

## LE VITTIME SUL LAVORO SONO TUTTE UGUALI

È passato da pochi giorni il primo maggio, festa dei lavoratori. La domanda è se il vocabolo lavoratori comprenda davvero tutti coloro che svolgono un'attività o se esistano lavoratori più lavoratori di altri. Perché questo interrogativo? Perché ogniqualvolta succede una disgrazia, sui giornali vengono riportate dichiarazioni che ribadiscono la sacralità del lavoro e della sua sicurezza, ma mai la definizione di "vittime del lavoro" ha riguardato i conducenti dei mezzi pesanti. Le morti di autisti di Tir vengono classificate come semplici incidenti stradali. Eppure sono lavoratori, dipendenti o autonomi, che perdono la vita nell'esercizio di un'attività lavorativa, sul loro "posto di lavoro" che è la strada. Molti (e molte volte) hanno cercato di comprendere il perché di questo comportamento, ma senza risultati. Il dubbio che sorge è che se si approfondissero le ragioni delle tragedie potrebbero emergere verità scomode. Come scomodi sono gli ultimi dati ufficiali sulle morti per incidenti stradali di Aci- Istat che confermano come da gennaio a settembre 2015 i decessi siano incrementati dell' 8,1 per cento e i feriti del 7,9 per cento. In numeri sono 14 uomini che hanno perso la vita sul lavoro. Quali riflessioni scomode potrebbero emergere scendendo un po' in profondità? Ne proponiamo tre. La prima: è solo una coincidenza il fatto che l'aumento dei decessi dei conducenti di mezzi pesanti sia avvenuta dopo il depotenziamento delle norme sui costi della sicurezza e i controlli mirati che il decreto legislativo 286 aveva previsto nei confronti di tutti i soggetti della filiera, dal committente all'autista? Seconda riflessione, relativa alla nazionalità dei conducenti: quanti di questi sono autisti "in affitto" e quanti di loro percepiscono il giusto salario? E infine: a quanti di loro vengono imposti, usando veri e propri ricatti, tempi di consegna incompatibili con il rispetto delle norme della sicurezza? Domande alle quali forse qualcuno non vuole siano date le risposte che un Paese civile e una classe politica attenta e credibile dovrebbero esigere. Le normative esistono, ciò che non è certa è l'applicazione. Perché esistono funzionari che omettono di far rispettare la legge o perché il numero di controlli è insufficiente? La responsabilità non è delle forze dell'ordine. È degli stessi ai quali fa comodo che le morti degli autotrasportatori siano classificate come incidenti stradali...

*Paolo Uggè*

## SERVIZIO TAXI E AUTO A NOLEGGIO: PRIMA VIENE LA SICUREZZA, POI VENGANO PURE LE APP

Mercoledì 4 maggio la viabilità di Milano è andata in crisi per la protesta dei tassisti, scesi in piazza a manifestare contro l'abusivismo dilagante nel settore. Le responsabilità sono da attribuirsi ai diversi esecutivi e Ministri dei Trasporti che si sono succeduti dal 2008 e in particolare a chi, incapace di decidere o desideroso di favorire qualche categoria, ha preferito intervenire con una normativa demenziale che penalizza l'attività dei noleggiatori (basti pensare all'obbligo di dover cominciare e terminare ogni servizio presso la sede della rimessa situata nel Comune che ha rilasciato l'autorizzazione) favorendo l'incertezza normativa. Col risultato di spalancare le strade a chi, per esempio, vorrebbe sostituire una semplice App del telefonino a precisi requisiti che le leggi comunitarie prevedono per esercitare l'attività di trasporto di persone e merci e che si chiamano capacità professionale, finanziaria e onorabilità. Indispensabili queste ultime nel caso occorra risarcire un passeggero in caso d'incidente: operazione difficile da immaginare se il fornitore del servizio è di fatto solo una piattaforma informatica. Una situazione che non può più continuare: l'attività dei taxi e dei noleggiatori va normata tenendo conto prima dei principi di sicurezza e professionalità e solo poi delle evoluzioni tecnologiche. Il continuo rinvio di una svolta chiarificatrice ha favorito l'esplosione di comportamenti nei quali coloro che puntano a divenire i monopolisti del servizio trovano ampi spazi e a complicare la già complessa situazione è arrivata una circolare del ministero dell'Interno che avrebbe, a detta dei tassisti, reso inefficaci le sanzioni per chi esercita abusivamente un servizio pubblico. La "solita pezza" di garanzie sul generico rispetto delle regole ha posto fine alla protesta. Se tuttavia non si interviene con una riforma razionale che modifichi le norme esistenti e determini chiarezza sia dal punto di vista fiscale sia sulle regole del settore, saremo invasi da "finti carsharing": autisti che senza alcuna garanzia per gli utenti potranno svolgere l'attività di noleggio o di servizio taxi. È questo il modo di cambiare l'Italia? Aprendo una corsia preferenziale alla concorrenza sleale di extracomunitari e togliendo lavoro ai nostri professionisti della guida? Una situazione fotocopia di quella che si registra nel settore marittimo, dove alcuni armatori imbarcano extracomunitari ai quali non viene garantita la retribuzione prevista per i lavoratori comunitari. Tutto questo favorisce sleale concorrenza e danneggia lo Stato.

**TRAGHETTI: C'E' CHI GUARDA ALL'INTERESSE DI TUTTI  
E CHI SOLO AI PROPRI.**

Si è fatto un gran parlare, talvolta a sproposito, sulla richiesta che Conftrasporto ha fatto in relazione alla concessione di benefici al settore marittimo. Molti non hanno voluto comprendere lo spirito della proposta che tendeva solo a far sì che le risorse messe a disposizione dal Governo, nel rispetto delle normative che riguardano l'armamento, si coniugassero con la necessità di salvaguardare anche i livelli occupazionali comunitari. È facilmente comprensibile che chi si è sentito colpito, e cioè chi traeva benefici dall'utilizzo di deroghe concesse forse con una certa elasticità, abbia provato a presentare la proposta di Confcommercio come un tentativo per salvaguardare qualcuno in particolare (nella fattispecie chi era contrario a regalare finanziamenti per l'assunzione di extracomunitari con l'unico obiettivo di pagare il meno possibile).

Niente di più falso: Conftrasporto ha preso quella decisione solo perché seguiva una rotta ben precisa intrapresa da tempo: quella che conduce al rispetto delle regole e alla più profonda attenzione ai temi legati all'occupazione, con l'obiettivo d'impedire forme di distorsione della concorrenza. Un impegno che non ha riguardato solo il settore marittimo ma anche l'autotrasporto, con iniziative condotte sia a livello nazionale sia europeo per impedire a chi utilizza gli "interstizi" delle norme per ottenere benefici e condizioni che ricadano sui lavoratori di determinare forme di concorrenza sleale. Ora che il Senato si è espresso con una maggioranza trasversale, numericamente significativa (più dell'80 per cento dei votanti) a favore della posizione sostenuta da Conftrasporto, la speranza è che certe dichiarazioni cessino definitivamente. Comprese quelle di qualche rappresentante del Governo che, sbagliando, si è fatto paladino di un teorema del tutto inesistente, sostenendo che si volesse colpire una azienda in particolare, assumendo di fatto il ruolo di difensore d'ufficio di un'azienda.

Ora il Governo deve legiferare secondo le indicazioni del Parlamento. L'augurio è che venga evitato che ciò che è uscito dalla finestra possa rientrare dalla porta.

*Paolo Ugge'*

## L'ITALIA DEI TRASPORTI È IN PERICOLO VIA TERRA E VIA MARE: NESSUNO SE NE ACCORGE?

Il risultato elettorale in Austria, con la vittoria di un rappresentante del movimento ambientalista, non lascia prevedere rose e fiori per il trasporto su strada. L'Austria riproverà a fare ciò che ha già fatto in passato, bloccando (con la scusa dell'invasione dei migranti oppure della tutela dell'ambiente) i flussi di merci che provengono dall'Italia con improvvisi divieti (in passato eliminati dopo alcuni mesi su intervento delle Autorità comunitarie)? Timori fondati. Ma ciò che il mondo dell'autotrasporto deve davvero temere è quanto potrebbe succedere se l'Italia continuerà a non comprendere il vero nocciolo di tutta la questione: ovvero il rischio di essere "scavalcata" due volte. La prima via mare, cosa che già avviene; la seconda via terra, attraverso il corridoio balcanico. E questo per la semplicissima ragione che se la funzione logistica non da certezze sui tempi di consegna, la merce cerca rotte alternative. Come quella del corridoio balcanico, appunto, più corta di oltre mille chilometri per i traffici provenienti dal medio Oriente, rispetto al "passaggio in Italia"; o come quella marittima, che vede oggi 900mila container con merce destinata all'Italia sdoganare invece nei porti del Nord Europa, provocando 4 miliardi di mancate entrate fiscali. Dati che confermano come l'ipotesi di aggiramento dell'Italia sia una realtà, drammatica per la nostra economia.

