

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 7 maggio 2012

Ultima chiamata per il Governo

Come bisonti imbizzarriti i Tir rischiano di lanciare una carica che nessuno potrà poi controllare. Il gasolio aumenta; manca la liquidità; le assicurazioni richiedono premi insostenibili; la capacità finanziaria richiesta dall'Unione europea viene meno e le imprese chiudono.

Dal 4 giugno per restare iscritte all'Albo degli autotrasportatori le imprese dovranno dimostrare il requisito della capacità finanziaria. Senza quello, verranno cancellate e non potranno più lavorare.

Le banche oggi sono piuttosto restie a concederle. Molti operatori andranno in crisi, ma il Governo, anziché intervenire con iniziative adeguate, latita.

È pur vero che, grazie all'intervento del vice Ministro allo Sviluppo Economico e Infrastrutture, Mario Ciaccia, alcuni aspetti riguardanti il settore sono stati risolti, ma se le risorse stanziare non vengono poi rese spendibili, se si consente alle compagnie di assicurazione di richiedere premi non legati a parametri di incidentalità, se i prezzi dei carburanti sono fuori controllo (tanto da indurre l'Acì, certamente non guerrafondaia, a indire una protesta) il Paese collasserà.

I tagli, anche se realizzati, non compenseranno i danni che verranno causati dalle inevitabili azioni di protesta.

L'autotrasporto a maggio rischia di rivivere i blocchi di alcuni mesi fa e senza il confronto, che non può essere ulteriormente rinviato, con le federazioni del settore, l'azione diverrà generale. Il Governo deve dimostrare di volere dei reali cambiamenti, abbandonando la politica dei soli annunci. Provvedimenti che risolvano il requisito della capacità finanziaria e sbloccino le risorse stanziare sono inevitabili.

Ma è altrettanto necessario dare certezze economiche agli investitori che vogliono realizzare opere infrastrutturali strategiche. Non c'è molto da inventare: basterebbe copiare la legge sul «debat public» della vicina Francia dove, dal 1995, una procedura di democrazia partecipativa consente a tutti di esprimere la propria opinione. Si eviterebbero le richieste degli amministratori locali e le manifestazioni interessate che bloccano da troppo tempo opere necessarie.

Paolo Uggè

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 15 maggio 2012

Senza logistica bruciati in 5 anni 200 miliardi

Da più parti si insiste nel sottolineare l'esigenza che il Paese torni a crescere e a cercare le condizioni di sviluppo. Pochi, però, sono entrati nel merito con analisi e proposte concrete. A questo silenzio proverà a porre rimedio, domani, Confcommercio Imprese per l'Italia, promotrice del suo primo convegno sui temi di trasporto, logistica e competitività.

Rilanciare il Piano della logistica, facendolo divenire uno strumento di politica dei trasporti che sia vincolante, realizzare un Patto per la mobilità urbana, dove si "produce" il 70% del PIL Europeo, migliorando le condizioni di accessibilità definire una politica della portualità fluida; dare piena attuazione alla realizzazione sistema ferroviario; affrontare le questioni della mobilità secondo una logica di sistema: questi gli interventi necessari per sciogliere nodi e vincoli oggi esistenti. Non avere affrontato in termini di sistema i temi della logistica ha accumulato in una ipotetica "banca dell'inefficienza" 200 miliardi negli ultimi 5 anni. Ogni anno l'incidenza maggiore della logistica sul valore della produzione, rispetto alla media europea, pesa sul Paese per 40 miliardi circa e, soprattutto in questi tempi, non sono pochi.

Non servono investimenti, oggi insostenibili, ma misure e interventi in grado di agire sulla "vicinanza" rispetto ai mercati di riferimento. Nell'era della logistica ciò che risulta vincente sono i tempi degli spostamenti più della lunghezza degli stessi. Non serve contare i chilometri, ma occorre la capacità di fare sistema e di rispondere con efficacia alle esigenze della domanda di trasporto. Con la logistica e un sistema trasportistico adeguato si può combattere e vincere il fenomeno della delocalizzazione. Le recenti decisioni di un'impresa come l'Ikea ne sono la riprova.

Paolo Uggè

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 21 maggio 2012

Infrastrutture, una legge sui tempi di realizzazione

Uno studio realizzato da Confcommercio - Imprese per l'Italia e presentato nei giorni scorsi a Roma nel convegno «Infrastrutture, trasporti, logistica e mobilità, sciogliere i nodi per competere», afferma che negli ultimi 10 anni nel nostro Paese si sono persi 62 miliardi di euro di Pil e che se solo avessimo raggiunto livelli di accessibilità (ovvero il modo in cui i centri urbani sono collegati alla rete di trasporti) identici a quelli della Germania avremmo potuto avere un incremento del prodotto interno lordo di 142 miliardi di euro. In totale il saldo passivo supera i 200 miliardi.

E non sono solo questi i numeri sconcertanti che emergono dal «viaggio» nelle infrastrutture, nei trasporti, nella logistica e nella mobilità compiuto da Confcommercio. Qualche esempio? L'Italia è maglia nera in Europa tra i Paesi industrializzati per la crescita infrastrutturale, con appena 923 chilometri di rete ferroviaria, contro i 1.896 chilometri in Francia, i 2.056 in Spagna e i 1.285 in Germania.

Per la rete stradale, altra nota dolentissima, negli ultimi 20 anni la crescita nel nostro Paese è stata invece del 7 per cento: cifra semplicemente ridicola se paragonata al 62 per cento della Francia, o al 172 per cento della Spagna. Dati impressionanti che hanno portato la maggior confederazione nazionale dei servizi a chiedere un «cambio di passo» e la ripresa di scelte politiche che diano certezze sulla realizzazione delle opere, in modo da invogliare gli investitori privati a intervenire.

Per far questo occorre una nuova legge obiettivo che introduca tempi certi, ma occorre anche che, dopo un dibattito con le realtà locali interessate, a nessuno possa essere consentito di rallentare la realizzazione dell'opera decisa. L'altro grande passo da compiere è quello di dare alla funzione logistica la rilevanza necessaria. Il Piano della logistica approvato dal Cipe nel 2006 e accantonato dal Governo Prodi deve divenire, opportunamente aggiornato, un documento vincolante da assumere a riferimento per le scelte politiche dei trasporti affidate a un governo di tecnici dal quale il Paese si attende soluzioni tecniche in grado di riportare l'Italia sulla strada giusta. Una strada maestra che ha un solo nome: sistema.

Paolo Ugge

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 28 maggio 2012

Sportello unico, dogane più veloci

"Nodi da sciogliere per competere". È questo il tema che Confcommercio ha posto all'attenzione del governo per il rilancio e il recupero di competitività. Un tema che ha tra i suoi argomenti principali la questione dei porti, il cui sviluppo e la cui funzionalità possono consentire di recuperare quel 30% di merci oggi sdoganate nei porti del Nord Europa. L'obiettivo da raggiungere è quello di sfruttare al meglio i sei giorni di competitività che i porti nazionali, grazie alla loro posizione strategica nel Mediterraneo, hanno rispetto ai competitor. Ma per raggiungerlo occorre cambiare passo e fare il più in fretta possibile, anche per rispondere all'iniziativa messa in campo dai governi dei Paesi del Nord Africa che si affacciano sul Mediterraneo con l'ambizione di intercettare le merci che entrano attraverso il canale di Suez.

Gli investimenti decisi (entro il 2015 altri 8 miliardi saranno investiti) e le certezze fornite agli investitori dai Paesi nordafricani stanno dando i frutti: uno studio di Assoportporti dimostra che i traffici nei porti della sponda Sud del Mediterraneo hanno incrementato la quota di mercato dal 18 al 30%, mentre i porti italiani nel transhipment, ovvero nel trasferimento di carico da una nave all'altra, sono scesi dal 28 al 16%. Un'analisi delle performance di alcuni hub può aiutare a capire quali rotte strategiche seguire e quali abbandonare: Gioia Tauro e Algeciras hanno perso il 4 e il 10%; Damietta nel 2011 il 38%. Solo colpa del calo dei traffici? No, visto che Port Said, Malta e Valencia hanno aumentato i loro volumi del 134, del 79 e del 66%.

Le cause riguardano scelte e decisioni. Scelte che non possono non tenere conto di realtà come quella rappresentata dal «caso Ikea», azienda che dopo aver deciso di portare in Italia la gestione logistica, ora sembra puntare sui porti di Rotterdam o Le Havre. Per i responsabili della logistica del colosso svedese i tempi di sdoganamento dello scalo genovese, ritenuto il più efficiente del Paese, sono lunghissimi: container fermi nove giorni, un'eternità se paragonati ai tre giorni, al massimo, necessari per svolgere le medesime operazioni in altri porti. Una soluzione per non perdere simili occasioni c'è: lo sportello unico, puntualmente chiesto da Confcommercio. Una soluzione da adottare in fretta perché il tempo gioca a nostro sfavore.

Paolo Uggè

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 4 giugno 2012

Così risparmiamo milioni sulla sanità

Conosciamo le capacità di Enrico Bondi, commissario straordinario nominato dal governo per la razionalizzazione della spesa pubblica, visto che proprio con lui Confrtrasporto trovò soluzioni sostenibili per le imprese di trasporto coinvolte nel caso Parmalat. Il costo della sanità sul quale ora Enrico Bondi si sta impegnando (la sua *spending review* sanitaria dovrebbe consentire di tagliare 1,5 miliardi di euro da qui alla fine dell'anno) rappresenta indubbiamente un peso notevole per la spesa pubblica, anche se nessuno deve dimenticare che la tutela della salute ha sempre la priorità.

