE D'ITALIA del 11 OTTOBRE 2017

Infrastrutture, è corsa contro il tempo. E l'Italia corre con una catena al piede lunga decenni

Per costruire un'Italia che possa essere competitiva con gli altri Paesi nel trasporto delle merci occorre saper unire e lavorare diverse "materie prime": alcune tangibili, che si possono toccare, come lo sono strade, porti, ferrovie, realizzati con cemento, ferro, asfalto. Altre decisamente più astratte, che non si possono "vedere". Come può essere il tempo. È proprio quest'ultima è la "materia" diventata più preziosa per l'Italia, per colpa dei decenni persi senza saper o voler ridisegnare la mappa delle infrastrutture e della logistica del nostro Paese, senza riuscire incredibilmente a comprendere l'importanza strategica e vitale di creare una rete di interconnessioni fra asfalto e mare, rotaia e aerei. Tempo che l'Italia oggi non può più permettersi di sprecare, se non vuol correre il pericolo, drammaticamente elevato, di restare esclusa dai traffici del terzo millennio. Perché oggi non basta più fare: bisogna fare in fretta, subito. Che di tempo ne sia stato colpevolmente perso ago-go, negli ultimi decenni, l'ha confermato il ministro per le Infrastrutture e i trasporti Graziano Delrio, intervenendo a Villa d'Este a Cernobbio, sul lago di Como, ai lavori del terzo Forum Internazionale di Confraspporto organizzato da Confcommercio Imprese per l'Italia. Che questo tempo sia invece costato, in termini economici, all'Italia un gap che potrebbe rischiare di non essere davvero più colmabile, senza interventi immediati, lo "denunciano", senza tema di smentita, i numeri analizzati nel documento "Analisi e previsioni per il trasporto merci in Italia" realizzato dai responsabili dell'Uffici studi di Confcommercio, guidato dal direttore da Mariano Bella, in collaborazione con Isfort. Un documento importantissimo (oltre che innovativo visto che ha modificato la lettura classica del settore, prendendo in considerazione sia le modalità di trasporto, ovvero gomma, ferro, mare e aereo, sia i percorsi, interno-interno, interno estero, estero-interni, non limitando più il traffico nazionale stradale ai veicoli con portata superiore alle 3,5 tonnellate, e non circoscrivendo più l'analisi dei traffici all'interno dei confini continentali, ma considerando anche il trasporto merci marittimo e aereo intercontinentale) che mostra come mentre il traffico merci su gomma delle imprese dell'Est da e verso l'Italia è salito in 10 anni del 198 per cento, quello delle imprese italiane è nello stesso arco temporale sceso di circa il 70 per cento". Una situazione al limite dell'inspiegabile, soprattutto se si considera che il 95 per cento del trasporto merci oggi avviene via gomma e via mare e che, come ha sottolineato il ministro Delrio, "la geografia è destino, e l'Italia è immersa nel Mediterraneo". Quindi ha nel proprio destino, politici permettendo, il ruolo di gigantesca piattaforma logistica naturale. Ma i numeri di questo documento ci hanno raccontato anche un altro fattore decisivo per il futuro dell'Italia che va corretto immediatamente: la burocrazia. Una macchina disastrosa, contro la quale giustamente ha puntato l'indice il documento "Connettere l'Italia" realizzato dal Governo. I numeri, in questo caso, ci dicono che le imprese italiane sono costrette in media a dedicare al completamento degli adempimenti amministrativi il 52 per cento in più rispetto ai principali competitor stranieri. Un fardello burocratico insostenibile. Qualcuno può davvero pensare che far partecipare a una corsa due atleti di cui uno costretto a legarsi una palla al piede da 20 chili possa permettere a quest'ultimo di vincere? Nell'autotrasporto sta accadendo esattamente questo.

PAOLO UGGE'

RUOTE D'ITALIA del 18 OTTOBRE 2017

Quante altre imprese devono chiudere prima che il Governo scarichi i costi burocratici?