Qualcuno se ne occupa? Assolutamente no. È per questo che il Paese va come va. Con i nostri uomini di Governo in tutt'altre faccende affaccendati e i media che si preoccupano di riempire le pagine ma non di approfondire le ragioni vere. Pubblicando, per esempio, a distanza di pochi giorni, dati sul "caso Brennero" e sulla possibilità della riapertura delle dogane al valico, dissimili tra loro. Forse perché per spiegare alcuni dati occorre prima fare lo sforzo di verificarli e comprenderli? Di certo ai lettori sarebbe stata fornita una chiave di lettura migliore spiegando, per esempio, che alcuni dati forniti da Conftrasporto erano relativi alle tonnellate complessive che attraversano l'Austria, mentre quelli forniti da altre fonti riguardavano solo le merci transitate dal Brennero. O, magari, evidenziando che alcuni dati erano stati assunti grazie alle testimonianze di autotrasportatori italiani e altri grazie a colleghi del Belgio, notoriamente molto coinvolti al tema del transito del Brennero...

Le soluzioni ai problemi vanno cercate comprendendo prima la domanda a cui dare risposta: la nostra classe politica e un certo modo di fare giornalismo l'hanno capito?

*Paolo Uggè*

## FILTRI ANTIPARTICOLATO, UN REGALO ELETTORALE A MILANO O SOLO IGNORANZA?

Sembra che al Governo la mano destra non sappia quello che fa la sinistra. Come spiegare altrimenti la scelta del Ministero dell'Ambiente, d'accordo col Ministero dell'Economia, di stanziare quasi un milione di euro per il Comune di Milano per favorire l'installazione dei filtri anti particolato? Una decisione adottata con l'obiettivo di trasformare, proprio grazie ai filtri, i veicoli Euro 0, 1, 2, 3 e 4 in automezzi non inquinanti, ma senza che esista la conferma che i Fap, come vengono comunemente chiamati, producano effettivamente benefici all'inquinamento.

Sul tema esistono infatti teorie contrastanti e c'è chi sostiene che la rottura delle particelle prodotte dai filtri anziché eliminare i rischi per i cittadini possa aumentarli visto che le rende più facilmente respirabili e quindi dannose. Una diatriba sulla quale si dovrà pronunciare la magistratura. In attesa della "sentenza" un aspetto induce a riflettere e riguarda il recente accordo stipulato dalle associazioni di categoria con il Ministero dei Trasporti: per mantenere il recupero dell'accisa e per garantire la compatibilità dei conti pubblici sono stati esclusi i veicoli motorizzati euro 0, 1 e 2 da tale possibilità. Manovra che ha spinto molte imprese di autotrasporto ad affrontare nuovi pesanti sacrifici per acquistare veicoli di nuova generazione Euro 6, come testimonia l'incremento pari al 55 per cento delle vendite dei mezzi con portata superiore alle 16 tonnellate. Imprenditori dell'autotrasporto che ora rischiano di ritrovarsi cornuti e mazziati.

Ma ci sono anche altre riflessioni possibili: per esempio, se altre amministrazioni comunali chiederanno l'estensione del contributo (che se non viene interpretato come un grazioso regalo elettorale rischia di apparire solo frutto di superficialità e ignoranza) come si comporterà il Ministero dell'Economia? Continuerà a usare pesi e misure diversi, come del resto ha fatto opponendo da un lato resistenza sui trasferimenti di risorse per l'autotrasporto utili al mantenimento delle spese non documentate per le imprese artigiane e dall'altro consentendo che venissero elargiti fondi per i filtri? Senza dimenticare un'ultima considerazione: se un automezzo si presenterà con il Fap installato per transitare in Austria o in altre frontiere documentando il livello di inquinamento realizzato tramite filtro, verrà fatto transitare o sarà rispedito al luogo di provenienza perché tale potere antinquinante non verrà riconosciuto?

*Paolo Uggè*

Rubrica Ruote d'Italia dell' 8 giugno 2016

## TAXI E NCC: UN ANNO PER RISCRIVERE LE REGOLE (SEMPRE PIÙ CONFUSE) DEL GIOCO

Ne è passato del tempo e ci sono volute diverse proteste, ma ora il dado sembra finalmente essere tratto: il Parlamento sta per approvare una delega al Governo perché entro 12 mesi vengano riscritte le regole che riguardano l'attività dei noleggiatori con conducenti e dei tassisti.

Anche la Commissione europea è intervenuta, assumendo due posizioni apparentemente antitetiche e, soprattutto, ben confuse. Mentre la commissaria al mercato interno Elzbieta Bienkowska ha lasciato una strada aperta alla possibilità che chiunque, per "arrotondare", possa mettere a disposizione la propria auto di eventuali "passeggeri", il commissario agli Affari economici Jyrki Katainen ha invece ribadito che questa non potrà diventare un'attività parallela anche se, qualora dovessero essere rispettati i criteri fiscali, sociali e di protezione dei consumatori, non si potrà vietarla. Il dono della chiarezza in sede comunitaria come è facile intuire è notevole. E con queste premesse c'è il rischio di veder complicare una situazione in cui tutti hanno ormai perfettamente compreso una cosa: quanto importante e insistente sia il lavoro lobbistico che i rappresentanti di chi vuole inserirsi nella gestione di tali servizi stanno svolgendo nei confronti del mondo politico chiamato a decidere.

Ma se è vero che moltissimi hanno ben stampato in mente anche come il Governo italiano si sia comportato in modo indegno fino a oggi, deve essere chiaro a tutti che ora però, dopo la delega del Parlamento, non sarà più possibile prendere scorciatoie, ricorrendo per esempio a ulteriori proroghe. Confrasperto ritiene che nel percorso per normare la materia ci siano almeno tre elementi imprescindibili e sui quali fare la propria scelta di campo: professionalità, responsabilità e sicurezza degli utenti. Le norme che saranno emanate, e che non dovranno dimenticare gli operatori che in questi anni hanno investito nella loro attività acquistando le licenze con cifre a cinque zeri, avranno l'obbligo di coniugare i principi del libero mercato con quelli della tutela degli operatori e degli utenti.

Perché un conto è consentire l'utilizzo e la diffusione di sistemi informatici come le app per prenotare una corsa, un altro conto è individuare chi sono coloro in grado di stipulare un contratto di trasporto assumendosene tutte le responsabilità, sia di carattere fiscale sia di regolarità, fornendo, come normale in un Paese civile, agli utenti le più ampie garanzie.

*Paolo Ugge*

Rubrica Ruote d'Italia del 15 giugno 2016

## STRADE D'ASFALTO E VIE D'ACQUA SEMPRE PIÙ COLLEGATE NONOSTANTE CHI REMA CONTRO

Conftrasporto è stata protagonista nel volere per gli operatori del trasporto stradale il rilancio degli incentivi per le autostrade del mare e ha riconosciuto al Ministro ai Trasporti Graziano Delrio la positività per averne fatto un punto fermo nella legge di stabilità.

Pochi forse (sicuramente coloro che alimentarono una sterile polemica) ricorderanno che nel corso delle trattative per la definizione dei contenuti del decreto Conftrasporto pose la condizione che gli incentivi pubblici fossero indirizzati alle imprese armatoriali che utilizzavano personale comunitario a bordo delle proprie navi. Vi fu un'ondata di critiche con minacce, non proprio velate, con le quali si paventava il rischio di abbandono da parte di compagnie armatoriali della bandiera italiana. Obiettivo di Conftrasporto non è mai stato quello di discriminare, ma di garantire regole omogenee per tutti evitando distorsioni della concorrenza e soprattutto la definizione di una norma che imponesse il principio, più volte sostenuto, anche per il trasporto su gomma, dello stesso salario per il medesimo lavoro nello stesso luogo. Principio sacrosanto che avrebbe dovuto incontrare un entusiastico assenso anche da parte di coloro che rappresentano i lavoratori. Non è stato proprio così, nonostante l'obiettivo di Conftrasporto fosse e sia assolutamente chiarissimo, tanto da trovare condivisione nella quasi totalità dei senatori che hanno approvato una norma che delega il Governo a garantire tale principio.

Ora, con la decisione che vede protagoniste le compagnie dell'armamento aderenti a Fedarlinea di offrire ai vettori un servizio logistico migliore e più competitivo, si apre una prospettiva di concreta collaborazione tra il mondo del trasporto via mare e quello via terra. Insomma si fa strada quella logica di collaborazione che è la base per un sistema di trasporti in grado di dare competitività al Paese, proprio come annunciato nel suo intervento all'assemblea di Confcommercio dal presidente di Tirrenia e vice presidente di Conftrasporto, Vincenzo Onorato, davanti al presidente del Consiglio Matteo Renzi.

A differenza di chi opera per fare concorrenza alle imprese di autotrasporto con prezzi resi possibili grazie anche al minor costo del lavoro, la coraggiosa iniziativa di Vincenzo Onorato di difendere i lavoratori italiani e comunitari combattendo un pericolosissimo "gioco al ribasso" appare la strada adeguata per tutelare gli interessi complessivi del Paese.

