

RUOTE D'ITALIA del 10 GENNAIO 2018

A 21, le tragedie stradali vanno prevenute e non "condannate" senza prove

Il tragico incidente stradale avvenuto martedì 2 gennaio sull'autostrada A 21, nel tratto che attraversa Montirone, in provincia di Brescia (dove secondo una prima ricostruzione un Tir avrebbe tamponato una vettura scagliandola contro un'autocisterna carica di benzina che è esplosa provocando sei vittime) ha riproposto all'attenzione generale la professione dei conducenti dei mezzi pesanti. Ma forse sarebbe più esatto dire che ha riproposto, ancora una volta, un vecchio clichè che sembra impossibile cancellare: l'abitudine ad avanzare ipotesi e a fare ricostruzioni basate sull'improvvisazione, sulla scarsa conoscenza della materia e in qualche caso su qualcosa che somiglia fin troppo a una generica voglia di criminalizzare, secondo un'antica consuetudine, i professionisti della strada. Ipotizzando, per esempio, con incredibile rapidità, che l'incidente sarebbe stato originato "da distrazione" (termine che, va precisato per i poco esperti, comprende il colpo di sonno, oltre che l'utilizzo del cellulare), senza prendere in considerazione invece neppure per un solo istante la possibilità di un malore improvviso dell'autista o di un guasto meccanico. Ipotesi impossibili da trovare nella gran parte dei resoconti della tragedia, nei quali del resto non vengono citati neppure i ripetuti interventi che il camionista che guidava il mezzo tamponato, pur se scioccato, ha effettuato per allontanare dal luogo dove si stava per sviluppare il rogo i conducenti di altre autovetture, salvando così diverse persone. Su questo neanche una riga. Si è preferito puntare invece, una volta di più, su altri temi, che spaziano dall'inesattezza al ridicolo, con testate che non si sono prese neppure la briga di verificare il carburante trasportato (c'è chi ha parlato di gasolio, mentre l'automezzo trasportava benzina) o addirittura mettendo in dubbio la regolarità della presenza sull'autostrada di un mezzo che trasportava benzina in cisterna, suggerendo l'opportunità di evitare la circolazione degli automezzi che trasportano tali prodotti. Come se le autovetture si alimentassero ad acqua. Sembra incredibile ma a nessuno pare essere passato per la mente (ma si sa, la notizia che prevede di sbattere il "mostro" in prima pagina è troppo ghiotta...) che di fronte a sei morti sarebbe stato meglio utilizzare innanzitutto rispetto per le vittime e prudenza, prima di alimentare, con ricostruzioni frettolose, una possibile versione destinata a emettere sentenze senza prove reali. E altrettanto strano appare che a nessuno sia venuto in mente di viaggiare a "monte" della tragedia, domandandosi per esempio perché si lascino colpevolmente spalancate delle autostrade a simili disgrazie. Alcuni esempi? Nessuno ha pensato, nel caso dell'eventuale utilizzo del cellulare, di chiedere le ragioni per le quali il Governo non sia riuscito a sostenere, a oggi, l'emendamento proposto unanimemente dalla Commissione trasporti della Camera relativo proprio all'utilizzo del cellulare mentre si è alla guida. Oppure perché un grave pericolo come quello del "colpo di sonno", causato da una patologia detta delle apnee notturne, non sia stato (e non venga tuttora) affrontato in modo razionale. Per sensibilizzare tutti su questo rischio, Confrasperto aveva anche sostenuto, insieme ad Autostrade spa, una campagna che però non ha trovato adeguata attenzione da parte delle autorità pubbliche, che si sono limitate a indire due convegni ma senza sostenere un'azione che ha invece a cuore la sicurezza della circolazione. Quello che troppi non vedono, o fanno finta di non vedere, è che il tema della sicurezza è troppo serio per essere affrontato solo come cronaca, a tragedia ormai avvenuta. Per questo Confrasperto chiede da tempo che sul tema dei trasporti e della sicurezza si cambi registro. Ma questa è una "manovra" che richiede volontà di approfondire, che sembra non interessare tanti politici così come tanti organi d'informazione. Si prosegue con la logica dei killer della strada o, visto che va più di moda, dei "tirroristi". Ma si evitano gli approfondimenti. Forse perché potrebbero far emergere delle scomode verità...

PAOLO UGGE'

RUOTE D'ITALIA del 17 GENNAIO 2018

Corridoio ferroviario? Più che una difesa dell'ambiente sembra un attacco dell'Austria all'economia italiana

La politica spesso è come un teatro: si vede quello che va in scena ma non quello che avviene dietro le quinte. Molto simile a una rappresentazione teatrale rischia di apparire quanto andrà in scena il prossimo 5 febbraio a Monaco, in occasione del vertice sulla questione dei trasporti lungo l'asse del Brennero che chiamerà a raccolta tutti i ministri dei Trasporti, con il nuovo tentativo, celato dietro l'esigenza ambientale, di prevedere la costituzione di un corridoio ferroviario per ridurre il peso del trasporto su gomma, considerato l'unico e vero responsabile dell'inquinamento. Un "progetto" che, se guardato anche "spiando dietro le quinte", ha tutto l'aspetto di un nuovo tentativo, da parte dell'Austria, di provare ancora una volta a ostacolare l'economia italiana. Sventolando come "bandiera" la tutela della natura, ma stando bene attenti a non provare neppure a chiedersi come si produce l'energia necessaria per muovere i treni. Meglio fingere di non vedere che le centrali che producono energia elettrica non sono alimentate con le pale eoliche (chi lo sostenesse meriterebbe un ricovero immediato), ne' tantomeno con l'energia nucleare (pericolosa). Come si alimentano? Non utilizzeranno per caso il gasolio? E allora? Ma c'è anche un'ulteriore riflessione da compiere: se veramente siamo i tutori e gli strenui difensori del libero mercato, perché fare ricorso a forme di penalizzazione di una modalità (quella stradale) in assenza di modalità alternative? La merce, è noto, sceglie la via che più le conviene. In un'economia che si basa sulla logistica l'elemento centrale è il fattore tempo. E le cosiddette rotture di carico, ovvero le divisioni di un carico completo in tante parti destinate a proseguire il percorso su altri mezzi, hanno un peso considerevole che sarebbe un errore madornale non considerare nel costo del prodotto, un elemento imprescindibile sia nella modalità via acqua sia via ferro. Una realtà valida almeno fino a quando sotto le case o nelle aziende non arriveranno direttamente i treni. La modalità su gomma, sia nella parte iniziale sia terminale del percorso per trasportare le merci, sarà dunque sempre utilizzata, ma a tutto questo non sembrano pensare gli ambientalisti che hanno deciso di infischiarne dei principi fondamentali sui quali si basa il sistema. L'Austria, nonostante i sonori schiaffoni presi dalla Corte di Giustizia del vecchio Continente ogni volta che si è provato a introdurre limitazioni al trasporto su gomma, oggi rilancia un sistema di contingentamento che ricorda molto il sistema degli ecopunti che la Commissione europea bocciò sonoramente (14 a 1) 15 anni fa circa. Alcuni deputati europei, Lara Comi (Forza Italia), Andrea Ciocca (Lega) e Isabella De Monte (PD), hanno presentato interrogazioni parlamentari. Altri per ora sono in fase di riflessione, forse più impegnati a occuparsi di fatti che possano finire nelle pagine rosa di qualche testata giornalistica che di realtà dalle quali dipendono il futuro dell'economia, la competitività del Paese e, dunque, la qualità della vita di ogni singolo cittadino. E le associazioni di categoria? Per ora, a eccezione di quella del presidente di Anita, non si sono registrate nuove prese di posizione, forse proprio in attesa della prossima mossa del Governo su una questione ad altissimo impatto sul futuro dell'Italia. Futuro che fra poche settimane si giocherà anche alle urne elettorali: siamo curiosi di vedere se coloro che sostengono nelle loro campagne elettorali di voler difendere realmente gli interessi del Paese e delle sue imprese la smetteranno di occuparsi e scannarsi su temi di importanza siderale (un esempio? Come voterà Orietta Berti?) e si occuperanno invece dei temi che toccano il futuro di un Paese che ormai è stanco di promesse e chiede fatti concreti. Un Paese che non ne può più del teatrino della politica e che vuol vedere cosa accade dietro le quinte...

PAOLO UGGE'

RUOTE D'ITALIA del 24 GENNAIO 2018

L'autotrasporto è chiamato alle urne per far viaggiare l'economia del Paese, non per fermarla.

È iniziata ormai la campagna elettorale e tutte le forze politiche si stanno organizzando e stanno scegliendo i candidati che si presenteranno al giudizio degli elettori nelle prossime settimane. Ma se il mondo politico ha ormai acceso i motori e sembra non vedere l'ora che parta la gara, la stessa cosa non può certo dirsi dei cittadini. Un dato che sembra dominare è infatti la poca voglia degli italiani, stanchi di tante parole e promesse, di recarsi alle urne. L'orientamento emergente, secondo le ultime indicazioni, ipotizza che circa il 40 per cento degli aventi diritto al voto non intenda recarsi il 4 marzo alle urne. Un errore grossolano, come spiega chiarissimamente un detto utilizzato proprio per argomentare le ragioni per le quali occorre invece partecipare al voto: "se anche gli elettori non si occupano della politica, questa si occuperà comunque del loro futuro".

Per far sì che la politica possa occuparsi, con competenza, del futuro (sempre più incerto) di moltissime persone che lavorano nel settore dell'autotrasporto i responsabili di Confrtrasporto hanno inoltrato nello scorso fine settimana a tutte le forze politiche alcune proposte con un documento dal titolo esaustivo: "logistica per la crescita". Un documento disponibile per tutti coloro che lo vorranno esaminare, basta chiederlo alla stessa federazione.

Che la logistica sia un tema che impatta fortemente sulla competitività dell'economia è ormai risaputo da tanti, primi fra tutti coloro che si occupano di argomenti economici. Molti tuttavia limitano il perimetro di attenzione al trasporto pubblico locale o al trasporto su ferro. E questa è una grave lacuna culturale. Non vi è alcun dubbio che il tema del trasporto pubblico debba essere affrontato, in quanto si tratta di un servizio che impatta con il diritto alla mobilità delle persone. Passare tuttavia in seconda linea il sistema del trasporto merci, che consente al Paese di garantire competitività per la filiera produttiva, e quindi consumi e occupazione, rischia di essere un errore che pagheremo tutti a carissimo prezzo. Purtroppo tra coloro che partecipano alla competizione elettorale esiste una forza politica che pensa alla "decrecita felice" e pone il trasporto su gomma come "il mostro da estirpare. Senza capire, purtroppo, che il problema non è ostacolare o privilegiare una modalità di trasporto rispetto a un'altra, ma che l'elemento di sviluppo è coniugare le esigenze dell'economia con quelle dell'ambiente. E questo può avvenire solo se si pensa a un sistema di trasporti strettamente connessi tra loro. Confrtrasporto contrasterà in ogni modo la visione di chi, probabilmente perché poco a conoscenza di cosa sia una filiera produttiva, sostiene idee che non esistono in alcun Paese al mondo. Come ha riconosciuto anche un giornalista attento conoscitore di questo mondo, Dario Di Vico in un articolo apparso sul Corriere della Sera " la riorganizzazione dei cicli della produzione diffusi lungo le filiere privilegiano la qualità dei fornitori e quindi il trasporto su gomma appare vincente". Occorre quindi una nuova governance; innalzare la conoscenza fra i più giovani; rilanciare l'accessibilità competitiva; sburocratizzare, semplificando norme e adempimenti; promuovere soluzioni logistiche sostenibili dal punto di vista ambientale, introducendo meccanismi premianti per chi attua delle soluzioni per maggior sicurezza e minor inquinamento; rendere funzionanti gli uffici territoriali delle Motorizzazioni civili; istituire pattuglie dedicate ai controlli specifici sui mezzi pesanti, al fine di assicurare il rispetto delle regole da parte di tutti. Operatori esteri, nazionali e committenti.

Per raggiungere questi obiettivi Confrtrasporto si impegnerà direttamente a tutti i livelli con l'obiettivo di coinvolgere più operatori possibili. In gioco il 4 marzo, insieme al futuro del Paese, c'è anche quello di una categoria di imprenditori indispensabili per la vita del Paese.

PAOLO UGGE'

RUOTE D'ITALIA del 31 GENNAIO 2018

Chi chiede il voto cosa farà per l'autotrasporto? I partiti lo dicano prima d'andare ai seggi

Il mondo dell'autotrasporto ha avuto modo di sottolineare più volte, in particolar modo attraverso Confrtrasporto, l'importanza delle prossime elezioni politiche. Un voto che può rappresentare una svolta, ma allo stesso tempo una disastrosa frenata, perché in gioco c'è futuro del Paese e perché mai come oggi alla guida del Paese è vietato avere politici non adeguatamente preparati ad affrontare un momento economico particolarmente delicato, a confrontarsi con la situazione politica di altre nazioni. Per questo occorre tenere altissima l'attenzione sui alcuni temi che dovranno essere oggetto di scelte determinanti da parte del prossimo Esecutivo. Temi sui quali Confrtrasporto attende precise risposte dalle diverse forze politiche così da poter informare adeguatamente tutti gli operatori del settore. Quali sono gli argomenti prioritari? Iniziamo con due (nelle prossime settimane ne affronteremo altri): il Corridoio del Brennero e il disastro Motorizzazioni civili. Il primo: il 5 febbraio si terrà a Monaco, in occasione del vertice sulla questione dei trasporti lungo l'asse del Brennero con i Ministri dei Trasporti europei, un incontro importante per l'Italia, che avrà come tema di fondo la possibilità di contingentare il trasporto su gomma al valico. L'obiettivo al quale sembrano mirare gli austriaci non riguarda solo l'introduzione del previsto sovra pedaggio per finanziare il traforo, come deciso dalla Comunità europea: celato dietro le quinte potrebbe esserci il progetto di reintrodurre una sorta di contingentamento su un corridoio che consente di collegare l'Italia con i Paesi nordeuropei. Confrtrasporto ha criticato, a mezzo stampa, l'ipotesi chiedendo al ministro alle Infrastrutture e ai trasporti Graziano Delrio di intervenire in prima persona per opporsi alla proposta. Quello della libera circolazione delle merci è un tema che gioca un ruolo pesantissimo sull'intera economia italiana e non solo sull'attività di trasporto. Nel documento inviato a tutte le forze politiche questo aspetto è sottolineato con grande determinazione. È opportuno conoscere le intenzioni di ogni schieramento per esprimere un voto consapevole. Secondo tema caldissimo, la funzionalità degli uffici territoriali del ministero: le disfunzioni degli uffici delle Motorizzazioni civili sono una delle gravi carenze fatte ricadere sulla categoria. Le imprese, soprattutto quelle che operano all'estero, sono penalizzate dalle mancate revisioni che non sono effettuate per l'assenza di personale tecnico. In province che "trainano" l'economia italiana occorrono sette mesi per una revisione. Era stata annunciata l'assunzione di 300 ingegneri e tecnici ma l'iniziativa è stata bloccata dal Ministero dell'Economia, nonostante le risorse necessarie ci fossero già nei capitoli di bilancio del dicastero dei Trasporti. Una scelta miope che sta danneggiando gli operatori. Questo deve finire. Confrtrasporto propone di terziarizzare il servizio, fornendo le opportune garanzie di sicurezza. Ostacolare l'attività delle imprese significa far perdere delle opportunità alle stesse e al Paese ed è incredibile che molti sembrino non comprendere come il tema del trasporto e della logistica debba essere affrontato sapendo che è uno degli asset vincenti per la nostra economia. Il futuro Governo come intende comportarsi nel merito? I due grandi temi individuati (ma ce ne sarebbero altri) richiedono risposte concrete prima dell'apertura dei seggi. Il contingentamento proposto dalla vicina Austria deve essere ricollocato nei principi del documento europeo denominato Road Alliance (voluta per promuovere una politica integrata per la tutela dei diritti sociali dei lavoratori e della sicurezza stradale) così come la funzionalità degli uffici territoriali. La politica, se limitata a un dibattito ideologico, ha il solo effetto di allontanare la gente dal voto.

PAOLO UGGE'

RUOTE D'ITALIA del 07 febbraio 2018

I Tir dell'Est "esportano" in Italia concorrenza sleale ma l'Europa sembra non voler vederla

Un viaggio nel mondo dell'autotrasporto e, allo stesso tempo, un invito alle forze politiche affinché "salgano a bordo" di questo settore prima del voto del 4 marzo, per scoprirne i problemi e proporre possibili soluzioni concrete. Così che tutti gli addetti sappiano concretamente cosa farà la politica per loro. Un viaggio partito una settimana fa con un articolo (per rileggerlo cliccate qui / linkare a <http://stradafacendo.tgcom24.it/2018/01/31/chi-chiede-il-voto-cosa-fara-per-autotrasporto-i-partiti-lo-dicano-prima-dandare-ai-seggi/>) dedicato a due temi scottanti come il disastro Motorizzazioni civili e il "caso Brennero", con il rischio di un numero chiuso al transito dei Tir, e che prosegue in questa seconda "tratta" con il fenomeno del dumping sociale e i servizi pubblici non di linea, ovvero taxi e Ncc, le auto a noleggio con conducente. Ormai è divenuta una questione nota l'idiosincrasia, o se si preferisce la mancanza di volontà, da parte delle autorità comunitarie nell'affrontare il tema delicato del dumping sociale nel settore dell'autotrasporto, con la concorrenza sleale "esportata" in Italia soprattutto da Paesi dell'Est pronti ad applicare tariffe neppure immaginabili per le imprese del nostro Paese. Un argomento delicatissimo, che è stato oggetto d'esame nelle competenti sedi europee dove si è voluto affrontare il costo del lavoro come uno degli elementi più significativi che impattano sulla competitività. Correttivi sono stati individuati, ma non per l'attività di autotrasporto. Eppure il costo del personale viaggiante ha un peso notevole per le imprese che non sono stanziali ma muovono i propri mezzi e dipendenti nei vari Paesi dell'Unione europea. Sicuramente la materia è complessa, ma non v'è alcun dubbio che se la differenza sul costo del lavoro del personale viaggiante oscilla in una forbice tra i 15 mila e i 25 mila euro l'anno risulta devastante sulla concorrenza. Le federazioni dell'autotrasporto hanno concordemente richiesto in più occasioni al Governo di affrontare, come avvenuto in altri Paesi, il delicato argomento, con soluzioni idonee e controlli adeguati. A oggi non si può però dire che risposte significative su tale aspetto siano state fornite. Nessuno vuole mettere in dubbio che l'interessamento da parte del ministero competente vi sia stato, ma dobbiamo constatare che, trattandosi di un aspetto che coinvolge più ministeri, non vi è stata un'intesa coordinata. Il fatto che nel documento Road Alliance, il memorandum europeo per regolamentare l'autotrasporto nel vecchio Continente, il "capitolo dumping sociale" sia presente è positivo, ma non può restare una grida di manzoniana memoria. Deve tradursi in interventi concreti. Se le autorità Ue non saranno d'accordo ce ne faremo una ragione. Seconda questione, quella che riguarda taxi e Ncc. Qui siamo di fronte a un autentico obbrobrio oltre che a una dimostrazione di incapacità. Che i governi non abbiano il coraggio di affrontare una categoria che, e non si capisce per quale motivo, non viene obbligata a emettere lo scontrino fiscale è indegno di un Paese che non perde occasione per rivendicare i risultati sulla lotta all'evasione fiscale, obbligando i commercianti a utilizzare il Pos. Partendo da questo aspetto e da norme che diano la certezza di evidenziare gli abusi per chi esercita l'attività di Ncc, si sarebbe potuto affrontare e risolvere questa questione. Vorrà il nuovo esecutivo occuparsene? O prevarranno ancora una volta le minacce e pressioni, ben conosciute a tutti, che vengono effettuate da operatori che non si rendono conto di come, nel rispetto reciproco di regole, si possano trovare soluzioni che consentano a tutti di poter fornire un servizio che soddisfi l'utenza e gli stessi fornitori dei servizi. Una soluzione che varrebbe anche per le piattaforme informatiche chiamate a osservare le regole previste per le attività di trasporto. È lecito sperare che nella nuova legislatura si troverà soluzione a una questione ridicola? E senza voler avvantaggiare una delle parti, eliminare i privilegi attraverso regole certe e di mercato?