Cosa c'entrano ora i trasporti e la salute? Semplicissimo: una cura per i conti in rosso della sanità può arrivare proprio dal trasporto. Nel Piano della logistica approvato dal Cipe nel 2006 era stata infatti ipotizzata una soluzione concreta per il contenimento dei costi e per un'adeguata funzionalità della filiera ospedaliera. La riproponiamo, come un nostro contributo concreto. Gran parte della spesa sanitaria è legata ai prodotti farmaceutici e alle apparecchiature ospedaliere. La gestione controllata delle scorte, il controllo dei flussi, la centralizzazione degli acquisti possono generare grandi risparmi. La logistica, non è certo il core business degli ospedali, ma rappresenta una strada che un partner logistico può percorrere per eliminare gli sprechi. Le attività di un magazzino centrale, che in collegamento informatico con le strutture ospedaliere sia in grado di assicurare i rifornimenti strettamente necessari, produce risparmi; così la centralità degli acquisti. Meno 10 per cento sul valore della merce e meno 35 per cento dei costi logistici. Sono questi i risultati ottenuti laddove è in atto il sistema. Una struttura ospedaliera di duemila posti letto usufruisce del risparmio di circa due milioni e mezzo di euro. Occorre dunque una legge quadro che definisca contorni e modalità di realizzazione.

Ma soprattutto ciò che è necessario è la volontà politica. Al commissario straordinario la volontà non manca. Il Governo deve aprire un confronto sui numeri e non farsi invischiare in sterili confronti ideologici. La gente comprenderà. Solo chi trae vantaggio dalla mancanza di regole si opporrà.

Paolo Uggè

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" dell'11 giugno 2012

L'ingorgo del Sistri

Sistri è la sigla che identifica il sistema informatico di tracciabilità per il trasporto dei rifiuti. Un sistema nato con un obiettivo nobilissimo: combattere le infiltrazioni criminali. Peccato che dopo sei anni (l'avvio del progetto avvenne con il governo Prodi) il sistema non sia ancora in grado di funzionare, anche se è già costato alle imprese di trasporto circa 70 milioni di euro. Nonostante questo c'è chi (il ministero per l'Ambiente) vuole che il prossimo 30 giugno il Sistri entri in vigore a ogni costo (tanto pagano sempre gli altri!).

La norma, sostengono i fautori, sarebbe resa obbligatoria da un regolamento comunitario. Non è così: il regolamento prevede sia assicurata la tracciabilità dei soli rifiuti pericolosi. L'Italia invece, col Sistri, controllerebbe (il condizionale è d'obbligo) tutto ciò che è classificato rifiuto. Eppure basterebbe copiare altri Paesi, come per esempio Francia e Inghilterra, dove il sistema destinato a diventare operativo nel 2014 è invece efficace e di semplice utilizzo: si tracciano i rifiuti dalla produzione alla destinazione finale, senza occuparsi dell'attività e della logistica. Un sistema basato su dati online di semplice applicazione che non gravano sugli operatori né come costi di installazione né per la complessità del sistema. Esattamente l'opposto del Sistri, risultato perfetto solo per complicare l'attività delle imprese, mettendole fuori mercato, e inspiegabilmente non applicato per i vettori esteri. Altro che incrementare la competitività nazionale! Il sistema, se sarà applicato entro fine giugno, otterrà il solo risultato di penalizzare le imprese italiane favorendo quelle estere che, senza obblighi e costi, acquisiranno tutte le quote di mercato. Ma la vita compresa ovviamente. Un bel risultato non c'è che dire. L'unico ad accorgersi del disastro Sistri sembra essere stato il ministro dello Sviluppo economico, che propone di spostare l'entrata in vigore (già prorogata sette volte!) al 31 dicembre 2013. Ma il ministro per l'Ambiente non intende ragioni. Perché tanta ostinazione?

Un terribile dubbio ci assale: forse non è vero che il Sistri non funziona, che costa alle imprese, che non combatterà le infiltrazioni malavitose, come credono decine di migliaia di operatori e qualche esperto; forse il Sistri è una ricetta miracolosa per dare competitività al sistema Paese. E quelle decine di migliaia di poveretti che non sono mai riusciti a farlo funzionare sono solo degli incapaci che non riescono a cogliere i vantaggi di un capolavoro della tecnologia...

Paolo Ugge

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 18 giugno 2012

Costi, sicurezza e le interferenze dell'Antitrust

Sembra che nel nostro Paese si tenda a occupare spazi che competono al Parlamento. L'Antitrust ha deciso di contrastare la volontà espressa dal Parlamento sui costi minimi per la sicurezza dei trasporti. Impugnando la delibera dell'Osservatorio del ministero preposta a stabilire qual è la soglia minima di prezzo sotto la quale un trasporto diventa pericoloso, l'Autorità ha infatti sollevato dubbi di compatibilità sulla legge.

Una decisione che ha trovato pareri discordi, anche perché una precisa direttiva Ue ribadisce il principio secondo cui una legge può, per motivi imperativi di interesse generale, come lo è la sicurezza sulle strade, intervenire sulla concorrenza. Per quali ragioni, allora, l'Autorità vuole contrastare la volontà del Parlamento?

Impossibile saperlo, così come non è dato sapere perché non abbia tentato di cercare una soluzione condivisa su una legge già ampiamente «approvata» dalle associazioni dei familiari delle vittime della strada, dall'amministratore delle Ferrovie e dagli operatori interessati.

Purtroppo la scelta è stata invece lo scontro. Il 28 giugno il Tar del Lazio si esprimerà sulla compatibilità tra le norme sui costi della sicurezza e i principi della concorrenza. La magistratura amministrativa, che ha recentemente confermato, proprio in materia di circolazione e sicurezza stradale, la prevalenza dell'interesse pubblico per la riduzione degli incidenti (scopo per il quale sono stati introdotti i costi della sicurezza), si trova di fronte a un caso in cui in ballo non c'è solo la sicurezza della gente (con i dati che attestano una riduzione degli incidenti): ci sono anche i prezzi dei prodotti al consumo sui quali, come testimoniano i dati di Confcommercio, un eventuale incremento del costo del trasporto inciderebbe in maniera minima.

Ma questo evidentemente poco importa, come non importa che più del 30% di coloro che perdono la vita sulle strade siano conducenti dei mezzi pesanti.

Paolo Ugge

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 25 giugno 2012

Il Decreto sviluppo fornisca sicurezze a chi vuole investire

Si è molto parlato dei contenuti del Decreto sviluppo. A oggi sembrano però essere poche le valutazioni positive, mentre molti sembrano essere i timori, espressi anche dal segretario del Pdl, Angelino Alfano, sul fatto che degli 80 miliardi annunciati per la crescita, 79 siano solo «virtuali».

Anche il trasporto è coinvolto dal decreto e attende di sapere quanto di reale c'è sul piatto. Di certo di reale, e positiva, c'è, nel decreto, la sospensione del Sistri, il sistema che traccia il trasporto rifiuti, sino al 30 giugno 2013. Una battaglia che Conftrasporto ha combattuto e vinto. Probabilmente non sbaglia chi afferma che la soluzione è stata solo trasferita al prossimo governo, ma il rinvio di una norma costosa e sbagliata comunque non nuoce. Rimane aperta la partita dei danni subiti e, soprattutto, di chi li rifonderà (speriamo gli autori dell'inutile idea). Stime assolutamente attendibili ipotizzano un danno di 70 milioni e il governo non può che autorizzare la compensazione di quanto gli operatori hanno versato senza avere alcun servizio.

Un altro capitolo significativo del decreto è quello che riguarda l'autonomia finanziaria dei porti. Recuperare risorse da quanto non realizzato è condivisibile, anche se non basta: senza la realizzazione dello sportello unico doganale e la conseguente riduzione dei tempi di sdoganamento, come proposto dalla Consulta dell'autotrasporto, non si recupera competitività.

Solo la maggior funzionalità, data anche dall'attuazione delle operazioni di preclearing, ovvero di sdoganamento anticipato, può consentire di recuperare una parte del 30% delle merci, destinate all'Italia, oggi sdoganate nel Nord Europa. Fin qui le cose fatte. Ma molto resta da fare, soprattutto in materia d'infrastrutture. E quale miglior occasione del Decreto sviluppo per fornire sicurezze ai privati intenzionati a investire in nuovi cantieri? Sarebbe sufficiente recuperare i principi contenuti nel testo originale della legge obiettivo, mutuata dalla legge francese, e inserirli nel decreto. Tempi certi e la definizione di interesse nazionale, dopo un dibattito pubblico, fornirebbero le garanzie in grado di attrarre gli investimenti privati. Il ministro Corrado Passera è pronto a intervenire: l'economia del Paese non potrebbe che trarne vantaggi.

Paolo Uggè

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 2 luglio 2012

Risparmiare sulla sicurezza è un delitto

Il Tar del Lazio ha respinto la richiesta, avanzata da Confindustria e Confetra, di sospendere i costi incompressibili della sicurezza, definiti con una legge del Parlamento che ha voluto garantire, nelle operazioni di trasporto delle merci, il rispetto delle norme sulla sicurezza sociale e della circolazione. I tempi di guida, il costo del lavoro, dei mezzi e delle autostrade, il prezzo del gasolio determinano il prezzo finale del trasporto e non dipendono dall'operatore. Per questo il Ministero dei Trasporti calcola i valori necessari a coprire tali voci, con l'obiettivo d'impedire che si violino le leggi sulla sicurezza. Un trasporto effettuato a costi inferiori a quelli stabiliti per legge è più conveniente, per chi lo deve pagare, ma se si realizza in spregio ai vincoli di sicurezza rischia di scaricarsi sui cittadini. È per tutelare la loro incolumità che il Parlamento ha approvato la legge.

Si sostiene che i costi resi di pubblica evidenza dal ministero, circa 1,30 euro per chilometro, siano elevati, «dimenticando» che il prezzo medio di un taxi, che ha costi d'acquisto e di gestione bassissimi rispetto a un Tir, è di 1,33 euro per chilometro, o che i valori forniti dalle case costruttrici dei veicoli industriali sono ancora più elevati.