*Paolo Uggè*

Rubrica Ruote d'Italia del 22 giugno 2016

## CHI DIVIDE L'EUROPA UNITA? PER ESEMPIO CHI FA VIAGGIARE I TRASPORTI SU STRADE DIVERSE

Cosa sta facendo insorgere l'antieuropismo, alimentando il desiderio di "disunirsi"? A chiederselo sono sempre più in tanti. Compresi molti esponenti del mondo del trasporto italiano che hanno diverse recriminazioni da rappresentare all'Europa unita, fra cui, prioritario, il tema del costo del lavoro. Perché di certo non può aiutare a "cementare" l'unione fra gli Stati del vecchio continente il fatto che conducenti provenienti da Paesi dell'Est, nei quali il costo del lavoro è mediamente inferiore di circa 20mila euro l'anno, "rubino" il lavoro agli autisti nazionali producendo una distorsione della concorrenza, problemi occupazionali e rischi per l'equilibrio dei conti pensionistici. Una situazione insostenibile, di fronte alla quale i rappresentanti dei lavoratori e le imprese particolarmente interessati dovrebbero fare fronte comune e trovare una soluzione nel rinnovo del contratto di lavoro, ma purtroppo non è così. Ed ecco allora che Germania, Francia e Belgio, in risposta ai tanti inefficaci bla bla bla, hanno deciso di prendere l'iniziativa introducendo normative per ostacolare il fenomeno della concorrenza "sottocosto". Iniziative che possono essere di dubbia compatibilità comunitaria "provocate" dall'assenza di interventi concreti delle autorità comunitarie che, invece di trovare una soluzione, hanno annunciato l'apertura di una procedura legale. Nei confronti di Germania e Francia è stata emessa infatti una "fatwa" (nella tradizione islamica un consiglio) affermando, tramite un comunicato che "la Commissione europea intraprende un'azione legale sul salario minimo nel settore trasporti...". Ma andate a scopare il mare, avrebbero commentato i nostri saggi vecchi... Se il problema esiste, come il comunicato ammette, perché non intervenire per risolverlo? Forse perché il sistema europeo di fatto consente ai Paesi interessati di fare minoranza di blocco? Se l'Europa si "mostra così", diversa da quella che probabilmente in realtà è, non appare poi così difficile comprendere le iniziative critiche nei suoi confronti. I tempi sono stretti e occorre una soluzione rapida. Il Governo italiano si unisca a sostegno con un provvedimento a tutela delle proprie imprese e dei lavoratori e si unisca ai Paesi che hanno assunto un'iniziativa concreta. Il trasporto italiano si schiererà con il Governo.

*Paolo Uggè*



## L'USCITA DALL'UE DELLA GRAN BRETAGNA CAMBIERÀ MOLTE STRADE PER TUTTI

Non v'è dubbio che la decisione del popolo della Gran Bretagna di abbandonare l'Unione Europea porrà, anche se in un futuro non immediato, la necessità di mutare i comportamenti oggi esistenti. In particolare per le imprese che lavorano "sull'asse Italia - Inghilterra", in particolare per quelle del settore autotrasporto. Come ci si regolerà per la libera circolazione e per il cabotaggio? E per gli aiuti di Stato? Sono questioni delicate che dovranno essere definite in modo chiaro, con risposte capaci di adeguarsi al cambiamento "figlio" delle decisioni che adotteranno l'Ue e i singoli Stati e che inevitabilmente porrà tutti di fronte alla necessità di "cambiare strada".

Un cambiamento legato però anche ad altri fattori importanti, come per esempio le reazioni, a questa vera e propria rivoluzione, da parte di quei Paesi che negli ultimi tempi hanno assunto posizioni fortemente critiche rispetto all'Unione europea. Paesi come l'Austria, ma anche la Germania, la Francia e il Belgio, che hanno deciso di adottare misure "autonome" per reprimere i comportamenti distorsivi della concorrenza nel settore autotrasporto e che per queste scelte hanno visto aprire, da parte della Ue, una procedura legale nei propri confronti. Non v'è dubbio che l'intransigenza mostrata non aiuterà certo i Paesi critici a mutare sentimenti e quindi è molto probabile attendersi un acuirsi dei fenomeni di rigetto nella popolazione. Ma non c'è neppure alcun dubbio sul fatto che anche l'Italia non potrà restare ferma e che dovrà assumere decisioni simili a quelle adottate da questi Paesi nei confronti di quegli operatori stranieri, in particolare dei Paesi dell'Est, che grazie al sottocosto del proprio lavoro vengono a competere slealmente dentro i nostri confini. Una necessità di intervenire, e in fretta, confermata dai dati che stanno emergendo dagli approfondimenti in corso di elaborazione in Conftrasporto sul periodo 2010-2014: mentre in altri Paesi nei flussi di traffico si è registrata una crescita contenuta dei volumi di merci, in Italia è emersa una grave flessione di tutte le modalità con la sola eccezione del trasporto ferroviario che tuttavia aveva ridotto il proprio traffico negli anni precedenti.

Occorre dunque prendere rapide decisioni, di fatto sollecitate dalla stesso Ministro ai Trasporti Graziano Delrio che ha denunciato il pericolo di una distorsione della concorrenza causata dalla presenza di molti operatori provenienti dai Paesi dell'Est.

*Paolo Ugge*

## TUTTE LE STRADE PORTANO A ROMA? L'AUTOTRASPORTO PUÒ ARRIVARCI SOLO SE VIAGGIA UNITO

Una categoria di lavoratori può ragionevolmente pensare di poter essere rappresentata, davanti al Governo, da tanti interlocutori diversi e di essere davvero ascoltata? No. Ed è una realtà che chi li rappresenta deve comprendere una volta per tutte: o il mondo dei corpi intermedi riflette e, da solo, semplifica la rappresentanza o rischia di essere bypassato e divenire insignificante. La soppressione del Cnel, i "tagli" sulle Camere di Commercio dovrebbero indurre a riflettere. Il concetto della semplificazione della rappresentanza è tornato prepotentemente alla ribalta durante la conferenza stampa tenuta dai responsabili di Unrae, l'associazione delle case automobilistiche estere che commercializzano i propri prodotti in Italia, che alla presenza del ministro ai Trasporti Graziano Delrio e del presidente del Censis Giuseppe De Rita hanno lanciato una proposta a sostegno della nuova cultura della mobilità, supportata dalla ricerca effettuata dal Censis, dal titolo chiaro "Verso una mobilità 2.0: la gestione del cambiamento". Un cambiamento la cui condizione essenziale, sostenuta sia dal presidente del Censis sia dallo stesso Ministro, è appunto che si mutino le regole dei confronti improduttivi, iniziando dalla semplificazione della rappresentanza. Una scelta che non può trovare concorde chi, come Conftrasporto, da tempo si è impegnata in tal senso nel mondo del trasporto merci. L'idea portata avanti con successo da Confcommercio di dare vita, attraverso Conftrasporto, alla "casa comune" delle tre principali modalità di trasporto - gomma, ferro e mare- collegandole con la filiera dei servizi nautici, è la riprova che si può costruire una rappresentanza di sistema. E lo stesso tentativo di proporsi come rappresentante delle imprese del trasporto marittimo e terrestre in atto da parte della nuova dirigenza della Confederazione che rappresenta le imprese pubbliche e manifatturiere, mostra quale sia la strada da seguire anche a quelle associazioni del trasporto merci che proprio recentemente hanno invece dato segnali contrari, imboccando il percorso, pericolosissimo, dei riposizionamenti, destinato a dividere ulteriormente anziché unire, a indebolire invece che rafforzare. È tempo di comprendere che la logistica e i servizi trovano la loro naturale collocazione nella Confederazione del terziario, che negli ultimi anni ha ampliato la propria platea associativa: la scelta di definirsi Confederazione del commercio - imprese per l'Italia lo dimostra. La strada è tracciata e per certi versi obbligata.