PAOLO UGGE'

RUOTE D'ITALIA del 14 febbraio 2018

Politica e informazione? Sembra che il loro traguardo sia tenere gli elettori lontano dai seggi

Non solo buona parte della classe politica ma anche una larga fetta dei media sembra pensare che i cittadini italiani siano più interessati a fatti singoli, come il possibile licenziamento del direttore di un museo o a un evento efferato, provocato da un soggetto probabilmente insano di mente, che a grandi temi generali dai quali dipendono il benessere e il futuro di milioni di famiglie? Sembrerebbe di sì, almeno a giudicare dagli slogan a effetto pubblicati su giornali, tv, internet. Frasi a effetto ma incapaci di produrre effetti concreti visto che dietro quei titoli non c'è traccia di analisi, di aiuto a riflettere e capire. Forse perché fra chi non comprende c'è anche chi fa politica e informazione? Ai posteri l'ardua risposta. Intanto però, a colpi di slogan senza contenuti, la gente si allontana della politica. E qualcuno si stupisce persino... Fortunatamente qualcuno prova a riportarci alla realtà. Ne è un esempio l'articolo di sabato 9 febbraio, pubblicato sul Foglio, con l'intervento dei vertici di Confindustria, per puntare il dito sul silenzio e il cerchiobottismo di alcuni leader della rappresentanza, oltre che di gran parte della stampa che sembra davvero rinunciare al proprio ruolo. Come se temi quali la sicurezza, il rispetto delle regole, le politiche del lavoro, i rapporti con l'Europa, la politica dell'immigrazione con le nuove povertà e gli emarginati, fossero marginali rispetto al posto di lavoro di un dirigente di un museo o un singolo fatto di cronaca nera. Temi, sui quali continuano invece ad accendere i riflettori coloro che non si occupano di "chiacchiere" elettorali, ma del lavoro di ogni giorno. Come Confrtrasporto che da tempo ha scelto la strada del confronto proponendo proposte concrete e chiedendo risposte "vere" (e prima del voto...) alle varie forze politiche sul tema della logistica e del trasporto, settori fondamentali per far ripartire l'economia del Paese. Analisi dei problemi e possibili soluzioni riassunte in un documento che evidenzia come la logistica sia lo strumento attraverso il quale si giocherà la permanenza del Paese sui mercati. Poche pagine che spiegano quanto sia sbagliato e rischioso parlare di infrastrutture ma non di politica dei trasporti, come la logica indichi come prioritaria l'individuazione di un sistema infrastrutturale e non di una singola strada o ferrovia. L'esempio della Cina, che ha deciso di aggredire l'economia europea utilizzando le Vie della Seta (il porto del Pireo, la tratta balcanica, il passaggio a nord di linee ferroviarie e ora anche il passaggio attraverso la calotta polare) non è sufficiente per capire che occorre una strategia politica? Quanto può costare caro all'Italia continuare a sperare di essere graziosamente coinvolta, invece di decifrare i chiarissimi segnali che dalla Cina arrivano e di adottare scelte adeguate, dotandosi appunto di un sistema logistico funzionale? L'Italia vuole davvero restare marginale? Confrtrasporto non ci sta a questo gioco all'automassacro. Ed è per tutelare concretamente il mondo imprenditoriale che ha deciso di "sporcarsi le mani" in questa fase pre elettorale nella quale si sceglierà il futuro governo del Paese. Perché "dopo" sarà troppo tardi. Per questo ha deciso di segnalare (sul sito www.confrtrasporto.it) le cose che non vanno e quelle che necessitano risposte immediate. Per questo ha deciso di mettere sull'avviso gli operatori della logistica e del trasporto sulle intenzioni di chi sostenendo il "principio della decrescita felice" si contrappone al trasporto su strada. Non era difficile prevedere quale sarebbero state le loro proposte politiche: è bastato leggere il programma e le dichiarazioni che i loro rappresentanti hanno rilasciato per avere conferma del pericolo che rappresentano. Per questo, e non certo per giudicare aprioristicamente persone o un partito, Confrtrasporto invita il proprio mondo, la propria gente, a votare, secondo l'orientamento di ognuno, ma evitando di dare il consenso a chi è palesemente contro. "Cinque Stelle vuole

eliminare il rimborso delle accise per l'autotrasporto", è stato il titolo di un articolo che ha riportato quanto un candidato di quel partito ha dichiarato pubblicamente. Il timore è che non si limitino solo all'accisa ma anche ad altri interventi tutti rispondenti al principio della decrescita felice. Per questo occorre tenere gli occhi bene aperti. Per non contribuire col proprio voto, dato magari a chi fomenta l'odio veicolandolo sui social media, senza rispetto per la democrazia parlamentare e avendo in testa solo la logica della redistribuzione e la "guerra" alla ricchezza, a portare il Paese allo sfascio.

PAOLO UGGE'

RUOTE D'ITALIA del 21 febbraio 2018

Il rimedio ai cavalcavia pericolanti? Sperare che non ne crollino altri

Mancano meno di due settimane alle elezioni e in parallelo al conto alla rovescia per l'appuntamento ai seggi continua la sua corsa anche l'elencazione, da parte di Conftrasporto a tutti i partiti politici, degli argomenti ritenuti di grande importanza per il settore. Temi come la paralisi dei trasporti eccezionali, scattata di fatto dopo i crolli di alcuni cavalcavia. Nessun passo in avanti è stato di fatto compiuto dopo la tragedia di Annone Brianza (ed è quasi trascorso un anno e mezzo): il Governo che verrà potrà davvero esimersi dal dare in tempi immediati una risposta funzionale su questa attività che impatta fortemente con il sistema produttivo? La situazione è doppiamente insostenibile: perchè se da un lato gli impegni assunti a oggi non hanno prodotto alcuna modificazione significativa (tranne in qualche realtà, ma di fatto si lavora sperando che nulla succeda....) dall'altra le imprese di autotrasporto si vedono ormai costrette a subire le richieste da parte degli enti proprietari delle strade che mirano solo a scaricare costi e responsabilità sugli operatori. Una vicenda che la dice lunga sulla necessità che i temi del trasporto ritrovino un punto di confronto con chi sarà chiamato a gestire la politica dei trasporti nella prossima legislatura. Un dialogo sui temi caldi del settore che Conftrasporto ha avviato e sta portando avanti con convinzione tanto da includerlo nelle proposte presentate al mondo politico. Le risposte giunte finora hanno visto la condivisione del Pd, che attraverso il segretario Matteo Renzi ha dimostrato interesse ad affrontare l'argomento nella prossima legislatura, e di Forza Italia. Per il centro destra rilanciare la Consulta dell'autotrasporto significherebbe riprendere un tema condiviso. Forse pochi lo ricordano, ma fu proprio questo l'organismo alla base del "Patto della logistica" che elaborò un Piano del trasporto e della logistica condiviso con le parti sociali. Per la precisione l'ultimo Piano della logistica validato, nel 2006, come testimoniano gli atti del Cipe, visto che altri progetti analoghi, al di là dell'impegno messo, non sono stati riconosciuti da documenti ufficiali. Un Piano approvato dalla Consulta ma purtroppo mai messo in condizioni di partire, né dal Cipe né tanto meno dal Govern; una valida soluzione rimasta al palo, come spesso accade in questo Paese, dopo l'eliminazione, da parte dell'esecutivo guidato dal professor Mario Monti, della Consulta stessa, strumento attraverso il quale le parti interessate alla politica dei trasporti avrebbero potuto continuare a confrontarsi, riuscendo a evitare che i movimenti di protesta potessero trovare spazi ed elaborando proposte di utilità per il sistema economico nazionale. Ora le sfide che impegneranno il nuovo Esecutivo esigono che si riprenda la modalità del confronto che si può realizzare solo dando il giusto peso ai corpi intermedi che rappresentano realmente gli interessi di tutte le parti coinvolte (committenza e operatori del trasporto). Le infrastrutture debbono tornare ad essere lo strumento attraverso il quale realizzare una politica dei trasporti funzionale al Paese. Il tema di garantire la permeabilità dell'Arco alpino si collega con il sistema portuale in grado di gestire le merci che con la nuova Via della Seta possono assegnare al nostro Paese il ruolo di approdo terminale nel Mediterraneo. Ciò che occorre è una visione d'insieme del Paese perché dalle risposte che il Governo saprà dare dipenderà il futuro dei nostri giovani.

PAOLO UGGE'

RUOTE D'ITALIA del 28 febbraio 2018

L'autotrasporto non deve lasciar guidare il proprio futuro a chi è capace solo di frenarlo

Tra cinque giorni gli italiani si recheranno alle urne e sceglieranno chi sarà chiamato a governare il Paese. La speranza è che dopo alcuni esecutivi non scelti dal popolo si creino le condizioni per avere un governo stabile che sappia dare le risposte ai problemi concreti dei cittadini e delle imprese. In queste ultime settimane Conftrasporto ha cercato e ottenuto incontri con le forze politiche in campo, facendo pervenire ai vari schieramenti un documento contenente le proposte elaborate dalla federazione per ripartire tutti insieme, ottenendo risposte, anche se non da tutti. L'intento è stato di far comprendere come il tema del trasporto e della logistica sia centrale per gli interessi del Paese: se i trasporti non funzionano i prodotti italiani (oggi le merci si spostano su gomma) non sono competitivi perché arrivano in ritardo, il Paese non cresce e non crea neppure le condizioni per migliorare la propria competitività. Oggi l'indice che la banca mondiale redige sulla competitività mostra con sconcertante chiarezza il "pollice verso" per la capacità del nostro Paese di essere davvero concorrenziale. E del resto potrebbe essere diversamente in un Paese dove è bastata un po' di neve per far scattare ordinanze di blocco ai tir, per lo più inutili, emanate da burocrati timorosi solo di fuggire da ogni responsabilità, senza capire che così si ferma l'intera economia? Potenziare le infrastrutture e dar vita a una Consulta per una politica sulla logistica e sui trasporti condivisa; difendere le imprese italiane dall'aggressione che attraverso il dumping sociale i Paesi emergenti attuano nei confronti delle nostre imprese; dotare il Paese di una portualità funzionale; adottare misure che evitino ostacoli nella messa a disposizione dei servizi negli uffici delle Motorizzazioni civili; garantire il rispetto di regole atte a garantire la sicurezza degli utenti e degli stessi operatori: sono queste le condizioni indispensabili per ripartire. Conftrasporto ne ha discusso con alcuni partiti, come Lega, Pd, Fratelli d'Italia, Noi per l'Italia e Forza Italia, e i loro rappresentanti hanno fornito risposte che mostrano condivisione dei temi prospettati. Risposte che in diversi casi sono presenti nel documento programmatico elaborato proprio da Conftrasporto. Altre forze politiche non hanno invece dato alcun segnale e addirittura c'è stato chi ha voluto rendere pubblica l'intenzione di intervenire con tagli sull'accisa oggi riconosciuta alle imprese in attuazione di una direttiva europea. Conftrasporto ritiene che la politica dei trasporti non possa essere trascurata. Non esiste che si possa registrare un incremento del 198 per cento dei trasporti effettuati da vettori dei Paesi emergenti e una riduzione di quasi il 70 per cento di quelli effettuati da imprese nazionali. Occorre operare per rendere il sistema portuale in grado di accogliere le merci che entrano nel Mediterraneo per poter cogliere le opportunità che la Via della Seta può offrire al Paese. Ecco perché è determinante comprendere a quale sistema Paese i partiti pensino. L'appello è quindi quello di recarsi ai seggi domenica 4 marzo; di votare secondo le proprie convinzioni ma dopo essersi informati adeguatamente sui programmi delle singole forze politiche. Chi ha dedicato la vita a fare impresa nel mondo dei trasporti non vorrà concorrere a favorire condizioni penalizzanti per la professione. Non partecipare al voto significherebbe solo consentire ad altri di decidere quale sarà la politica dei trasporti nel nostro Paese. Rinunciare vuol dire non potersi poi lamentare, perché se qualcuno, deluso, può pensare di dimostrare attraverso la non partecipazione al voto la propria repulsione nei confronti di questa politica, sappia che la politica si occuperà comunque di lui...

PAOLO UGGE'

RUOTE D'ITALIA del 07 marzo 2018

L'Italia del dopo voto potrà ripartire a una sola condizione: la governabilità

Le elezioni sono ormai alle spalle ma per comprendere chi si siederà alla guida del Paese c'è ancora da attendere. Alla luce dei risultati delle urne una maggioranza di Governo non sembra facile da costruire e comunque quella che emergerà dai confronti tra le varie forze politiche dovrà sempre rapportarsi con una situazione complessa e non è certo difficile pronosticare che rischierà di trovarsi spesso in bilico. Proprio quello di cui l'Italia non aveva necessità. Nessuno è in grado di sapere in quanto tempo si insedierà un governo e soprattutto quale sarà il programma con il quale si presenterà agli italiani. L'augurio è che accada il più rapidamente possibile perché c'è un'Italia che sta lavorando fra mille problemi e che non può attendere a lungo di trovare le soluzioni. In pole position c'è sicuramente il mondo del trasporto, con migliaia di imprese che attendono di riprendere le questioni rimaste aperte nella precedente legislatura: dal dumping sociale al possibile contingentamento da parte del governo austriaco che ipotizza un nuovo numero chiuso al passaggio dei Tir al valico del Brennero, fino ai trasporti eccezionali per i quali o si trova uno sbocco o si rischia la chiusura di molte imprese. C'è poi la non facile soluzione che deve essere trovata per l'attività di tassisti e noleggiatori con conducente che da dieci anni attendono la definizione sulla loro attività, senza dimenticare, ancora, la necessità di portare a compimento la riforma portuale avviata dal ministro alle Infrastrutture e ai trasporti Graziano Delrio. Un capitolo delicatissimo, soprattutto se si pensa alla " Via della Seta": come si orienterà la nuova maggioranza? Apporterà modifiche al Piano della logistica portuale o deciderà di portarla a compimento così come è stata impostata? Il mondo che opera nel sistema del mare deve sapere quali sono le intenzioni in merito. Ma sul tavolo delle questioni da affrontare c'è anche la necessità di definire la questione delle risorse destinate al settore, problema che dovrà trovare una soluzione entro aprile, quando dovrà essere presentata la Legge di Stabilità. Non è un mistero per nessuno che i partiti che hanno impostato la loro campagna elettorale sulla riduzione delle tasse dovranno procedere (a meno che non intendano venire meno all'impegno preso con gli elettori) attraverso riduzioni dei trasferimenti alle imprese. Come vorranno operare? Le federazioni dell'autotrasporto non potranno accettare decisioni penalizzanti e assunte in modo unilaterale. Ecco perché il lavoro che le attende non sarà semplice.

L'attività logistica e dei trasporti ha un impatto significativo nell'economia dell'Italia. Confrtrasporto intende essere tra i protagonisti.

PAOLO UGGE'

RUOTE D'ITALIA del 14 marzo 2018

Connettere l'Italia non è una opportunità, è un obbligo

Era l'ottobre 2015 quando Confcommercio decise di organizzare un convegno internazionale a Cernobbio per analizzare le migliori esperienze a livello europeo e mondiale in materia di trasporti e logistica e indicare, proprio sulla base di quelle indicazioni, la strada per riconnettere l'Italia, Paese che risultava (e risulta ancora oggi) invece gravemente "disconnesso". Un messaggio forte, decisivo per il futuro dell'economia italiana, raccolto dal ministro per le Infrastrutture e i trasporti Graziano Delrio che, occorre dargliene atto, ha voluto e saputo avviare (chiamando alla guida il professor Ennio Cascetta, ordinario di Pianificazione dei Sistemi di Trasporto all'Università Federico II di Napoli, e docente al Massachusetts Institute of Technology (Mit) di Cambridge) un programma che è divenuto centrale nelle scelte della politica dei trasporti e della logistica del suo ministero. Un programma che il Governo ha "lanciato" utilizzando uno slogan che ha lo stesso titolo del documento con cui Confrtrasporto denunciava le carenze di un'Italia dis...connessa: "Connettere l'Italia". A distanza di due anni e mezzo gli studi elaborati e le ipotesi di soluzione possono sicuramente subire aggiustamenti in corso d'opera, magari con un ulteriore sforzo di semplificazione per una miglior funzionalità (14 porti per la logistica portuale a Confrtrasporto - Confcommercio sembrano per esempio decisamente eccessivi), ma la strada tracciata non può essere abbandonata. E questo è un punto irrinunciabile che Confrtrasporto - Confcommercio sosterrà con determinazione nei confronti del nuovo Esecutivo, da chiunque esso verrà formato. Se si vuole dare al "Sistema Paese" una risposta a rete che renda la logistica italiana attrattiva per le merci che entrano nel mar Mediterraneo si deve lavorare solo in quella direzione. Non portare avanti la creazione di un Registro internazionale dell'autotrasporto; non individuare i porti di accoglienza sui quali concentrare gli investimenti per potenziare i collegamenti con il trasporto ferroviario; rinunciare al potenziamento delle Autostrade del mare o all'utilizzo di notte delle tracce dell'Alta velocità per il trasporto merci sarebbe un errore di prospettiva che penalizzerebbe l'intero sistema economico. Occorrerà poi intervenire anche sul sistema delle regole che garantiscano agli operatori dell'autotrasporto la possibilità di essere competitivi con la concorrenza, talvolta sleale, attuata dai Paesi emergenti. Per fare questo si dovrà rimettere mano ad alcune normative troppo velocemente abbandonate per accontentare coloro che intendono realizzare utili sulle spalle altrui, come testimonia il caso dei trasporti eccezionali, infelicissimo esempio di ciò che ha prodotto l'incremento dei veicoli a 108 tonnellate. La committenza, sovraccaricando i giganti della strada, ha sì risparmiato pagando il corrispettivo di un viaggio anziché tre, ma le conseguenze ora le stanno pagando gli operatori e tutti i cittadini, e non solo in termini di costi ma anche di sicurezza alla luce dei ripetuti crolli dei cavalcavia forse minati proprio dal peso di quei carichi certo non previsti all'epoca della costruzione. E, ancora, occorrerà rimodulare le norme sui costi della sicurezza, dopo che la Corte costituzionale con ben due sentenze recenti ha ribadito la legittimità sia dei costi minimi sia dell'azione diretta che attua il principio della responsabilità condivisa introdotta con la legge numero 32. Infine si dovranno cogliere le opportunità per potenziare i trasporti ecologicamente più compatibili, coniugandoli strettamente alle risorse che vengono messe a disposizione degli operatori e che sono da rafforzare proprio al fine di favorire coloro che investiranno in iniziative più rispettose dell'ambiente. Se qualcuno davvero dovesse pensare a effettuare tagli lineari o, peggio ancora, all'eliminazione dei trasferimenti di risorse; oppure se

si volessero mutare le scelte infrastrutturali, come il Corridoio 5, opera fondamentale per invertire i flussi che oggi vedono le merci, comprese quelle destinate al nostro Paese, scendere dai porti del Nord Europa, ebbene Conftrasporto - Confcommercio non starà in silenzio. Farà sentire, altissima, la propria protesta. Lo deve al nostro Paese, alle nostre imprese e ai nostri figli.

PAOLO UGGE'

RUOTE D'ITALIA del 21 marzo 2018

15 anni per far ripartire la logistica. Adesso non fermiamoci più.

La decisione del ministro per le Infrastrutture e i trasporti Graziano Delrio di costituire un tavolo di partenariato per consentire un ampio confronto su temi vitali per l'economia del Paese come i trasporti e la logistica, invitando a "sedersi" sia coloro che rappresentano la parte pubblica sia i rappresentanti degli interessi delle categorie, è una notizia di grande rilevanza perché riconosce la centralità di queste attività per la crescita del Prodotto Interno Lordo. Un riconoscimento che arriva finalmente, in risposta a una richiesta che Confrtrasporto non ha mai smesso di sostenere, a invertire la strada sciaguratamente presa dal Governo guidato dal professor Mario Monti che, "armato" di furia iconoclasta e di scarsa conoscenza della materia, aveva considerato superflua la Consulta dei trasporti e della logistica istituita dal Governo Berlusconi nel 2003. Un errore gravissimo che aveva messo la parola fine a quel confronto indispensabile che oggi fortunatamente il ministro Graziano Delrio, con senso pratico e intuitivo, ha deciso di rilanciare con forza, nella consapevolezza che è attraverso il confronto costante e approfondito che i temi connessi alle attività di logistica possono in tutta evidenza individuare soluzioni condivise e di grande utilità per l'intera economia del Paese. Il percorso non sarà certo in discesa e senza ostacoli e occorrerà evitare di cadere negli errori del passato ricordandosi sempre di non scordare, come avrebbe cantato Lucio Battisti, del ruolo che appartiene all'Esecutivo. Il confronto deve avere un inizio e una fine, con approfondimenti destinati a risultare utili solo se si concludono in tempi rapidi, per dare all'Esecutivo il compito di scegliere. La responsabilità politica è solo di chi è chiamato per dovere a governare per scelta del popolo e se commetterà errori sarà il primo a dover pagare. Il primo errore da evitare? Che il tavolo di partenariato diventi un ente che distribuisce prebende. La scelta di nominare presidente il Ministro in carica dovrebbe avere anche la funzione di evitare quanto successo in passato quando, fatta eccezione per la prima fase nella quale il sottosegretario delegato presiedeva anche la Consulta senza alcun riconoscimento economico per delega del ministro, dopo il 2006 venne attribuito invece un compenso al presidente. Vizi italiani duri a morire. Ma vi è anche un altro elemento significativo legato al fatto che sia lo stesso Ministro ad assumere la presidenza: questo consente infatti di poter far giungere la voce del trasporto e della logistica in modo autorevole all'interno della Presidenza del Consiglio. Ed è un particolare assai importante. Per chi, come Confrtrasporto, ha scelto di dar vita all'interno della maggior confederazione del mondo dei servizi (la logistica è un servizio) a una rappresentanza "del sistema", la decisione di costituire un luogo dove si possano affrontare a livello governativo le politiche dei trasporti e della logistica (da concretizzarsi attraverso le infrastrutture, la garanzia del rispetto delle regole sulla sicurezza e del rispetto dell'ambiente) è da condividere. Dopo l'intuizione di costituire la Consulta nel 2003 si può affermare che l'esigenza di far divenire centrale la logistica nelle scelte economiche stia tornando a essere funzionale alle esigenze del Paese. L'essenziale è che non ci si fermi un'altra volta.