Anche l'Antitrust si è costituita davanti ai giudici del Tar contro i costi della sicurezza, mettendo in discussione così una legge del Parlamento che non ha fatto altro che attuare i principi della Costituzione e della direttiva Bolkestein, secondo i quali «per motivi di interesse generale si può limitare la concorrenza». Forse i signori dell'Antitrust ritengono che la sicurezza non interessa tutti? Allora lo dicano chiaramente.

Al termine della seduta del Tar, chi rappresentava l'Authority (la cui tesi è in sintonia - e non dovrebbe essere così - con quella confindustriale) ha preannunciato una nuova contestazione. Ma le Autorità non dovrebbero essere imparziali? Che imparzialità può garantire chi sposa le tesi della committenza rifiutando, nonostante due richieste, di ascoltare la voce dei rappresentanti del trasporto? Operare in sicurezza e prevedere sanzioni per chi stipula contratti senza garantire la trasparenza necessaria a tutelare la vita degli altri è una scelta di civiltà.

Paolo Uggè

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 9 luglio 2012

Una politica ad hoc per scongiurare la marginalizzazione

La spendig review, ovvero la revisione della spesa pubblica decisa dal Governo Monti per tagliare i costi della "macchina" statale, potrebbe riguardare anche il trasporto merci. Se questo dovesse accadere, potremmo assistere all'eliminazione degli interventi a pioggia per fare spazio a interventi pubblici che dovranno rispondere a una logica di crescita, di qualità e di rispetto delle regole, così come del resto già indicato dal Piano della logistica. Su queste indicazioni ruoterà l'eventuale confronto con il dicastero, confronto che non potrà assolutamente prescindere da due elementi: il rispetto delle regole e una rivisitazione dei criteri sugli interventi che non dimentichi le condizioni operative nelle quali operano le imprese di trasporto. Occorrerà partire, dunque, da criteri oggettivi e asettici. Il riferimento esiste. Ed è quanto di più serio e asettico possibile; viene fornito da uno studio comparativo che Ernst & Young ha elaborato, con il quale si mettono a confronto i sistemi normativi vigenti in materia di fiscalità e diritto del lavoro in Italia e in altri Paesi Europei.

Il risultato è impietoso per le imprese di trasporto nazionali che non sono concorrenziali e, senza una politica avveduta, rischiano un'ulteriore marginalizzazione non solo a livello europeo ma anche nazionale. Il posizionamento competitivo delle aziende prescinde dal loro dimensionamento, ma dipende dalla frammentazione esistenti. Lo scostamento nei costi sostenuti, rispetto a quelli medi europei, oscilla dal 15 per cento per le imprese proprietarie di uno solo veicolo al 32,5 per cento per quelle con più di dieci mezzi. Le imprese dell'Este che competono con le imprese strutturate nazionali (fanalino di coda per il fatturato tra i Paesi della vecchia Europa), seppure abbiano un fatturato inferiore a quello delle imprese italiane, sono invece più competitive, presentando un differenziale medio dei costi inferiore del 38 per cento. Sono gli interventi a favore del settore fino a oggi ottenuti che hanno dunque consentito alle imprese nazionali di poter marginare i costi.

Ecco perché le regole sono l'unica chiave di volta da considerare nel confronto che si aprirà. E la copertura dei costi incomprimibili per la sicurezza, da assicurarsi attraverso l'attuazione di controlli per garantire maggior tutela sulle strade per i cittadini, faciliterà la ricerca di una soluzione sugli stanziamenti. Occorrerà anche favorire scelte che sappiano coniugare la pianificazione dei sistemi di trasporto e incentivare la performance dell'intera catena del valore. Le infrastrutture sono gli strumenti per dare competitività. Ma occorrono prima le scelte.

Paolo Uggè

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 16 luglio 2012

Nessun vincolo dall'estero per le nostre infrastrutture

In Italia continuano ad esserci persone che si illudono che si possa competere in Europa senza interventi di potenziamento delle reti infrastrutturali di accesso all'arco alpino. Interventi, sul territorio italiano, che consentano alle merci prodotte e lavorate nel nostro Paese di raggiungere e superare la barriera naturale delle montagne senza che le nostre imprese siano troppo penalizzate.

Questi signori sostengono di voler tutelare l'ambiente nel rispetto della Convenzione delle Alpi, siglata per garantire una politica europea comune in un territorio sensibile e complesso. E per questo gli stessi signori vorrebbero venisse ratificato anche il Protocollo dei trasporti, ovvero il capitolo della convenzione con cui i Paesi alpini si impegnano a ridurre gli effetti negativi e i rischi derivanti dal traffico nelle Alpi. Un protocollo che dopo 10 anni di confronto in Parlamento era stato stralciato e che invece ora torna in discussione, quando ci sarebbe ben altro su cui discutere. Un esempio? Fornire allo Stato una sola garanzia: che qualora si rendesse necessario il potenziamento di un'opera stradale da realizzarsi in territorio italiano, il progetto non debba essere sottoposto alla valutazione preventiva dei Paesi a Nord delle Alpi e che sono oggettivamente, per ragioni di competitività, interessati a rallentare i flussi dei traffici italiani. Ed è fuori luogo, oltre che falso, identificare l'autotrasporto come il "grande nemico" del protocollo: ne fanno fede i numerosi interventi che rappresentanze di interessi economici e delle forze politiche hanno effettuato e che fino ad oggi hanno evitato la sottoscrizione senza ottenere garanzie scritte.

Garanzie scritte e atti aggiuntivi che affermino, in modo esplicito, che il Protocollo trasporti non potrà in nessun modo pregiudicare la possibilità di realizzare progetti stradali sul territorio italiano.

Paolo Uggè

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 23 luglio 2012

La burocrazia blocca il sistema produttivo

Nell'era della semplificazione è piombata sui servizi di trasporto, come un fulmine a ciel sereno, una circolare del ministero del Welfare che, nel richiamare le disposizioni che disciplinano le modalità e le responsabilità in solido tra coloro che effettuano servizi di corrispondenza e i fornitori di servizi di trasporto, fornisce chiarimenti che mettono in crisi molti rapporti esistenti. Mettendo a rischio le imprese che appaltano.

La richiesta di chiarificazione è arrivata sulla "spinta" di un sindacato che avrebbe riscontrato l'utilizzo, da parte di alcune imprese strutturate, di lavoratori autonomi per le consegne di plichi e pacchi. Fin qui niente di male, se non fosse che il corrispettivo per la prestazione svolta era di 5 euro all'ora.

Sono state presentate interrogazioni parlamentari anche perché un'impresa coinvolta, non in regola con le disposizioni vigenti, è controllata dalle Poste. A detta dell'interrogante, l'azienda opererebbe in condizioni di dumping grazie al fatto che le Poste Italiane concederebbero alla controllata finanziamenti per garantirne la liquidità. La circolare evidenzia chiaramente che l'essenziale è la reale natura del contratto, ma sembrar limitare alla sola durata dell'appalto, per un massimo di 8 mesi, l'elemento che farebbe rientrare nella normativa degli appalti di servizi i rapporti di trasporto. Invece cos' non è. Nel formulare le proprie osservazioni il ministero rischia di estendere le responsabilità a tutte le imprese che oltre alla prestazione di trasporto effettuano anche altri servizi complementari dell'attività.

Ma un conto sono le imprese che utilizzano lavoratori autonomi come dipendenti; un altro è estendere alla logistica, che prevede un'articolata prestazione di servizi, la fattispecie disciplinata. Combattere gli episodi di sfruttamento è giusto; impedire di evolversi in una attività di servizi più rispondente ai bisogni del sistema produttivo, è autolesionismo.

Paolo Ugge

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 30 luglio 2012

Infrastrutture per la ripresa

La necessità di collegare lo sviluppo del Paese alla logistica e alla mobilità è un'assoluta priorità per chi si occupa di economia e sa benissimo come in un momento difficile come questo la finanze e le banche non bastano: senza sviluppo e competitività non si fa molta strada, e queste dipendono dalla fluidità dei collegamenti. Per i digiuni dell'argomento basta dire che oggi vende chi arriva prima sul mercato: il tempo è l'elemento determinante, come da dimostrato anche il colosso svedese Ikea, che ha deciso di trasferire la gestione logistica in Italia, minacciando però di puntare sui porti del nord Europa qualora non venissero accorciati i tempi di sdoganamento delle merci nel porto di Genova.

Se il paese non mette a frutto il vantaggio che la collocazione geografica gli assegna. La merce viene "dirottata" dove conviene di più. Ecco perché sono fondamentali scelte strategiche per la mobilità.

Sostenere che i porti e i collegamenti retroportuali sono indispensabili per intercettare le merci non individuare i porti di accoglienza è solo sterile materia per convegni. Altrettanto lo è non approvare il Piano della Logistica che rappresenta il disegno complessivo. Se non si ritiene valido lo si modifichi, ma non si può lasciarlo in un cassetto: così si frena solo uno sviluppo già messo in pericolo dalla ratifica del protocollo trasporti della Convenzione delle Alpi qualora non venga aggiunta una clausola di salvaguardia per gli interventi da realizzarsi, sul territorio italiano, sulle infrastrutture di collegamento al sistema alpino.

Permettere che altri Paesi, Francia in testa, possano vietare all'Italia di realizzare nuove infrastrutture per superare più agilmente l'ostacolo delle Alpi, significa accettare una potenziale palla al piede per la nostra economia. Insensato, come lo è stato non presenziare al Gruppo di alto livello per la logistica che si è costituito in Europa: l'Italia avrebbe dovuto esserci e porre con forza il proprio interesse. Un'assenza e una disattenzione preoccupanti considerato che il tema dei porti, degli aeroporti, delle ferrovie, delle autostrade del mare e della logistica è fondamentale per lo sviluppo. Come sa bene ci si occupa di economia....