*Paolo Uggè*

## LA LOGISTICA IN ITALIA INVECE DI ACCELERARE FRENA: PER COLPA DI CHI?

L'Italia della logistica ha innestato la retromarcia: una pessima notizia per l'intero Paese e in particolare per coloro che, per anni, si sono distinti nel definirsi il cervello con il quale il Governo deve dialogare nel mondo del trasporto e della logistica. I dati elaborati dagli esperti della Banca Mondiale, a cui fanno capo la Banca internazionale per la ricostruzione e lo sviluppo e l'Agenzia internazionale per lo sviluppo, ci dicono che l'Italia si colloca al 21esimo posto nell'indice di performance logistica, al 19esimo posto nella dotazione infrastrutturale, al 17esimo nelle spedizioni internazionali e al 22esimo posto per quanto riguarda i tempi di spedizione, mentre sul fronte tecnologico siamo retrocessi dal 14esimo al 20esimo posto. Una brutta notizia che ora fanno finta di non ricordare in molti fra coloro che si sono pronunciati in senso negativo sui corridoi doganali e che in questi anni hanno sostenuto politiche che miravano a dividere invece che unire il mondo dei trasporti. Finti smemorati che ora contestano le conseguenze negative per l'intera economia italiana messe in evidenza dalla Banca Mondiale e che fingono di non vedere neppure l'unica strada da seguire, indicata chiaramente anche da Carlo Mearelli, presidente di Assologistica: lavorare tutti perché l'Italia possa "raggiungere una posizione che la veda tra i primi 10 Paesi nel mondo". Per raggiungere l'obiettivo occorre ovviamente che le manovre decise fin qui dal Governo possano proseguire e svilupparsi con determinazione e convinzione. La domanda dalla quale partire è che idea di Paese si vuole: ha senso investire su 15 Autorità portuali, destinare risorse per avere due aeroporti in Calabria, non definire quali interporti siano strategici e necessari? Certo occorre coraggio e capacità di scelta, ma probabilmente sono in moltissimi nel Belpaese, a partire da Conftrasporto, pronti a sostenere scelte coraggiose. Occorre confrontarsi con i dati forniti dalla Banca Mondiale e dare vita a un sistema logistico funzionale in grado di coniugare competitività, sicurezza e occupazione. Lo Stato destina risorse e deve pretendere che queste producano dei ritorni positivi all'intero sistema Paese. Ecco perché occorre una presenza in sede comunitaria adeguata, capace di tutelare i nostri interessi e di far assumere all'Europa decisioni rapide affinché i tentativi di bypassare l'Italia sia via mare sia attraverso il corridoio balcanico, e che si stanno delineando sempre più in modo evidente come conferma il nuovo ruolo del porto del Pireo, possano essere contrastati con una nuova politica della logistica e dei trasporti.

*Paolo Ugge'*

## A CHI VIAGGIA E MUORE NON SERVONO PAROLE MA SICUREZZA VERA

Mai più! Due parole gridate per promettere ai parenti delle vittime e alla pubblica opinione che in futuro sciagure come quella ferroviaria occorsa in Puglia non si ripeteranno più. Parole che proprio i familiari delle vittime e l'opinione pubblica faticano ad accettare perché per esperienza sanno che sono annunci. Nessun solenne impegno, solo un misero slogan. Di quelli che nel nostro Paese di solito si usano per prendere tempo, e magari consentire che chi ha generato le condizioni perché si potesse verificare una strage tanto assurda se la possa cavare. Impossibile non essere concordi con le parole pronunciate nell'omelia: l'economia al servizio dell'uomo e non viceversa. Molti di coloro che erano presenti e che hanno condiviso, con belle parole, il dolore dei familiari sono così sicuri di aver operato per il bene comune? Sono gli stessi che hanno permesso che passassero anni prima di far partire i lavori? Sono gli stessi che oggi ascoltano gli inviti a contrastare la corruzione che rallenterebbe i lavori pubblici? Che credono ai comitati dei No dell'ambientalismo solo di mestiere, con il solo risultato di bloccare opere necessarie a garantire sicurezza? Chi rappresenta il Paese deve coniugare sviluppo e sicurezza, non presentarsi ogni volta davanti a una fila di bare con il volto compunto e fare annunci. Confrtrasporto ha sempre sostenuto il principio del rispetto delle regole che nei trasporti è fondamentale. E lo ha fatto denunciando le carenze croniche del sistema delle infrastrutture; chiedendo l'accelerazione nei tempi delle procedure e realizzazione, regole trasparenti e tutela della sicurezza dei cittadini. Ma, come nella battaglia sui costi della sicurezza nel trasporto su gomma, fino a ora sono sempre prevalsi gli interessi forti. Nonostante i pronunciamenti di alcuni tribunali, nonostante le indicazioni dei pochi politici che hanno avuto la testa e il cuore per capire qual è la direzione giusta. Chi viaggia controcorrente, come piaceva fare al grande Indro Montanelli, è perfino ignorato dai media che di fronte alle stragi realizzano immagini e video, scrivono analisi, ricercano responsabili per riempire le prime pagine di "quei bordelli di pensiero che chiamano giornali" (così Gaber li definiva) senza un tentativo di andare a fondo. Il tutto condito con servizi sulle cerimonie funebri nelle quali i politici afflitti che annunciano il "Mai Più" sono in prima fila. Finita la rappresentazione resta la "fiduciosa attesa" di una prossima disgrazia. Ma che vadano tutti al diavolo, parolai e pennivendoli!

*Paolo Uggè*

## I CONTROLLI ANTITERRORISMO NON DEVONO ALZARE MURI CHE FRENANO PERSONE E MERCI

Quanto verificatosi nei giorni scorsi, con file di auto e mezzi pesanti lunghe 15 chilometri a Dover per paura di un possibile attentato terroristico su uno dei traghetti che attraversa la Manica, pauroso ingorgo creato dai controlli delle forze dell'ordine francesi, deve indurre a riflessioni e iniziative rapide da parte dei "decisori" della politica europea. Perché quelle immagini non possono non preoccupare coloro che hanno l'onere di assicurare la libera circolazione delle merci; perché dopo la Brexit il rischio che si faccia strada la politica di rinnegare il trattato di Schenghen è dietro l'angolo; perché tutto quanto sta accadendo lascia trasparire quello che potrebbe rapidamente accadere qualora Germania, Francia e Austria, nel tentativo di rispondere alle paure dei propri cittadini, introducessero veri e propri muri di auto e TIR creati da controlli del tipo di quelli adottati dalla Francia e che hanno paralizzato l'uscita dall'Inghilterra. Senza dimenticare l'ondata d'immigrati che in questo caso rischierebbe di scaricarsi tutta sul nostro Paese. Uno scenario apocalittico? No, semplicemente realistico. Questo potrebbe succedere e questo va impedito dall'Europa con decisioni immediate. Perché al di là dell'impatto dei flussi migratori spaventano le ricadute che nuovi muri creati da controlli antiterrorismo comporterebbero per l'economia e conseguentemente per gli stessi cittadini. L'evidente rallentamento nello spostamento delle merci produce minore competitività per tutta l'economia europea.

Che la sicurezza debba essere al primo posto non esiste alcun dubbio: la domanda è se si possa garantirla assicurando il più possibile la libera circolazione delle merci. Confratrasporto rilancia ancora con più forza la propria proposta di creare un corridoio per i Paesi dell'area Shenghen attraverso il quale automezzi di quei Paesi, condotti da autisti residenti, possano transitare secondo le regole in vigore oggi. Applicando invece ai mezzi agli extra Ue il sistema austriaco secondo il quale è obbligatorio, per ogni trasporto, comunicare con sette giorni di anticipo i dati dell'impresa, della merce trasportata, la destinazione e i dati del conducente del mezzo. Informazione senza le quali l'autoveicolo non può entrare nel nello spazio europeo. E' difficile? Probabilmente sì. Ma se in Austria è già così, perché non estenderlo a tutta l'area comunitaria? Quello che non si può assolutamente consentire è che un obiettivo di tagliagole tagli la libertà di far viaggiare le merci e le persone. Danneggiare l'economia fornirebbe argomenti ai populismi che ormai trovano sempre più consensi nelle popolazioni. Allora sì addio all'Europa...

*Paolo Ugge*

## RIPARTE IL PROGETTO DI TRACCIABILITÀ DEI RIFIUTI. SPERIAMO FACCIA TESORO DEGLI ERRORI DEL SISTRI

Dopo un lungo periodo di transizione sembra ripartire il progetto della tracciabilità dei rifiuti che era stato introdotto con il Sistri, il sistema informatico nato con l'obiettivo di combattere le ecomafie.

Una ripartenza che dovrà obbligatoriamente seguire strade diverse da quelle percorse in passato, considerando le inefficienze del sistema che hanno pesato in particolar modo sulle imprese di autotrasporto che hanno subito più di altre l'onere di una scelta effettuata senza tener conto che i mezzi che si muovono sulle strade hanno particolarità e specificità diverse da chi produce o smaltisce tali rifiuti. I responsabili del Ministero dell'Ambiente che hanno gestito la fase del Sistri hanno danneggiato pesantemente gli operatori del trasporto che, nessuno lo può dimenticare, ancora oggi ne sopportano i costi. Forse la non perfetta conoscenza dell'attività di trasporto o il bisogno di fare business per rimpinguare le vuotissime casse dello Stato, hanno portato alla nascita di un sistema non adatto a contrastare compiutamente comportamenti illegali e nel contempo garantirne la funzionalità. Le imprese di autotrasporto sono favorevoli al sistema di tracciabilità di rifiuti, ma a condizione che sia funzionante e funzionale, applicabile a tutti, vettori esteri compresi, e che non determini complicazioni all'attività di trasporto. Tutti aspetti che, come Conftrasporto ha sempre denunciato, non erano stati considerati nel progettare il sistema Sistri. Ora nuovi soggetti si sono aggiudicati la gara indetta dallo Stato per dare applicazione a un nuovo sistema più semplice e affidabile: per raggiungere l'obiettivo sarà fondamentale che siano garantiti i punti fondamentali e più delicati sempre evidenziati, con particolare attenzione all'applicabilità ai vettori esteri, alle peculiarità connesse all'attività di trasporto come il cambio degli autisti, le modifiche del percorso e delle destinazioni, la micro raccolta, l'accettazione parziale o incompleta... Intervenire senza tenere in considerazione l'attività di chi opera sarebbe un errore di supponenza imperdonabile perché già commesso in passato.