È da tempo che la burocrazia siede sul "banco degli imputati" con l'accusa di frenare la crescita della nostra economia. Quanto costi al Paese e, in particolare al mondo del trasporto, la macchina burocratica è sotto gli occhi di tutti: un "peso" ormai insostenibile, che ogni impresa è costretta a trainare ogni santo giorno e che rende impossibile restare concorrenziali o, addirittura, sopravvivere sul mercato. Un "carico" di scartoffie, spesso inutili e pagate a peso d'oro, che è stato mostrato in tutta la sua devastante carica negativa al recente Forum di Cernobbio, organizzato da Confcommercio Conftrasporto attraverso un'analisi approfondita, raffrontando la realtà del nostro Paese con la media europea, sia in termini di costi sia di tempo che, come dice il detto, "è denaro". E il denaro perso per il "fattore tempo" è una montagna. Colpa dei tempi biblici che occorrono per effettuare operazioni presso gli uffici decentrati del Ministero, sia per l'apertura della attività di trasporto sia per effettuare una revisione. Un dato emerso è che negli uffici delle Motorizzazioni civili mancano gli ingegneri e nonostante il ministro Graziano Delrio abbia in bilancio le risorse necessarie per assumerli "qualcuno glielo impedisce". Naturalmente a pagarne le conseguenze (con un conto salatissimo) sono le imprese di autotrasporto, in particolar modo quelle che operano nei traffici internazionali. Pazzia allo stato puro! Un altro aspetto finito sotto i riflettori a Cernobbio è quello che riguarda i trasporti eccezionali. Dopo la direttiva emanata per fornire indicazioni omogenee (e risolvere la paralisi che di fatto ha bloccato l'attività dopo i crolli di alcuni cavalcavia e il terrore dei funzionari di rilasciare permessi ed essere magari un domani indagati...) il risultato è stato l'opposto, con le diverse amministrazioni provinciali che assumono diverse iniziative identiche sotto un solo aspetto: costringere le imprese a effettuare verifiche e a predisporre documentazioni dai costi elevatissimi. Un peso burocratico insostenibile quanto incomprensibile che a Cernobbio è stato esibito pubblicamente: un "pacco di carte" alto una spanna richiesto a un'impresa per poter ottenere una autorizzazione per un solo viaggio! Il risultato è la perdita di commesse che coinvolgono l'intera filiera da chi produce fino a chi trasporta. Pare che vi sarà una riunione a breve, purché sia risolutiva! L'ultima grave questione sul tavolo è relativa all'Authority dei trasporti che, nonostante sentenze di tribunali amministrativi e anche della stessa Corte costituzionale, che non riconoscono il diritto di chiedere contributi, prosegue a tormentare di richieste di pagamenti non solo le imprese che sono assoggettate alla sua vigilanza ma anche a quelle che l'obbligo non l'hanno. La domanda che ognuno potrebbe porsi è: come riuscire a coniugare questi tre aspetti all'annunciata scelta di semplificare? Noi ci permettiamo un piccolo suggerimento: per le revisioni le si privatizzino fino a 35 quintali, in attesa dell'assunzione degli ingegneri necessari (almeno i primi 250); per i trasporti eccezionali, visto che si tratta di evitare la chiusura di imprese manifatturiere, oltre che di trasporto, e conseguentemente la perdita di posti di lavoro, si adotti un provvedimento d'urgenza; per l'Autorità si decreti la soppressione nella prossima Legge di Stabilità. Se vi saranno realtà territoriali che invocheranno il conflitto di competenze se la dovranno vedere con gli operatori e con i lavoratori.

PAOLO UGGE'

RUOTE D'ITALIA del 25 OTTOBRE 2017

La macchina delle burocrazia? Lo Stato invece di fermarla vuol far salire a bordo nuovi passeggeri

Tagli agli stipendi dei funzionari pubblici, miglioramento dell'efficienza della macchina pubblica, vita più facile per cittadini e imprese... Basta navigare in Internet (approdando magari al periodo in cui, poco più di un anno fa, sulla stampa dominavano i titoli dedicati al decreto Madia e al miliardo di euro di risparmi atteso grazie all'iniziativa adottata dal ministro per la semplificazione e la pubblica amministrazione) per immergersi in un mare di promesse fatte dal mondo politico agli italiani. Ora il Governo ha la possibilità, concreta, di dimostrare che quelle parole non erano chiacchiere, e che semplificare è possibile, così come anche utilizzare nel migliore dei modi il denaro pubblico, che poi equivale a risparmiare. Come? Semplice: evitando per esempio che, con gli uffici delle Motorizzazioni civili di mezza Italia allo sbando (con le revisioni dei mezzi pesanti che vengono programmate a mesi di distanza per mancanza di personale e col rischio che Tir e merci restino fermi invece di rimettere in moto l'economia del Paese) le risorse che il ministro alle Infrastrutture e ai Trasporti Graziano Delrio aveva già destinato proprio alle Motorizzazioni, per assumere 280 nuovi ingegneri, possano invece prendere all'improvviso una nuova strada. Magari per finire in un "fondo comune" da utilizzare per sostenere un non meglio precisato aumento del personale della pubblica amministrazione. Un'eventuale beffa, se dovesse verificarsi, soprattutto se si pensa che, a chiedere l'assunzione, ritenuta prioritaria, di 280 nuovi ingegneri, è stato proprio un rappresentante del Governo. Un ministro che dentro al mondo dei trasporti e della logistica del proprio Paese ci ha guardato bene, per capirne problemi e possibili soluzioni; uno che, a differenza di altri, ha "studiato" e ha compreso che quei 280 ingegneri sono una reale esigenza. Probabilmente un miliardo di volte più indispensabili al Paese di altri nuovi burocrati... Nonostante questo qualcuno davvero preferirebbe far accomodare sulla già sovraccarica macchina della burocrazia qualche passeggero in più? Il rischio è di far finire fuori strada tutti quanti. E con buona pace di chi aveva creduto veramente che fosse la volta buona; di chi, visto che perfino le risorse economiche erano già state trovate per pagare gli stipendi dei nuovi ingegneri, si era davvero convinto che lo Stato volesse "svoltare" e non solo a parole. Poveri illusi? Può darsi, ma decisi a disilludere chi pensa di poterli prendere in giro una volta di più. Perché questa è una manovra che il mondo dell'autotrasporto non può permettere; perché significherebbe la chiusura di altre imprese del settore, la perdita di altri posti di lavoro, difficoltà pesantissime per moltissime famiglie. Dal palco dell'assemblea degli autotrasportatori di Brescia domenica scorsa è partito, fortissimo, un segnale proveniente dai lavoratori e destinato a tutte le associazioni chiamate a tutelarli: "fermate la macchina burocratica che rappresenta uno dei carichi più pesanti che frenano la competitività, la sostenibilità ambientale sociale economica del Paese; dite no a chi vuole cancellare l'assunzione di 280 nuovi ingegneri, "ingranaggi" indispensabili per far funzionare il motore delle Motorizzazioni civili; dite basta a chi vuol continuare a negare agli imprenditori italiani la possibilità di essere identici agli altri, relegandoli al ruolo di cittadini e lavoratori di serie B". Un invito che Fai Contrasporto ha raccolto, pronta ad attuare ogni iniziativa utile a sostenere una scelta che, come i suoi associati (e come il ministro Delrio...), ritiene indifferibile. Il peggiore errore che la categoria potrebbe compiere oggi sarebbe proprio quello di arrendersi, di lasciarsi andare allo sconforto, pensando che tutto è inutile e che protestare non servirà a nulla. Quello che oggi più che mai bisogna fare è invece combattere. Per far cambiare strada a chi non ha capito che proseguendo sulla vecchia strada si sta trasportando il Paese verso la rovina".