Paolo Uggè

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 6 agosto 2012

Senza Consulta dei trasporti si va in piazza

"La Consulta per l'anno 2012 adotta la seguente direttiva...". Con queste parole il ministro dello Sviluppo economico, Corrado Passera, aveva iniziato a illustrare, nello scorso mese di febbraio, le disposizioni impartite alla Consulta per il trasporto e la logistica. Parola che lasciavano supporre un preciso percorso da compiere. Sei mesi dopo, invece, quel percorso è stato bruscamente interrotto e la Consulta è stata addirittura abolita. Perché? Cos'è accaduto di così grave da imporre un clamoroso dietrofront? Colpa della spending review? Niente di più sbagliato: un emendamento garantiva che la Consulta funzionasse a costo zero per lo Stato. E allora perché un organo, che è stato istituito con un'apposita legge, che ha prodotto il Patto e il Piano della logistica, che è stato approvato dal CIPE e che, sotto la presidenza dell'allora sottosegretario ai Trasporti Bartolomeo Giachino, è stato integrato e reso più funzionale, è stato soppresso?

C'è solo una risposta per questa domanda: una precisa volontà "politica" che non passerà però sotto silenzio. Così come non può passare sotto silenzio il fatto che, mentre viene cancellato un progetto utili e a costo zero come la Consulta (istituita per affrontare temi come la logistica e i trasporti che – lo riconoscono tutti gli esperti – sono funzioni indispensabili dell'economia per generare più competitività e sviluppo) solo 39 enti, su un totale di 3.127, sono stati soppressi, come riportato in un articolo pubblicato proprio dal Giornale martedì 31 luglio. Secondo i nostri uomini di governo evidentemente i consorzi di bonifica, istituiti con regio decreto nel 1933, o gli enti autonomi presenti in tutta Italia, sono più importanti, e dunque da salvaguardare, della Consulta. E, come non bastasse, dei 7 miliardi di euro spesi per continuare a pagare gli enti inutili non tagliati, ben 2,5 miliardi sono utilizzati per compensare i consigli di amministrazione. Complimenti! Con che coraggio si chiedono sacrifici alle imprese, ai lavoratori?

Di questo passo, e di fronte all'ignavia delle forze politiche che assistono in silenzio, a nessuno viene il dubbio che in autunno il Paese possa trovarsi ad affrontare pesanti problemi di ordine pubblico?

Se non si cambia strada, evitarli sarà impossibile. E senza cambiamenti, sulle strade a protestare potrebbero anche esserci gli autotrasportatori che oltre al danno di non veder nominata l'Autorithy adesso si ritrovano anche la beffa di veder eliminata la Consulta...

Paolo Uggè

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 13 agosto 2012

Per il "dopo Sistri" nuovo progetto in mano al governo

Non siamo particolarmente teneri con l'esecutivo guidato da Mario Monti, ma se una colpa non gli può essere attribuita, quella riguarda il Sistri, il sistema di tracciabilità dei rifiuti, "intuizione geniale" di Alfonso Pecoraro Scanio, ministro dell'Ambiente nel Governo Prodi II, ulteriormente peggiorata, nella sua attuazione da Stefania Prestigiacomo, succedutagli con l'ultimo esecutivo. Tutti hanno riconosciuto il fallimento del Sistri, testimoniato dalle prove tecniche, attuate con il "click day", che hanno impietosamente messo a nudo l'inutilità del sistema. Un progetto fallimentare per il quale, però, migliaia d'impresie di autotrasporto hanno comunque dovuto pagare costi aggiuntivi per oltre 70 milioni, senza avere mai ricevuto in cambio una controprestazione. E, soprattutto, come sostenuto dal pm di Napoli, Catello Maresca, un sistema che "non sarebbe servito a combattere i fenomeni malavitosi". Il motivo è semplice, ed è stato più volte rappresentato all'allora ministro Prestigiacomo e ai suoi collaboratori: non poteva essere applicato ai trasportatori esteri, che sarebbero divenuti gli operatori della malavita.

A questo si aggiunga che in Europa il problema della tracciabilità dei rifiuti è stato affrontato e risolto senza dover ricorrere a un sistema così complesso e costoso. E il triste scenario sul "disastro Sistri" è completato. L'attuale esecutivo, constatata l'inutilità del sistema, non ha fatto altro che rinviare al 30 giugno 2013 il termine per la sua entrata in funzione, passando la palla al nuovo governo. Le impresie di Conftrasporto e Assitel (Confcommercio), anche per dimostrare concretamente (contrariamente a quanto sostenuto dal ministro Prestigiacomo) di voler partecipare attivamente alla battaglia di civiltà contro le ecomafie, hanno inviato ai ministri competenti una proposta funzionale per un nuovo progetto che sostituisca il Sistri.

Paolo Uggè

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 20 agosto 2012

Più controlli per i camion dall'estero

L'ignoranza, nel senso di non conoscenza delle norme, non è ammessa. Ogni cittadino deve sapere quello che è consentito. E questo vale anche per quegli autotrasportatori che, con serbatoi omologati, effettuano il pieno di gasolio a Livigno, contravvenendo alle norme oggetto di direttive europee e di sentenze della Corte di Giustizia. Autotrasportatori che ora saranno oggetto di pesanti sanzioni. Non intendiamo certo aprire un dibattito di natura giuridica, ma sicuramente invociamo la buona fede di quegli operatori che, probabilmente, non hanno violato coscientemente le norme sulle importazioni di carburante.

La loro vera colpa è, semmai, un'altra: non aver chiesto un parere alle loro associazioni di categoria. Ora la macchina della giustizia si è messa in moto, ma non è detto che non possa "frenare": se un giudice ha assolto recentemente un imprenditore che non ha versato l'Iva per evitare di fallire, forse un comportamento altrettanto comprensivo si potrebbe avere anche in questa occasione...

Di fronte al clamore suscitato da quanto accaduto a Livigno, ci domandiamo cosa avvenga in altre zone di confine, dalle quali entrano giornalmente in Italia operatori stranieri con automezzi aventi serbatoi con identica capacità di quelli controllati all'uscita di Livigno e che effettuano operazioni di trasporto in Italia. Non v'è dubbio che anche questi autotrasportatori esteri siano assoggettati alle stesse norme.

Avvengono controlli nei loro confronti? Se la risposta fosse no, come sospettiamo, i mancati controlli non favorirebbero azioni di concorrenza sleale? E non determinerebbero danni (mancati introiti di natura fiscale) alle casse dello Stato?

Sarebbe davvero interessante sapere quanti interventi siano stati effettuati in prossimità di confini con Paesi nei quali il costo del gasolio è inferiore, come per esempio l'Austria o la Slovenia, nei confronti di operatori che effettuano operazioni di cabotaggio in Italia...

Paolo Uggè

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 27 agosto 2012

La gran battaglia dei costi si paga con la sicurezza

Per tutelare la sicurezza sulle strade (che per gli autotrasportatori equivale a dire sul lavoro), bene da salvaguardare ogni costo, il governo Berlusconi aveva introdotto parametri di riferimento sui costi incompressibili dell'autotrasporti, definiti dal ministero dei Trasporti. L'obiettivo era quello di fornire alle autorità preposte e alla magistratura riferimenti certi sui corrispettivi minimi per poter rispettare le norme della sicurezza sociale e della circolazione. Ma la committenza non ci sta: vuole poter avere mani libere e sfruttare l'eccesso di offerta presente nel settore, infischandosene dei danni che possono derivare in termini di possibili incidenti, feriti e morti, e ha impugnato le norme davanti al TAR, sollevando anche eccezioni in sede comunitaria. E questo nonostante l'articolo 41 della Costituzione assicuri la libertà di intraprendere ma salvaguardando il principio della sicurezza; e nonostante la direttiva Bolkestein affermi che ragioni di interessi generale possano limitare la concorrenza.

Ma quando sono in ballo interessi forti poco importa che nel 2011, proprio grazie a una nuova cultura della sicurezza, gli eventi mortali sulle strade dei lavoratori del trasporti siano diminuiti del 30 per cento. Anche l'Antitrust, sempre e giustamente molto prudente nei confronti di altre realtà, sembra non essere insensibile ai poteri forti. Come finirà? Lo scopriremo fra pochi giorni: l'udienza davanti al Tar, di assoluta rilevanza sia per la tenuta delle imprese del settore sia per la stessa pace sociale è fissata per il 5 settembre.

Nell'attesa ci auguriamo che la Guardia di Finanza possa effettuare le verifiche sul rispetto dei costi della sicurezza che il Governo le ha assegnato con il decreto della revisione della spesa. E, soprattutto, che tutti possano cercare e trovare insieme le modifiche utili per eliminare eventuali elementi di incompatibilità da una vicenda di carattere sociale ed economico dirimpente.

Paolo Uggè

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 03 settembre 2012

Perché la Consulta del trasporto è indispensabile

L'importanza della Consulta del trasporto e della logistica è dimostrata da ciò che ha prodotto: un Patto condiviso e un Piano della logistica, con proposte precise sull'organizzazione delle filiere per rendere più competitivo il Paese. Il Piano, approvato dal Cipe nel 2006, dopo una fase stagnante durante il governo Prodi, è stato ripreso, con il Governo Berlusconi, dal sottosegretario Bartolomeno Giachino e integrato in alcune sue parti, ma non ha mai ottenuto la definitiva approvazione.