Conftrasporto, proprio per impedire che possa riaccadere, si è già messa a disposizione per fornire il supporto e la collaborazione di chi ha conoscenza diretta delle attività del settore. Un'esperienza indispensabile per i responsabili del Ministero dei Trasporti che si appresta a realizzare la nuova piattaforma informatica, denominata Uirnet, così come indispensabile sarà non dimenticare che il malfunzionamento del Sistri è derivato dalla scelta di far gestire al Dicastero dell'Ambiente il sistema. Ricadere nel medesimo errore sarebbe fatale.

*Paolo Uggè*

Rubrica Ruote d'Italia del 21 settembre 2016

## NEL LIBERO MERCATO DEI TRASPORTI LA CONCORRENZA E LA SICUREZZA HANNO UN PESO DIVERSO

La tragedia che pochi giorni fa è costata la vita a un padre di famiglia, travolto e ucciso da un camion davanti a un'azienda di Piacenza, obbliga tutti a compiere delle riflessioni su come sia sempre più indispensabile coniugare competizione e sicurezza, guadagno economico e risparmio di vite umane. Per Confrtrasporto non è un tema nuovo: molte delle normative esistenti che riguardano il mondo dei trasporti, siano essi di merci o di persone, calcolano il valore di un'attività e quella di una vita umana, e questo proprio grazie anche alle battaglie combattute dalla federazione. Un fatto balza tuttavia agli occhi: le normative in vigore sono di fatto inefficaci per un semplice e solo motivo. Perché manca la presenza dello Stato che con controlli mirati garantisca il rispetto delle leggi. Recentemente Sergio Marchionne ha riconosciuto come “non si possa demandare solo al funzionamento dei mercati la creazione di una società equa. I mercati non hanno coscienza, moralità”, ha sottolineato l'amministratore delegato di Fca, Fiat Chrysler Automobiles, “e non sanno distinguere il giusto da ciò che non lo è. C'è infatti un limite oltre il quale il profitto diviene avidità”. Sottoscriviamo, invitando tutti, Governo in primis, ad attuare questi principi sani e incontestabili. Tornando alla tragedia di Piacenza, che qualche arruffapopoli ha immediatamente pensato di strumentalizzare, prima che vengano accertati i fatti (il Procuratore capo della Repubblica ha parlato di incidente sul lavoro), pare decisamente azzardata l'ipotesi di reato di omicidio e di attacco alle libertà sindacali, un diritto sacrosanto, quest'ultimo, che si deve esercitare nel rispetto di regole precise. Se è vero che i lavoratori debbono ricevere il giusto compenso, è altrettanto incontestabile il diritto di chi fa lavora come loro di poter esercitare liberamente la propria attività. Quanto dichiarato da Sergio Marchionne e, soprattutto, la necessità di una garanzia di sicurezza, costringono però a compiere anche un altro percorso, per risalire alle vere cause che innescano talvolta comportamenti al limite delle regole: se si consente che all'interno dell'Unione europea possano esistere episodi di concorrenza sleale e dumping sociale non ci si può meravigliare che tragici eventi si verificino. L'Europa deve smetterla con le chiacchiere e i rinvii: si impegni nel riportare al centro delle scelte l'uomo, i suoi valori e a evitare che la competizione diventi uno strumento che ricordi il far-west

*Paolo Uggè*

### IL PIANO DEL MINISTRO CALENDA CONTIENE UN ERRORE O PRENDE IN GIRO GLI AUTOTRASPORTATORI?

Il "Piano industria 4.0" varato dal ministro dello Sviluppo economico Carlo Calenda per rilanciare gli investimenti contiene un errore, dovuto a una banale disattenzione, e che potrà dunque essere corretto? È quanto si augurano i responsabili delle case costruttrici di autoveicoli e delle imprese di autotrasporto, altrimenti penalizzati dalle norme presenti nel piano da 13 miliardi di risorse pubbliche per attivare investimenti innovativi con incentivi fiscali. Già, perché nel programma di interventi, nel "capitolo" dedicato alla proroga della possibilità, attualmente prevista, di mantenere la percentuale di ammortamento al 140 per cento per gli investimenti in veicoli pesanti, qualche tecnico ha deciso di prevedere la riduzione dell'aliquota al 120 per cento. Confrapporto ha immediatamente evidenziato l'incongruenza, frutto forse di scarsa riconoscenza, della scelta nei confronti di chi ha deciso di investire in sicurezza e sostenibilità ambientale oltre che di chi produce autoveicoli pesanti. Forse chi ha suggerito al ministro (col risultato di metterlo in difficoltà) una simile manovra dimentica che nell'anno in corso gli investimenti decisi dagli operatori del mondo dell'autotrasporto hanno generato una ripresa significativa nell'acquisto dei mezzi pesanti e che uno degli elementi che ha favorito tale scelta è stata l'intesa che il mondo associativo, che rappresenta il settore, ha compiuto, accettando di escludere dalla compensazione prevista sul recupero dell'accisa sul gasolio per autotrazione e su ulteriori interventi riguardanti il mondo del trasporto gli autoveicoli a motorizzazione euro 0, 1, e 2. Ora non sarebbe affatto corretto sottovalutare come l'acquisto di veicoli di nuova generazione abbia generato per lo Stato un incremento delle entrate fiscali (minor compensazione e maggior gettito Iva). La domanda che gli imprenditori si pongono non può che riguardare la coerenza di un Esecutivo che da un lato assume decisioni per rilanciare il mercato della vendita dei veicoli industriali pesanti, favorendo nel contempo sostenibilità ambientale e maggior sicurezza sulle strade, e dall'altro li penalizza attraverso altre misure, presentate peraltro come un sostegno agli investimenti. Forse che la mano destra non sa ciò che fa la sinistra? Oppure è un tentativo evidente di recuperare quello che si annuncia di concedere a favore degli investimenti? In altre parole una presa per i fondelli...

*Paolo Ugge'*



**RUOTE D'ITALIA 05 OTTOBRE 2016**

**PONTE SULLO STRETTO, SBAGLIARE È UMANO PERSEVERARE  
SAREBBE DIABOLICAMENTE DANNOSO**

Il ponte sullo Stretto di Messina è un'opera necessaria non solo alla Sicilia o all'Italia, ma all'Europa. Per una ragione semplicissima: perché metterebbe il continente europeo, e quindi la sua economia, in grado di poter avere una piattaforma logistica avanzata nel Mediterraneo. Semplicissima ma, a quanto pare, impossibile da comprendere per i molti che in passato ne hanno parlato a sproposito e per coloro che, anche dopo le recenti dichiarazioni del presidente del Consiglio Matteo Renzi che hanno fatto tornare di moda il progetto, hanno continuato a farlo. Digni eredi dei diversi politici inadeguati che avevano bloccato l'intuizione con scelte superficiali. L'intuizione non era stata solo del governo italiano (il ministro per le Infrastrutture e i Trasporti Pietro Lunardi ne era stato un forte sostenitore): la realizzazione di un corridoio che collegasse Berlino con Palermo aveva trovato uno "sponsor" europeo nella commissaria ai Trasporti Loyola de Palacio che aveva intuito le potenzialità di collegamenti efficaci per la competitività dell'economia europea. Realizzare le grandi reti di comunicazione, definite Ten, apparteneva infatti a un disegno ben preciso. E il corridoio Palermo - Berlino, in particolare, derivava dall'intuizione che con il raddoppio del Canale di Suez l'Europa doveva rafforzare la propria competitività, con la piattaforma logistica, prima che i Paesi del Nord Africa realizzassero, come poi avvenuto, una rete di porti d'accoglienza. La nuova piattaforma, collegando la Sicilia attraverso il ponte al resto del Vecchio Continente, avrebbe risposto a questa funzione. Per queste ragioni l'opera sarebbe stata quasi totalmente finanziata da fondi comunitari. Purtroppo però gli algidi finanziari, forse senza comprenderne la portata, avevano deciso di annullare con un tratto di penna quello che oggi il presidente Matteo Renzi vorrebbe rilanciare. Con una "piccola" differenza: oggi i costi saranno a carico sul nostro Paese. Una ragione per fare nuovamente dietrofront? Nemmeno per sogno: le ricadute per l'economia del popolo siciliano saranno ragguardevoli (posti di lavoro, richiamo turistico, ricaduta sull'indotto) e per questo il progetto va in ogni modo portato avanti. Nessuno vuole addentrarsi in valutazioni politiche, se l'annuncio abbia o meno una valenza sui consensi: l'opera è utile e oggi si aggiunge una ragione in più per andare avanti, visto che la Cina ha dato il via libera a un collegamento con il treno che collega Chengdu con Rotterdam. Un nuovo concorrente pericoloso per i collegamenti marittimi che richiedono oggi 40 giorni. Ma evitando di bypassare l'Italia le navi potrebbero recuperare sette giorni di navigazione. Se i porti italiani venissero rapidamente messi in condizione di essere in grado di accogliere e gestire le merci (non dimenticando che il treno porta solo 80 container) il Ponte troverebbe ancor più la propria convenienza...