PAOLO UGGE'

RUOTE D'ITALIA del 31 OTTOBRE 2017

Sciopero dei trasporti, nessuno l'ha visto. Ma le telecamere hanno filmato le bugie dei sindacati

Innanzitutto una premessa: nutriamo il massimo rispetto per le iniziative sindacali che i lavoratori effettuano per difendere le loro ragioni. Detto questo (e precisato, per i più duri di comprendonio e coloro che vivono col paraocchi) che non c'è nessuna ironia da parte nostra, ma solo enunciazione di fatti, va aggiunto che non possiamo invece nutrire rispetto per certe iniziative di qualche sindacalista, magari pronto a raccontare di grandi adesioni a manifestazioni di protesta che sono state in realtà veri e propri scioperi fantasma. Ma vediamo di mettere in fila le questioni. Partiamo dalle trattative per il rinnovo del Contratto di lavoro: si protraggono da diverso tempo senza giungere ad alcuna evoluzione positiva, con le difficoltà maggiori che riguardano non la "paga in mano" da riconoscersi ai lavoratori, bensì il costo del lavoro. Non è un mistero che tra le voci che compongono i costi delle imprese quella del lavoro incida mediamente tra il 25 e 28 per cento. Per dirla in soldoni, tra il costo sostenuto da un'impresa italiana e una dei cosiddetti Paesi emergenti ballano dai 15 ai 20 mila euro all'anno. Questo è un elemento che pesa sulla competitività delle imprese italiane e che concorre a determinare sia la delocalizzazione sia il ricorso al personale in affitto. I dati diffusi al recente Forum dei trasporti ospitato a Cernobbio attestano che nei trasporti internazionali le imprese italiane hanno fatto registrare una diminuzione pari al 69 per cento mentre quelle dei Paesi emergenti hanno visto un incremento del 198 per cento. Un recente studio, pubblicato dalla Bgl, sigla che sta per Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung, associazione tedesca dell'autotrasporto e della logistica, segnala che nei primi dieci mesi di quest'anno le imprese della Germania hanno registrato una riduzione del 10 per cento nei chilometri percorsi, passando dal 67,7 al 57,7 per cento, mentre i vettori dei Paesi emergenti sono saliti dal 18,4 al 33,2 per cento. Dati che dovrebbero far riflettere. Per primi proprio certi sindacalisti più attenti alle messinscene che all'analisi e alla risoluzione di problemi reali. Già, perché alcune organizzazioni sindacali per dimostrare di avere il consenso dei lavoratori nello sciopero dei giorni scorsi (organizzando blocchi in alcuni porti e interporti oltre che in alcune imprese, con poche azioni che hanno ovviamente determinato in alcune zone qualche problema ma niente di più) hanno invece lasciato intendere che l'adesione fosse stata massiccia. E, come non bastasse, hanno fatto credere "furbescamente" ai lavoratori-conducenti che si volessero togliere anche i diritti acquisiti come la quattordicesima. La verità è un'altra e racconta due cose: la prima, che nessuno ha mai domandato di concedere la possibilità alle imprese di mettere in discussione dei diritti acquisiti (la reformatio in peius non è consentita); la seconda, che nei due giorni di sciopero i Tir hanno circolato. Ne è testimone "oculare", anche se l'occhio in questo caso è tecnologico, il collegamento diretto con le telecamere installate lungo i tratti stradali che ognuno può vedere. Il quesito al quale rispondere è semplice: visto che ancora non esistono automezzi a guida autonoma e di fronte all'evidenza (filmata) che i camion hanno circolato come in ogni altro giorno, chi c'era alla guida? L'adesione di quasi il 100 per cento dei conducenti allo sciopero è solo il frutto di uno... sciopero mediatico..

PAOLO UGGE'

RUOTE D'ITALIA dell'8 NOVEMBRE 2017

Via della Seta, per l'Italia può essere un'opportunità. O un gravissimo pericolo....