Riprendere il percorso sarebbe stato semplicissimo, ma l'opportunità è stata negata al nuovo responsabile dei trasporti dall'abrogazione della Consulta decisa dall'esecutivo, nonostante il ministro Corrado Passera avesse disposto, con una direttiva, le azioni da attuare per il 2012. Eppure anche l'università Bocconi si era occupata del tema della logistica, calcolando i costi "del non fare" per il nostro Paese. Calcoli da cui risulta che la mancata attuazione del Piano della logistica costerà 270 miliardi tra il 2012 e il 2020, cioè 30 miliardi l'anno, con un'incidenza media annua sul Pil pari all'1.9 per cento. Ma il presidente del Consiglio e l'intero Governo non hanno preso in considerazione lo studio della Bocconi, concentrato sulle macroaree critiche più rilevanti del settore logistico, le infrastrutture, l'outsourcing - trasporti e servizi, la rete telematica, le dogane. Incredibile. Soprattutto nel momento in cui s'incaricano consulenti per individuare dove intervenire per ridurre i costi; soprattutto quando agire per migliorare la connettività delle reti e l'accessibilità dei territori, attraverso le piattaforme logistiche in linea con i piani di sviluppo dei corridoi europei, diviene essenziale. A chi non avesse colto l'opportunità per scarsa conoscenza dell'argomento, consigliamo una lettura: quella del "Manifesto sui trasporti di Conftrasporto/Confcommercio". C'è tutto quanto serve per dimostrare che la Consulta sarebbe indispensabile. A meno di sostenere che anche la Bocconi abbia sbagliato tutto...

Paolo Uggè

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 10 settembre 2012

Impegno e fatti. Così si combatte l'ecomafia

Per affrontare e risolvere un problema non basta denunciarne i punti critici (come fanno, ahinoi, troppi politici): occorre avanzare proposte che possano risolverlo. Ed è proprio quello che hanno fatto Assitel e Confraspporto, associazioni aderenti alla Confcommercio, di fronte a un problema, quello del Sistri, il sistema di tracciabilità del trasporto rifiuti, che per migliaia di imprese di autotrasporto ha unito al danno (non ha mai funzionato) la beffa (è costato migliaia di euro).

Assitel e Confraspporto non si sono limitate a contestare il mancato funzionamento: hanno elaborato una precisa proposta che, prima del periodo feriale, è stata inoltrata ai ministri competenti.

Una chiara dimostrazione della volontà – a differenza di quanto aveva sostenuto, in modo superficiale, l'ex ministro Stefania Prestigiacomo – di affrontare insieme la battaglia alla criminalità organizzata. Come? Ispirandosi ai modelli in vigore nei Paesi europei, con un progetto che si basa su principi semplici e attuabili: introdurre la tracciabilità dei rifiuti dal luogo di produzione a quello di destinazione monitorando il percorso; trasporre l'attuale sistema cartaceo in digitale al fine di consentire semplificazioni e ovvie riduzioni di costi; fornire i dati di gestione da utilizzare per controlli ed elaborazioni statistiche attendibili senza pensare di tracciare in tempo reale le movimentazioni, cosa che oggi determinerebbe la paralisi delle attività a causa dei sempre possibili mutamenti nelle operazioni.

Un sistema semplice, che preveda l'interoperabilità con i software gestionali rendendo più gestibile sia l'attuazione sia i controlli a posteriori, da inserire in un quadro normativo chiaro e omogeneo a livello nazionale in cui attraverso il principio del ravvedimento operoso si possano correggere possibili errori di carattere burocratico, che comunque non pregiudichino danni all'ambiente, evitando costosi contenziosi.

Solo così si potrà davvero combattere l'ecomafia.

Paolo Uggè

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 17 settembre 2012

Il nuovo contratto è un pericolo per l'autotrasporto

I problemi dell'economia italiana in continua fase recessiva (ultimo capitolo il caso ILVA, a rischio di chiusura se gli impianti del più grande centro siderurgico europeo non verranno rapidamente adeguati) sono destinati ad abbattersi nei prossimi mesi anche sul mondo delle imprese di autotrasporto chiamato ad affrontare due temi caldi: il rinnovo contrattuale e le decisioni, da parte dei giudici del Tar del Lazio, sui costi minimi della sicurezza. All'incremento del costo del lavoro per le imprese, che già in moltissimi casi non sono in grado di riconoscere gli obblighi contrattuali in vigore, rischia di aggiungersi anche l'eliminazione delle regole assicurate dai parametri della sicurezza.

Il Governo insiste nel mostrare disinteresse nei confronti dei problemi di un settore decisivo per lo sviluppo e la competitività. La mancanza di un confronto politico e la recente soppressione della Consulta della Logistica, minacciano di aprire le strade a reazioni che non sarà facile controllare. E l'elemento aggiuntivo scatenante potrebbe essere proprio il contratto di lavoro: nessuno contesta il diritto dei lavoratori al rinnovo, ma pensare che il tutto possa risolversi con intese di carattere economico senza introdurre condizioni di flessibilità, che consentano alle imprese di compensare i nuovi incrementi del costo del lavoro, è un errore di prospettiva dirompente.

Il pericolo più grave (e concreto) è che le imprese in Italia decidano di ricorrere in massa alle forme di utilizzo di personale in affitto. E senza norme che assicurino il rispetto delle regole le condizioni di sicurezza derivanti dai costi minimi, questo significherebbe il fallimento di molte piccole imprese. Come evitare tutto questo? Con un reale intervento del Governo e con una ridiscussione dei principi che sono stati alla base dei rinnovi contrattuali. Il costo del lavoro, non la retribuzione, non può aumentare. Oggi le condizioni sono al limite, e senza vere soluzioni l'autotrasporto potrebbe non partecipare a un "rito" del rinnovo contrattuale utile solo a coprire le connivenze tra cooperative fasulle che sfruttano piccoli operatori e non versano i contributi.

Paolo Ugge

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 24 settembre 2012

L'esempio di Brescia da non seguire

Le scelte di politica economica devono essere valutate nel loro complesso e soprattutto analizzando ogni possibile conseguenza che rischiano di generare. Altrimenti sono pessime scelte. E' il caso della scelta adottata dall'amministrazione provinciale di Brescia che, a fronte della riduzione della spending review decisa dal Governo, non ha faticato molto per trovare la soluzione: incrementare del 30% le imposte di trascrizione e annotazione (Ipt) richiesta al Pra per il trasferimento dei veicoli. Una decisione che dovrebbe portare nelle casse provinciali 2,4 milioni per coprire parte del buco determinato dalla decisione del Governo. Una nuova stangata che si aggiunge all'aumento dell'imposta di circa il 400% deciso un anno fa quando il ministro Giulio Tremonti, aveva deciso di modificare l'imposta fissa con una aliquota calcolata in ragione dei Kw, per i trattori, e della portata per autocarri, rimorchi e semirimorchi. Il risultato? Una trascrizione che un anno fa costava 200 euro oggi ne costa 1.040. Una scelta che non penalizza solo le imprese di trasporto, ma l'intero mercato del trasferimento di autoveicoli commerciali e delle case costruttrici. E purtroppo diversi segnali ci confermano che l'esempio di Brescia sarà seguito da altri amministratori locali. Con quali conseguenze per le imprese già messe in ginocchio dalla crisi?

Se chi gestisce la cosa pubblica pensa di poter con tali scelte recuperare competitività per il nostro sistema economico, c'è di che preoccuparsi. Nei giorni scorsi, ospite di Lilly Gruber nella trasmissione "Otto e mezzo" su La7, il professor Francesco Giavazzi, economista consulente del Governo, ha annunciato la proposta di togliere le risorse che consentono la sterilizzazione dell'accisa sul gasolio per le imprese di trasporto, ora la stangata sulle Ipt. Siamo sicuri che queste scelte abbiano davvero analizzato le conseguenze, a cominciare da possibili reazioni incontrollate innescate da decisioni che rischiano solo di gettare benzina sul fuoco?

Paolo Uggè

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 01 ottobre 2012

Dietro un incidente si trova spesso un autista abusivo

Una norma di legge impone che, in caso di incidenti nei quali risultino coinvolti automezzi pesanti con morti e feriti gravi, venga disposta la verifica di tutti i componenti della filiera del trasporto. E' una disposizione semplice, che consenti di verificare se tutti hanno rispettato le regole sulla sicurezza sociale e della circolazione. La norma è in vigore da più di un anno: Confrasperto, quando ha avuto dubbi sul rispetto delle norme, ha sempre chiesto l'intervento delle istituzioni ma i risultati riscontrati sono pochi o addirittura del tutto inesistenti. Anche nel tragico incidente sulla linea ferroviaria Roma-Lecce di pochi giorni fa, dove un camion avrebbe attraversato un passaggio a livello mentre le sbarre erano abbassate, ci sono motivi di accertamenti accurati. A cominciare dal conducente del TIR, che non ha dimora in Italia. Chi ha affidato le merci e ha dato le disposizioni sul trasporto ha compiuto le verifiche previste dalla Legge? O forse ci troviamo di fronte a un caso di trasporto abusivo (operazione di cabotaggio irregolare) oppure a un conducente preso in affitto e probabilmente non in regola con le normative sociali vigenti? Una verifica dei tempi di guida o sulle disposizioni relative alla consegna delle merci potrebbe fornire elementi per accertare ulteriori possibili violazioni.

Sono elementi tutti da approfondire da parte delle autorità competenti e sui quali si dovrebbero soffermare con maggior attenzione anche gli organi di stampa, invece di limitarsi alla sola cronaca dell'accaduto senza domandarsi perché si verificano questi incidenti. Se c'è davvero stato un mancato rispetto delle regole, i responsabili paghino i danneggiati. Si avvii quindi un'inchiesta. Potrebbe servire anche da deterrente per i troppi casi in cui i lavoratori vengono sfruttati, messi alla guida di un automezzo in condizioni psicofisiche tutt'altro che ottimali.

Oppure nei casi in cui a conducenti non professionalmente idonei viene richiesto, o meglio ordinato, di effettuare consegne in tempi impossibili da rispettarsi con le leggi vigenti. Fregandosene di creare così tutti i presupposti per altre stragi sulle strade.