*Paolo Uggè*

**RUOTE D'ITALIA 12 OTTOBRE 2016**

**SENZA INFRASTRUTTURE L'ECONOMIA SI FERMA.  
FINALMENTE L'ITALIA COMINCIA A CAPIRLO**

Se non si connette non si compete. Potrebbe sembrare uno dei tanti slogan che vanno tanto di moda, elaborato sulla base delle analisi svolte in questi ultimi anni da Confcommercio in materia di trasporto merci e di sviluppo dell'economia del nostro Paese, temi che saranno approfonditi in occasione del Forum internazionale di Cernobbio in programma il 24 e 25 ottobre a Villa d'Este.

Così non è: gli annunci non fanno parte della cultura di Confcommercio né tantomeno di Conftrasporto, protagonista a sua volta dell'evento in riva al lago di Como. Connettere per competere è una concretissima realtà e, per il nostro Paese, un'urgente e vitale necessità che ha recentissimamente trovato conferma in autorevoli interviste, ultima in ordine di tempo quella realizzata con il Ministro alle Infrastrutture e ai Trasporti Graziano Delrio apparsa sul quotidiano La Repubblica, e che è emersa chiaramente anche dai dati che i vari organismi che studiano i processi economici elaborano. Finalmente in tanti si stanno rendendo conto del legame strettissimo che esiste fra infrastrutture e sviluppo, anche se purtroppo esistono alcuni "Soloni", più o meno intellettuali, che elaborano filosofie sulle possibilità di realizzare o meno alcune infrastrutture. Esercizio inutile e che rischia di portare l'Italia fuori strada, traguardo che ha ottime chances d'essere raggiunto se certi "tuttologi" non smetteranno di occuparsi di materie nelle quali sono totalmente impreparati.

È il caso del Ponte sullo Stretto di Messina, sulla cui necessità si è disquisito anche recentemente. Conftrasporto ne è una convinta sostenitrice e non può che salutare con piacere la "conversione" di chi prima lo negava e oggi ne è invece sostenitore. È bello pensare che il ponte sullo Stretto possa davvero entrare nel "Corridoio Napoli-Palermo", perché è importante, come sostiene il ministro Delrio, connettere l'Italia con i corridoi europei per evitare che il Mezzogiorno sia scollegato dalle reti europee. Un risultato di quanto sia stato un errore economico interrompere l'infrastrutturazione del Paese emerge del resto da alcuni dati presentati dal World Economic Forum che nell'indice della competitività dei Paesi assegna al nostro la 44esima posizione per il 2016. L'anno precedente era il 43esimo. Per quanto concerne il mercato del lavoro siamo al 119esimo posto; al 122esimo per il mercato finanziario; al 103esimo per le istituzioni e per il sistema delle infrastrutture al 25esimo posto. Numeri di cui non c'è esattamente da vantarsi... A Cernobbio anche quest'anno Confcommercio e Conftrasporto presenteranno un quadro di proposte e le rispettive priorità con spirito costruttivo, nella speranza, come nella passata edizione, di poter fornire in modo concreto elementi di valutazione alle scelte che, per altro, il Governo sta assumendo.

"Connettere l'Italia" è la risposta "all'Italia disconnessa" tema sul quale si era sviluppato il confronto di Villa d'Este lo scorso anno.

*Paolo Ugge*

## INTERMODALITÀ NEI TRASPORTI, CHI VA DA SOLO PER LA SUA STRADA VUOL VINCERE PER SÉ O PER TUTTI?

Probabilmente non sono molti coloro che sentivano il bisogno di avere un'ulteriore rappresentanza nel mondo del trasporto e della logistica, ma ciononostante da qualche giorno è nata una nuova associazione per tutelare l'intermodalità sostenibile, tema già al centro di progetti per far accelerare le connessioni fra asfalto, rotaia e autostrade del mare. Una nuova associazione nata per colmare una lacuna lasciata da altri oppure più semplicemente varata con altri obiettivi? Un fatto è certo: la nuova associazione ha iniziato la sua corsa navigando controcorrente. In direzione diametralmente opposta, per esempio, alla rotta tracciata da Confcommercio che, nella convinzione che frammentare la rappresentanza serva solo a indebolire le imprese, ha scelto di dare vita, attraverso la Conftrasporto, a una casa comune della imprese del mondo del trasporto e della logistica. Iniziativa che ha trovato grande condivisione, come risulta anche da una recente indagine, curata a Format Research: alla domanda su quanto gli intervistati si sentano rappresentati da Conftrasporto, in tema di difesa del ruolo e della figura sociale dell'imprenditore, l'80 per cento ha affermato di sentirsi "molto o abbastanza rappresentato". E se si pensa che sempre l'80 per cento circa degli interpellati ha confermato di essere aderente da più di cinque anni, si può tranquillamente affermare che come fidelizzazione (e dunque, fiducia) non è niente male. Numeri che confermano quanto l'azione di Conftrasporto - Confcommercio sia condivisa e quanto lo sia la consapevolezza che l'unione faccia la forza. Perché allora creare altre sigle? Perché "dividere" le forze invece che riunirle? A pensar male, come faceva spesso un grande esponente democristiano che pensando male spesso ci azzeccava, verrebbe da domandarsi se non ci sia un altro interesse al quale risponda la creazione della costituenda associazione. Forse esiste qualcuno che, attraverso "canali comuni" e un gioco di squadra non è stato più in grado di tutelare i propri interessi e dunque ha scelto di provare a indebolire un settore forte solo se unito? In questa ipotesi (perché solo di ipotesi si tratta) sarebbe una mossa controproducente. Altra ipotetica domanda: l'esperimento associativo messo in campo potrebbe consentire di implementare la posizione dominante di un soggetto economico? Sarebbe un'altra manovra sbagliata perché questo non coincide con l'interesse generale. E gli operatori logistici sanno bene che favorire il formarsi di un tentativo di far crescere una posizione dominante sul mercato, anche attraverso una posizione associativa, non è nei loro interessi. Un'ultima (non per importanza) domanda: l'intermodalità è divenuta un tema centrale da anni grazie all'azione di Conftrasporto; chi oggi si vuole ergere a tutore della intermodalità sostenibile dov'era in questi anni? Gli imprenditori, con un particolare riferimento a quelli del Mezzogiorno, sanno bene due cose: quale è stato il mondo associativo che si è impegnato per raggiungere l'obiettivo e cosa serve per incrementare l'occupazione dei giovani del Sud. La nuova associazione non faccia una propria guerra privata ma scenda in campo in difesa dell'intera categoria. Magari per combattere coloro che imbarcano a bordo delle proprie navi extracomunitari, e facendolo perfino quando si è destinatari di interventi pubblici destinati a creare occupazione per i giovani. Conftrasporto sostiene questa linea coerente con le richieste che porta avanti anche per il trasporto su gomma. La nuova associazione cosa farà?