Da una parte un senatore romano cieco, Appio Claudio, che 2000 anni fa ha saputo "vedere" tutta l'importanza di realizzare strade e infrastrutture per diventare grandi, addirittura per conquistare il mondo; dall'altra la Roma di oggi, intesa come centro del potere politico italiano, che non sembra più capace di leggere e capire questa importanza. Ha giocato su questo parallelismo il quotidiano Libero per fotografare la situazione del nostro Paese alla luce di un nuovo fatto epocale: il progetto della Cina di partire alla conquista dell'economia mondiale. Guarda caso attraverso una rete di collegamenti: la Via della Seta, la grande intuizione del presidente Xi Jinping di aprire, attraverso sei corridoi, una nuova strada per far incontrare Oriente e Occidente. Una nuova via che potrebbe rappresentare una straordinaria opportunità di crescita economica anche per l'Italia, ma che allo stesso tempo potrebbe trasformarsi in un terribile rischio: quello di essere "scavalcati" da altri Paesi, da altri collegamenti. Primi fra tutti quello "in partenza" dai porti greci del Pireo e di Salonicco dai quali le merci potrebbero proseguire il proprio viaggio, via asfalto e via, per "approdare" sui mercati del Nord Europa. Perché questo pericolo? Per esempio perché un consorzio a controllo tedesco ha recentemente acquisito il 67 per cento del porto di Salonicco dopo che nel 2016 il porto del Pireo era già stato venduto al colosso cinese del trasporto marittimo Cosco; per esempio perché da questi due porti il flusso delle merci potrebbe raggiungere il Nord Europa bypassando attraverso i Paesi balcanici l'Italia, colpevole di essere rimasta alla finestra a guardare. Frenata, addirittura paralizzata, dalla cecità che 2300 anni fa non aveva impedito a un senatore di "tracciare" una fittissima rete di collegamenti: la cecità "ideologica" di chi ha fatto di tutto per rallentare e modificare quel tragitto verso la crescita e la competitività del nostro lavoro, della nostra economia e che era invece stato delineato chiaramente da chi, come l'ex ministro italiano alle Infrastrutture e ai Trasporti Pietro Lunardi, sapeva vederci invece benissimo. Se si fosse condivisa quella strategia (delineata dall'allora Commissaria ai trasporti Ue, Loyola de Palacyo e "sposata" dal nostro Governo) che attraverso le grandi reti di comunicazione Ten "costruiva" un futuro sistema infrastrutturale europeo, una rete di collegamenti con una logica ben precisa, indicando una short list con i dieci corridoi più urgenti dei quali quattro interessavano l'Italia, oggi l'Italia non sarebbe dov'è: ferma a un palo, pronta a essere sorpassata. Sarebbe bastato comprendere l'importanza di potenziare i porti e la retroportualità di Genova, Savona, La Spezia e Livorno per quanto riguarda il Nord Est e, a Ovest, di Trieste, Venezia e Ravenna per mettere in cassaforte, negli anni a venire, decine di migliaia di posti di lavoro. Potendo contare, per di più, su un vantaggio iniziale incredibile: vivere e lavorare in un Paese che, per la sua collocazione, rappresenta naturalmente la miglior piattaforma logistica in Mediterraneo che si possa sognare. In cosa bisogna sperare ora? Che l'Italia, dopo essere rimasta seduta a guardare, si rialzi all'improvviso e si metta a correre per recuperare il tempo perduto. Occorre individuare innanzitutto un'area portuale per fare sistema in Adriatico, rafforzando con scelte adeguate il primo importantissimo passo compiuto con la firma del decreto per il porto franco internazionale di Trieste e individuare la "rotta" migliore per rilanciare il Tirreno. E poi bisogna offrire alle merci in entrata nel Mediterraneo la possibilità di avere due terminali infrastrutturalmente adeguati ed efficienti sui quali contare, che siano competitivi come lo è il porto di Rotterdam, modernamente attrezzato, capace di smaltire i carichi di lavoro nella metà, in un terzo del tempo che serve nei porti italiani affondati dalla burocrazia. E infine occorre fare tutto questo agendo come un unico sistema, con un'unica cabina di regia, connettendo i porti con il sistema ferroviario e stradale, e questo anche per evitare "clientele"

destinate a generare iniziative in grado di svolgere la positiva azione del ministro delle Infrastrutture e dei trasporti Graziano Delrio. Altrimenti le merci cinesi metteranno fuori gioco i sistemi produttivi europei e conseguentemente anche le imprese di trasporto, in modo particolare quelle navali; altrimenti il Belpaese sarà relegato a recitare un ruolo d'insignificante pedina sullo scacchiere dell'economia, della finanza, della politica che verranno; altrimenti i viaggi che il presidente del Consiglio Paolo Gentiloni ha effettuato in Cina saranno stati solo un gita di piacere...".