PAOLO UGGE'

RUOTE D'ITALIA del 28 marzo 2018

Via della Seta, la Cina tratti con l'Europa e l'Italia si muova.

La Via della Seta sta "scavalcando" l'Europa ma molti sembrano non accorgersene. Basterebbe questa riflessione per capire quanto sia importante mantenere sempre altissima l'attenzione sul tema delle infrastrutture, sulle quali viaggerà il futuro dell'economia dei singoli Paesi. Infrastrutture che "decideranno" quali Paesi avanzeranno e quali invece retrocederanno. Un tema che, in modo del tutto evidente, è collegato con "la partenza" del nuovo Governo e le tante trattative che questo comporta. L'elenco delle questioni sul tavolo è lungo e complesso. Partendo proprio dalla Via della Seta che può essere una prospettiva per il nostro Paese ma solo a precise condizioni. Non lo afferma (da tempo...) solo Confrasperto: è scritto in un documento in cui la Commissione per i trasporti e il turismo del Parlamento europeo ha evidenziato sia le opportunità sia i rischi per il sistema dei trasporti europei del progetto. Pericoli rappresentati innanzitutto dalla mancanza di una definizione ufficiale con un programma di progetti e investimenti del nuovo colossale percorso (che su terra attraverserebbe tutta l'Asia Centrale per arrivare dalla Cina fino alla Spagna, mentre via mare costeggerebbe l'Asia Orientale e Meridionale arrivando fino al Mar Mediterraneo attraverso il canale di Suez, coinvolgendo 65 Paesi che rappresentano il 60 per cento del Pil e il 30 per cento della popolazione) che di fatto avviene scavalcando l'Unione europea, passando per contatti diretti con i singoli Paesi. Un'operazione che più che un'opportunità sembrerebbe avere le sembianze di un'azione ostile.

La Cina (che ha ipotizzato 80 progetti e investimenti che riguardano i nodi di trasporto che assumono la forma di partecipazione nell'azionariato di porti, ferrovie e aeroporti) sembra infatti intenzionata a muoversi attraverso accordi bilaterali, senza un approccio unitario che prenda in considerazione la realtà europea nel suo insieme e ambiti di collaborazione che dovrebbero tener conto del principio di reciprocità. L'Italia è particolarmente interessata e fra le "grandi manovre" in corso è impossibile non segnalare l'attivismo dell'ottimo presidente del porto di Trieste che sta operando in ogni modo, prendendo contatti con i porti del nord Europa, per evitare il rischio che l'Italia sia bypassata dal corridoio balcanico e dalla concorrenza del porto del Pireo che, non dimentichiamolo, è ormai un avamposto della Cina. Di fronte a questo scenario non è più che evidente la necessità di affrontare il tema del sistema infrastrutturale del nostro Paese? In alcune recenti uscite di parlamentari del Movimento 5 Stelle si parla di abolizione del Terzo valico in Liguria come "opera non necessaria": più di sei mila firme, raccolte in tre settimane con una petizione popolare, ribadiscono quanto invece sia fondamentale questo collegamento con il Corridoio cinque, una delle dieci vie di comunicazione dell'Europa centro-orientale, destinata a passare da Venezia, Trieste, Lubiana, Maribor, Budapest, Uzhhorod, Leopoli e Kiev. Insomma una situazione che investe gli interessi della nostra economia e che merita risposte chiare, anche per non consentire alla vicina Francia di potersi sfilare dalla realizzazione di un'opera utile soprattutto all'Italia. Il programma del prossimo Esecutivo non potrà evitare di prendere una posizione. E occorre fare in fretta. In caso contrario non potremo lamentarci se di fronte alla nostra inerzia altre iniziative potranno accelerare ed escluderci.

PAOLO UGGE'

RUOTE D'ITALIA del 4 aprile 2018

E-commerce, così viaggia il sogno shopping. Ma anche l'incubo inquinamento

E-commerce: una parola magica per moltissimi, capace di far avverare il sogno di veder materializzare in breve tempo a casa o in ufficio qualsiasi oggetto dei desideri "trovato" sul computer. E non importa se è stato realizzato a centinaia di chilometri di distanza. Ma, proprio come avviene per le magie, dietro si nasconde un trucco che, una volta scoperto, fa sembrare tutto meno magico. E il sogno quasi un incubo. A svelare i "trucchi" che si nascondono dietro il "sogno e-commerce" è stata Milena Gabanelli, una per la quale il giornalismo è ancora inchiesta, analisi, voglia di far riflettere, che in un articolo pubblicato sul Corriere della Sera intitolato "Inquinamento da e-commerce" ha mostrato il rovescio della medaglia che, nella sua faccia più bella, ha impressa tutta la comodità di acquistare on line, con 22 milioni di italiani che solo nell'ultimo anno "hanno comprato scarpe, cellulari, frullatori, libri e cibo per cani rimanendo seduti sul divano". Cosa mostra la faccia più nascosta ai più (che forse saranno un po' meno dopo la lettura dell'articolo...)? Un lato oscuro rappresentato da "150 milioni di ordini, che vogliono dire 150 milioni di pacchi spediti, capaci di propagare "veleni" sotto forma di Co2, di pacchi in plastica. Già, perché come sottolinea l'ex conduttrice di Report "se compri un maglione, la commessa lo infila in un sacchetto e te lo porti a casa. Se lo ordini on-line dovrà invece essere impacchettato prima in una busta di plastica e poi riconfezionato dentro una scatola di cartone magari sigillata con delle fascette". Col risultato che le tonnellate di plastica "gettate" nell'ambiente si moltiplicano. Cosa alla quale dovrebbero prestare moltissima attenzione gli "esperti della tutela ambientale" ai quali sicuramente non saranno sfuggiti almeno un paio di altri passaggi, altrettanto fondamentali, dell'inchiesta realizzata da Milena Gabanelli. Primo: "la merce comprata su Internet è trasportata solo su strada", alla faccia di chi si batte per il trasporto combinato, per spostare su rotaia o su nave moltissime merci che viaggiano in Tir, col risultato che "il numero dei veicoli commerciali impiegati nel mondo è cresciuto del 32 per cento in una dozzina d'anni". Secondo: l'80 per cento dei veicoli commerciali leggeri che transitano nelle città ogni giorno "appartengono a una classe inferiore euro 5". E nella sola città di Milano, ogni giorno, si registrano almeno 23 mila consegne. "Vale la pena di fare qualche considerazione sulla ricaduta ambientale di tutti questi pacchi in circolazione", scrive il Corrierone. Conftrasporto sottoscrive. Invitando magari ad allargare la riflessione. Qualcuno alla fine potrebbe perfino arrivare a comprendere che forse sarebbe meglio far viaggiare più Tir (di ultimissima generazione, alimentati a Lng come quelli che sempre più imprese stanno inserendo nelle proprie flotte per sostituire mezzi inquinanti?) capaci di consegnare in un solo viaggio centinaia, migliaia di merci piuttosto che singoli pacchi acquistati on line che impongono centinaia, migliaia di viaggi e milioni di imballaggi in plastica. Il fenomeno e-commerce può rappresentare una grande opportunità, ma come ogni cosa va gestito. Farsi "investire" da una nuova "moda" non può che rappresentare un pericolo. Contro il quale esiste un solo rimedio: una pianificazione della logistica, una visione d'insieme. Qualcuno ricorda le piattaforme logistiche nelle cinture delle città per far percorrere l'"ultimo miglio" solo a mezzi puliti? Articoli come quello del Corriere possono servire a capire meglio quali strade portano davvero al progresso e quali no. E l'augurio è che ne "arrivino" altri. Con la speranza che chi li "riceverà" sappia usare la materia grigia. A differenza, per esempio, di chi, invitato a ragionare sulla necessità di dotare l'Italia di infrastrutture moderne e adeguate, si è sempre opposto per pura e semplice (quanto demenziale) ideologia. Dimenticando che mille Tir moderni che viaggiano a 80 all'ora su una moderna superstrada inquinano forse mille volte meno di altrettanti mezzi (o di 10 mila furgoni?) fermi in colonna su vecchie provinciali inadeguate al traffico del terzo millennio.

PAOLO UGGE'

RUOTE D'ITALIA dell'11 aprile 2018

La salvaguardia ambientale non può penalizzare solo il trasporto

La salvaguardia dell'ambiente diverrà sempre più dominante nelle scelte che i governi saranno chiamati ad assumere. La tutela del pianeta è divenuto un obiettivo che è presente in ogni dichiarazione di tutti i rappresentanti del mondo politico e delle istituzioni. Spesso però sulla difesa della natura si gioca sporco, tanto da utilizzare un nobile scopo come quello d'impedire l'inquinamento per pure battaglie economiche. Più che a una cultura ecologica ci troviamo di fronte a calcoli sui ricavi e sui guadagni, alla competitività. e alle montagne di euro che ne derivano. Il verde che domina, in altre parole, non è tanto quelle dei prati e delle foreste, ma quello delle banconote da 100 euro. Un esempio evidente di "gioco sporco" lo si coglie nella "vulgata", molto presente nell'immaginario collettivo, nella quale si da per scontato che il trasporto su gomma sia il maggior responsabile dell'inquinamento atmosferico. Anzi, per la precisione, quell'autotrasporto che non intende evolversi dal tutto strada ad altre modalità più pulite, che testardamente vorrebbe viaggiare solo su asfalto rinunciando volutamente a far percorrere ai Tir lunghi tratti non via terra ma via acqua, sulle navi... Tesi diffusissima, ma che è smentita dai fatti, visto che la richiesta di finanziamenti per sostenere i trasporti combinati è partita proprio dal mondo del trasporto su gomma. Senza contare i costruttori di veicoli pesanti che negli ultimi anni hanno fatto la loro parte, investendo notevolmente per ridurre le emissioni inquinanti se non addirittura immettere sul mercato autoveicoli a motorizzazione ibrida. Ma mentre il settore dell'autotrasporto e le case costruttrici "giocavano pulito", l'Unione europea cosa faceva in proposito? Come sosteneva questi investimenti? Quali iniziative forti assumeva per favorire il ricambio degli automezzi? Nessuna domanda ha avuto risposte adeguate, nessun problema è stato affrontato con soluzioni che possano meritare una sufficienza. Ma di questo si parla assai poco. Le uniche soluzioni sulle quali si punta sono fondate sulla logica del divieto e si continua a parlare di trasporto su ferro senza che nessuno si domandi neppure come si genera la forza motrice che muove i treni. Forse perché non piace la risposta, ovvero che si produce con centrali alimentate a gasolio? O, ancora: perché si ipotizzano autovetture a batterie ma si tace sui costi e sulle modalità di come si smaltiranno? Insomma, i nostri Soloni sembrano concentrarsi solo sui trasporti stradali e su quanto è comodo o scomodo dire. Badando nel frattempo - e questo significa giocare ancora più sporco - a battere cassa più pesantemente contro chi fa di più per non inquinare. Da un rapporto dell'Ocse (che non è l'Organizzazione camionisti senza etica...) sulla tassazione dell'utilizzo dell'energia emerge che il "carico fiscale" per i trasporti su strada è molto più gravoso che per le altre attività, come provano i numeri: mentre nei trasporti su strada il 97 per cento delle emissioni di CO2 sono tassate e nella metà dei casi la tassazione è addirittura superiore alla stima del danno ambientale generato sul clima, nei settori diversi dal trasporto stradale, invece, responsabili complessivamente del 95 per cento delle emissioni di CO2 da consumi energetici, l'81 per cento delle emissioni non sono affatto tassate e nel 97 per cento dei casi la tassazione è al di sotto della stima del danno ambientale generato. Addirittura in 42 Paesi la tassazione del carbone, che risulta responsabile di circa la metà delle emissioni di CO2, non esiste e solo in 5 di questi è tassato con aliquote di 5 euro per tonnellata. In Italia, solitamente in coda alle classifiche per l'occupazione, per il Pil prodotto e per l'indice logistico, si registra un livello di tassazione sull'uso dell'energia, attraverso il sistema delle accise, tra i più elevati (come per le tasse del resto) con la tassazione energetica che ammonta mediamente a circa 230 euro per tonnellata di CO2 prodotta nei trasporti stradali, a fronte di soli 16 euro per quella prodotta negli altri settori. Non occorre essere Pico della Mirandola per calcolare che il trasporto su strada paga circa 15 volte di più. Insomma si tassa per fare cassa e non per orientare i consumi verso una reale tutela ambientale. Esiste al Senato un altro studio che suona come una conferma dei dati Ocse. Questi dovrebbero essere elementi sui quali definire le prossime iniziative del Governo. Il timore, tuttavia, è che la speranza sia vana.

PAOLO UGGE'

RUOTE D'ITALIA del 18 aprile 2018

L'Austria ferma i Tir italiani e il Governo resta fermo a guardare

Nel fine settimana a Verona l'Anita, l'associazione del trasporto e della logistica di Confindustria, ha rilanciato in un suo convegno intitolato "Dal Brennero, porta per l'Europa, verso le nuove regole del trasporto combinato" il tema dei divieti e del numero chiuso al transito dei Tir che il Tirolo, d'intesa con il proprio Governo, ha deciso unilateralmente di applicare. In precedenza già Conftrasporto aveva cercato di far comprendere, all'Esecutivo nazionale e alle autorità dell'Unione europea, la gravità del "caso" e delle sue ripercussioni sull'economia italiana, ma al di là dell'interessamento di parlamentari europei (che sono riusciti anche, cosa non sempre facile, a ottenere una presa di posizione netta sia da parte della Commissaria ai trasporti Violeta Bulc sia dello stesso portavoce della Commissione europea) nessun segnale concreto è pervenuto da chi per primo aveva il dovere di assumere una forte posizione, accompagnandola con adeguate iniziative: il Governo italiano, che è pur sempre in carica. Non più tardi di una settimana fa un invito pressante in tal senso è stato rivolto allo stesso ministro Graziano Delrio, presente a Roma al convegno organizzato nella sede della Camera di Commercio per la presentazione del libro "Connettere l'Italia". Prendendo spunto dalla condivisa esigenza di una connessione funzionale "all'interno" del nostro Paese, lanciato tempo fa al Forum di Cernobbio da Conftrasporto-Confcommercio, è stato evidenziato al ministro Delrio (che ha raccolto la proposta di Conftrasporto di connettere l'Italia) come sia una esigenza altrettanto pressante quella di avere un'Italia "connessa" anche "all'esterno", con il resto d'Europa, e quanto sia dunque inaccettabile che per scelta autonoma di un Governo parte della Comunità europea, questo collegamento venga interrotto. Difficile credere che sia una questione ambientale o di congestione della circolazione la molla che ha indotto quel Paese a un "fallo di ostruzionismo" così evidente. Alla base esistono ragioni economiche che non possono però, per nessun motivo, far dimenticare all'Austria uno degli impegni che assunse per entrare a far parte della Comunità europea: garantire uno dei principi fondamentali sui quali si regge l'Unione stessa, "garantendo la libera circolazione di persone e merci, soprattutto favorendo i collegamenti dei Paesi periferici con il centro dell'Europa". Conftrasporto/Confcommercio ha anche voluto ricordare, non solo al governo austriaco ma anche al nostro Esecutivo, come nella procedura di conciliazione che portò al superamento del sistema degli ecopunti, in vigore proprio per contingentare il libero passaggio attraverso quei territori, fu proprio il principio della libertà di circolazione alla base dell'intesa. Nonostante tutto questo, nonostante dopo il vertice transfrontaliero di inizio febbraio a Monaco al quale il ministro Delrio partecipò sostenendo la necessità di affrontare "insieme" eventuali decisioni riguardanti la circolazione, il Tirolo e il Governo austriaco hanno proseguito con la loro scelta che penalizza Paesi europei e in particolar modo il nostro, nel disinteresse del nostro Governo, senza che nulla di concreto sia stato messo in atto. Una situazione insostenibile che richiede decisioni immediate e senza titubanze per dare un senso concreto, almeno da parte nostra, al significato di "insieme". L'autotrasporto è pronto a fare la propria parte se il Governo non dimostrerà un sussulto di dignità: di fronte alla protervia dell'arroganza purtroppo si è costretti a rispondere con i medesimi modi. Per intenderci : "a brigante, brigante e mezzo."

PAOLO UGGE'

Ruote d'Italia del 25 aprile 2018

Un "serbatoio di idee" farà viaggiare meglio l'Europa dei trasporti e della logistica

Viaggio nel mondo del trasporto e della logistica nell'Europa che verrà atto secondo. A distanza dalla "prima" di un anno fa, con la presenza eccezionale della Commissaria europea Violeta Bulc nella delegazione di Confcommercio Imprese per l'Italia, Bruxelles ospita infatti la "partenza" della nuova edizione del programma dedicato ai giovani che vogliono studiare le politiche europee del lavoro, dei trasporti e del mare grazie ai protocolli d'intesa siglati da Confrtrasporto con il ministero dell'Istruzione dell'università e della ricerca e con la Regione Lombardia. Due giornate intensissime, quelle del 24 e 25 aprile, per 50 studenti degli istituti De Amicis di Milano, del liceo Sant'Agostino di Gorgonzola e del corso di master in Economia e gestione degli scambi internazionali dell'Università Cattolica del Sacro Cuore protagonisti, sempre nella sede europea di Confcommercio, di una serie di incontri e seminari di approfondimento, fra cui uno dedicato alla presentazione alle istituzioni europee di un nuovo progetto ideato da Confrtrasporto e Università Cattolica del Sacro Cuore: un "think tank", letteralmente un "serbatoio di pensiero", sul lavoro che cambia, per raccogliere e sviluppare i contributi dei più importanti stakeholder europei, portatori di interessi che possano influenzare la crescita dell'economia (e quella sociale) attraverso nuove idee e proposte per il programma della nuova legislatura europea che inizierà dopo le elezioni del giugno 2019. Due giorni resi importantissimi anche dall'opportunità d'incontrare personaggi come il presidente del Parlamento europeo Antonio Tajani; il commissario europeo per la politica di vicinato Johannes Hann; il commissario per lo sport la cultura e l'educazione Tibor Navracsis; il magnifico rettore dell'Università Cattolica del Sacro Cuore Franco Anelli, che ha nominato il presidente Antonio Tajani docente del Master in Economia e gestione degli scambi internazionali per l'anno accademico 2017/2018 per la lezione i calendario mercoledì mattina proprio agli studenti del Master che hanno aderito al programma di Confrtrasporto-Confcommercio. Un evento (con protagonisti anche il presidente di Assoarmatori Stefano Messina e il Senior advisor Stefano Spennati che per la confederazione segue i temi del trasporto) che segnala la ripartenza di un grande progetto nato con una sola grandissima ambizione: aiutare i giovani ad acquisire competenze per accedere al mondo delle imprese del trasporto e della logistica di domani, proseguendo sulla strada aperta nel 2016 con i primi progetti nelle scuole (in particolare della provincia di Milano, di Brescia, di Parma e Piacenza), con la presenza di esperti di Confrtrasporto negli istituti tecnici superiori, fino all'attività di ricerca sul tema lavoro e competenze condotta con l'Università Cattolica del Sacro Cuore. Un progetto per far sì che il mondo del trasporto e della logistica possa essere sempre più attrattivo per le giovani generazioni, offrendo opportunità professionali interessanti e colmando così quel "vuoto di addetti" evidenziato da una recentissima indagine effettuata dalle autorità comunitarie per scoprire le professioni dove mancano maggiormente nuovi lavoratori. Due giorni intensi, a dimostrazione di quanto sia grande l'attenzione che Confrtrasporto-Confcommercio, su imput del presidente Carlo Sangalli, dedica sia ai problemi delle imprese del mondo dei trasporti sia alla crescita del mondo giovanile.

Ruote d'Italia del 9 maggio 2018

I tagli alle accise sul gasolio? Tagliano le possibilità di far ripartire l'economia.

Forse nelle prossime settimane il nostro Paese potrebbe avere un Esecutivo che eviti un nuovo ricorso alle urne. Un traguardo che moltissimi si augurano venga raggiunto, a iniziare dal presidente di Confcommercio, Carlo Sangalli, che ha nuovamente sollecitato nei giorni scorsi l'insediamento di un Governo per sterilizzare le clausole di salvaguardia su Iva e accisa (ovvero la norma che prevede l'aumento automatico nel caso lo Stato riesca a reperire le risorse pianificate) ed evitare possibili conseguenze negative che si scaricherebbero su cittadini e imprese, determinando una riduzione dei consumi e un ulteriore indebolimento di una ripresa economica che già arranca. "Siamo in zona Cesarini", ha detto, ricorrendo alla metafora calcistica che indica l'imminente fine del tempo di gioco a disposizione, il presidente di Confcommercio per evidenziare come il Paese rischi altrimenti di tornare in una nuova fase di stallo.