### IL MONDO DEL TRASPORTO MERCI PUÒ AVERE MOLTI VOLTI DIVERSI MA DEVE AVERE UNA SOLA GRANDE VOCE

Spiegare a decine, centinaia di migliaia di lavoratori che solo una rappresentanza unita può davvero rafforzare le imprese, che solo un "gioco di squadra" può realmente dare voce alle loro istanze è un dovere; apprendere che questa spiegazione è stata compresa da molti è un piacere; scoprire, infine, che questo messaggio è stato condiviso anche dai più importanti rappresentanti di diverse categorie di lavoratori, è stato semplicemente fantastico. Una "lezione" straordinaria, che ha avuto come "aula" i bellissimi saloni di Villa d'Este a Cernobbio, dove il 24 e 25 ottobre scorsi è stato ospitato il secondo Forum internazionale di Confraspporto. Un evento che ha dimostrato come la costruzione della grande casa comune progettata da Confcommercio (organizzatrice dell'evento) per riunire le voci di varie categorie in un grande fortissimo coro impossibile da non ascoltare, stia procedendo rapidamente. E a testimoniare, a Villa d'Este, c'erano alcuni fra i più grandi protagonisti della vita economica italiana e internazionale approdati sulle rive del lago a confermare, con la loro presenza fisica, l'adesione al progetto varato dal presidente di Confcommercio Carlo Sangalli per riunire sotto una sola bandiera tutti coloro che condividono le stesse battaglie per far progredire l'Italia, per renderla competitiva in un mercato globale sempre più difficile. Grandissimi capitani d'industria, come gli armatori Gianluigi Aponte e Vincenzo Onorato (che proprio a Cernobbio hanno annunciato l'unione del network Moby con quello del presidente di Msc per offrire ai trasportatori "una nuova, grande possibilità per un servizio senza volontà di commistioni o condizionamenti") e che hanno così "ufficializzato" l'ingresso delle più importanti flotte di traghetti nella "squadra di operatori del trasporto che vogliono riportare in alto l'Italia"; manager del calibro di Maurizio Gentile, amministratore delegato e direttore generale di Rfi, Rete Ferroviaria Italiana, che ha voluto essere a Cernobbio per ribadire il ruolo strategico della integrazione fra trasporto merci su asfalto e su rotaia; o come Luigi Merlo, consigliere del ministro delle Infrastrutture e Trasporti per la portualità e la logistica, che ha voluto evidenziare come "la riforma sui porti appena approvata abbia saputo mostrare per la prima volta un disegno organico, la volontà di andare verso un'integrazione del sistema Italia in un settore altamente competitivo su scala mondiale, finalmente con un piano regolatore nazionale della portualità dettato dalle esigenze del mercato e non dallo spontaneismo territoriale. In altre parole, una trasformazione epocale del trasporto marittimo con i porti che saranno sempre più porti-industria e con le Autorità di regolazione sempre più soltanto al servizio delle esigenze degli operatori". O come importanti esponenti del mondo politico, a cominciare dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio (presente insieme col sottosegretario Simona Vicari), salito sul palco per "apprendere" a sua volta dalla voce dei diretti protagonisti quali sono i problemi da affrontare, quali le possibili soluzioni. Una lista lunghissima quella dei

grandi protagonisti di questo 2° Forum internazionale di Cernobbio che è proseguita con il vicepresidente del Consiglio europeo David Sassoli, per giungere al presidente di Aiscat Fabrizio Palenzona, capace di riassumere nel migliore dei modi il senso dell'evento di Cernobbio e del progetto di una casa comune della imprese del mondo del trasporto e della logistica: "Conftrasporto non ha partecipato mai alla gara tir contro treno o contro nave, perché si è sempre posto il problema dell'intermodalità, fattore decisivo di competizione". Una grande casa comune costruita per far crescere la "voce" dei suoi inquilini, proprio perché potenziata dal fatto di appartenere a un unico grande coro, e che, a differenza delle voci isolate, non potrà restare inascoltata...

*Paolo Uggè*

**RUOTE D'ITALIA 09 NOVEMBRE 2016**

## **CONFTRASPORTO A BRUXELLES PER GUIDARE LA GIOVANE EUROPA SULLA RETTA VIA DI TRASPORTI E LOGISTICA**

Due giorni a Bruxelles per far comprendere ai giovani l'importanza che i trasporti e la logistica hanno e potranno avere sempre più nello sviluppo dell'economia, nella tutela dell'ambiente. È questo l'obiettivo della "missione" di Conftrasporto nella capitale dell'Europa: presentare a centinaia di studenti, d'intesa con il Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca, il protocollo finalizzato proprio a promuovere la formazione dei giovani su queste tematiche fondamentali per la consegna delle merci e gli spostamenti dei passeggeri, approfondendo la conoscenza del mondo del trasporto e della logistica con una "visione" e una consapevolezza europee. Una "missione speciale" portata a termine martedì 8 e mercoledì 9 ottobre che si è articolata in visite alle istituzioni europee per le scolaresche coinvolte nel progetto, moduli formativi sui principali dossier europei aperti sui trasporti, su momenti di confronto e di dibattito. Il momento più atteso, dopo aver ricevuto i saluti del presidente della Commissione cultura del Parlamento europeo, Silvia Costa, è stato quello in cui la delegazione di Conftrasporto, insieme al Sottosegretario all'Istruzione Angela D'Onghia, ha presentato, nella sede europea della Delegazione di Confcommercio, il documento alla presenza del Commissario ai Trasporti Violetta Bulc oltre che di alcuni parlamentari europei.

Nell'incontro con il commissario, i responsabili di Conftrasporto hanno rimarcato alcune questioni prioritarie relativamente alle prossime politiche europee nel settore. Prima fra tutte, garantire un "comune campo da gioco" per le imprese di trasporto europee, promuovendo una virtuosa e corretta dinamica concorrenziale tra le imprese, garanzia che deve rappresentare il pilastro delle future iniziative europee sul trasporto stradale. A questo proposito, per Conftrasporto, è essenziale che non sia introdotta alcuna ulteriore liberalizzazione dei servizi di cabotaggio, prima che siano conseguite condizioni di contesto (fisco e previdenza in primis) più omogenee tra le imprese dei diversi Paesi membri e che siano rapidamente adottate comuni misure europee per fronteggiare il fenomeno del dumping sociale sia nel trasporto stradale sia in quello marittimo. Rispetto al tema della sostenibilità dei trasporti, per Conftrasporto è necessario invece varare nuove misure europee per il sostegno dell'intermodalità consentendo innanzitutto ai Paesi membri di incentivare concretamente il ricambio sostenibile del parco circolante e confermando la possibilità di concedere sconti sui pedaggi autostradali per i cosiddetti "grandi utenti", con meccanismi premianti per i veicoli meno impattanti. Ma in primo piano ci sono anche i benefici che il nuovo tachigrafo intelligente potrà introdurre, per una verifica puntuale e costante del rispetto delle normative sulla sicurezza della circolazione.

*Paolo Uggè*

### IL SILENZIO PUÒ PESARE COME UN MACIGNO. E FAR CROLLARE ALTRI CAVALCAVIA

Il crollo del cavalcavia avvenuto il 28 ottobre ad Annone Brianza che ha provocato la morte di una persona e il ferimento di altre cinque che proprio in quel momento stavano transitando lungo la strada statale 36 del lago di Como e dello Spluga, potrebbe avere diversi "responsabili, ma fra questi certo non ci saranno responsabili dell'impresa di autotrasporti proprietaria del Tir precipitato insieme alla struttura. Una "verità" sulla quale Conftrasporto, consapevole della professionalità dell'impresa suo malgrado coinvolta nella tragedia, non aveva mai nutrito il pur minimo dubbio e che ora ha trovato puntuale conferma nelle verifiche effettuate dai periti: il tir, quello che qualcuno con imperdonabile superficialità aveva subito messo sul banco degli imputati, aveva infatti un peso inferiore al limite autorizzato. L'impresa stava dunque operando nel pieno e responsabile rispetto delle disposizioni impartite dagli uffici preposti al rilascio delle autorizzazioni, senza alcuna responsabilità che invece certi commentatori avevano subito attribuito all'impresa proprietaria del veicolo. Peccato che questa verità sia stata pubblicata solo da alcuni giornali locali e non dalle grandi testate che invece avevano subito "sparato" i soliti titoli a effetto. Testate che peraltro sembrano già essersi dimenticate dell'allarme cavalcavia e del pericolo che un simile evento possa ancora ripetersi, con una mappa dei ponti italiani che fa acqua da tutte le parti e senza un deciso intervento da parte dei competenti organismi. Una situazione pesantissima che Conftrasporto del resto aveva già segnalato, inascoltata, in passato e che oggi, nel silenzio generale, torna a denunciare a gran voce: occorre intervenire sulle cause che possono aver determinato il collassamento del manufatto e non fermarsi ai primi rilievi. E occorre verificare se una causa della tragedia (e di altre possibili) possa essere attribuibile, come sostiene Conftrasporto, dal fatto che su quel ponte, così come su altri manufatti nelle stesse identiche condizioni, transitavano non una manciata di trasporti eccezionali (cioè una volta ogni tanto) bensì, ogni giorno decine di veicoli carichi aventi un peso pari a 108 tonnellate. Giganti capaci di minare le fondamenta di una struttura non adeguata e che dovrebbero viaggiare, come dice la parola stessa solo in via del tutto eccezionale, mentre nella realtà partono a migliaia ogni giorno grazie a una interpretazione "elastica" di una norma del Codice della strada. Perché così è l'Italia: fatte le leggi, se a qualcuno non vanno bene, le si interpreta... Ora il silenzio, come sempre avviene (a proposito, qualcuno ha più sentito parlare dopo il disastro ferroviario in Puglia della rete a binario unico?) rischia di scendere anche su questa vicenda. Il motivo? Non esiste la volontà di coniugare la sicurezza con la competitività dei trasporti, come uno Stato civile dovrebbe invece assicurare. Ciò che sembra contare è che vi sia qualcuno che possa continuare a risparmiare sul costo del trasporto. Un automezzo a 108 tonnellate, anziché tre carichi con 40 tonnellate di merci ciascuno, vuol dire un grande risparmio per la committenza. Ma vuol dire anche moltiplicare il pericolo. Un allarme che qualcuno dovrebbe raccogliere prima che, malauguratamente, possa ripetersi una tragedia simile in futuro. Caso in cui nessuno potrebbe più dire, di fronte al magistrato inquirente e all'opinione pubblica, che si "poteva non sapere".