PAOLO UGGE'

RUOTE D'ITALIA del 15 NOVEMBRE 2017

Contratto nazionale dei trasporti, chiuderlo in fretta si può. Basta solo volerlo"

Nel fine settimana un altro sciopero nei trasporti pubblici sembra non aver avuto il successo auspicato dagli organizzatori, ma la "Triplice" non demorde: tramite stampa, Cgil Cisl e Uil si sono fatte vive anche sul fronte del trasporto merci minacciando, in caso non ci sia la conclusione delle trattative, un nuovo sciopero dei lavoratori del settore nei giorni 11 e 12 dicembre. Eppure qualche organizzazione avrebbe dato la disponibilità a sottoscrivere quanto già concordato. Perché allora le imprese disponibili al rinnovo contrattuale devono vedersi l'attività bloccata e i lavoratori avere decurtazioni salariali? Mistero. La responsabilità sarebbe delle federazioni che rappresentano le imprese di trasporto e logistica (quasi centomila imprese) che effettuano con automezzi propri anche la vezione e che intendono affrontare problemi di competitività. Perché non limitare l'azione sindacale a queste realtà? Perché "forzare" il coinvolgimento di altre? Forse per timore di un nuovo clamoroso fiasco dopo l'adesione "quasi totale" annunciata dai sindacati ma che non è mai esistita ed è stata clamorosamente sbugiardata anche dalle immagini delle telecamere presenti sulle strade italiane che mostravano la solita circolazione di mezzi pesanti? Se i rappresentanti dei lavoratori sono convinti che le loro rivendicazioni non rischieranno di mettere fuori mercato, ancor più di quanto già non avvenga oggi, le imprese nazionali, è nel loro diritto procedere con le iniziative di lotta. Come dovrebbe essere, del resto, un loro dovere occuparsi anche di delocalizzazioni, utilizzo del personale in somministrazione, ricorso a padroncini: temi questi ultimi che sembrano invece lasciarli del tutto indifferenti. Anziché sostenere teorie fantasiose sulla presunta intenzione di togliere i diritti acquisiti come la quattordicesima, perché non approfondire proposte che non riducono la retribuzione netta dei lavoratori ma intervengono sul costo del lavoro? Perché non rendere noto che i contratti di secondo livello, territoriali, potranno essere stipulati solo da chi fa riferimento alle parti firmatarie del contratto nazionale? Così non si indeboliscono i lavoratori o le loro rappresentanze ma al contrario si rafforza il principio della cogestione. Ormai è evidente a tutti con quanta forza si pone il tema della rappresentatività. Concordiamo che l'organismo di rilevanza costituzionale, il Cnel, non abrogato, si occupi di certificare la rappresentanza dei sindacati e delle parti datoriali: finiranno così le dichiarazioni irreali, come quella di attribuirsi 60mila imprese aderenti in un settore per il quale Unioncamere ne certifica per quella categoria solo 11mila. Concordiamo anche sul principio che chi esercita l'attività in proprio, senza collaboratori, non abbia identico peso di chi fornisce occupazione. Ma non è il caso del trasporto merci: sono invece le realtà che esercitano un'attività di organizzazione o di intermediazione (attività legittime) che non debbono essere prevalenti nel definire le condizioni contrattuali dei dipendenti di imprese aderenti a nove realtà presenti nel Comitato dell'Albo dell'autotrasporto, riconosciute rappresentative da un decreto del ministro, e che muovono la gran parte degli oltre trecentomila automezzi che operano nel settore. Il tema vero è il costo del lavoro ma, a oggi, i rappresentanti dei lavoratori sono stati per lo più assenti dal dibattito. La scelta è fra divenire protagonisti di una reale tutela di chi lavora o invece portare avanti obiettivi che poco hanno a che vedere con gli interessi di lavoratori e imprese. Chiudere il contratto si può e si può fare in fretta. Basta rendersi conto che le condizioni sono mutate.

PAOLO UGGE'

RUOTE D'ITALIA del 22 NOVEMBRE 2017

I professionisti devono avere un compenso equo, perchè i trasportatori no?

Tutti i professionisti hanno diritto a un equo compenso. È questo il principio sul quale al Senato è stato formulato l'emendamento, poi approvato, che stabilisce il diritto a un compenso minimo al di sotto del quale non si potrà scendere. Un principio che non sembra valere però per tutti in un Paese che pure afferma che "la legge è uguale per tutti". Già, perché la domanda che in questi giorni molti autotrasportatori hanno rivolto alle federazioni che li rappresentano è proprio questa: che differenza esiste tra un autotrasportatore e un libero professionista? Perché per un avvocato o un commercialista, che notoriamente hanno una capacità d'interloquire con la controparte del momento e ottenere una parcella più adeguata, ottenendo un compenso in grado di coprire i costi, si introduce l'equo compenso quando si è fatto di tutto per togliere l'equo compenso per i vettori? Non cambia la sostanza cambiando il nome. Qualcuno nel porre la domanda ha anche ipotizzato una risposta più maliziosa: una chiave di lettura secondo la quale con l'equo compenso in realtà si tutelano i grandi professionisti da episodi di concorrenza che piccoli studi "meno famosi" potrebbero attuare. Insomma è un limite a praticare parcelle meno remunerative, avvantaggiando gli studi più strutturati. Tra un avvocato o commercialista conosciuto che pratica i medesimi prezzi (più o meno) di un giovane che apre l'attività a chi si rivolgerà la clientela? Il sospetto che si voglia mascherare un'operazione a favore dei "grandi" studi come una tutela per i meno strutturati nel definire il compenso in qualcuno è già insorta. Siamo in fiduciosa attesa di conoscere l'illuminato parere del professor Giovanni Petruzzella, presidente dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato, oltre che dei giudici del Tar che, per quanto riguarda i costi della sicurezza per le prestazioni di autotrasporto hanno invocato i principi "sacri del libero mercato e della concorrenza". Senza voler nulla togliere alla battaglia sul compenso minimo dei professionisti, vogliamo aggiungere invece anche i costi di sicurezza (o vogliamo chiamarli equi per risolvere il caso nel modo più semplice?) a quelli da rispettare? Stiamo parlando di costi indicati da un'autorità pubblica (il ministero dei Trasporti) che garantisce la terzietà, e in linea con sentenze della corte di Giustizia della Comunità europea che assegna la supremazia della sicurezza dei cittadini rispetto ai risultati economici. Qualora sfuggisse a qualche esegeta del diritto, infatti, i costi minimi della sicurezza per l'autotrasporto impattano sulla sicurezza sociale e della circolazione. Sarà una coincidenza che dopo aver depotenziato una misura immaginata proprio per dare maggior sicurezza ai cittadini, gli incidenti mortali che vedono coinvolti i mezzi pesanti sono incrementati? Ricordiamo che norme di legge prevedono il principio della responsabilità condivisa tra tutti i soggetti che partecipano a un'operazione di trasporto. È del tutto evidente la funzione di quella norma, anche se ormai è evidentissimo a tutti che non piace ai committenti, al Tar e all'Antitrust che non ha voluto prendere in considerazione pareri chiari della Corte di Giustizia Europea. Ci piacerebbe sapere se il pensiero illuminato del presidente dell'Antitrust, che ci auguriamo non si basi su sofismi di carattere giuridico, dopo la legge sull'equo compenso, cambierà...