Paolo Ugge

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 08 ottobre 2012

Ora incentivi per svecchiare il parco auto

A settembre il calo delle auto vendute rispetto allo stesso mese dell'anno precedente è stato di circa il 26 per cento, un vero e proprio tracollo registrato, ad agosto, anche per i veicoli commerciali. Una "retromarcia" pesantissima che colpisce non solo i costruttori, ma tutto il reticolo di medie e piccole imprese dell'indotto. Il settore auto motive nel complesso vale il 12 per cento del PIL nazionale, il 16 per cento di contributo al gettito fiscale e 1 milione e 200 mila addetti.

Una recente nota di Confcommercio, sulle cosiddette spese obbligate dei consumatori, ha stimato che gli incrementi del prezzo dei carburanti intervenuti tra il 2010 e il 2012 abbiano sottratto risorse agli altri consumi per più di 6 miliardi di euro all'anno. Ma la scure fiscale ha interessato il comparto non soltanto sul fronte carburante: la riforma dell'"Ipt", l'imposta provinciale di trascrizione dei veicoli, gli incrementi dell'Iva, l'aumento dell'imposta sull'assicurazione RC Auto, il superbollo sulle auto più potenti sono alcuni esempi di manovre azzardate fatte dal Governo che si sono trasformate in altrettanti disincentivi all'acquisto in generale, e di veicoli in particolare.

Tutti provvedimenti destinati a trasformarsi in un pericolosissimo boomerang: è stato stimato che nel 2012 lo Stato italiano, per il calo delle vendite, introiterà circa 3 miliardi di euro in meno tra IVA e tributi correlati. L'Unrae, l'associazione che rappresenta le case estere operanti sul mercato italiano dei veicoli, ha denunciato l'assurdità del fatto che, di fronte a una simile crisi, nessuno dei circa 150 tavoli predisposti dal Governo si occupi dei problemi della filiera automotive che stanno letteralmente uccidendo la distribuzione commerciale.

Proprio per questo è da condividere pienamente la proposta d'intervento formulata da Federauto relativa a un piano di incentivazione triennale decrescente finalizzato al rinnovo del parco circolante (auto, commerciali e industriali) con oltre 10 anni di anzianità. Un piano che eliminerebbe dalla strada veicoli, dalle auto ai camion ai bus, vecchi e più inquinanti, senza le più recenti dotazioni per la sicurezza, producendo, dunque benefici ben aldilà della filiera automotive.

Paolo Ugge

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 15 ottobre 2012

Il Ministro Clini e i problemi che non risolve

Non è con l'aumento dell'IVA che si rilanceranno i consumi. Se la gente non consuma la produzione si riduce, le entrate fiscali diminuiscono e a perdere è tutto il Paese. Le uniche scelte che possono invertire la rotta sono, dunque, quelle che liberano l'economia e l'operatività delle imprese, pur in un quadro di regole certe che impediscano ai più forti di sfruttare i più deboli, con misure che non costano ma che producono competitività.

Peccato che il Governo stia viaggiando in direzione opposta. Un esempio? Il Parlamento si appresta a ratificare il protocollo trasporti della Convenzione delle Alpi. Il fatto grave è che il Governo (che non finisce mai di parlare di necessità e di misure che rilancino la nostra economia) è titubante nell'inserire una salvaguardia che consenta all'Italia di aprire nuovi cantieri sul territorio senza che a deciderlo siano altri Paesi. Schierato in prima fila nel chiedere a gran voce la ratifica c'è il Ministro dell'Ambiente, Corrado Clini, lo stesso che da mesi non riesce a trovare una soluzione accettabile per l'Ilva (il che significa tra indotto e lavoratori direttamente interessati, quasi 100 mila persone), ma anche lo stesso che prima di divenire Ministro non si era evidentemente accorto di quanto avviva nell'impianto di Taranto.

Del resto, Clini, quando era direttore generale all'Ambiente, non si era neppure accorto dello scandaloso pasticcio che l'allora ministro Stefania Prestigiacomo stava combinando sul Sistri, il sistema di tracciabilità dei rifiuti... E stiamo parlando di un signore che, diventato Ministro, non ha perso tempo a spiegare che i divieti non risolvono i problemi d'inquinamento nelle città e che è invece necessario lo spostamento del trasporto merci dalla gomma al ferro.

Senza accorgersi (un suo marchio di fabbrica) che la politica della Ferrovie nel trasporto merci è stata, fino ad oggi, quella di chiudere i centri merci, di sopprimere linee di treni completi, di impedire che operatori privati ferroviari possano operare liberamente secondo principi del libero mercato.

Nei consigli dei ministri che posizione ha assunto il Signor Clini su questi temi vitali per lo sviluppo dell'economia? Nessuno ne ha dato notizia. Ma forse il ministro Clini non si è accorto neanche di questo...

Paolo Ugge

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 22 ottobre 2012

Quel protocollo è un autogol

Con "soli" 12 anni di ritardo il Parlamento italiano ha votato la ratifica del protocollo trasporti, parte della Convenzione delle Alpi. Un ritardo semplicemente mostruoso motivato dalla poca chiarezza e dalle mole perplessità contenute nel testo. Molti hanno attribuito al protocollo trasporti un obiettivo nobile, il rispetto dell'habitat alpino, sul quale nessuno può non concordare, dimenticando però che esistono altri protocolli che già tutelano in modo ampio, primo fra tutti quello specifico dedicato alla tutela dell'ambiente.

La convinzione di coloro che, fino a oggi, si sono opposti alla firma è che, una volta ratificato il protocollo, sottoscritto nel 2000 dall'allora ministro Pierluigi Bersani, il nostro Paese venga limitato nel suo diritto di poter realizzare infrastrutture, ove fossero ritenute necessarie nell'ambito alpino. A chi nega l'evidenza di questo rischio suggeriamo di leggere più attentamente l'insieme delle norme e di riflettere sulle ragioni che hanno indotto la Francia a ratificare il protocollo solo dopo aver apposto, in un atto aggiuntivo, una clausola di salvaguardia alla quale gli ecologisti presenti nel nostro Paese si sono invece sempre opposti. La domanda sorge spontanea: se non modifica nulla perché opporsi? E altrettanto spontanea è un'altra domanda: la Camera dei Deputati ha condizionato l'approvazione della ratifica dopo che il Governo ha accettato di inserire nell'atto di ratifica la medesima clausola della Francia. Non sarebbe stato più confacente agli interessi del Paese che fosse inserita nel testo di legge? Gli atti parlamentari e soprattutto quanto comunicato dal ministro degli Esteri a Carlo Sangalli, presidente di Confcommercio (unica rappresentante di interessi economici a intervenire sul Governo con la determinazione necessaria) attestano la volontà del Governo di apporre la clausola di salvaguardia e fanno ritenere che tutto si risolva nel migliore dei modi difendendo non solo la competitività del nostro Paese ma anche il principio della sovranità nazionale che non può essere sacrificato sull'altare di ideologia ambientale. Speriamo che la decisione finale non cambi strada.

Paolo Uggè

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 29 ottobre 2012

Punire chi viola le regole. Ma sul serio

Ancora una volta un articolo di cronaca, pubblicato sul Giornale del 22 ottobre, intitolato "Tutti i trucchi anti-Autovelox dei furbetti", ha confermato quanto ogni giorno avviene, sotto gli occhi di tutti, su strade e autostrade: ovvero che limiti di velocità vengono ampiamente "sorpasati" sia da automobilisti sia da camionisti, controllati, questi ultimi, più facilmente e frequentemente grazie alla presenza obbligatoria a bordo del cronotachigrafo, una specie di scatola nera che registra i comportamenti dei conducenti. Tantissime violazioni riassumibili con una definizione sola: carenza di controlli.

Sono i fatti a dirlo: in Germania si contano 10 milioni di controlli l'anno sui mezzi pesanti e in Italia poco più di un milione. Anche perché, nel nostro Paese, sempre più di Pulcinella, i centri mobili di controllo anziché girare per le strade di ogni provincia, come prevedeva un piano adottato nel 2004, sono tornati nei parcheggi delle Motorizzazioni.

In sostanza lo Stato, anziché essere inflessibile nei confronti di coloro che mettono in subordine l'incolumità dei cittadini e la vita umana, fa poco o addirittura niente per penalizzare chi viola le leggi, con il solo risultato che in materia di sicurezza si premiano i furbetti.

E la riduzione degli incidenti non tragga in inganno: scontri, feriti, morti sono diminuiti (grazie anche alla legge sui costi minimi per la sicurezza e al calo del traffico), ma senza una seria politica di controlli rischiano di tornare ad aumentare.

Eppure basterebbe poco. Un esempio? Punire i camionisti che utilizzano le calamite per alterare il cronotachigrafo (e far così risultare una velocità inferiore a quella reale). Un "trucco da furbetti" che può provocare il malfunzionamento delle centraline elettroniche (freni, eccetera) con risultati drammatici. Il fatto è che manca la ferma volontà nel voler coinvolgere, come prescrive la legge, tutti coloro che partecipano a un'operazione di trasporto nelle responsabilità sul mancato rispetto delle leggi che hanno un impatto sulla sicurezza, introducendo sanzioni severe per coloro che utilizzano "trucchi per farla franca". Magari guidando sotto l'effetto di alcol e droga. Ma i furbetti possono stare tranquilli non succederà nulla...

Paolo Ugge

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 05 novembre 2012

L'ingegner Moretti e quel ritornello sui bonus ai TIR

Mauro Moretti, amministratore delegato delle Ferrovie, non perde occasione per rilanciare, in occasione delle leggi di bilancio, il solito ritornello sugli incentivi ai Tir. E' vero: l'autotrasporto è destinatario di risorse pubbliche per adeguare i costi a livello europeo, ma i benefici sono "girati" al mercato. Lo si legge in una pubblicazione di Deborah Apolloni, giornalista de Il Sole 24 Ore, sulla situazione del settore. Le aziende di trasporto, di fatto, "trasportano" i benefici ai committenti. Secondo dati diffusi dall'istituto Bruno Leoni di Torino emerge che nel quinquennio 2007-2011 l'autotrasporto per ogni punto percentuale di merce trasportata ha ricevuto 8 milioni di euro, contro gli 11 delle Ferrovie. L'intero gruppo FS di contributi, sussidi o aumenti di capitale negli ultimi 8 anni ha ottenuto oltre 56 miliardi. "Ma ci faccia il piacere", direbbe Totò, caro ingegner Moretti.