In questa situazione molte sono le diagnosi e commenti. Carlo Cottarelli, ex commissario alla Spending review del governo Renzi, e Mauro Marè, professore ordinario di Scienza delle finanze e consigliere del ministro per l'Economia e le finanze Pier Carlo Padoan, chiedono di trovare le risorse intervenendo con tagli nei capitoli di spesa improduttivi per sostenere gli interventi del governo. Ma su quali trasferimenti si punta? Le proposte sembrano concordare sul taglio della compensazione dell'accisa per l'autotrasporto. Sull'argomento Conftrasporto è già intervenuta, innanzitutto per puntualizzare che la cifra diffusa, 1,3 miliardi di euro "necessari per ridurre l'accisa per l'autotrasporto", rappresentano un punto di partenza errato per una corretta analisi. In questo modo si lascia infatti intendere che le imprese di autotrasporto siano le uniche beneficiarie della riduzione mentre non è affatto così, dimenticando per strada che ci sono anche i settori del trasporto pubblico locale e del conto proprio. E questo senza dimenticare come la voce gasolio ricada su coloro che usufruiscono dell'attività del trasporto su gomma, come il prezzo del gasolio sia una componente che concorre a formare il costo finale di un servizio, di un prodotto. Il vero beneficiario di questa compensazione è il sistema produttivo che deve competere nel mercato europeo: intervenire sulla compensazione fiscale dell'accisa equivale a incrementare il costo per i cittadini. Occorre anche evidenziare come Confcommercio-Conftrasporto abbia già sottolineato che più il prezzo del gasolio per autotrazione aumenta, più le imprese che operano in altri Paesi europei o che risiedono nelle vicinanze di Stati dove questo è inferiore saranno indotte a effettuare i rifornimenti laddove il costo è competitivo. E questo ridurrebbe le entrate fiscali. Ovviamente questa non è una difesa d'ufficio: quanto affermato è dettagliatamente spiegato da numerose relazioni tecniche.

Un ultimo aspetto, che riguarda le ricadute sull'ambiente, sull'inquinamento: la compensazione dell'accisa non è una misura lineare ma esclude gli autoveicoli più inquinanti come gli Euro 0, 1, e 2, fattore che ha anche determinato un incremento delle vendite di automezzi di ultima generazione. Sostenere che la compensazione dell'accisa è una "contraddizione sul piano ecologico" è un altro luogo comune che andrebbe attentamente valutato da chi dovrà in ogni modo decidere. Sperando di evitare di farci del male da soli.

PAOLO UGGE'

Ruote d'Italia del 16 maggio 2018

Porti, nessun monopolio o la competitività andrà a picco

Prima di lasciare la guida del dicastero per le Infrastrutture e i trasporti il ministro Graziano Delrio ha voluto costituire, con un decreto, il tavolo di partenariato, con lo scopo di creare uno strumento di coordinamento per consentire un confronto sulle politiche del trasporto e della logistica. Una buona iniziativa che ci si augura possa riportare a un "unicum" le diverse specificità del settore rappresentando così una nuova Consulta del trasporto e della logistica, organismo che in modo superficiale e improvvido venne sciolto dall'allora presidente del Consiglio professor Mario Monti. Confrtrasporto non ha mai smesso di chiedere la ricostituzione della Consulta, con l'obiettivo di far comprendere a tutti (in particolar modo a chi non sembra proprio saper, o peggio voler, capire) quanto i trasporti e la logistica debbano essere vissuti come un sistema nel quale gomma, mare e ferro devono agire secondo una logica di sistema. La decisione, quindi, è positiva purché la costituzione di una "simil Consulta" non sia una specie di caravan serraglio utile ad accontentare le aspirazioni di coloro che vogliono apparire o lo strumento per creare posti dove collocare gli "amici". Previsioni esageratamente negative? No visto che stiamo già assistendo al depotenziamento della riforma portuale, con ognuno che prova a muoversi per conto proprio, con presidenti di Autorità portuali che non danno applicazione a indicazioni provenienti dal ministero e supportano un'operazione che sta portando un armatore a divenire il riferimento dei singoli presidenti delle Autorità portuali. La competitività della nostra economia potrà passare solo attraverso la capacità di dare soddisfazione al trasporto e all'intermodalità dei porti dove non potranno essere accettati monopoli. Certe scelte cervelotiche, come dimostra il "caso Salerno", producono il blocco delle attività da parte di operatori sui quali vengono fatte ricadere le inefficienze che arrivano a sconvolgere la mobilità di un'intera comunità. Così non va e una situazione simile esige una mobilitazione. Una scelta purtroppo obbligata, di fronte a uno scenario nel quale alcuni dei presidenti nominati hanno addirittura deciso di aderire a titolo personale a una realtà associativa privata di stampo padronale, escamotage per non rendere evidente l'illogicità del fatto che una realtà pubblica aderisca a un'associazione privata. Non siamo forse di fronte a un' inaccettabile inadempienza rispetto alle precise disposizioni che la direzione competente del ministero aveva comunicato loro? I porti non possono agire in un'autonomia che fa rima con anarchia, come realtà che non si riconoscono in un sistema unico. Per questo Confrtrasporto è intenzionata a chiedere al nuovo ministro d'intervenire, valutando la rimozione dei presidenti che si pongono fuori delle logiche di un unico sistema pensato per le necessità del Paese. Scelte strategiche che non possono essere rimandate così come non si potrà perdere tempo per riaprire il dialogo sul trasporto su gomma, sui temi legati a scelte che la Commissione europea si accingerebbe a portare avanti e che appaiono gravemente penalizzanti per le imprese nazionali. È comprensibile che per il nuovo Governo si tratti di "materie" nuove, ma è indispensabile che le studi e impari in fretta perché le imprese del settore non possono attendere ancora. Il rischio è che collassino, in un mare di problemi che si chiamano malfunzionamento (per usare un eufemismo) degli uffici delle Motorizzazioni civili, permanente blocco dei trasporti eccezionali, mancata previsione di norme che incrementerebbero la sicurezza. Non ultimo, la messa a disposizione nella loro interezza del trasferimento delle risorse così come concordato con il precedente Esecutivo. In gioco ci sono decine, centinaia di migliaia di posti di lavoro: c'è l'occupazione giovanile, c'è la sostenibilità ambientale. Ci sono scelte che viaggiano in una sola direzione: quella che conduce a penalizzare chi lavora. Prima tagliare il rimborso delle accise sul gasolio per autotrazione per le imprese del trasporto su gomma, oppure prima di adottare scelte di

liberalizzazioni unilaterali nei servizi tecnico nautici sarebbe il caso di pensarci molto bene. Magari avendo l'umiltà (che è sempre sintomo d'intelligenza), di confrontarsi con chi conosce questo mondo, i suoi problemi, le possibili soluzioni concrete.. Confrasperto si porrà come sempre a disposizione per portare avanti costruttivamente un confronto che, partendo dal riconoscimento della rappresentanza reale su richieste che debbono appartenere a un disegno generale, possa rilanciare in tempi brevi scelte riguardanti tutti i settori della logistica.

PAOLO UGGE'

Ruote d'Italia del 23 maggio 2018

Trasporti eccezionali bloccati, la pazienza è finita. E partono le denunce

Un vecchio detto afferma che a forza di tirarla la corda rischia di spezzarsi. Per una ragione semplicissima, spiegata peraltro da un altro diffusissimo modo di dire: ovvero che la pazienza ha un limite. Pazienza che moltissimi responsabili di imprese di autotrasporto che si occupano di carichi eccezionali sembrano aver definitivamente perso, dopo aver assistito, impotenti, per quasi due anni alla paralisi dell'attività. Una paralisi scattata all'indomani della tragedia avvenuta a fine ottobre 2016, quando un ponte ad Annone Brianza, nel lecchese, è crollato sotto il peso di un Tir uccidendo una persona e ferendone altre sei. Una paralisi dovuta alla "paura" da parte di funzionari-burocrati di assumersi responsabilità e rischi (di condanne); dall'incapacità del Governo di effettuare controlli sulla sicurezza dei cavalcavia e disporre regole chiare. In altre parole, un gioco di "tira e molla" per scaricare altrove decisioni e responsabilità che ha portato, inevitabilmente, a spezzare la corda. Portando il caso nelle sedi giudiziarie, se necessario. Ne è una prova la lettera inviata dagli avvocati di un noto studio legale di Bolzano, per conto dell'Anna, l'associazione nazionale noleggiatori autogru, ai responsabili dell'ufficio viabilità e trasporti della Provincia di Potenza e, per conoscenza, alla prefettura della stessa città. Una lettera, inviata "a tutela e patrocinio di diversi associati operanti nel settore delle gru mobili e trasporto eccezionale", nella quale si segnalano "contegni dal profilo censurabile (se non addirittura abusivo) adottati da codesta amministrazione nella trattazione e rilascio di autorizzazioni", senza rispettare "in totale spregio delle previsioni normative, la scansione temporale prevista, provvedendo a fronte di istanze trasmesse, alla trasmissione ad altro ente proprietario solo oltre due mesi dopo". Un atteggiamento che i legali definiscono, nero su bianco, "immotivatamente e abusivamente assunto da codesto ufficio, che di fatto si traduce in una omissione dei doveri d'ufficio che causa danni inestimabili alle aziende associate". Le conclusioni finali? Senza un immediato rispetto delle normative non potrà che esserci, come conseguenza, quella di un'azione "nelle competenti sedi al fine di tutelare l'associazione". Un finale "obbligato" e che potrebbe dare il via a una serie di altre denunce, spezzando decine, centinaia di "corde" che lo Stato ha tirato troppo a lungo, nonostante i ripetuti allarmi lanciati, fortissimi, da Confrtrasporto. Possibile che per quasi due anni nessuno abbia avuto modo di comprendere che questa situazione stava avendo pesantissime ripercussioni non solo sulle imprese del trasporto eccezionale ma anche sul mondo industriale, con la perdita di commesse per decine e decine di milioni di euro da parte di operatori esteri, e tutto questo per l'impossibilità di far trasportare la produzione sulle nostre strade? Possibile che nessuno abbia letto i numerosi articoli nei quali veniva denunciato come il perdurare di questa indeterminatezza nelle procedure di rilascio delle autorizzazioni stesse provocando situazioni degne di un romanzo di Kafka, con esponenti dell'amministrazione pubblica che sono arrivati addirittura a chiedere agli autotrasportatori di garantire che i ponti non sarebbero crollati al passaggio dei loro tir, attraverso controlli da far eseguire a spese dell'impresa? E arrivando perfino, in un caso, a indicare da parte di un funzionario il nominativo di un professionista disponibile e abilitato ad effettuare tali perizie in cambio di una parcella di 70mila euro? Riassumendo: imprese costrette a predisporre autentiche montagne di documenti, come denunciato a Villa d'Este a Cernobbio un anno fa esibendo alla stampa un plico alto 20 centimetri di carte richieste a un'impresa per effettuare un trasporto eccezionale; Tir fermati dalla paura dei funzionari di finire in un'aula di giustizia in caso di altri crolli di cavalcavia; ponti non controllati da migliaia di dipendenti pubblici probabilmente impegnatissimi in altre faccende più importanti; trasportatori chiamati a pagare i controlli statici (e perfino, giusto per non farsi mancare nulla, la salvaguardia di

eventuali statue o altre opere collocate sul tragitto.....); commesse andate a farsi benedire, magari con l'aggiunta di penali da pagare, per le imprese produttrici... È già una fortuna che qualche imprenditore abbia strappato la corda e non l'abbia usata, in preda alla disperazione, per andare a impiccarsi... Prima che una cosa simile possa davvero accadere qualcuno proverà a occuparsene? In questi giorni di dibattito politico diversi leader stanno discutendo di pensioni, immigrazione, flat tax, reddito di cittadinanza, grandi opere, riforme costituzionali. Nessuno sembra aver annotato, nella propria agenda di lavori, il tema della logistica, come sistema di organizzazione e gestione in rete delle infrastrutture e dei servizi via terra, via mare via rotaia. E siccome al peggio non c'è mai fine, chi parla di infrastrutture lo fa solo per affermare l' inutilità della realizzazione del Terzo valico a Genova che si collega con il corridoio trasversale europeo est-ovest, oppure del Ponte sullo Stretto, o della Tav Torino Lione. Opere frutto di scelte che i commissari europei Karel Van Miert e Loyola de Palacio effettuarono allo scopo di disporre di corridoi considerati indispensabili per rendere competitiva l'economia europea con altre economie del mondo. Non realizzarle costerebbe, per di più, oltre due miliardi e mezzo di euro in sanzioni. La corda forse sarebbe meglio usarla per legare qualcuno in modo che non possa muoversi e fare danni....

PAOLO UGGE'

Ruote d'Italia del 30 maggio 2018

Se il Governo non parte il Paese si ferma e perde miliardi di euro

“Bisogna che il Governo si adoperi per trovare sorgenti di lavoro, per far sì che tutti gli italiani abbiano un'occupazione. Questo è quello che deve fare il Governo, questo è quello che deve fare il Parlamento”. Fa un effetto strano rileggere, a 35 anni dalla sua lettura in tv, questo passo del messaggio di fine anno agli italiani dell'allora presidente della Repubblica Sandro Pertini. Un effetto reso ancor più strano (ma anche triste e perfino deprimente) se riletto alla luce di una situazione attuale nella quale la nostra classe politica sembra fare esattamente il contrario. Già, perché non essere riusciti, a quasi tre mesi e mezzo dal voto, a fare un Governo, possibilmente stabile e credibile, non fa volare solo lo spread: fa accelerare al massimo anche i problemi di milioni di lavoratori. Con in prima fila le imprese dell'autotrasporto e della logistica che stanno subendo una spietata concorrenza di competitori stranieri facilitati non solo da costi del lavoro nettamente inferiori (e, in molti casi, da una fortissima vocazione alla concorrenza sleale), ma anche dalla situazione di stasi che si verifica ogni qual volta viene a mancare il riferimento politico. Per qualche giorno è sembrato che fosse stata trovata la soluzione che avrebbe consentito di dare un Esecutivo al Paese ma così non è stato. La scelta del Presidente della Repubblica Sergio Mattarella è stata conseguentemente quella di fare ricorso all'esperienza di un Governo tecnico per affrontare temi che se non affrontati metterebbero in seria difficoltà il Paese. Un esempio chiarificatore: le decisioni del Governo austriaco sulle limitazioni al traffico al Brennero che hanno già mostrato quali effetti devastanti potrebbero determinare per la nostra economia qualora un Governo forte italiano non intervenisse. Ogni anno transitano 200 milioni circa di tonnellate di merci attraverso i valichi alpini per un valore pari a 524 miliardi di euro. Di queste merci il 60 per cento passano attraverso i valichi austriaci. E se vi fosse ancora qualcuno che nutre dubbi su quanto i rallentamenti danneggino l'economia italiana e le imprese del trasporto su gomma, questi dati dovrebbero fugarli: basta una sola ora di ritardo per produrre per il mondo dell'autotrasporto 170 milioni di euro di costi extra, mentre per l'intero sistema produttivo il danno sale a quota 203 milioni. Numeri sufficienti per esigere una maggior determinazione? Ma il Governo tecnico dovrà affrontare anche il problema dei trasferimenti alle imprese di risorse dello Stato. Se si pensasse di non mantenere i livelli in atto per compensare il maggior carico fiscale la risultante sarebbe di indurre le imprese a rifornirsi all'estero facendo perdere non solo i pochi centesimi (0,21 al litro, ma da moltiplicare per milioni di litri di carburante al giorno) ma tutta la restante parte fiscale che grava sul gasolio. Senza contare che verrebbero messe in ginocchio stazioni di autoservizio italiane, con altri lavoratori lasciati a piedi. Infine il tema delle infrastrutture. Appare ovvio che di fronte ad accordi tra i governi europei che prevedono dei precisi impegni finanziari, se non fossero rispettati avrebbero due conseguenze; la prima, fin troppo evidente, riguarderebbe le penali che verrebbero chieste per i danni arrecati non realizzando la Tav o il ponte sullo Stretto, roba da oltre due miliardi e mezzo di euro; la seconda, che appare essere invece poco considerata (e dunque poco visibile al grande pubblico) sarebbe la conseguente determinazione di imbuti sugli altri valichi, determinando congestioni e conseguente perdita di tempo e di competitività. Forse pochi ne saranno informati, ma nel 1999, quando il traforo del Monte Bianco venne chiuso per l'incendio che si sviluppò, il danno determinato per l'economia nazionale venne calcolato in 3 miliardi di euro. Forse sarebbe il caso che prima di affrontare i temi legati alle infrastrutture il Governo che entrerà in carica valuti questi elementi ai quali Contrasporto sente il dovere di aggiungere un altro per nulla irrilevante: la reazione da parte degli operatori che si sentirebbero evidentemente colpiti da scelte penalizzanti e potrebbero, anche in forma autonoma, ricorrere

ad azioni eclatanti di autotutela. Perché sono sempre più numerosi gli autotrasportatori, gente a volte non troppo acculturata, a pensarla esattamente come un uomo invece di grandissima cultura, il filosofo Karl Popper, secondo il quale “una nazione è democratica quando è capace di privare del potere i suoi governanti incapaci.” Un rischio da evitare? Quanto sta accadendo in Brasile, dove la protesta dei camionisti che sta paralizzando il Paese da una settimana ha causato perdite economiche per quasi 10 miliardi di reais, ovvero a 2,7 miliardi di dollari, sembrerebbe non lasciare dubbi.

PAOLO UGGE'

Ruote d'Italia del 06 giugno 2018

Scania ci guida con un video in un'Italia (da incubo) senza trasporti

Sette anni separano un recente video realizzato da Scania, uno dei "marchi" più amati dai camionisti in tutto il mondo, e una campagna fatta pubblicare su un quotidiano nazionale da Fai Confrtrasporto, la più importante associazione di autotrasportatori d'Italia. A unirli è invece il messaggio, l'obiettivo per il quale sono stati realizzati: far comprendere al Paese il ruolo indispensabile del mondo dell'autotrasporto e della logistica nella vita di tutti i giorni che, senza il trasporto su gomma, potrebbe diventare nel giro di poche ore difficilissima, nello spazio di pochi giorni addirittura impossibile. Oggi come sette anni fa e, sicuramente, come fra molti anni, contrariamente a quanto immaginato a più riprese da diversi visionari abituati a fare i conti con i sogni e non con la realtà. Una vita, quella senza mezzi per il trasporto merci su strada, destinata a diventare impossibile nello spazio di una manciata di giorni come mostra il video realizzato da Scania e che si apre con una semplice domanda: per quanto tempo una città di medie dimensioni resta operativa senza veicoli urbani? A fornire una risposta è il "miniviaggio", della durata di cinque giorni, in un'Italia virtuale senza camion e furgoni, "girato" e "montato" da Scania, capace di offrire un "carico" di situazioni tanto realistiche quanto allarmanti. A volte facilmente immaginabili da chiunque, in altre no. Alcuni esempi? Giorno 1: i centri di riciclaggio chiudono; i servizi antincendio e di soccorso non sono operativi; gli aerei restano a terra; le farmacie non possono consegnare i farmaci preordinati; le lettere, i giornali e i pacchi non possono essere consegnati. Giorno 2: i rifiuti domestici e dei ristoranti si ammucchiano nelle strade; niente più frutta, verdura o carne nei negozi; tutta la produzione industriale si interrompe; vengono erogate solo le prestazioni urgenti negli ospedali; le isole ecologiche e i cassonetti sono pieni. Giorno 3: i negozi alimentari esauriscono le scorte; le stazioni di servizio esauriscono il gasolio; i ristoranti devono chiudere. Giorno 4: impossibile stampare i giornali per mancanza di carta; niente più surgelati nei negozi di alimentari; niente più carburanti nelle stazioni di servizio; la maggior parte del trasporto pubblico è fermo. Giorno 5: niente più cibo nei supermercati; i fanghi di depurazione devono essere smaltiti nei laghi e nei corsi d'acqua. Una conseguenza, quest'ultima, alla quale qualcuno aveva pensato? Probabilmente no. Per questo è importante il video realizzato da Scania: per far riflettere. Il medesimo obiettivo della campagna stampa pubblicata per una settimana nell'agosto di sette anni fa nell'edizione nazionale del quotidiano Libero ideata da Fai Confrtrasporto che, spinta dalle polemiche sui nuovi divieti di circolazione per i Tir e dalle promesse di un esodo reso sicuro proprio dal fatto che i mezzi pesanti non avrebbero circolato (temi guarda caso identici ancora oggi) aveva a sua volta viaggiato in un Paese senza più camion sulle strade ma anche senza più merci sugli scaffali dei negozi, senza benzina e gasolio nelle aree di servizio, senza materie prime da lavorare in fabbriche e laboratori... Un viaggio virtuale, ma partito da dati e analisi concretissimi elaborati da una simulazione effettuata da un'associazione di autotrasporto svedese aderente all'Iru, associazione che nel mondo rappresenta le imprese di trasporto merci e persone. "Prove" scientifiche, esattamente come quelle usate oggi da Scania per realizzare il nuovo video. Un filmato che lascia il segno, che induce a riflettere, senza inutili (e sempre dannosi) allarmismi, ma delineando ciò che potrebbe realmente accadere. Un filmato capace di fare prevenzione, unica strada seriamente percorribile per evitare il pericolo di dover affrontare situazioni drammatiche. Come quella che ha vissuto in questi giorni il Brasile, dove una protesta dei trasportatori, contro l'aumento del costo del carburante, i tir li ha fermati per davvero. Il risultato? Identico a quello raccontato dal video, dalle pagine di Libero: in men che non si dica strade bloccate, voli

cancellati, alimenti freschi nei supermercati quasi introvabili, scuole e università costrette a sospendere le lezioni. Per passare dalla "finzione" del video o della carta stampata alla realtà il passo può essere davvero brevissimo. Meglio rifletterci a fondo. Cosa che, in particolare, dovrebbe fare chi è chiamato a fare scelte per tutto il Paese. Non capire il ruolo ricoperto dal mondo del trasporto e della logistica potrebbe risultare letale per il futuro di milioni di famiglie.