PAOLO UGGE'

RUOTE D'ITALIA del 29 NOVEMBRE 2017

Nove anni di proroghe invece di una soluzione: la vergogna viaggia in taxi e Ncc

È una vergogna inaccettabile, per uno Stato che si definisce democratico, che dal 2008 si prosegua a colpi di proroghe perché non si hanno la conoscenza o il coraggio d'intervenire per trovare una soluzione definitiva a un problema che vede contrapposti tassisti e noleggiatori con conducente, con questi ultimi "costretti", da una teoria semplicemente demenziale, a rientrare in rimessa dopo ogni servizio. Da nove anni un articolo impone questa assurdità (ma altrettanto improponibile è pensare che i noleggiatori possano ottenere le licenze all'attività da Comuni fuori dalla Regione di residenza e offrire servizi in competizione con gli operatori locali...), ma invece di cancellarlo lo si aggira, con una bella proroga per rinviare all'anno successivo la questione. In questi ultimi mesi il Governo ha cercato, attraverso incontri con i rappresentanti delle categorie, di predisporre un testo che potesse evitare di dover ricorrere, una volta ancora, a una proroga dell'entrata in vigore dell'incredibile norma, ma senza risultati. O meglio, col risultato che la scorsa settimana abbiamo assistito ad azioni di violenza, come quella di spargere chiodi fuori dal terminal dell'aeroporto romano di Fiumicino per danneggiare le auto di chi operava. E il Governo? Assente (non giustificato), quasi che la cosa non lo riguardasse. E, peggio ancora, come se i suoi rappresentanti non sapessero che il servizio pubblico dei tassisti deve avvenire entro certe regole, come in gran parte dei Paesi del mondo. Qualche esempio? Perché si consente alla categoria di non emettere lo scontrino fiscale? E perché non si pretende il rispetto di alcune normative comportamentali e che riguardano le condizioni delle autovetture? Invece che prorogare (che poi è solo la strada più facile per non affrontare un problema) perché non si danno risposte a un settore che da troppo tempo ha la necessità di regole moderne che pongano fine a un diffusissimo esercizio abusivo della professione? C'è poi la questione dei sistemi informatici, con le applicazioni dei "telefonini" che potrebbero essere utili per consentire il controllo costante dei noleggiatori. Un altro esempio del bisogno "disperato" di regole chiare: sì, perché il "nuovo che avanza", a suon di tecnologia, non può consentire che chiunque, senza alcuna professionalità e controllo, possa pretendere di svolgere il servizio spazzando via, con una semplice App, professionisti del trasporto persone in possesso invece della necessaria capacità professionale e dei requisiti previsti dalle norme vigenti. Senza dimenticare un limite fondamentale (da stabilire chiaramente con regole precise): il corrispettivo per le prestazioni di trasporto che spetta al professionista in possesso dei requisiti, il quale riconoscerà un "compenso" alla piattaforma telematica. Le autorizzazioni, da rilasciarsi a livello regionale, non devono solo rispondere a dei parametri legati ai bisogni dell'utenza: dovranno anche essere normate in modo da impedire il determinarsi di posizioni di rendita, esigendo che le conoscenze di coloro che operano su concessione pubblica siano sempre più rispondenti alle esigenze degli utenti. In altre parole: occorre abolire la situazione in essere (da nove anni!), determinata da una gestione clientelare del passato, che per di più consente a Ncc e tassisti di lucrare potendo in tutta tranquillità cedere l'autorizzazione e poi ottenerne una nuova. Per sanare il passato e contemporaneamente dare trasparenza al futuro basterebbero poche regole: quanto tempo occorrerà ancora attendere per averle?