Ma non è tutto: l'abilissimo amministratore nella sua analisi sull'autotrasporto (non farebbe meglio a fare una bella autoanalisi?) si dimostra purtroppo assai meno abile quando sorvola su altri aspetti che non sembrano in linea con i principi del libero mercato. FS è infatti la holding proprietaria sia di Rfi, la rete ferroviaria, sia di Trenitalia. Ovvero dell'operatore incumbent, termine inglese che indica l'azienda dominante su un mercato economico.

L'ente proprietario della rete continua dunque a essere, nonostante i richiami di Autorità europee, anche il vettore. E che dire degli affidamenti diretti nelle gare del trasporto pubblico locale, o del fatto che l'operatore Arenaways ha dovuto rinunciare, grazie a "norme adeguate" all'esperienza di vettore privato?

E le segnalazioni sulle difficoltà continuamente segnalate da Ntv? A cercare la pagliuzza si rischia di non vedere la trave... L'Ingegnere Moretti sa bene che ciò che rende più "competitivo" il trasporto su gomma è il mancato rispetto delle regole: perché non sostiene, allora, l'applicazione dei costi minimi della sicurezza che coinvolgono committenti e vettori nella responsabilità condivisa, laddove si violino le leggi sulla sicurezza sociale e della circolazione? L'ingegner Moretti, esponente di spicco di Confindustria, potrebbe così difendere una norma di civiltà ed eliminerebbe le forme di concorrenza sleale che il trasporto su strada praticherebbe ...

Paolo Ugge

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 12 novembre 2012

La sicurezza prima dei costi

Lo abbiamo sempre sostenuto e i dati diffusi dall'ISTAT in questi giorni confermano che la nostra scelta è adeguata: le regole sono le condizioni attraverso le quali la sicurezza migliora e le imprese possono operare in un mercato sano. Non è un novità, ma il concetto centrale sul quale lo "storico delle radici contadine" Fernand Braudel fonda le teorie sulle civiltà e i cambiamenti: senza regole vince il più forte e le conseguenze sono solo i più deboli a pagarle. Questi principi sono alla base della scelta del Parlamento d'individuare i parametri di riferimento per il costo del trasporto merci atti a garantire la sicurezza stradale ai cittadini. Una regola di civiltà che sta dando buoni frutti, secondo gli ultimi dati sull'incidentalità. Rispetto al 2010 il numero dei feriti dei conducenti di mezzi pesanti è diminuito di oltre l'11%, un dato particolare significativo soprattutto se raffrontato alla riduzione complessiva dei feriti pari al 3,7%. Anche nei casi di decesso il confronto evidenzia un calo di circa l'11%, quasi il doppio rispetto al dato generale comprendenti tutti i veicoli: -5,9%. E anche il raffronto sul numero totale degli incidenti, pur all'interno di una dinamica complessivamente positiva che accerta un calo del 2,7%, conferma ancora che per i mezzi pesanti la riduzione è stata maggiore: 4,5%. Ecco perché, alla domanda "quanto vale un chilo di pasta e quanto la vita di una persona?" che provocatoriamente FAI Confrtrasporto ha rivolto a milioni di lettori attraverso una recentissima campagna di informazione, ci si attende un'attenta riflessione da parte del governo, magistrati, forze economiche e sociali, che devono valutare se sia responsabile limitare norme capaci di salvare vite umane. E soluzioni pasticciate non possono più essere accettate.

La domanda se l'incolumità delle persone valga eventuali incrementi del costo di un chilo di pasta o di un litro di olio dovrebbe avere una risposta scontata in un Paese civile. Anche senza calcolare che un automezzo pesante trasporta circa 300 quintali di merce che l'eventuale aumento causato dall'applicazione dei costi incompressibili sul singolo prodotto sarebbe irrilevante per il consumatore e non certo "devastante" come qualcuno vorrebbe far credere.

Paolo Ugge

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 19 novembre 2012

La chance persa della logistica

L'Italia sta colpevolmente prendendo per strada preziosissime opportunità per utilizzare la logistica come possibile volano di sviluppo del Paese. Una colpa che rischia di trasformarsi automaticamente in una pesantissima condanna per la nostra economia. Nessuno vuole con questo formulare gratuiti atti di accusa nei confronti del Governo, ma esporre fatti concreti, con l'augurio possano far riflettere.

Il dato dal quale si deve partire per fare la riflessione è quello dei consumi, che "valgono" circa l'80% del Pil. Una politica economica che deprime e contiene tale voce finisce solo per ingenerare un circolo vizioso che penalizza la produzione di beni, i trasporti e quindi le condizioni di sviluppo. Il caso Ilva, con le ripercussioni sulle imprese della filiera compresi i trasporti e la logistica, ne è un proprio esempio. Come possa l'Esecutivo non individuare quelle soluzioni in grado di coniugare la tutela della salute con quella del posto di lavoro degli operai del centro siderurgico, resta incomprensibile. Altrettanto rimane inspiegabile come non si sia pensato di inserire nel decreto semplificazione le norme in grado di dare certezze nei tempi di esecuzione di opere infrastrutturali strategiche come avviene in altri Paesi. Così si ottiene il solo risultato di frenare gli investitori esteri, favorendo proteste utili solo a far perdere credibilità.

A tutto questo vanno aggiunte la mancata realizzazione dello sportello unico per i controlli nei porti, a tutto vantaggio degli scali del Nord Europa e a tutto svantaggio del nostro fisco che perde un mare d'introiti fiscali, e la ratifica del protocollo trasporti della Convenzione delle Alpi che finirà per divenire un freno alle nostre esportazioni e alla nostra competitività. La gestione del Ponte sullo Stretto, poi, sfiora il ridicolo: ma non c'è nulla da ridere, visto che il balletto sulla realizzazione dell'opera strategica, inserita nelle quattro reti Ten decise dall'Europa, penalizzerà pesantemente sei milioni di persone nei loro spostamenti verso il continente.

Tutte opportunità che un governo tecnico avrebbe dovuto favorire, e che invece non ha nemmeno preso in esame. Forse perché troppo occupato a riformare il sistema elettorale che compete invece a chi è stato eletto dal popolo...

Paolo Uggè

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 27 novembre 2012

Ecco cosa serve al Paese

Cambiare il modo di "guidare il Paese", intervenendo sulle inefficienze burocratiche, organizzative e di governante, colmando la gravissima lacuna rappresentata dall'assenza di un sistema logistico efficiente che sta facendo perdere al Paese oltre 70 miliardi di euro l'anno: è questa la via da seguire per trasformare l'Italia in un Paese competitivo, evitando d'incrementare l'Iva o di "sterilizzare" le pensioni superiori a 2.800 euro, che i nostri tecnici definiscono da "benestanti". Una via indicata con chiarezza anche nel convegno sui "Costi del non fare" che si è appena svolto a Roma e che ha sì evidenziato come l'esecutivo abbia agito sul versante delle entrate, ma anche come siano calati i consumi e come sul versante dello sviluppo non si vedano ancora risultati positivi. Risultati che difficilmente potranno arrivare se il governo continuerà a prendere decisioni che non possono che suscitare perplessità, come quella di destinare, grazie a un "emendamento notturno", cento milioni di euro al porto di Venezia che "lavora" 400 mila container, a discapito di Genova che ne movimentata circa 2 milioni. Nessuno nega l'importanza per Venezia di un terminal off-shore, ma le scelte fatte da chi guida il Paese devono, oggi più che mai, rispondere a una visione generale. Una visione che non può ammettere errori come la riduzione dei finanziamenti per il Mose (il sistema per la difesa di Venezia e della laguna dall'acqua alta) o per il Ponte sullo Stretto. Più che gli interessi generali del Paese così si perseguono le solite logiche di bottega. Le stesse logiche che rischiano di veder scartato un progetto per il porto di Trieste, senza oneri a carico dello Stato, che realizzerebbe un corridoio naturale con i mercati del Nord Europa. La domanda che dovremmo porci non è "quale territorio si debba privilegiare", ma "quale scelta sia più funzionale al Paese". Venezia, Genova, Trieste ospitano tre porti strategici da sfruttare attraverso un coordinamento che il Governo, invece di favorire, utilizzando la Consulta stessa come organismo inutile insieme ad altri 39 enti pubblici. E lasciando invece in vita 3.217 enti, consorzi, società partecipate che consentano sette miliardi di euro l'anno.

Paolo Uggè

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 03 dicembre 2012

Insieme all'ILVA rischia il KO il sistema trasporti

Si doveva davvero arrivare fino a questo punto? La domanda sorge spontanea ripercorrendo, a ritroso, la vicenda Ilva che rischia di spazzare via migliaia di posti di lavoro, assestando un nuovo colpo da KO all'economia. E altrettanto spontaneo nasce un sospetto: forse qualche membro del governo è, in realtà, solo un dilettante allo sbaraglio, uno di quei signori che pensa gli sia consentito di mettere a rischio perfino i diritti indisponibili, dimenticando che la capacità di guidare un Paese sta anche nel saper tutelare quei diritti a cui non è possibile rinunciare. Quanto dilettantismo c'è stato nelle dichiarazioni, rilasciate a iosa, magari non sempre sulla stessa linea, nei giorni scorsi? Molto, troppo. Con il solo risultato di incrementare comprensibili stati di tensione, senza risolvere i problemi.