PAOLO UGGE'

Ruote d'Italia del 13 giugno 2018

Caso Brennero, le strade d'Italia e Germania si separano da quelle dell'Austria

Sono trascorsi più di cento giorni da quando i cittadini italiani hanno scelto chi avrebbe dovuto governare il Paese, ma ancora l'Esecutivo non è stato completato e le Commissioni parlamentari non sono insediate. A distanza di tre mesi e mezzo da quel voto gli elettori, che pur avevano indicato una maggioranza per il governo, si ritrovano a fare i conti con una guida politica "partita" solo dopo un estenuante confronto tra i partiti e che non si è rivelata utile per far partire l'attività parlamentare e di governo. Per fare un esempio, il ministro alle Infrastrutture e ai trasporti non può contare ancora oggi sui sottosegretari e bisogna solo augurarsi che "vengano consegnati" al mondo dell'autotrasporto molto presto perché, nel frattempo, i problemi sul tappeto si vanno aggravando. Uno su tutti: quello che il ministro Danilo Toninelli è chiamato ad affrontare sulla questione del Brennero, con il contingentamento dei Tir ammessi a transitare al valico. Si tratta di una vicenda delicata che parte da lontano. L'Austria, che ha da sempre considerato l'Alto Adige come un proprio territorio (e per averne conferma basta andare a rileggere i fatti verificatisi nell'immediato dopoguerra quando si definirono i confini nella conferenza di pace...), ha provato una prima volta a introdurre limitazioni alla circolazione con il sistema degli eco punti, ma è stata costretta dalla procedura di conciliazione condotta a livello comunitario (il cosiddetto trilatero) a rinunciare al suo progetto, subito apparso chiaramente, e agli occhi di tutti, per quello che era in realtà: un tentativo di limitare il principio europeo che stabilisce la libera circolazione delle persone e delle merci. Oggi l'Austria ci riprova, proponendo il numero chiuso ai Tir come l'unico possibile rimedio a un presunto incremento dei traffici e, di conseguenza, dell'inquinamento. Fingendo di non ricordare che la data di fine lavori del traforo ferroviario del Brennero è stata spostata, rispetto a quella concordata negli anni 2004/2005, e non è esattamente dietro l'angolo. Con un solo possibile risultato: che ogni ostacolo alla libera circolazione, come il possibile contingentamento dei mezzi pesanti, finirà con il danneggiare il sistema produttivo nazionale italiano. Contrasporto ha segnalato, attraverso ripetuti comunicati stampa, quanto sia esiziale per l'Italia mantenere fermi i principi già resi noti al governo austriaco, ribadendo la propria piena disponibilità a fornire al ministro Toninelli elementi a supporto per la battaglia che dovrà sostenere nell'interesse del nostro Paese. Ora è indispensabile, da parte del nostro Governo, una posizione ferma su tale aspetto. Le prime notizie arrivate da Bolzano, dove i ministri ai Trasporti italiano e tedesco non si sono neppure presentati al summit organizzato dall'Austria e dove il governatore del Tirolo Günther Platter ha lasciato il vertice non propriamente sorridente senza aver firmato il documento finale "Memorandum of understanding", lasciano ben sperare sulla volontà di non venir meno alla presa di posizione adottata, e già comunicata, dal precedente ministro, Graziano Delrio, e che ha trovato conferma nelle decisioni assunte sia dalla commissaria europea Violeta Bulc sia dalla Commissione trasporti Ue. "Non sono accettabili blocchi unilaterali del traffico che danneggiano sia l'ambiente sul versante italiano sia i fatturati delle imprese nostrane, si tratta di divieti non concordati che appaiono peraltro in contrasto con lo spirito delle intese del vertice di Monaco e con il principio di libera circolazione delle merci che informa il diritto della Ue", ha dichiarato il ministro Danilo Toninelli evidenziando anche che "l'Italia è in primissima linea dal punto di vista dello sforzo economico, in ottica multimodale di trasferimento progressivo del traffico dalla gomma al ferro, e che quindi si aspetta che il governo austriaco riconosca questo impegno". Prese di posizioni tanto chiare quanto importanti anche se da qui a risolvere il problema il passo è lungo. Il caso Brennero resta ancora apertissimo e per "chiuderlo" servirà, oltre alla fermezza nel non indietreggiare di un

solo passo, anche la conoscenza della materia. Conftrasporto questa conoscenza la possiede ed è pronta a condividerla con i rappresentanti del ministero come indispensabile supporto per trovare la miglior via d'uscita al “caso Brennero”. Da individuarsi il più in fretta possibile, magari grazie a un intervento decisivo dell'Unione europea, a dimostrazione che al di sopra di ogni singolo Paese che tenta di andare per la propria strada esiste davvero un'Unica Europa.

PAOLO UGGE'

Ruote d'Italia del 20 giugno 2018

Fermo ai tir e clienti "rubati" alle stazioni di servizio: é ora che l'Italia "fermi" l'Austria

Porre forme di contingentamento ai Tir al Brennero, come il Governo austriaco pensa di fare con una decisione unilaterale, non è possibile. Il Ministro per le Infrastrutture e trasporti Danilo Toninelli, assente "volontario" al summit austriaco-tirolese di Bolzano (probabilmente perché ha compreso che l'incontro sarebbe stato una trappola e forse anche per un atto di solidarietà con il collega tedesco che a sua volta ha disertato l'incontro organizzato per affrontare la sempre più delicata questione) sul punto è stato chiarissimo, ribadendo e rafforzando le posizioni già espresse con dichiarazioni che non lasciano spazio a dubbi o interpretazioni. Un buon inizio, che Fai-Confrtrasporto ha subito riconosciuto, nella consapevolezza però che il problema rimane. Difficile ipotizzare infatti che i nostri confinanti possano mollare la presa: come hanno sempre fatto, metteranno in atto ostacoli per rallentare l'attività di autotrasporto. Dispensando abbondanti dosi di fantasia che evidentemente non manca a questi signori. Basta pensare all'azione di dumping messa in atto sul prezzo del gasolio: è ovvio che se le differenze di prezzo del carburante sono più che significative, tutti effettuano rifornimento ai distributori di quel Paese. Per l'Italia questo significa meno imposte per lo Stato e riduzioni di fatturato per i gestori delle aree di servizio. Forse sarà il caso di mettere in atto azioni di contrasto adeguate, dando dimostrazione che la fantasia italiana non è certo inferiore di quella degli austriaci. Detto ciò che occorre dire sulla vicenda Brennero, occorre poi sottolineare anche altri aspetti che se non affrontati potrebbero aprire un contenzioso con il Governo nazionale. Primo aspetto: la ridotta funzionalità degli uffici della Motorizzazione civile che oggi consente ad automezzi pesanti di circolare senza aver effettuato le revisioni. Questo non certo per colpa degli uffici territoriali del ministero o per volontà degli operatori: se il personale tecnico non è sufficiente, nonostante alcune assunzioni, non si può percorrere molta strada e l'unica cosa da fare è invertire il senso di marcia rapidamente. Ogni giorno in più trascorso senza aver posto rimedio costa carissimo: le nostre imprese di autotrasporto che operano sui mercati internazionali sono infatti penalizzate in quanto se nel corso di un controllo risultano senza revisione viene loro sequestrato l'automezzo e viene inflitta una pesante sanzione. È un fattore non solo di sicurezza ma anche economico. Una possibile soluzione facile e immediata? Si faccia un provvedimento con il quale si terziarizzano anche per i mezzi pesanti le revisioni. Altri aspetti prioritari sono legati alle scelte europee che riguardano le azioni anti dumping o l'utilizzo del cabotaggio, temi che nel mese di luglio saranno sottoposti all'esame del Parlamento europeo. Ma prioritario sarà anche riflettere, senza ulteriori rinvii, sulla sostenibilità: le associazioni di categoria, che hanno già chiesto un incontro con il Ministro, hanno proposte da avanzare ma non possono certo presentarsi all'appuntamento senza sapere quali soluzioni saranno adottate, in materia di accise sul rimborso del gasolio, all'atto delle scadenze, senza sapere cosa intende fare il nuovo esecutivo per quanto concerne i trasferimenti di risorse già pattuiti con il precedente Governo. Le federazioni responsabili della rappresentanza della categoria in tutti questi anni hanno saputo trovare con i vari titolari del dicastero soluzioni adeguate gestendo anche fenomeni come quello dei forconi (rientrato grazie proprio al senso di responsabilità): l'auspicio è che in tempi brevi si possa ripartire con quel confronto utile per tutti e l'impegno che il Ministro Danilo Toninelli ha comunicato via video, nel corso dell'assemblea dell'Anita, lascia ben sperare. Ma il tempo stringe.

PAOLO UGGE'

Ruote d'Italia del 26 giugno 2018

Non solo emigranti: ora scenda in campo la politica economica

Finalmente la macchina della politica è pronta a partire, o almeno dovrebbe essere così visto che le Commissioni parlamentari sono state insediate e i sottosegretari e vice ministri pure (anche se si attende ancora l'attribuzione delle deleghe). Una partenza attesa con trepidazione dalle imprese che ora sperano si inizi finalmente ad affrontare i temi della politica economica. Certamente gli argomenti della sicurezza e dell'immigrazione sono punti centrali dell'attività del nuovo Governo, in quanto si riversano sui cittadini e sul nostro vivere quotidiano, e le iniziative dunque, senza voler entrare nel merito, erano necessarie; ma ci sono anche altri temi importantissimi che esigono di riannodare rapidamente i fili del confronto con i corpi sociali per trovare insieme le soluzioni utili al Paese. Temi come quelli del trasporto e della logistica, settori che consentono al motore dell'economia (il sistema manifatturiero) di non fermarsi. Confratrasporto ha richiesto, così come probabilmente altri, un incontro a breve con il Ministro alle Infrastrutture e a Trasporti Danilo Toninelli per renderlo partecipe dei problemi più urgenti che assillano la categoria e per conoscere le sue intenzioni sulle manovre che il dicastero intende adottare. In particolare c'è la necessità di affrontare la questione Brennero, con i divieti che l'Austria, infischiosene degli interventi della Commissione europea, continua ad applicare; le disfunzioni delle Motorizzazioni civili che non effettuano le revisioni per carenza di personale; i trasferimenti delle risorse alle imprese di trasporto, con particolare attenzione alle compensazioni di natura fiscale sul gasolio e sulle spese non documentate che da notizie apparse su organi di stampa sembrano essere oggetto di interventi da parte dell'Esecutivo. Sono questi i temi più immediati e delicati che, se non affrontati in modo adeguato, rischiano di portare a iniziative di autotutela, anche di natura spontanea. I rappresentanti di Confratrasporto sono convinti che le soluzioni esistano e possano essere individuate attraverso un confronto a viso aperto che affronti tutti i temi, ivi compreso quello che da parte della Commissione europea viene a più riprese sollecitato e che è collegato al "pacchetto stradale" e all'esigenza di favorire interventi che producano soluzioni positive per il rispetto dell'ambiente. Il mondo del trasporto non è quello dei "riders": le imprese si sentono rappresentate da organizzazioni che in tutti questi anni hanno contribuito, senza ovviamente invadere le competenze di chi governa, a trovare le intese che hanno consentito negli ultimi 11 anni di far crescere le dimensioni di impresa, di avviare con risultanze positive iniziative per la sicurezza, per il rinnovo del parco circolante e per la competitività delle imprese di logistica e trasporto nazionali e quindi dell'intera filiera produttiva. Interrompere un circuito virtuoso sarebbe un errore che pagheremmo tutti. Si apra quindi il confronto in tempi brevi, prima che sia troppo tardi.

PAOLO UGGE'

Ruote d'Italia del 04 luglio 2018

Trasporto merci, il conflitto salpa da Genova e La Spezia

Saranno i porti di Genova e La Spezia ad aprire “le danze” di una vertenza che doveva e poteva essere risolta da tempo e che invece è stata scaricata - ma questa non è una novità - sulle spalle degli operatori del trasporto. Le motivazioni? Certamente la lunga assenza di un Governo alla guida del Paese non ha giovato, ma a leggere il documento diffuso dalle organizzazioni territoriali che hanno dato l’annuncio della fase conflittuale ci sarebbero responsabilità anche “precedenti” di chi è controparte degli operatori dell’autotrasporto e che avrebbe avuto l’onere di mantenere impegni assunti nel passato. Un colpevole immobilismo che ora sta trasferendo sugli autotrasportatori oneri che non dovrebbero essere caricati su di loro. Punti nodali della vicenda sono i costi dovuti alle improduttive attese degli automezzi sui piazzali degli scali, l’assenza di una tracciabilità e verifica dei tempi di attesa in modo da poter valorizzare i termini e le procedure per gli indennizzi ai vettori danneggiati. Ovviamente vi sarà chi cercherà di colpevolizzare i vettori per l’iniziativa decisa, ma se le intese assunte nei mesi passati e i costanti solleciti a provvedere non hanno di fatto riscontrato il dovuto interesse come stupirsi se la categoria reagisce? Tutto questo, si legge nel comunicato diffuso, produce tempi di attesa nel carico e scarico dei contenitori, code di veicoli causate da blocchi operativi, cambi turno che impediscono la programmazione dei viaggi e consegne. È mai possibile che non si apra un costante confronto per trovare soluzioni a simili inefficienze che oggi sono a carico dei soli operatori del trasporto? L’importanza della funzionalità dei sistemi portuali è una delle condizioni per la competitività del sistema Paese e molto probabilmente riguarda anche altre realtà portuali. Così la riforma avviata dall’allora Ministro alle Infrastrutture e ai Trasporti Graziano Delrio rischia di non partire e anche i necessari correttivi che debbono essere apportati rischiano di restare al palo. Alcuni presidenti di Autorità portuali invece di valorizzare le attività delle strutture loro assegnate sembrano cercare maggiormente la propria visibilità in convegni non sempre utili e solo per non scontentare qualche potente di turno si prostrano alle sue richieste, magari aderendo ad associazioni private e infischiosene così delle precise direttive emanate dal Ministero. Alcuni non hanno avuto timore di sfiorare (o superare abbondantemente?) il ridicolo scegliendo un escamotage apparentemente scaltro: aderire a “titolo personale” anche se ricoprono un pubblica funzione. Il sistema portuale è troppo importante. Il Ministro e i suoi sottosegretari farebbero bene a interessarsene in modo diretto. In gioco non c’è solo l’attività di autotrasporto e di tanti operatori e loro dipendenti ma il futuro del Paese.

PAOLO UGGE’

Ruote d'Italia dell'11 luglio 2018

Il Governo deve assumersi precise responsabilità sui trasporti

È da tempo che il mondo dell'autotrasporto evidenzia quanto sia necessario per il Paese affrontare in modo rapido i temi che sono rimasti aperti nel settore. Ora le federazioni dell'Unatras, con una decisione adottata lunedì, hanno avviato le procedure previste per la proclamazione del fermo dei servizi di trasporto, dandone notizia ai rappresentanti dell'Esecutivo e della competente Autorità. La classica "goccia che ha fatto traboccare il vaso" potrebbe apparire per certi versi persino ridicola, di fronte ad altri problemi che hanno penalizzato migliaia di imprese già duramente provate dalla crisi: riguarda la circolare sulle spese non documentate per le imprese artigiane che, se non emanata entro pochi giorni, produrrà incrementi dei costi (sotto forma di sanzioni) per gli operatori. Non si tratta, si badi bene, di una richiesta di nuove provvidenze, ma semplicemente dell'attuazione di quanto concordato con il precedente Governo e di stanziamenti già previsti. Si tratta solo di un atto burocratico formale, di mettere una firma. Un problema certamente minore di fronte ad altre realtà: basti pensare al "caso Brennero", con gli interventi da parte del governo austriaco che utilizza il fenomeno dell'immigrazione per rallentare le attività di trasporto che penalizzeranno la nostra economia se non saranno affrontati in sede comunitaria con la dovuta determinazione; o alla grave situazione legata alla funzionalità degli uffici territoriali delle Motorizzazioni civili che, non avendo la disponibilità degli ingegneri, non sono in grado di fare le revisioni dei mezzi, se non dopo mesi d'attesa. Ostacoli ben più alti sul cammino che ogni impresa, ogni camionista deve affrontare ogni giorno lavorando per colpa di chi non vuole o non sa intervenire. Ma in un mare in burrasca anche solo un'onda più piccola delle altre può far affondare un bastimento. Quello che il settore chiede è una svolta vera, non solo slogan. Prendiamo il caso delle Motorizzazioni: la solita "soluzione all'italiana, con proroghe e prenotazioni previste anche a distanza di diversi mesi (salvo poi al primo incidente magari con qualche morto sollevare le questioni di responsabilità...), non può più essere accettabile, per la semplice ragione che all'estero un automezzo italiano fermato per i controlli, se risulta senza revisione viene sequestrato e vengono applicate sanzioni amministrative pesanti. Vi sono le ragioni d'urgenza (un decreto legge) per estendere ai costruttori e alle officine specializzate la possibilità di effettuare tali operazioni per dare "manforte" alle Motorizzazioni, per non tenere i tir fermi. Una soluzione semplicissima e realizzabile in tempi rapidissimi che Confrtrasporto evidenzia da tempo ma senza risposte. Risposte che, invece, sono arrivate dai giudici del Tar, il tribunale amministrativo regionale, del Lazio, ai solleciti dei rappresentanti dei Consumatori, intervenendo sul calendario dei divieti di circolazione dei mezzi pesanti per ridurre le giornate e le deroghe. Premesso che le associazioni di categoria stanno valutando come applicare ancor più severamente le disposizioni contenute nelle ordinanze, invitando le imprese a non far circolare in alcun modo alcun automezzo, nel frattempo è stata decisa un'iniziativa legale che vede coinvolte non solo le federazioni dell'autotrasporto ma anche quelle di Confindustria e Confcommercio. Ciò che lascia più perplessi, in tutto questo, è il silenzio dei rappresentanti del governo che sembrano non aver ancora compreso un dato evidente: senza la circolazione dei mezzi pesanti i rifornimenti necessari non vengono assicurati con le evidenti conseguenze che ricadranno su milioni di persone: da chi produce a chi commercializza, dai turisti, a chi viaggia per lavoro, a chi ha bisogno di trovare qualsiasi merce e non potrà farlo perché "non consegnata". Nel corso dell'incontro avuto con il sottosegretario alle Infrastrutture e ai trasporti Edoardo Rixi, che ha dimostrato di voler analizzare a fondo l'intero sistema dei trasporti e della logistica, tali aspetti sono stati resi noti, ma quello che pare di cogliere è che il "sistema trasporti" sia,

almeno per ora, non particolarmente oggetto di attenzione da parte dell'intero governo. La scelta di dare o meno priorità alle urgenti questioni di un settore vitale per tutti non è certo riconducibile e imputabile al singolo uomo di governo, ma in modo evidente dall'assenza di consapevolezza sulla necessità di compiere scelte strategiche generali. È in questo scenario (deprimente, per chi è andato al voto sognando un'Italia capace davvero di cambiare marcia) che nel porto di Genova intanto sta per iniziare una vertenza che prevede scioperi. E se non saranno assicurati i trasferimenti necessari per tener operativa l'Ilva anche nel settore siderurgico il trasporto si fermerà. Di fronte a questi problemi il Governo si gioca una fetta d'immagine. Il mondo dell'autotrasporto confida che il Presidente del Consiglio e i suoi vice si impegnino almeno ad approfondire le materie rendendosi conto che i problemi dei riders sono certamente degni di attenzione ma forse, se si vuole evitare che il Paese si trovi nei guai seri, sarà necessario partire dalle questioni di fondo.