PAOLO UGGE'

RUOTE D'ITALIA del 6 DICEMBRE 2017

Trasporto e logistica, ora che il nuovo contratto c'è si tratta di capirne bene i contenuti

Dopo una trattativa non stop di cinque giorni, domenica 3 dicembre è stato raggiunto l'accordo per il rinnovo del Contratto collettivo nazionale di lavoro degli addetti ai servizi di logistica, trasporto merci e spedizioni, tra tutte le associazioni rappresentanti le imprese del settore e le organizzazioni sindacali Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti. Ha lasciato invece il tavolo prima della trattativa finale il mondo della Cooperazione in disaccordo con i sindacati. Per la Fai l'accordo passa ora all'esame degli organi competenti, a seguito del quale potrà essere eventualmente ratificato. A fronte del raggiunto accordo i sindacati confederali Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti, hanno annunciato la revoca dello sciopero proclamato per l'11 e il 12 dicembre.

Il contratto dovrebbe restare in vigore fino al 31 dicembre 2019 (il condizionale è d'obbligo visto che questo sarebbe coerente con una durata quadriennale che non è stata però formalmente espressa per esigenze delle organizzazioni sindacali) e prevede un aumento a regime, pari a 108 euro (come la precedente tornata contrattuale che aveva avuto però durata triennale) per la qualifica 3 super dei lavoratori al servizio negli uffici e negli impianti fissi e per la nuova qualifica 3B del personale viaggiante. Un aumento a dire il vero teorico se si considera che sarà rateizzato in quattro tranches di cui l'ultima e maggiore (erogabile a ottobre 2019 vicino alla nuova scadenza contrattuale) è subordinata a una specifica verifica delle condizioni economiche del settore. È previsto inoltre un pagamento una tantum di 300 euro (da erogare in due tornate) per coprire una carenza contrattuale di ben 2 anni (2016 e 2017). Non è stata toccata, infine, nonostante la forte pressione dei sindacati, l'indennità di trasferta che rimarrebbe dunque quella del precedente contratto. Per quanto riguarda i contenuti, l'accordo prevede importanti modifiche normative tra cui l'introduzione in nuovi istituti contrattuali. In sintesi, sono state introdotte la possibilità di utilizzo del lavoro a chiamata eliminando l'attuale esplicito divieto; un' apposita normativa sull'assenteismo volta a penalizzare economicamente comportamenti scorretti da parte dei lavoratori; la settimana mobile funzionale a garantire ampia flessibilità per l'azienda in termini di orario di lavoro dei "dipendenti viaggianti"; un nuovo articolato che mira a incentivare l'assunzione di neopatatati e più in generale di giovani, e, ancora, una norma che responsabilizza maggiormente i dipendenti relativamente ai danni da loro provocati. A tutto questo va poi aggiunta la definizione di una nuova classificazione per il personale viaggiante che prevede otto differenti profili lavorativi al posto dei precedenti tre, affiancata da una nuova scala parametrica autonoma e funzionale a valorizzare economicamente in modo differenziato i suddetti profili. Per esempio, per la qualifica 3 super attuale, e va ribadito per il solo personale viaggiante, sono previsti tre differenti livelli retributivi: 3A, 3B e 3C. Infine, tenuto conto delle realtà già esistenti, nell'ambito di Ebilog, l'ente bilaterale nazionale per il settore logistica, trasporto merci e spedizione, il contratto prevederebbe di istituire enti bilaterali territoriali secondo le direttive di una apposita Commissione bilaterale nazionale in fase di costituzione, offrendo inoltre l'opportunità a Conftrasporto, nell'ambito dei servizi del sistema confederale di Confcommercio, di verificare l'esistenza di un possibile miglior sistema di assistenza sanitaria per i lavoratori. A breve la segreteria di Fai Conftrasporto metterà a disposizione i testi relativi all'accordo che saranno analizzati a fondo nel corso di un'apposita giornata informativa organizzata per le segreterie territoriali per descrivere nel dettaglio le novità che potrebbero essere introdotte nel contratto.

PAOLO UGGE'

RUOTE D'ITALIA del 13 DICEMBRE 2017

Ilva, abbiamo già sbagliato una volta. Ripetendo l'errore uccideremo l'industria meccanica