Sono mesi che il caso Ilva di Taranto si trascina tra interventi della magistratura (che interviene, non va dimenticato, per tutelare il diritto alla salute, l'ambiente e la sicurezza che non possono essere mai subalterni a quelli economici) e annunci del governo, incapace d'indicare una via d'uscita diversa dalla chiusura degli stabilimenti. Una chiusura definitiva che forse potrebbe prevedere, oltre al danno, la beffa: siamo certi che tra un paio d'anni non si deciderà di scaricare i costi della bonifica sullo Stato, cioè su di noi?

In questo caso il Paese tornerebbe a praticare, una volta di più, uno sport in cui è campione indiscusso: farsi del male da solo. Ora il presidente del Consiglio ha deciso di mettersi in gioco per coniugare il diritto al lavoro delle persone con quello della salute e della sicurezza ambientale: siamo fiduciosi che possa impedire una chiusura che non metterebbe in ginocchio solo il polo siderurgico, ma l'intero indotto, comprese migliaia di imprese di trasporto. Basti pensare che fra Taranto, Racconigi, Novi Ligure e Genova, sedi di stabilimenti Ilva, ci sono oltre 2.000 imprese la cui attività principale è legata al trasporto di prodotti siderurgici.

Imprese da aiutare, come i dipendenti Ilva, estendendo anche agli autotrasportatori gli interventi di sostegno.

Paolo Uggè

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 10 dicembre 2012

Strade più sicure solo se si fissano le tariffe minime

Chi inquina paga. Nessuno può negare la bontà di questo principio, attuato dall'Unione europea con l'introduzione della direttiva Eurovignette, che ha inserito nei pedaggi stradali una spesa aggiuntiva per i mezzi pesanti, in pratica un risarcimento per i costi di inquinamento atmosferico e acustico provocati dai camion e che va ad aggiungersi a quelli già previsti per le infrastrutture. E nessuno può neppure negare che sia giusto calcolare i pedaggi trasparenti, proporzionati e non discriminatori, frutto di ben precisi principi di tariffazione e metodi di calcolo, basati su metodi scientifici riconosciuti, pur nella consapevolezza che fare una stima è impresa difficile, considerati i numerosi fattori tra i quali gli standard ambientali del mezzo, le sue modalità di utilizzo, la qualità della manutenzione, il contesto e l'ambiente di impiego ...

Ma se tutto questo è innegabile, altrettanto lo è il fatto che se da una parte è consentito incrementare i prezzi dell'autotrasporto ("di un importo pari alla sommatoria dei prodotti tra i diversi fattori di emissione e i rispettivi costi monetari per ciascuna diversa tipologia di strada") con l'obiettivo di tutelare tutti dall'inquinamento, dal traffico, dal rumore, dall'altro la medesima operazione dovrebbe essere consentita per tutelare la sicurezza sulle strade, per difendere la vita di milioni di persone che le percorrono. Vite messe in pericolo non dallo smog o dal rumore, ma da Tir che hanno pneumatici lisci, pastiglie dei freni consumate, conducenti impreparati. In altre parole: se l'Eurovignette è condivisibile, altrettanto devono esserlo i costi minimi per la sicurezza dell'autotrasporto, quei costi considerati indispensabili per far circolare camion sicuri.

Nessuno nega che sia giusto coprire il costo dell'uso dell'infrastruttura (chi usa paga), o che lo sia coprire il costo stimato dell'inquinamento generato (chi inquina paga). Perché, allora non deve essere giusto coprire il costo per un utilizzo in sicurezza del mezzo? C'è qualcosa che francamente non torna.

Paolo Uggè

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 17 dicembre 2012

Un tavolo con FS per far ripartire il settore trasporti

Chiarire, pubblicamente, come vengono utilizzate le risorse finanziarie che lo Stato trasferisce al sistema dei trasporti non solo è utile, ma anche corretto nei confronti di ogni italiano. E per essere trasparenti potremmo cominciare chiedendo che si spieghi agli italiani come verranno impiegate le risorse (400 milioni di euro) assegnate dallo Stato a Rfi, Rete ferroviaria italiana, per il trasporto di merci su rotaia. Una verifica che chiediamo (alla Corte dei Costi, trattandosi di soldi pubblici) non perché amiamo la polemica con Rfi (anche perché siamo da sempre sostenitori della assoluta necessità di realizzare un sistema di trasporti integrato), ma perché ci piace la trasparenza. E perché riteniamo giusto siano accertati i reali incrementi dei servizi, prima di confermare nei prossimi anni quanto inserito nella Legge di stabilità. Perché le regole in un mercato liberalizzato devono valere per tutti. Per questo chiediamo un coordinamento politico sul trasporto, logistica e mobilità, così che tutte le modalità appartengano a un contesto unico. Ma la scelta deve essere politica, quindi del governo e non di nuovi apparati burocratici. E a chi, come l'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato, Mario Moretti, ricorda spesso come anche il trasporto su gomma ricava delle risorse, offriamo fin d'ora la disponibilità a un incontro pubblico. Per chiarire che quelle risorse non servono a finanziare il trasporto su strada, ma a evitare che il sistema produttivo nazionale perda competitività.

In attesa che le ferrovie diventino una vera alternativa alla strada. Oggi le merci, se non vengono trasportate su gomma, non si muovono. La scelta del governo non è un aiuto all'autotrasporto, ma alle imprese manifatturiere. Magari, in un dibattito pubblico, i rappresentanti delle Ferrovie potrebbero cercare un'intesa che consenta a tutti di avere sempre meno bisogno di aiuti statali. Come? Per esempio battendosi per rafforzare il sistema dei costi minimi della sicurezza dell'autotrasporto, dissociandosi pubblicamente da chi contrasta le regole...

Paolo Uggè

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 24 dicembre 2012

Neve e gomme, un pasticcio tutto italiano

L'idea (obbligare automobilisti e conducenti di mezzi pesanti a montare pneumatici da neve, obbligo del resto previsto in diversi Stati Europei in particolari mesi dell'anno) era assolutamente sensata: peccato che la realizzazione sia stata semplicemente penosa. Invece di copiare le esperienze, collaudate e positive, di altri Paesi, i tecnici di governo, forse pensando che copiare non è dignitoso per dei professori, hanno deciso di prendere altre strade. Creando un pasticcio. Tutto ha inizio con il Decreto sviluppo9, che dispone l'utilizzo esclusivamente delle gomme da neve in caso di previsioni di precipitazioni intense, prevedendo però un possibile ricorso a soluzioni alternative nel caso i cui queste potessero garantire adeguate condizioni di sicurezza e per l'incolumità delle persone. Quali soluzioni alternative? Nessuno lo specifica: Forse non lo sapeva, così come non sapeva, evidentemente che la parola esclusivamente "esclude" alternative...

Qualcuno si accorge però del pastrocchio e decide di correre subito ai ripari utilizzando il Decreto stabilità, provando a correggere la norma con un emendamento che demanda a un successivo decreto ministeriale "l'ambito applicativo e le prescrizioni tecniche per l'attuazione di quanto previsto nelle precedenti disposizioni". Ma la correzione si rivela subito peggiore dell'errore, anche se i "professori" se ne rendono conto solo dopo essere andati a ripetizione da veri tecnici, i dirigenti del dipartimento Trasporti (ma non potevano sentirli prima?) ai quali la manovra appare subito per quello che è: una fesseria. A questo punto che fare? L'unica possibilità è abrogare la norma folle. Ed è quanto avvenuto. Ma come è possibile che dei tecnici, degli esperti (o presunti tali) siano incorsi in un simile incidente di percorso? Le risposte potrebbero essere molte, ma nessuna onorevole per la fama degli "esperti" del governo. I quali, se avessero riflettuto prima su cosa avrebbe potuto costare alle imprese e ai cittadini la loro bella idea, forse avrebbero evitato un'altra brutta figura, dopo quelle già collezionate sull'Iva, sugli esodati, sulla crescita...

Paolo Uggè

Rubrica Ruote d'Italia su "Il Giornale" del 31 dicembre 2012

Sul trasporto "tecnici arroganti"

Si chiude un anno terribile per l'economia e per le imprese di trasporto in particolare. A cominciare dal traffico autostradale: da un'analisi tra le imprese di FAI Conftrasporto risulta un dato medio di -10%. E se il dato medio preoccupa, terrorizzano quelli dei settori più colpiti: il trasporto di prodotti siderurgici ha visto un calo del 45%; -25% per il cemento, -20% per i prodotti petroliferi. La conseguenza: riduzioni nei livelli occupazionali. Molte imprese hanno scelto di aprire all'estero, altre di ricorrere al personale in affitto, altre di chiudere. Il ricorso alla cassa integrazione ha registrato un forte aumento e si sono impennati i grafici degli insoluti e dei ritardi nei pagamenti. Il quadro è il risultato di una crisi mondiale, ma che è stata aggravata dalla mancanza di scelte per lo sviluppo, e che oggi indica il governo come primo responsabile degli effetti che si riverseranno nel 2013. Eppure le strade per ridurre quantomeno i danni sono già state tracciate.

La logistica ospedaliera, già prevista dal Piano della Logistica approvato dal Cipe, ridurrebbe il costo della sanità senza intervenire sulle prestazioni ai cittadini. E tagli ai costi sarebbero possibili attraverso controlli più mirati sui mezzi pesanti, assicurando maggior sicurezza ed entrate aggiuntive. Per non parlare dello sportello unico doganale applicato da tutti i Paesi comunitari, tranne che dal nostro.

C'è poi la revisione dei divieti di circolazione, in modo da coniugare esigenze di sicurezza in alcun modo penalizzare la competitività delle imprese. Purtroppo, il governo tecnico è solo intervenuto per affrontare la necessità di reperire risorse, ma non ha voluto incidere sui fattori di crescita, né ha avuto l'umiltà di ascoltare coloro che proponevano soluzioni utili. A costo zero.

Paolo Ugge