PAOLO UGGE'

Ruote d'Italia del 18 luglio 2018

Autotrasporto, senza confronto col Governo si farà poca strada

Senza confronto si fa poca strada e perfino chi ha dimostrato il miglior spirito costruttivo e la più totale disponibilità al dialogo di fronte all'assenza di qualsiasi risposta rischia di arrendersi. A oltre un mese e mezzo di distanza dall'insediamento del nuovo Governo la richiesta di un incontro avanzata al dicastero delle Infrastrutture e dei trasporti da Unatras, che coordina in modo unitario le imprese del mondo artigiano (Fita - Cna, Confartigianato, Casartigiani) e delle piccole, medie e grandi imprese (Assotir, Fai, Fiap e Unitai), non ha avuto alcun seguito e in assenza di qualsiasi convocazione ora anche il mondo della cooperazione sembra condividere le posizioni di Unatras. In sostanza si può ipotizzare che quasi la totalità dell'autotrasporto sia ormai su posizioni di critica. Certamente il tema dei migranti riveste una grande importanza e quindi il ministro fa bene ad occuparsene. Così come è giusto che si preoccupi della norma che impone a chi viaggia con bambini di avere seggiolini posteriori. Ma anche i temi dell'autotrasporto meritano una certa attenzione. Nella lettera che i responsabili di Unatras hanno inviato al ministro erano elencati alcuni aspetti sui quali era stata già raggiunta un'intesa con il precedente Esecutivo. Se quegli impegni non dovessero essere attuati finirebbero per penalizzare le imprese, e particolarmente quelle a dimensione artigiana. Non è certo per caso, né tantomeno per mancanza di volontà di dialogo, che l'Unatras è stata costretta a dichiarare un fermo dell'autotrasporto che ha prodotto l'emanazione di alcuni dei provvedimenti richiesti. Per parlarsi occorre sempre essere in due. E se il silenzio da parte del titolare del dicastero potrebbe apparire comprensibile, perché il neoministro si trova oggettivamente (e questo nessuno l'ha mai messo in dubbio) in una condizione complessa, altrettanto comprensibile dovrebbe risultare la considerazione che senza il trasporto il Paese si ferma. Se le merci non vengono trasportate (e oggi, piaccia o meno, è la gomma a essere la modalità preferita dal sistema produttivo), il motore che viene spesso identificato con il sistema manifatturiero, gira a vuoto e le merci prodotte restano nei piazzali e non raggiungono i mercati di destinazione. Questi aspetti non possono sfuggire neppure a un neofita che senza un interessamento fattivo potrebbe anche vedere a breve l'Ilva chiudere i battenti e le nostre esportazioni perdere pesantissime quote di mercato se si dovesse lasciar dovesse passare l'idea del ritorno delle frontiere. Le federazioni dell'autotrasporto responsabili in passato hanno sempre cercato di collaborare con i vari governi. Qualunque fosse la loro appartenenza politica. L'unico ministro che non volle tenerne conto fu il ministro Alessandro Bianchi che si trovò il Paese bloccato nel lontano 2007 innescando un meccanismo che produsse, nel giro di pochi mesi, la crisi del governo Prodi. Non fu certo la causa principale, ma non aiutò certo un esecutivo che già viveva uno stato di malessere e difficoltà. Alla luce di quanto riportano i media non pare che la situazione attuale sia tanto diversa. Con il caso dei forconi invece l'esito fu diverso e i risultati furono di segno opposto: il Governo evitò di avere il Paese bloccato e gli stessi operatori poterono usufruire di soluzioni capaci di consentire quel recupero di competitività che è la condizione necessaria per non chiudere l'attività. È davvero possibile (e utile) restare ancora in silenzio di fronte a tutto questo?

PAOLO UGGE'

Ruote d'Italia del 25 luglio 2018

L'Osservatorio congiunturale sui trasporti ci mostra un'Italia che non cresce

Affrontare un tema delicato dal forte impatto sull'economia come quello della logistica e dei trasporti richiede conoscenza. Cosa di per se non facile, considerata la mole di elementi da analizzare e intrecciare fra loro, e resa ancora più difficile dalla diffusione di troppi dati messi, a volte superficialmente, in circolazione confondendo le idee. Per "schiariarle" Conftrasporto, unica rappresentanza di sistema presente nel mondo associativo, ha deciso, grazie al prezioso lavoro di ricerca svolto dall'ufficio studi di Confcommercio, di dar vita a un Osservatorio che avrà cadenza semestrale con l'obiettivo di fornire elementi "oggettivi" di valutazione su quanto il sistema logistico e dei trasporti possa incidere sull'economia del Paese. Se la manifattura è il motore dell'economia, senza un sistema logistico e trasportistico che sia adeguato le merci restano nei piazzali ed è il motore dell'intero sistema Paese a spegnersi.

Il corposo studio elaborato è stato presentato la scorsa settimana in un incontro con i rappresentanti della stampa durante il quale, al fine di fornire un quadro sintetico, si è cercato di condensare dati e considerazioni raccolti ed elaborati.

L'analisi dei dati e delle stime aggiornati al secondo trimestre 2018 ci dice che i trasporti, specchio dell'economia nazionale, complessivamente nell'anno in corso registrano una frenata.

In particolare risulta più che dimezzata, nel confronto fra il primo semestre 2017 e il primo semestre 2018, la crescita su base annua del trasporto passeggeri, che passa da un + 4,5% a un più moderato + 1,8%.

Una riduzione, sebbene meno intensa, la sperimenta, anche, il trasporto delle merci la cui crescita annua passa da +3,3% del primo semestre 2017 a +2,5% del primo semestre 2018.

Sul fronte della ripartizione modale dei trasporti di merci, utilizzando la sperimentata metrica della "piattaforma continentale italiana", che conteggia come traffico nazionale tutti gli spostamenti con origine o destinazione in Italia effettuati sul territorio, sulle acque e nei cieli nazionali, si conferma il ruolo ponderante svolto dal trasporto marittimo responsabile del 57,8% delle tonnellate chilometro totali e a seguire dal trasporto su gomma con il 37,3%.

Ponderando questi dati con i valori medi della merce trasportata dalle diverse modalità, poiché via aria e via strada si trasportano le merci di maggior valore, il peso di queste due modalità cresce significativamente: la gomma è responsabile di oltre il 60% del valore del trasporto totale, l'aereo di circa il 3%, il mare del 31% e la ferrovia di circa il 6%.

In un focus sull'autotrasporto, curato da Format Research, emerge inoltre che anche le percezioni degli operatori confermano le dinamiche esposte: sin dalla seconda metà del 2016 le valutazioni e le aspettative sull'andamento economico non migliorano più.

Un approfondimento sulla demografia d'impresa nel trasporto su strada, evidenzia, infine, che qualcosa di non secondario sta avvenendo nel settore, probabilmente anche per effetto delle politiche d'intervento pubblico adottate: mentre si riduce il numero delle imprese attive di autotrasporto di merci nel passaggio dal 1° semestre 2016 al 1° trimestre 2018 (-3.400 imprese), cresce il peso delle società di capitali, la cui quota aumenta di oltre 2 punti percentuali e mezzo, passando dal 18,9% del 1° semestre 2016, al 21,6% del primo trimestre 2018. Questo è il frutto delle scelte che le associazioni hanno portato avanti con il Governo per le riduzioni compensate sui pedaggi autostradali legate al fatturato (per ottenere il diritto allo sconto occorre raggiungere un determinato fatturato). Una "strada" che ha indotto le imprese monoveicolari a raggrupparsi in società. Quindi una scelta adeguata che ha favorito l'inversione di tendenza a favore delle imprese strutturate che sono poi quelle che sono chiamate a competere sui mercati europei.

Ruote d'Italia del 01 agosto 2018

Il confronto fra Governo e autotrasporto è partito. Ora deve seguire strade ben precise

Giovedì si è avviato il confronto con il nuovo Esecutivo che l'Unatras, il Coordinamento Unitario delle più rappresentative federazioni dell'autotrasporto, aveva richiesto da tempo al Ministro alle Infrastrutture e ai Trasporti Danilo Toninelli. Il neo Ministro, insieme al Sottosegretario Edoardo Rixi, delegato a seguire i problemi del settore, si è presentato al confronto che rischiava di sfociare, in caso di mancate risposte, nel fermo generale già proclamato. L'esame approfondito delle questioni, l'impegno a ricercare soluzioni possibili al tema delle spese non documentate, uniti alle assicurazioni di programmare dal mese di settembre una serie di incontri per affrontare i temi da trattare con la Legge di Stabilità, hanno portato alla decisione di non dare attuazione a quanto annunciato. L'Unatras si è però riservata il diritto di riproporre l'iniziativa qualora le soluzioni ipotizzate nella prossima Legge di Stabilità non dovessero contribuire a dar vita a un quadro utile sia a tutelare le imprese italiane di fronte ai comportamenti aggressivi dei competitori esteri, sia a garantire interventi idonei a rendere competitive le imprese nazionali. Le misure dovranno anche essere adeguate e saper conciliare il trasferimento delle risorse con le esigenze di garantire uno sviluppo sostenibile e compatibile. Solo chi pratica la demagogia può pensare che la soluzione di un singolo problema, anche se importante, si possa trovare al di fuori di un quadro di interventi complessivi. Certamente le risposte avute nell'incontro non sono tutte quelle che si attendevano. I provvedimenti sul servizio sanitario nazionale e sugli investimenti sono in linea con gli impegni contenuti nell'intesa sottoscritta con il precedente Governo, ma altrettanto non si può dire sulle spese non documentate per le quali non sono stati mantenuti i valori concordati. Certamente è stata scelta la strada forse più ostica e difficile da sostenere con gli operatori interessati, ma questo non sta a significare una rinuncia a ottenere quanto ipotizzato. Pensare a un'azione di fermo per ottenere 51 euro al giorno anziché 38 sarebbe stato possibile, ma il rischio che potesse essere intesa come un'iniziativa unidirezionale, che complessivamente avrebbe indebolito, e forse diviso, la forza dell'autotrasporto, forte solo se compatto, era ben presente. Niente è compromesso o non recuperabile. In un quadro d'insieme sul quale ci si dovrà impegnare tutti, si potranno costruire soluzioni per l'intera categoria. Evitando di compiere manovre sbagliate, per esempio sul recupero della compensazione dell'accisa, la cui riduzione è già definita, oppure sul taglio delle risorse da trasferire pari almeno a 50 milioni di euro, che rappresenterebbero un grosso errore di prospettiva destinato con ogni probabilità a riaprire la vertenza che, se dovrà essere attuata, dovrà poter coinvolgere allora la maggior parte degli operatori. Per ora si dia atto al nuovo Ministro e al Sottosegretario di aver voluto aggiornarsi sui temi che affliggono le imprese che Unatras rappresenta (non sempre è stato così), ribadendo però con fermezza che nessuno ha rinunciato a qualcosa. L'Unatras, dopo aver ottenuto due provvedimenti e lasciato aperto, in quanto risolto solo parzialmente, il caso delle spese non documentate, ha valutato prevalente il fatto di aver comunque avviato un percorso. Tra poco tempo le parti si ritroveranno di fronte a un quadro completo circa le intenzioni del governo. Lì i responsabili delle associazioni dovranno saper scegliere la strada migliore per tutti quelli che rappresentano.

PAOLO UGGE'

Ruote d'Italia del 19 settembre 2018

La produttività è in calo ma la logistica cresce. Qualcuno in Italia viaggia... controsenso

Capita di leggere sempre più spesso analisi di esperti che si cimentano sul tema della logistica. Oramai tutti parlano di questo tema gettonatissimo, quasi come le condizioni dei ponti che sono in questi tempi oggetto di attenzione dei media (impegnatissimi invece a mettere in pagina o in onda tutt'altri argomenti quando Confraspporto lanciava, prima di alcuni dei crolli avvenuti, ripetuti allarmi sulla tenuta e sulle ragioni dei possibili cedimenti, come per esempio il passaggio di moltissimi trasporti eccezionali da 108 tonnellate che in realtà - e per la legge - eccezionali non sono). In questi studi si sostiene che il settore della logistica, secondo le stime Istat del maggio 2018, sarebbe in crescita. Per qualche operatore questo risponderà al vero, ma se passiamo dai numeri alla realtà che emerge dalle aziende che sono parte del mondo della logistica, potremmo scoprire qualcosa di diverso.

Innanzitutto le analisi dovrebbero tener conto di quanto possa impattare sull'attività di logistica la tragedia del Ponte di Genova. Secondo dati che Confraspporto diffonderà al Forum di Cernobbio in programma a Villa d'Este l'8 e 9 ottobre, per il sistema trasportistico, che è parte essenziale dell'attività di logistica, i maggiori costi di attraversamento del nodo di Genova producono un incremento giornaliero pari a 2 milioni di euro. In secondo luogo si tratta di definire bene quali siano le attività di logistica ricomprese in alcune analisi così entusiastiche, analisi che non possono solo limitarsi alle consegne dei pacchi: la logistica è gestione del magazzino, organizzazione dei flussi, integrazione con il mondo produttivo, attività di autotrasporto e anche consegna dei pacchi. È probabile che qualche realtà, certamente non italiana, possa registrare risultati in crescita (e purtroppo temiamo di sapere anche come): ma certamente gli autotrasportatori e coloro che effettuano le consegne finali non risentono di questa positività.

Ma c'è anche un'ulteriore osservazione da fare: la logistica è "il motore" di una filiera, la funzione che pianifica e garantisce l'efficienza del flusso e dello stoccaggio di materie prime, semilavorati e prodotti finiti, dal punto di origine al punto di consumo. Secondo recenti dati pubblicati in questi giorni il nostro Paese è purtroppo l'unico che non ha avuto una crescita, bensì è regredito, nell'indice di produttività. Resta da comprendere allora come sia possibile che un Paese che registra una perdita di produttività possa ottenere una crescita nel settore della logistica. Confraspporto-Confcommercio ha istituito l'Osservatorio trasporti e proprio in questi ultimi mesi ha anche effettuato un'indagine presso le imprese del settore presentando i risultati, che aggiornerà due volte all'anno. Questi dati attestano che "il tendenziale delle merci" del primo semestre 2018 sull'identico periodo del 2017 è passato dal 3,3% al 2,5%, con un rallentamento del traffico merci su strada, nave e aereo. Tra gli operatori la quota dei pessimisti rispetto al futuro risulta superiore di 30 punti percentuale.

Forse sarebbe il caso di leggere i dati nel loro insieme, anche perché la logistica è "funzione di insieme". Se il Governo vuole recuperare produttività non può compiere scelte che penalizzino queste imprese ma, pur valorizzando il pieno rispetto dell'ambiente, proseguire a favorire le imprese sane.

PAOLO UGGE'

Ruote d'Italia del 26 settembre 2018

Forum di Cernobbio, il punto di partenza per viaggiare nell'Europa che verrà

La dimensione europea sarà il filo conduttore del Forum di Cernobbio organizzato da Confcommercio Conftrasporto in programma l'8 e 9 ottobre a Villa d'Este. Una scelta, frutto della necessità di rapportarsi sempre di più, in prossimità delle prossime elezioni europee, con il vecchio Continente, il suo mercato e le sue regole, che ha ottenuto il patrocinio della Commissione trasporti europea oltre a quella del Parlamento, e che vedrà la partecipazione del presidente del Parlamento europeo Antonio Tajani, della stessa Commissaria europea per i trasporti Violeta Bulc oltre che di diversi parlamentari europei. A testimonianza, effettiva e concreta, di come venga considerata, a livello internazionale, l'attività di Confcommercio/Conftrasporto. Una considerazione sottolineata proprio da Antonio Tajani nella lettera con la quale ha conferito il patrocinio e dove il presidente europeo evidenzia come "il settore trasporti rappresenti una forza trainante dell'economia europea, coinvolgendo circa 10 milioni di persone e rappresentando circa il 15% del Pil dell'Unione europea", e come questo mondo "resterà precursore nel generare un'ulteriore crescita economica".

Ancora una volta la "due giorni" di dibattiti e convegni sarà l'occasione per ascoltare gli interventi di imprenditori di livello internazionale che forniranno ai presenti il contributo della loro esperienza e di esperti economisti, chiamati a descrivere lo scenario di riferimento che proprio i nostri imprenditori si troveranno di fronte nel prossimo futuro su scala internazionale.

Di indubbio interesse anche il confronto tra tre presidenti di altrettante regioni che porteranno il contributo delle loro esigenze ed esperienze e che affronteranno in particolare il tema della grande attenzione di cui è oggetto, da parte della Cina, il nostro Paese che attraverso la via della Seta potrebbe diventare una vera testa di ponte per favorire una gigantesca operazione economica. Una grande opportunità, ma solo se gestita con una strategia comune, in assenza della quale si spalancherebbero nuove autostrade solo per chi punta a mettere in difficoltà l'intera economia europea.

E, ancora, altro tema caldissimo, oltre che strettamente correlato, riguarderà il modo in cui le Regioni decideranno di affrontare il rischio di essere espropriate della titolarità dei porti, e di come intenderanno rapportarsi con un'azione considerata, frettolosamente, solo come un'opportunità ma che potrebbe trasformarsi in una vera e propria invasione se non affrontata in modo adeguato.

Temi sui quali verrà invitata a dare risposte concrete la politica portuale che troverà spazio nel dibattito di Villa d'Este. E, a proposito di risposte, attesissime sono anche quelle che verranno date a chi vede il trasporto su gomma come il grande inquinatore. Risposte contenute in uno studio che dimostrerà, con dati inoppugnabili, la superficialità di analisi che non tengono in considerazione di quanto i costi esterni ambientali siano già ampiamente coperti dalla fiscalità che il trasporto su gomma devolve allo Stato, attraverso un'impropria tassazione. Di fatto già contribuendo alla loro internalizzazione.

Analisi, ma anche proposte che verranno portate a conoscenza dell'opinione pubblica in un momento nel quale l'attenzione, dopo la tragedia di Genova con il crollo del ponte Morandi e prima ancora quella di Bologna con l'esplosione di una cisterna di gas, è molto presente nelle scelte che la politica deve compiere in tema di trasporto e di sicurezza sulle strade. Le alternative via mare e via rotaia sono utili se diventano parte di un processo di connessione e non invece come semplici attori di una competizione per la conquista dei mercati. Compito dell'Esecutivo è di saper connettere.

Ancora una volta dai confronti emergeranno spunti di riflessione che saranno messi a disposizione di coloro che hanno il compito di decidere.

PAOLO UGGE'

Ruote d'Italia del 3 ottobre 2018

Grandi opere: chi programma il futuro dell'Italia non può cancellarle

Abbiamo potuto leggere con molta attenzione il Documento di programmazione economico finanziaria che è stato approvato nella scorsa settimana dal Governo. Premesso che si tratta di un programma che dovrà essere tradotto nella Legge di bilancio, dopo avere effettuato i passaggi e gli approfondimenti necessari, qualche commento è, senza voler effettuare dissertazioni di economia globale, tuttavia necessario, limitando questa prima analisi alla parte relativa agli interventi riguardanti il mondo dei trasporti, per titoli, e con la consapevolezza che un testo con questa ampiezza di temi trattati potrebbe subire integrazioni.

Alcune preoccupazioni sussistono. L'affermazione di riesaminare "attraverso un'attenta analisi sul rapporto costi benefici le grandi opere" è una di queste. La Gronda di Genova, la Pedemontana lombarda, il Terzo valico, il collegamento Brescia-Padova e la Torino-Lione impattano pesantemente sul futuro del Paese. È nostro parere che se non si completeranno le necessarie connessioni, anche in relazione all'attenta lettura di quanto potrà avvenire nei prossimi anni (la Via della Seta è un esempio), si correrà un rischio mortale. Non attribuire l'adeguata importanza a un'evoluzione che potrebbe essere più negativa che positiva sia per l'economia italiana sia, forse, anche per quella continentale è un errore.

E se sicuramente positive appaiono le intenzioni di ridurre i morti sulle strade e incrementare la sicurezza, promuovendo una mobilità sostenibile, forse sarebbe opportuno riflettere sul fatto che prima di puntare a Smart road oppure di stanziare risorse per piani sulle piste ciclabili occorrerebbe dedicarsi ai collegamenti portuali e al potenziamento delle interconnessioni ferroviarie. Dando la priorità allo sportello unico doganale, al preclearing, alle operazioni di sdoganamento anche nei punti interni.

Altrettanto fondamentale nel trasporto stradale è il trasferimento delle risorse (positiva la riconferma degli stanziamenti) assicurandosi che ciò avvenga non in contraddizione con il principio più volte enunciato della sostenibilità. Tradotto: le risorse debbono essere innanzitutto stanziate, magari potenziate, ma nel ripartirle occorrerà essere in sintonia con gli orientamenti enunciati, compatibili con la sicurezza, il rispetto delle regole e dell'ambiente. Questo certamente sarà favorito dal rilancio della Consulta.

Le evoluzioni in atto impongono tuttavia tempi stretti. La tragedia di Genova mette in crisi uno dei polmoni logistici chiave dell'economia del Paese. Occorre, dunque conoscenza e rapidità negli interventi per cercare di "ridurre" il più possibile il biennio che si ritiene necessario per la completa ripresa dell'area ligure. Di tutto questo (e di altro ancora) si parlerà al Forum di Confcommercio-Conftrasporto di Villa d'Este l'8 e il 9 ottobre.