Nessuno intende certo avallare tentazioni localistiche o mettersi contro scelte che appartengono alla politica e alle scelte aziendali, ma il “caso Ilva” di Taranto, con le possibili conseguenze che gli interventi portati avanti da amministratori locali possono produrre, non può non imporre delle riflessioni. A Taranto, a distanza di un paio d'anni, si sta ripetendo quanto già successo con Evergreen, compagnia che attraverso la società partecipata Tct, Taranto container terminal, aveva individuato proprio il porto pugliese come base logistica nella quale lavorare il numero maggiore di merci destinate ad approdare con il raddoppio del Canale di Suez. L'investimento assicurato per lo sviluppo dell'area portuale era di 100 milioni di euro e le prospettive decisamente interessanti visto che, come confermato dai dati registrati in altre zone portuali, avrebbe generato incrementi occupazionali di grande rilevanza. E questo grazie al fatto che un container “lavorato”, cioè oggetto di attività logistiche come il deposito in magazzino, la separazione delle merci, il confezionamento, in media dà un valore aggiunto pari a 2300 euro mentre la sola parte distributiva ne genera 300. Purtroppo la politica dei divieti ha ostacolato gli interventi necessari e il mancato adeguamento dello scalo pugliese, messo in programma nel 2012 con uno specifico accordo, nel 2015 ha indotto l'investitore a spostarsi sul porto del Pireo. Oggi il tema è quello della ripresa produttiva dell'Ilva che, nel caso non avvenisse, rischierebbe di avere conseguenze pesantissime, portando al disastro l'intero sistema siderurgico italiano. Come ha evidenziato appropriatamente in un articolo pubblicato sul quotidiano Libero il professor Bruno Villois, per il ciclo industriale la siderurgia è indispensabile. Il settore metalmeccanico e le costruzioni sono connessi al sistema. Perdere il maggior impianto produttivo significherebbe essere costretti a fare i conti con significative differenze per il costo dei manufatti. A tutto questo si aggiunge poi il tema del trasporto. Forse qualcuno dimentica che tutti questi prodotti debbono compiere tratti stradali e che nella gran parte dei casi servono veicoli eccezionali in grado di trasportare pezzi indivisibili unici o più pezzi divisibili? Di certo non potrà far finta di scordare che, a un anno abbondante di distanza dal crollo del ponte di Annone Brianza, in provincia di Lecco, questa attività di trasporto si è praticamente paralizzata. Al di là di chiacchiere o interventi scoordinati, gli enti proprietari delle strade accampano motivazioni variegata e non concedono le autorizzazioni necessarie. Col risultato, drammatico, di penalizzare non solo l'attività delle imprese di autotrasporto, ma dell'intero comparto siderurgico visto che non è in grado di assicurare la consegna di prodotti destinati all'esportazione. Così si perdono appalti e chi vuol continuare a fare impresa si trasferisce all'estero. La classe politica a volte sembra perdersi in sofismi ma è proprio non occupandosi dei reali problemi delle imprese e della gente che si lascia spazio ai venditori di illusioni e di speranze vane. Così il Paese va a rotoli.

PAOLO UGGE'

RUOTE D'ITALIA del 20 DICEMBRE 2017

Logistica e sicurezza stradale, l'Italia deve smettere di girare a vuoto

Creare, attraverso tavoli di partenariato, un confronto tra mondo pubblico e privato per analizzare quali strade percorrere per far accelerare la crescita economica e allo stesso tempo sociale del Paese: Conftrasporto da tempo va indicando questa via, che ha come passaggio obbligato lo sviluppo della logistica, e ora finalmente questa soluzione sembra essere stata condivisa, comprendendo una volta per tutte che la logistica è un sistema a rete indispensabile in un'economia dei flussi per la competitività di un sistema economico e per la sicurezza. In questi giorni, scordandosi quanto sostenuto nel passato proprio a proposito dei costi della sicurezza nel trasporto merci, sembra che vi sia finalmente stato il riconoscimento del valore delle regole e del loro rispetto, temi messi al centro (alleluia!) del “tavolo della logistica” costituito insieme alle rappresentanze dei lavoratori presso il ministero dello Sviluppo economico. Meglio tardi che mai! E ancor migliore il quadro potrà apparire se verrà subito chiarito un punto chiave: il valore del rispetto delle regole che si intende dare per “interrompere i meccanismi distorti perpetrati attraverso la pratica degli appalti” dovrà valere solo per le forme di cooperative irregolari o sarà invece un principio di carattere generale? A questo proposito i responsabili di Conftrasporto, intervenendo un mese fa in merito al tentativo di introdurre, solo per alcune professioni particolarmente “nobili”, la “regola” dell'equo compenso, si erano domandati se fosse lecito che la massimizzazione del profitto si realizzasse solo attraverso il ribasso dei costi della vezione. In molti sono rimasti sconcertati nel non sentire questi “nuovi paladini” sostenere che la sicurezza e il rifiuto del concetto di lavoro come merce devono essere punti di riferimento (presto ne scopriremo le ragioni delle prese di posizione e allora ricorderemo?). E ancor più perplessità ha suscitato il sentirli affermare, sostenuti in questo dal giurista presidente dell'Autorità della concorrenza, la tesi secondo cui la normativa comunitaria vieterebbe i minimi tariffari. Lo rammentiamo a chi ama dissertare su tale punto: la Corte di Giustizia afferma esattamente il contrario. È contraria solo ai patti di cartello ed è per questo che chiede che tariffe o costi debbano essere fissati da un'Autorità pubblica. Lo stesso concetto, del resto, è stato ripreso a Napoli in un convegno ospitato all'Istituto per gli studi filosofici proprio sulla funzione dell'equo compenso per tutti gli ordini professionali. Gli operatori dell'autotrasporto italiani sono assoggettati a forme di concorrenza sleale attraverso forme di dumping sociale e il concetto della remunerazione proporzionale alla qualità e quantità del lavoro svolto deve essere collegata all'esistenza “libera e dignitosa”, come asserisce l'articolo 36 della Costituzione. Ma questo sembra valere solo se fa comodo. Quante imprese che utilizzano i vettori hanno favorito l'estendersi di un sistema per qualche appalto in più? Se vogliamo operare seriamente iniziamo a sostenere la battaglia per la Road Alliance: la via indicata dai nove Paesi europei che hanno sottoscritto il documento per promuovere, attraverso reali controlli, una politica integrata per la tutela dei diritti sociali dei lavoratori e della sicurezza stradale nel settore dell'autotrasporto è il punto da cui ripartire.

PAOLO UGGE'