PAOLO UGGE'

Ruote d'Italia del 10 ottobre 2018

Chi inquina paga: lo slogan che si fa beffe di chi investe in tir più puliti e sicuri

Trecentomila mezzi pesanti che circolano sulla strada italiane sono Euro 3, Euro 2, Euro 1 o addirittura Euro 0, mentre "solo" 200mila appartengono a categorie superiori, tecnologicamente meno inquinanti e più sicure. Il dato, presentato al quarto Forum internazionale dell'autotrasporto organizzato a Villa d'Este a Cernobbio, potrebbe bastare, da solo, a comprendere quanto sia indispensabile e urgente per il nostro Paese un "ricambio" del parco mezzi circolante. Per ridurre l'inquinamento, ma anche per aumentare la sicurezza: perché con mezzi di nuova tecnologia dotati di frenata assistita, solo per fare un esempio, probabilmente sarebbe stato possibile evitare una tragedia come quella avvenuta ad agosto scorso a Borgo Panigale, alle porte di Bologna, dove un'autocisterna carica di gas è esplosa dopo essersi scontrata con un altro mezzo pesante. Un "caso" emblematico per comprendere la necessità di sostituire mezzi datati, inquinanti e pericolosi (in alcuni casi vere e proprie bombe a orologeria che corrono lungo strade e autostrade) con camion nuovi, puliti, sicuri. Un ricambio che dovrebbe essere favorito in tutti i modi dal Governo, a cui si deve l'ideazione di un apprezzabile slogan: "chi inquina paga", felice sintesi della direttiva 2004/35/CE sulla responsabilità in materia di prevenzione e riparazione del danno ambientale. Peccato che quello slogan sia però un'autentica presa in giro. Già, perché proprio la due giorni organizzata da Conftrasporto Confcommercio a Villa d'Este ha rivelato un incredibile retroscena: ovvero che in realtà, nel nostro Paese, chi meno inquina più paga. Un vero e proprio schiaffo per quegli imprenditori che, per il "bene comune", per tutelare l'ambiente e fare prevenzione contro possibili incidenti, hanno deciso di investire acquistando mezzi di nuova tecnologia, riqualificando le proprie flotte. Uno studio realizzato da Confcommercio-Conftrasporto dimostra, senza possibilità di smentite, questa assurdità: chi ha investito per sostituire i vecchi mezzi con nuovi, che percorrono molta più strada, paga due volte e mezzo o addirittura tre volte di più di chi non ha acquistato veicoli di nuova tecnologia pulita. E questo "grazie" all'incapacità di prevedere un semplicissimo decalage, un abbassamento sempre maggiore delle tasse da pagare via via che sale la capacità di un mezzo di non inquinare (e assicurare sicurezza). I numeri analizzati dall'ufficio studi di Confcommercio dicono che le accise nette ai fini ambientali, destinate a "compensare" i danni causati alla collettività dell'inquinamento, dovrebbero andare da 0,282 euro per veicoli con terza classe emissiva (Euro3) a 0,131 euro per i meno inquinanti (Euro6). I numeri dell'attuale pressione fiscale ci dicono invece che le accise nette valgono 0,403 euro a litro e che dal 2019 potrebbero passare a 0,437 euro a litro. Alla faccia di quella che dovrebbe essere un'equa tassazione ambientale. È davvero così difficile capire che per incentivare le imprese a riammodernare le flotte (rimettendo per di più in moto l'industria dei mezzi pesanti e generando dunque lavoro) serve una pressione fiscale differenziata inversamente proporzionale alle emissioni inquinanti? Il taglio lineare non solo è iniquo: crea un disordine ideologico a tutto il sistema dei trasporti e all'economia nel complesso, generando una cattiva allocazione delle risorse, frenando investimenti, innovazione e sviluppo. Un autentico disastro. Mascherato agli occhi dei più da un bello slogan...

PAOLO UGGE'

Ruote d'Italia del 17 ottobre 2018

Sotto le macerie del ponte di Genova è sepolta anche la credibilità di certi politici

Fare demagogia, facendo promesse che hanno come scopo solo quello di accaparrarsi consensi politici, è di per se brutto. Farlo di fronte alla tragedia del ponte Morandi è mostruoso. È per questo, per il rispetto che si deve alle vittime e ai cittadini di Genova colpiti dalle conseguenze del crollo, che occorre rifuggere da qualsiasi forma di demagogia pensando a una sola cosa: velocizzare le procedure per ricostruire il collegamento autostradale che è venuto a mancare. Ed è per questo che è necessario oggi che la "politica politicante" si faccia da parte, lasciando spazio. Oggi devono prevalere i sentimenti e il razioicinio, oggi esiste un commissario al quale occorre affidarsi e che deve essere sostenuto .Le sue prime esternazioni sono da sottoscrivere in pieno." Se si fonde il motore della tua Golf cosa fai? Chiami la Ford e gli dici aggiustalo e addebitatelo ad altri, oppure telefoni alla Wolkswagen urlando mettetelo a posto o vi faccio un mazzo così?". Questo forte richiamo, che inquadra in modo netto ed adeguato la situazione di Genova e della Liguria intera, che è peraltro in linea con l'appello del cardinal Bagnasco (che ha voluto subito rimarcare come si debba prima di tutto occuparsi delle persone e poi costruire rapidamente il Ponte) e che per non rischiare di passare inosservato è stato ribadito in un'intervista rilasciata al settimanale Panorama, dovrebbe essere più che sufficiente per richiamare tutti al buon senso. Dovrebbe: invece stride con le dichiarazioni roboanti che alcuni leader di governo hanno rilasciato. Ma come si fa a non condividere l'idea di pretendere che la ricostruzione venga affidata a chi ha il dovere, se non altro per impegno contrattuale, di assicurare in tempi, i più ristretti possibili, il collegamento venuto a mancare? E la ricerca delle responsabilità? Può forse essere affidata a una parte in causa? Non dimentichiamo mai che il ministero è comunque parte in causa avendo l'obbligo di garantire la vigilanza. Per questo non può essere giudice e la terzietà non può che essere garantita dalla magistratura inquirente, secondo un elementare principio. Le condanne di natura politica sono solo strumentali. La "politica politicante" se davvero non vuol allontanarsi definitivamente dalla "gente comune" dovrebbe fare solo una cosa: prendere esempio dagli imprenditori e dai cittadini di Genova che stanno reagendo "alla grande" di fronte alla tragedia. Non v'è dubbio che esistano grossi problemi ma questo non ha impedito, per esempio, la funzionalità del porto. Abbiamo letto proprio in questi giorni dichiarazioni in tal senso dal comandante Gianluigi Aponte. Solo prendendo esempio da coloro sui quali ricade prevalentemente la gran parte dei danni e intervenendo urgentemente con misure di natura finanziaria (da parte delle autorità nazionali ma anche comunitarie competenti) si potrà prendere finalmente una strada diversa da quella di una sempre più odiosa demagogica. La Commissaria europea ai trasporti Violeta Bulc ha dato assicurazioni sulle possibilità di intervento, sostenendo tra l'altro che l'ente regionale potrebbe avviare una procedura che non impatterebbe con la regola della "de minimis" . Evitiamo che demagoghi e istrioni incompetenti continuino a fare confusione. Il Governo lasci l'autonomia delle decisioni al livello locale e certamente i risultati si vedranno in tempi rapidi. Si evitino le passerelle inutili e le dichiarazioni pittoresche che in una situazione complessa come quella in essere a Genova non possono che suscitare indignazione e diffidenza nei confronti della politica, soprattutto se chi oggi grida di più ha delle pesanti responsabilità per non aver realizzato la Gronda a nord di Genova.

PAOLO UGGE'

Ruote d'Italia del 24 ottobre 2018

La Legge di stabilità deve indicare strade "stabili" da seguire per l'autotrasporto

Dopo la definitiva approvazione della Legge di stabilità per il 2019 (bocciata però dall'Unione europea che ha formalmente chiesto la presentazione di un nuovo piano entro tre settimane) e in attesa delle conseguenze che tutto questo potrà avere sui mercati finanziari, l'Italia ha cominciato comunque a esaminare le "carte sul tavolo" entrando nel vivo della discussione. Una discussione che coinvolge, in modo particolare, il mondo dei trasporti considerato che alcune scelte pesantissime, adottate in tema d'infrastrutture, di sostenibilità e risorse, saranno destinate ad avere importanti ripercussioni sull'intera filiera e su ogni suo componente. Il primo quesito che occorre porsi riguarda come l'Esecutivo intenderà muoversi sulle infrastrutture. Sul tavolo ci sono tre "casi" prioritari che non possono attendere una risposta: il primo è quello del "corridoio" che collega la nostra economia a Ovest, legato evidentemente alla ricostituzione del collegamento in Liguria oggi interrotto dopo la tragedia del ponte Morandi, e per il quale il timore è che il pesantissimo danno causato dal crollo del cavalcavia all'economia e, più in generale, all'intero "Sistema Paese", possa essere esponenzialmente moltiplicato dalle lungaggini determinate dalle decisioni del Governo. Il secondo ci porta invece a Est ed è legato alle decisioni che Austria e Tirolo assumeranno sull'attraversamento dei loro territori e che avranno un impatto rilevante sull'intera economia italiana. Il rischio, purtroppo concretissimo, è che il nostro sistema produttivo sia penalizzato da decisioni pur in evidente contrasto con i principi europei sulla libera circolazione delle merci. Terzo caso la Tav, al centro di discutibilissime proposte di non proseguire con i lavori. Scenari poco tranquillizzanti. E se la lettura del possibile futuro del nostro Paese fatta "sull'asfalto" si presenta zeppa di ostacoli, le altre modalità di trasporto non stanno certo messe meglio. Il trasporto ferroviario non riesce a garantire quella piena funzionalità che è necessaria; il trasporto via mare non riesce a "emergere" come dovrebbe, e questo sempre a causa delle lungaggini burocratiche che non hanno ancora reso permeabili i porti come sarebbe necessario, in quanto è ancora aperta la questione dei dragaggi e dei collegamenti con le infrastrutture retroportuali. Per non parlare di quanto sia ancora lontano a realizzarsi il Codice degli appalti che rischia, per di più, di divenire un ulteriore strumento di complicazione. A tutto questo si aggiunge poi la non semplice questione delle risorse da trasferire al trasporto su gomma che non può certo essere risolta secondo alcune pittoresche proposte sui bolli (esistono norme europee in proposito che forse a qualcuno sono sfuggite...) o con l'eliminazione delle riduzioni compensate sull'accisa e sui pedaggi autostradali. Forse si renderebbe utile un approfondimento da parte dei responsabili dei ministeri interessati, magari analizzando alcuni fatti accaduti e riflettendoci con la dovuta attenzione: se le imprese di autotrasporto iscritte all'Albo si sono ridotte è anche perché gli interventi che favoriscono gli accorpamenti hanno funzionato; se la sostituzione del parco circolante verso automezzi di ultima generazione è stata resa possibile e perché le misure destinate all'autotrasporto hanno previsto penalizzazioni per i veicoli obsoleti. Stilare l'elenco completo degli interventi sarebbe troppo lungo, ma non si può non evidenziare come le risorse destinate a favorire il potenziamento delle autostrade del mare e dell'intermodalità gomma-rottaia siano state rese disponibili da precise scelte fatte proprio dal mondo dell'autotrasporto. Il Governo, in attuazione agli impegni assunti con l'Unatras nel mese di luglio, sembra aver deciso di rifinanziare le spese non documentate, e questo è indubbiamente un aspetto da riconoscere. Ora però occorre agire anche sul settore marittimo e ferroviario e soprattutto rilanciare con

forza i temi che sono ricompresi nella Road Alliance a tutela delle imprese che operano su gomma appartenenti alla vecchia Europa. Ciò che serve è un indirizzo definitivo che non cambi magari a seconda del convegno al quale si partecipa, ma che sia il punto di partenza per un vero cambiamento nel mondo dei trasporti.

PAOLO UGGE'

Ruote d'Italia del 31 ottobre 2018

Authority dei trasporti: non c'è limite al peggio (e neppure alla vergogna)

Dicono che non ci sia limite al peggio. E il Belpaese sembra voler far di tutto per confermare che è proprio così. L'ultimo esempio ha per protagonista l'Authority dei trasporti che, se dovesse essere confermato quanto trapelato, potrebbe “vantarsi” d'essere “senza vergogna”. Cosa è trapelato? Che nel Decreto emergenza su Genova sarebbe stato inserito un emendamento per rendere obbligatorio il versamento del contributo all'Authority. Un costo aggiuntivo non indifferente per le imprese in un momento già difficilissimo che, per di più, verrebbe imposto dopo che la Corte Costituzionale e diversi tribunali amministrativi hanno in diverse occasioni respinto le richieste di un'Autorità che ad oggi non ha le competenze che si attribuisce, ma che, nonostante questo, avrebbe incrementato gli addetti oltre ad avere a disposizione più sedi. Una domanda sorge spontanea, come direbbe qualcuno: com'è possibile tutto questo? Come può accadere, perfino in un Paese in cui sembra davvero non esserci un limite al peggio (e alla vergogna), che i controllati sostengano l'ente di controllo? Un'Autorità pubblica viene mantenuta dai soggetti che sono assoggettati ai controlli? La risposta è purtroppo tanto semplice quanto allarmante: in un Paese dominato da una gran confusione sulle scelte da effettuare, in particolar modo in tema di trasporti, è fin troppo facile per qualcuno tentare colpi di mano che non possono che lasciare allibiti. Una situazione certamente ingarbugliata e di non facile soluzione per un Paese che si trova nella necessità di affrontare esigenze di grande rilevanza per il proprio futuro. Il ponte di Genova, i rallentamenti del Brennero sono due aspetti che possono “costare” all'economia nazionale una rilevante perdita di competitività. E non è possibile dimenticare come sussistano altri problemi ancora aperti che lo stesso Ministro per le Infrastrutture e i Trasporti Danilo Toninelli aveva annunciato e che ancora non sono stati affrontati: la nuova Autorità di Gioia Tauro; la soluzione delle navi da crociera a Venezia; il tema dei dragaggi; il decreto sullo sportello unico doganale; l'assenza nella discussione che sta avvenendo a livello europeo sul futuro delle reti Ten-t in connessione con il progetto cinese definita la “nuova Via della seta”. Senza tralasciare la definizione dei temi legati al trasporto su ferro, più volte sollecitata da Confrtrasporto, e infine la legge di Stabilità con le risorse per il trasporto su gomma. E all'elenco andrebbe aggiunta la necessità di ottenere chiarimenti anche sulla questione della situazione dei ponti, approfondendo magari l'ultima “uscita” che riguarda la regione Abruzzo con limitazioni alla circolazione per i veicoli con massa complessiva superiore a 3,5 tonnellate su ben 87 viadotti considerati a rischio. In un quadro simile qualcuno ha pensato bene di aggiungere un nuovo ostacolo sul percorso già difficilissimo del mondo dell'autotrasporto? Il rappresentante del Governo deve intervenire con estrema decisione su un'iniziativa, forse autonoma di qualche parlamentare, e opporsi all'approvazione dell'emendamento incriminato. In caso contrario non potrà che essere considerato corresponsabile di un'iniziativa che finisce per incrementare i costi per molte imprese del trasporto e della logistica in un momento già difficile.

PAOLO UGGE'

Ruote d'Italia del 07 novembre 2018

La nuova Torino-Lione toglie ai No Tav ogni motivo (vero) per opporsi

Il nuovo asse ferroviario Torino-Lione è parte della rete centrale delle infrastrutture Europee TEN T, definita dal coordinatore europeo "sezione chiave" dell'intero corridoio Mediterraneo, lungo circa 3.000 chilometri, che collegherà il Mediterraneo occidentale con l'Europa centrale. Un corridoio di grande importanza strategica destinato a servire il 20 per cento circa della popolazione europea in regioni che rappresentano un quinto circa del Pil dell'Unione. Una via di collegamento che potrebbe essere definita un'importante tessera all'interno di un puzzle europeo che, una volta ultimato, risulterebbe assolutamente positivo per l'Italia. Per un motivo semplicissimo: perché la nuova rete ferroviaria è nata con l'obiettivo di eliminare i colli di bottiglia del sistema dei trasporti e della logistica del vecchio continente, quali quelli presenti lungo la barriera alpina che penalizzano profondamente proprio il nostro Paese. Collo di bottiglia non è un termine usato a caso: è esattamente quello scelto dall'Unione europea per definire la linea ferroviaria storica, risalente ai tempi di Camillo Benso conte di Cavour, per denunciare le sue limitate prestazioni tecniche. Una "strettoia" che soffoca l'economia e lo sviluppo del nostro Paese, da superare senza se e senza ma proprio attraverso il nuovo asse ferroviario. Una nuova tratta capace di soddisfare finalmente gli standard tecnici europei per i treni, sia in termini di sagoma (4 metri allo spigolo), sia di lunghezza dei convogli (750 metri) sia di peso massimo trainabile (2.000 tonnellate) e che permetterà di eliminare quanto avviene sulla linea storica che per le elevate pendenze richiede l'impiego diseconomico di due o tre locomotori. Una "nuova cura del ferro", per usare un termine caro a un ex ministro, che consentirà per di più un significativo aumento di competitività della modalità ferroviaria rispetto al trasporto tutto-strada. Non realizzare una "sezione chiave" del corridoio Mediterraneo significherebbe solo pregiudicare l'efficacia dell'intero asse prioritario e arrecare un significativo danno allo spirito della rete comune TEN T. È per queste ragioni, incomprensibili solo a chi non voglia capire, che tutte le rappresentanze d'impresa territoriali e nazionali hanno ribadito, da ultimo lo scorso 29 ottobre in occasione dell'ordine del giorno approvato dal Consiglio comunale di Torino, l'importanza di procedere con la realizzazione dell'opera per migliorare l'accessibilità dei territori e, attraverso questa, promuovere lo sviluppo economico. Per l'Italia è stato calcolato, infatti, che superare il deficit di accessibilità e logistica che ci divide dalla Germania consentirebbe di capitalizzare una crescita di 2 punti percentuali del proprio Prodotto Interno Lordo, pari a circa 34 miliardi di euro l'anno. Cifre che giustificano abbondantemente gli investimenti per un'opera, attentamente valutata, suddivisa in una sezione francese, in una transfrontaliera e in una sezione italiana, con il costo della sezione transfrontaliera pari a 8,6 miliardi di euro in valuta 2012, rivalutati dal Cipe ad agosto 2017 in 9,6 miliardi, di cui il 40 per cento sostenuto dall'Unione Europea, il 35 per cento dall'Italia e il restante 25 per cento dalla Francia. Per quanto riguarda invece i costi della tratta nazionale italiana, un processo di profonda ridefinizione del progetto ha permesso di ridurre drasticamente l'investimento, da 4,4 miliardi a circa 1,9 miliardi, superando la bellezza di sette valutazioni socio-economiche. Una "rilettura" dei costi avvenuta, a seguito delle forti contestazioni iniziali del progetto, grazie all'Osservatorio istituito nel 2006 dal governo Berlusconi che in oltre 250 sessioni di lavoro, con più di 400 audizioni, di cui circa 80 internazionali, ha permesso di avere una "nuova" Torino-Lione profondamente diversa da quella che generò le proteste No Tav. Una nuova Tav che oggi non può ragionevolmente non spazzar via ogni dubbio sulla necessità di procedere con i lavori, a meno che le contestazioni

sono siano solo di natura politica e figlie di quella cultura del “non fare” destinata a non far viaggiare purtroppo l'Italia lungo le rotaie della ripresa economica e sociale ma a farla miseramente deragliare. Comportamenti (con il continuo richiamo alla “tecnica” dell’analisi dei costi e dei benefici) dietro ai quali si nasconde in realtà soltanto una volontà politica ancora ideologicamente avversa alle grandi opere. Dimenticando (o peggio non comprendendo) che siamo in presenza di un’opera in corso, oggetto di ben quattro accordi internazionali sottoscritti (con tutto quanto ne può conseguire) e che ha la qualifica di “progetto d’interesse comune”, possibile beneficiario, dunque, delle risorse europee. Un’opera, infine, alla quale lavorano attualmente quasi 800 persone, ma che nel picco delle attività si stima conterà 4000 lavoratori diretti ai quali se ne aggiungeranno altrettanti nell’indotto. Ottomila posti di lavoro in totale. Ma in Italia c’è chi a migliaia di persone preferisce regalare un sussidio (magari perché stiano al bar a berlo o a giocare al videopoker) contribuendo a costruire un Paese destinato solo a fallire.

PAOLO UGGE’

Ruote d'Italia del 14 novembre 2018

L'economia si è fermata, per farla ripartire sono indispensabili le infrastrutture

Impossibile, dopo l'imponente manifestazione dai lavoratori scesi in piazza a Torino per chiedere a gran voce la Tav, non rilanciare il problema delle grandi infrastrutture e chiederne una soluzione positiva, in fretta, senza se e senza ma. A chiederlo sono i principali protagonisti dell'economia: titolari e dipendenti di imprese produttrici, operatori del commercio e del turismo, lavoratori della logistica e dei trasporti ma anche moltissimi "semplici cittadini", piemontesi e provenienti da tutta Italia, radunati in Piemonte da un unico desiderio comune: far ripartire il Paese. Tap, Tav, Terzo Valico, Traforo del Brennero, Pedemontane, interventi sul sistema portuale e via dicendo (fare l'elenco sarebbe troppo lungo) sono opere indispensabili per un Paese come il nostro che ha perso e sta continuando sempre più a perdere "velocità economica" fino a fermarsi, con i dati sulla crescita e l'occupazione che sono lì a dimostrarlo. E il Governo non può più avere dubbi, ma deve rispondere e dare certezze. Senza queste non solo gli investitori non verranno: scapperanno anche quei pochi che ancora sono rimasti. Perfino la Conferenza episcopale ha avuto espressioni di preoccupazione su una manovra che appare inadeguata a troppi per non esserlo davvero.

Quella per le infrastrutture è una battaglia per la crescita e nessuno, in un Paese civile, dovrebbe farne un'iniziativa di altra natura e contro qualcuno scendendo, come spesso è successo, ai piani più bassi dell'ideologia politica. Ed è per questo che il Comitato promotore dell'iniziativa dovrebbe evitare di coinvolgere parti politiche o chi ricerca visibilità per sé stesso. Dare l'impressione che dietro le quinte di quella che è stata una spontanea partecipazione di popolo vi siano disegni di natura politica sarebbe un errore imperdonabile che rischierebbe di svilire un'azione nobile, attuata nel solo interesse del Paese.

Conftrasporto non assume una posizione così netta solo oggi, per saltare sul carro di un'iniziativa che in modo evidente raccoglie consensi nelle categorie produttive e dei servizi. Da tempo il tema della necessità di infrastrutturare il Paese è presente in tutti i suoi documenti. Anche la notizia che la Francia (come sostenuto in un comunicato dal Ministro per le Infrastrutture Danilo Toninelli) concorderebbe su un rinvio a fronte della garanzia di non perdere le risorse dell'Unione Europea, se vera, non ci vede concordi. Per una ragione di fondo che non dovrebbe mai essere persa di vista: la cultura del "non fare" penalizza le nostre imprese e il cammino dell'economia del Paese non può essere fatto deviare dalla strada principale con tentativi di prendere tempo per ragioni di pura tattica politica. È il momento delle scelte e chi rappresenta, come Confcommercio, il mondo degli operatori del mare, della gomma e del ferro, ha il dovere di rendere nota la propria posizione. Questo senza voler entrare nell'agone politico. Confcommercio è per lo sviluppo del Paese e dell'intera Europa che può divenire competitiva solo se riesce a realizzare corridoi e le connessioni necessarie (e questo non certo per essere la nuova Via della seta, che potrebbe essere un danno per l'economia europea, ma per essere in grado di competere in tutti i mercati). Cosa aspettiamo a darci una mossa?

PAOLO UGGE'

Ruote d'Italia del 21 novembre 2018

Inquinamento e Tir: le emissioni si combattono con le idee e non con le ideologie

Philip Roth, uno dei più grandi scrittori statunitensi, sosteneva che le ideologie riempiono la testa della gente e compromettono una lucida osservazione della vita. Una scarsa lucidità di analisi nella quale rischiano di incappare soprattutto esponenti politici più "nuovi", giovani e inesperti. Come la giovane deputata europea del Movimento 5 Stelle che nel corso di un intervento nel Parlamento europeo sul tema dell'ambiente, accendendo l'attenzione sul "bollino rosso" per il clima e indicando nel settore dei trasporti il pericolo pubblico numero uno, quello "che più di tutti ha aumentato le sue emissioni negli anni", ha ribadito l'importanza di spingere sull'acceleratore per stimolare l'elettrificazione dei mezzi pesanti nuovi, che "servirà anche a proteggere la salute degli europei e a rafforzare la sicurezza energetica dell'intero continente". Un intervento in cui non mancano imprecisioni e che consiglierebbe, in vista di altre eventuali "uscite" sul tema, la lettura di alcuni studi in materia che sono stati presentati e che a breve verranno approfonditi in un convegno che Unrae ha organizzato per il 29 novembre; ma soprattutto un intervento che fa sorgere spontanee un paio di domande: il tema ambientale è, come Conftrasporto aveva ampiamente previsto, solo il grimaldello con il quale provare a colpire il trasporto su strada senza peraltro avere le alternative pronte a sostituirlo? E l'energia elettrica che dovrebbe muovere nel futuro prossimo i mezzi pesanti a zero emissioni, come si realizza? Non certo con le pale eoliche ma attraverso centrali alimentate a gasolio se non addirittura a carbone. Senza dimenticare un altro problema: quello dello smaltimento delle batterie per il quale ancora non si è trovata alcuna soluzione. Per Conftrasporto la linea descritta dalla parlamentare non è certo stata una sorpresa: a più riprese l'associazione aveva evidenziato i contenuti programmatici di tutte le forze politiche per consentire agli imprenditori del settore di compiere attente valutazioni. Dalla competizione elettorale sono usciti risultati che in modo evidente hanno assegnato una maggioranza a quelle forze politiche che avevano fatto una scelta ideologica non propriamente favorevole per il mondo dei trasporti, non solo sostenendo l'utilità della decrescita felice ma anche ipotizzando l'elemento ambiente come elemento portante della politica futura. Stupirsi ora perché si registrano iniziative contrarie alla realizzazione delle infrastrutture (Tap, Tav, Terzo valico, tunnel del Brennero, etc) è del tutto fuori luogo. Chi ottiene il consenso ha il dovere-diritto di governare, anche se il pericolo è che a farne le spese sia l'intero Paese. Un pericolo, concretissimo, perché non bisogna essere illustri economisti per capire che le conseguenze della politica del "non fare" saranno dannosissime: basta guardare a esperienze recenti per avere la dimostrazione di come attraverso l'ideologia ambientalista esasperata si penalizzi tutto il sistema produttivo. Tutti siamo favorevoli al rispetto dell'ambiente: vorremmo solo evitare guerre ideologiche sottacendo alcuni elementi già accennati: come, per esempio, attraverso quali "sporche" modalità viene ancora prodotta l'energia "pulita"; o come smaltire i veleni delle batterie. Ma anche sottacendo che proprio il trasporto pesante ha saputo ridurre di parecchio il "proprio" inquinamento. E questo è un dato di fatto. Perché, sostituendo idee condivisibili all'ideologia, non imbocchiamo invece tutti insieme la strada per facilitare la sostituzione del parco circolante attraverso una coerente politica che leghi la messa a disposizione delle risorse per il trasporto su gomma alla classe di motorizzazione del veicolo? Andranno individuati i modi, ma se l'ambiente è un elemento "a prova di futuro" sul quale si intende agire non si può, a livello nazionale, effettuare scelte solo pensando al consenso elettorale.

PAOLO UGGE'

Ruote d'Italia del 28 novembre 2018

Tav, a viaggiare a tutta velocità è la disinformazione

Qualcuno l'ha addirittura definita un'opera di regime e contraria all'ambiente. Definizione più errata non poteva essere trovata per la Tav, scelta che proviene da linee di intervento precise attuate a livello comunitario per rendere più competitiva l'economia di un'Europa sempre più chiamata a misurarsi con il mercato mondiale. Una sfida che può essere affrontata solo se si è attrezzati con i medesimi strumenti dei competitori. Da qui la necessità di dotare l'Europa di un sistema di trasporti che dia spazio al trasporto su ferro, che per essere competitivo deve essere realizzato con linee ad alta velocità e con la capacità di integrarsi con il trasporto su gomma e su mare. In secondo luogo la tesi che la Tav sia dannosa per l'ambiente si commenta da sé: è figlia del teorema "not in my back yard", ovvero costruitela ovunque ma non nel mio cortile, che viene spesso utilizzato da chi pensa ai propri interessi e non si fa alcuno scrupolo a sacrificare sull'altare del bene individuale, o di pochi, la realizzazione di infrastrutture utili a tutti. Qualcuno pensa sia possibile sostenere che spostando più merci su ferro si incrementi l'inquinamento? Solo dei superficiali o in malafede possono pensare che un sistema di trasporti più equilibrato nel quale gomma ferro e mare siano tra loro interconnessi produca più sostanze inquinanti di quanto non avvenga adesso. Le teorie di questi pseudo ambientalisti ricordano quanto avvenne ai tempi del referendum sull'energia nucleare: i contrari vinsero la battaglia, ma gli italiani persero la guerra. Quaranta miliardi di euro l'anno è oggi infatti il costo dell'approvvigionamento dell'energia che acquistiamo da Paesi che hanno le centrali collocate ai confini con il nostro Paese. Si potrebbe concludere: medesimi rischi pagati a carissimo prezzo. Con la Tav, parte del corridoio europeo (Algesiraz-Kiev) e che comprende anche l'asse ferroviario Brescia-Verona-Padova, si dà attuazione al programma comunitario dei collegamenti che prese vita nel 1984 e che subì oltre sette verifiche costi-benefici, tema che, come appare chiaramente, non è certo una recente invenzione. La spesa è supportata da finanziamenti europei pari al 50% ed è suddivisa tra Francia e Italia. Non rispettare quanto già deciso (tra l'altro previsto da una legge) comporta scelte precise di identico livello: cioè un atto di legge. (questo è esatto?????) E a tutto questo va aggiunto il carico, pesantissimo, delle possibili conseguenze, sotto forma di "penali" ma anche di penalizzazioni. Già, perché i corridoi si realizzeranno comunque, ma a Nord delle Alpi, escludendo definitivamente l'economia nazionale dalla possibilità di riguadagnare competitività, con ripercussioni drammatiche per il nostro meridione e, più in generale, sul tenore di vita generale dei cittadini. Un colpo da ko per le merci del made in Italy, ma anche per l'"industria" del turismo che non potrà non subire una contrazione, anziché di godere invece degli enormi vantaggi, quando i tempi di trasferimento da un luogo all'altro si ridurranno fino a costituire delle vere e proprie città lineari con la realizzazione di opere che daranno vita alla "Metropolitana d'Europa". In meno di due ore si andrà da Torino a Lione e in poco più di quattro da Milano a Parigi: non comprendere, soprattutto da parte di alcuni mondi giovanili, le opportunità che possono nascere si può solo definire sorprendente. Oppure sorprendentemente incredibile visto che si tratterebbe di ripetere un errore già compiuto sul nucleare. Il 3 dicembre Contrasporto/Confcommercio sarà presente, con il presidente Carlo Sangalli, a Torino all'iniziativa a favore della Tav. Coloro che intendono dare un contributo con la propria presenza, saranno i benvenuti. Soprattutto i giovani, o, almeno, quelli fra loro che non amano salire sul palco del teatrino con qualcuno che dietro muove i fili...

PAOLO UGGE'

Ruote d'Italia del 05 dicembre 2018

Autotrasporto, c'è solo una strada per non far salire la tensione

Mentre la Legge di Stabilità si avvicina al traguardo finale, il sottosegretario per le Infrastrutture e i Trasporti Edoardo Rixi ha deciso d'incontrare al ministero i rappresentanti delle associazioni dell'autotrasporto convocati per giovedì 6 dicembre, lo stesso giorno in cui l'esponente del Governo ha annunciato di voler incontrare anche gli operatori del Noleggio con conducente protagonisti nei giorni scorsi a Roma di una manifestazione di protesta per denunciare una situazione che, dopo 10 anni di attesa di una riforma e dopo continue proroghe "per non saper o voler decidere", non può più in alcun modo essere sottovalutata. La riunione dovrebbe fornire un quadro più definito sulle intenzioni del Governo per quanto riguarda gli interventi che intende effettuare per i relativi settori. In particolare per l'autotrasporto si tratta dei trasferimenti di risorse necessarie per finanziare misure atte ad accompagnare verso il mercato europeo le imprese nazionali: accise sui carburanti, investimenti sul parco circolante, trasporto combinato ferro/mare, riduzioni compensate per favorire maggiore sicurezza e l'accorpamento delle imprese, politiche a sostegno della Road Alliance, tutela della libera circolazione delle merci, funzionalità delle Motorizzazioni civili, rispetto ambientale sono i principali temi al centro del confronto che ci si augura possa ripartire per proseguire in modo costante, così da poter dare risposte reali sui tanti aspetti che si stanno accumulando e che rappresentano delle vere e proprie palle al piede per la competitività delle imprese del trasporto su gomma italiane. Le condizioni che il settore è chiamato ad affrontare sono ogni giorno sempre più complesse, conseguenza diretta del rallentamento fatto registrare dall'economia che riversa le proprie negatività sulle attività del trasporto e della logistica. Quando le imprese non sono competitive la delocalizzazione incrementa e se complessivamente la produzione si riduce il sistema logistico del Paese e del trasporto merci ne soffre e paga un prezzo elevato. La situazione non può essere sottovalutata, come testimoniano anche i recenti fenomeni sociali scoppiati in Francia (che certamente non aiutano) o le tensioni che in certe zone portuali si stanno sviluppando, o, ancora, le tensioni create dalle incertezze sulla realizzazione delle infrastrutture che hanno un impatto diretto sui costi e sull'operatività aziendale. Se più di 8mila noleggiatori sono confluiti a Roma significa che nella società stanno prendendo piede fenomeni da non sottovalutare. È un errore madornale sarebbe non "capire" quanto avvenuto a Torino dove lunedì hanno invece manifestato le loro preoccupazioni i direttivi dei principali corpi intermedi contro la scelta del "non fare", da parte dell'Esecutivo, che produce rallentamenti delle opere infrastrutturali indispensabili per la crescita del Paese. Tutti fattori che possono condurre, se non gestiti d'intesa con le rappresentanze responsabili (la protesta dei forconi di alcuni anni fa si è potuta affrontare e superare in quanto il rapporto tra Governo e queste funzionò) alla riproposizione di iniziative forti. I corpi intermedi nei loro massimi livelli a Torino hanno voluto dare una rappresentazione democratica e civile del dissenso rispetto alla cultura penalizzante del non fare. Non esistono interessi personali e partitici, ma solo la dimostrazione di come coloro che detengono veramente la rappresentanza degli operatori sono al fianco degli imprenditori italiani che vogliono poter intraprendere per competere. È solo dunque grazie al confronto continuo e costante, tra l'altro annunciato alcuni mesi fa, che si possono creare le condizioni per una gestione razionale di tali fenomeni. La collaborazione deve quindi riprendere e tornare a essere puntuale e concreta. Solo operando insieme si trovano le soluzioni utili al Paese che proprio nelle imprese del sistema logistico ha un fondamentale e indispensabile cardine per lo sviluppo dell'economia.

PAOLO UGGE'

Ruote d'Italia del 12 dicembre 2018

Noleggiatori con conducente, ovvero come annientare una categoria

Dopo dieci anni trascorsi a colpi di proroghe, seguendo una strada imboccata da alcuni senatori che avrebbe dovuto essere provvisoria, e seguendo il detto secondo cui è meglio rinviare a domani quello che si potrebbe fare oggi, il Governo in carica sembrerebbe deciso a non rinviare ulteriormente l'entrata in vigore di una norma che la categoria dei noleggiatori di auto con conducente ritiene, a ragion veduta, una "bestialità", destinata a annientare di fatto una categoria di lavoratori. La norma in questione è quella prevista dall'articolo 29,1 quater, che proibisce a un noleggiatore che effettua un servizio dalla propria sede (diciamo Milano) di caricare in fase di rientro un proprio cliente che lo ha prenotato per tempo. Con conseguenze mostruosamente assurde: facendo sì, per esempio che se il servizio di andata ha come punto di arrivo Roma e il secondo cliente, che lo aveva prenotato, si trova a Firenze il noleggiatore dovrà rientrare presso la propria sede di Milano per poi ripartire per recarsi a Firenze ed effettuare il servizio. Solo un soggetto incapace di intendere e di volere o è in malafede può pensare di far passare un simile obbrobrio e a rendersene conto sono stati tutti i ministri in carica dal 2008 a oggi, tanto che ogni anno prorogavano l'entrata in vigore di una norma così demenziale. Ora invece, tutto sta per cambiare (in peggio) grazie a un emendamento dell'ultimo minuto introdotto forse (il sospetto è forte) al solo scopo di dare soddisfazione a una categoria, i taxisti, considerati "molto vicini" elettoralmente a un partito del centro destra. Nessuno intende certamente scadere nella politica politicante, ma solo ricostruire i fatti che, se confermati, porteranno a un solo risultato giustamente denunciato in piazza dai noleggiatori: così si uccideranno imprese e i loro lavoratori. Ora, che si dovesse intervenire per eliminare i furbi o quelli che operavano al di fuori delle norme, è scontato ma le regole debbono valere per tutti. Perché per esempio ai taxisti, unici al mondo, viene consentito di non rilasciare lo scontrino fiscale? E perché anche loro talvolta operano da noleggiatori anche se non potrebbero? Siamo inoltre certi che alcune cooperative non si comportino come tante "piccole Uber"? Dire no all'ennesima proroga, regolando la situazione con precise norme, come avrebbero dovuto fare da tempo anche altri governi assumendosi tutte le responsabilità, è giusto e su questo non si può che convenire. Vorremmo però capire se la scelta consentirà a qualcuno di espandere i propri servizi facendo fallire altri, oppure se vi sarà una soluzione che una volta per tutte sistemi l'annosa querelle. La soluzione non è semplice, ma si può trovare se si sceglierà la strada dell'interesse degli operatori, del Paese e non quella politica. Il fatto che oggi a Roma ci sia ancora una manifestazione degli Ncc porterebbe a credere, salvo vi siano state incomprensioni, che le ipotesi avanzate dal Governo non appaiono così equilibrate ed equidistanti, ma che tendano invece a favorire una parte, ovvero i taxisti. Un ultimo aspetto va evidenziato e riguarda il ruolo di Uber: anche in questo caso i governi in carica fino a oggi non hanno saputo (voluto?) trovare la risposta adeguata prevedendo che il rapporto economico sia limitato tra l'operatore e il cliente. Uber, "mediatore informatico" (che innanzitutto dovrebbe corrispondere le imposte in Italia) non dovrebbe limitarsi a chiedere il corrispettivo per il solo servizio, d'intermediazione appunto, fornito da realizzarsi nel rispetto delle norme previste per il servizio taxi? E non imporre il rapporto diretto con il cliente? In caso d'incidente chi risponde? Domande che attendono una risposta mentre altre potrebbero essere poste a breve. Per esempio da altre categorie (per esempio l'autotrasporto) che potrebbero rivendicare l'introduzione di normative che di nuovo regolamentino il mercato per evitare episodi di sfruttamento (tariffe, tempi di pagamento anche per soste improduttive) oppure di sostenere costi superiori alla media europea. Se per i taxi è possibile non applicare i principi del libero mercato perché non potrebbe divenire possibile per gli autotrasportatori? In attesa di capire come andrà a finire, il Governo rischia di assumersi una grossa responsabilità.

Ruote d'Italia del 19 dicembre 2018

Infrastrutture: le vie della politica sono finite, non resta che sperare in quelle del Signore

Natale è ormai alle porte e l'augurio di milioni d'italiani (o almeno di quelli che ancora hanno la voglia e il coraggio di voler costruire un futuro per se e soprattutto per i propri figli) è che Gesù Bambino possa portare a molti esponenti politici la capacità di comprendere e soprattutto il dono della coerenza rispetto agli impegni assunti con i cittadini. Un dono tardivo, che non potrà cancellare i danni già fin qui fatti (e che purtroppo toccherà pagare a imprese e cittadini) ma che sarebbe comunque il più bello per quella parte dell'Italia che, nonostante tutto, ancora ci crede. L'unico dono che forse potrebbe aiutare moltissimi imprenditori a dimenticare (con l'augurio però che se ne ricordino bene quando saranno chiamati a esprimere il proprio giudizio...) i troppi momenti confusi "regalati" al Paese da una classe dirigente che, in molti casi, dovrebbe solo vergognarsi. Un pollaio potrebbe essere preso a esempio: abbiamo chi cerca di strumentalizzare la questione per un proprio rilancio in politica; rappresentanti di coloro che vogliono regalare all'Italia una fase di decrescita più o meno felice; sostenitori del non fare che non hanno il coraggio di dichiarare la propria indisponibilità a una stasi destinata solo a produrre recessione. Tutte persone alle quali vale la pena ricordare le considerazioni della Banca d'Italia relative al periodo 2007/2014, anni nei quali si è registrata forse la più grande crisi del Paese: aver destinato risorse nel comparto delle costruzioni per oltre 108 miliardi di euro ha significato una crescita del Pil pari a circa il 7%. Materia su cui riflettere per chi annunciava ai cittadini l'inizio di una fase strategica espansiva costruita proprio sulle fondamenta del non fare e che oggi, alla luce dei risultati certo non brillanti di questi primi sei mesi di Governo, dovrebbe avere il coraggio e la coerenza di ammettere la verità: oscillare tra il fare e il non realizzare opere, legando i cantieri ai risultati delle analisi costi benefici, è solo una colossale presa in giro. E (sempre confidando in una nuova capacità di comprendere trovata in dono sotto l'albero) qualche politico dovrebbe ammettere che proseguire sulla strada fin qui imboccata significherebbe disconoscere accordi intergovernativi stipulati nell'arco di 15 anni (a partire dal 2001 fino all'accordo firmato dall'Italia con la Francia per la Tav dell'8 marzo 2016 e alla legge del 5 gennaio 2017 che ha ratificato l'accordo tra i governi dei due Paesi) illustrandone le conseguenze. Il Paese è davvero a conoscenza che non è sufficiente un tratto di penna oppure il risultato di una commissione che studia gli effetti dell'opera per annullare una legge? Si è coscienti che occorre andare in Parlamento e discutere di come si intende cambiare una linea strategica definita a livello comunitario? I dibattiti sono pubblici e se c'è chi pensa di fare il furbo prima o poi verrà scoperto. Del resto non è difficile scoprire che al di là delle delibere del Cipe c'è anche quella del Comitato Cef (Connetting Europe Facilities) che approvando la proposta della Commissione europea ha assegnato alla Torino-Lione 813,7 milioni di euro del costo del progetto. Una montagna di denaro che rischia di dover essere restituita (pagata sempre dai cittadini) alla quale si potrebbero aggiungere, in caso di mancata realizzazione dell'infrastruttura, le richieste di danni che "pesano" molto più di chiacchiere, ideologie e polemiche. Possibile che non comprendano i "decisori politici" che un Paese come l'Italia necessita di certezze e in modo particolare di decisioni rapide? Non resta che sperare in Gesù Bambino (chiedendo perdono per l'irriverente accostamento).

PAOLO UGGE'