*Paolo Ugge*

CAMION BOMBE SULLE STRADE?  
LE IENE ORA INDAGHINO PER SCOPRIRE I VERI  
“MANOVRATORI”...

La schiavitù dei camionisti come bombe per la strada. Un titolo decisamente “d’impatto” quello scelto dalla trasmissione Le Iene per affrontare il tema del rispetto delle regole nell’autotrasporto. E d’impatto (è il caso di dirlo) sono state anche le immagini scelte per aprire la puntata, con incidenti spettacolari filmati in occasione degli eventi più drammatici. Impatti spesso mortali che di certo avranno contribuito a generare negli spettatori l’equazione tir uguale killer, mostrando un’immagine criminalizzante nei confronti della categoria. Peccato che sia stata mostrata solo una faccia della medaglia. Peccato che quanto mandato in onda sia quanto di più lontano dalla realtà, come confermano le statistiche ufficiali sugli incidenti che avvengono nel Paese.

Attenzione: questo non significa affatto che quanto andato in onda non sia “la verità”: quegli episodi sono accaduti, ma rappresentano solo una faccia della categoria, non riguardano certo l’intero mondo dell’autotrasporto. La solita storia: l’errore più devastante che si possa compiere è fare di un’erba un fascio. Un errore in cui spesso cade proprio chi fa informazione, dimenticando che non va mai fatta a senso unico, che una buona informazione dovrebbe essere completa, perché altrimenti si rischia di fare come quello stolto che anziché guardare la luna guarda al proprio dito. Cosa è mancato al servizio delle Iene per fare un’informazione professionale? Semplice: pur partendo da fatti reali la redazione non ha saputo approfondire le ragioni che determinano i comportamenti registrati dalle telecamere, con autisti che guidavano per 14 ore grazie al vecchio trucco della calamita che fa risultare “fermo” il tir anche quando sta correndo a 90 all’ora. Nè tantomeno ha fatto lo sforzo di provare a suggerire soluzioni. Se i giornalisti della fortunata trasmissione tv l’avessero fatto avrebbero facilmente scoperto cosa c’è dietro le quinte di quanto (ribadiamo vero) è stato mostrato, fra voglia di guadagnare di più e necessità di non essere esclusi dal mercato che induce i meno professionisti, fra gli operatori, a ricorrere a comportamenti simili. In altre parole avrebbero scoperto perché avvengono questi fatti: per la concorrenza estera e per l’assenza di una politica dei controlli. Se le regole europee consentono a imprese estere di avere costi notevolmente inferiori e l’Europa non fa nulla per eliminare le distorsioni della concorrenza, non ci si può meravigliare se esiste chi, non volendo in alcun modo rinunciare a una attività, sbagliando, usa simili “accorgimenti”.

Confratrasporto li ha sempre condannati e continuerà a farlo, ma chiedendo a gran voce, contemporaneamente, controlli rigidi. Senza i quali questo fenomeno non viene combattuto, ma alimentato. E già che c’erano, i giornalisti delle Iene, avrebbero potuto anche guardare le statistiche di quanti controlli (non) vengono effettuati ai vettori esteri, o indagare su quanto (non) viene applicata la legge italiana che prevede il principio della responsabilità condivisa tra tutti i partecipanti a una operazione di trasporto. Perché è vero che esistono alcuni titolari d’imprese che obbligano i dipendenti a violare la legge ricattandoli: ma forse non sono a loro volta ricattati da chi deve far viaggiare le merci e che vuole solo una cosa, ovvero



pagare meno? Sarebbe interessante se le Iene, alle quali va riconosciuto il merito di “viaggiare” nell’Italia che non va, pensassero a un seguito della trasmissione, rendendo pubblico, magari, il numero dei controlli effettuati nei capannoni di quella committenza che impone tempi di resa impossibili a rispettarsi operando secondo le regole. O me lo fai tu o ricorro a un vettore estero che è anche meno costoso di te: questo il ricatto a cui sottopongono i trasportatori. E lo Stato è connivente. Si dispongano controlli e si operi perché nel mercato europeo le regole siano uguali per tutti. Solo così eviteremo quel “fai da te” inaccettabile che schiavizza uomini e consentiremo a coloro che vogliono intraprendere in modo corretto di poterlo fare, favorendo oltretutto lo sviluppo intermodale per il quale si spendono risorse senza che nulla cambi.

*Paolo Uggè*

### I TRASPORTI ECCEZIONALI FARANNO RIFLETTERE I TRASPORTATORI ANCHE AI SEGGI PER IL REFERENDUM...

Domenica 4 dicembre l'Italia sarà chiamata al Referendum per confermare oppure respingere le modifiche costituzionali. Come si esprimeranno gli operatori del trasporto? Andranno ai seggi per votare oppure sceglieranno di restarsene a casa, magari delusi da una campagna elettorale nella quale si è forse perso più tempo a polemizzare che a cercare di chiarire i veri contenuti della riforma? Conftrasporto, che in perfetta sintonia con le decisioni assunte dagli organismi della Confcommercio ha deciso di invitare a partecipare al voto, con la consapevolezza che votare è un "diritto doveroso" e con la speranza di un reale cambiamento, non intende entrare nel merito dei contenuti della riforma. Ma, anche in considerazione del fatto che il trasporto in alcuni dibattiti è stato coinvolto in modo esplicito per la modifica ad alcune normative presenti nel titolo quinto, non può non attirare l'attenzione su un tema, reso drammaticamente d'attualità poche settimane fa con il crollo di un cavalcavia in provincia di Lecco provocato dal peso di un Tir: il tema dei trasporti eccezionali. Una realtà che, in caso di vittoria del sì, vedrebbe un'evoluzione positiva per il rilascio delle autorizzazioni, ma che non sarebbe subito operativa. "Gli operatori del trasporto saranno esentati dal chiedere le autorizzazioni necessarie ad attraversare le regioni interessate al trasporto eccezionale", è stato infatti detto. Ma perché questo possa realizzarsi occorrerà disporre di una mappatura di tutte le strade, ponti e sovrappassi che consenta ai funzionari chiamati a rilasciare quelle autorizzazioni valide per tutto il territorio nazionale di essere sollevati da responsabilità. Una mappa che ovviamente oggi non esiste. Senza essere in grado di conoscere le condizioni aggiornate delle strade chi rilascerà le autorizzazioni? Abbiamo tutti presente quanto successo sul ponte della Statale 36 un mese fa ad Annone Brianza e le chiamate in correo dei funzionari pubblici. È vero, la nuova norma semplificherà, ma è altrettanto innegabile che potrà entrare in vigore solo tra diversi anni. Più che a una certezza, dunque, in questo caso siamo di fronte a una norma di "applicazione posposta". Si poteva fare di più? Saranno gli autotrasportatori col loro voto a rispondere. Cosa che, del resto, faranno anche sugli altri temi al centro del Referendum che non riguardano direttamente le attività di autotrasporto. Magari prestando attenzione, anche in questo caso, ai tempi, al fatto che anche altre modifiche possano necessitare, in futuro, di leggi ordinarie o possano avere invece effetto immediato. Ognuno saprà esprimersi in modo responsabile e soprattutto consapevole.

*Paolo Ugge'*

## AUTOTRASPORTO, QUALCOSA SI MUOVE MA LO FA TROPPO LENTAMENTE

I problemi dell'autotrasporto non trovano soluzione? Affermarlo non sarebbe corretto: qualcosa si muove, anche se il problema è che lo fa troppo lentamente. I "movimenti" registrati nelle ultime settimane riguardano diversi temi: dal via libera dato dalle competenti autorità comunitarie agli interventi per favorire l'intermodalità al recente accordo interconfederale sottoscritto dal presidente di Confcommercio Carlo Sangalli con i tre rappresentanti confederali Cgil, Cisl e Uil, nel quale sono definite in modo chiaro le linee alle quali i settori che sono parte del sistema confederale fanno riferimento. Un passo in avanti che potrebbe spianare la strada al rinnovo del contratto collettivo di lavoro per il trasporto e la logistica, fermo da più di un anno. Ma qualcosa si è mosso anche in tema di costi minimi della sicurezza: il recente pronunciamento della Corte di giustizia europea ha infatti riaperto riflettori e nessuno ora, a cominciare dai responsabili del ministero dei Trasporti, potrà "non vedere", continuando a far finta di nulla. Il principio ribadito nelle aule di Giustizia di Lussemburgo è quello che i rappresentanti di Conftrasporto sostengono da sempre: e cioè che il valore della sicurezza prevale sui desiderata economici. La Corte, pur riconoscendo tale principio, ha tuttavia assegnato alle autorità nazionali il compito di definire anche i prezzi, purché non si configuri la fattispecie riconducibile al patto di cartello. Qualcosa dunque si muove, ma non basta. E la colpa è dei tempi: sugli interventi per l'intermodalità, per esempio, si deve evidenziare come le lungaggini della burocrazia europea abbiano, e non di poco, ritardato l'entrata in vigore dei provvedimenti (il 2017 sarà l'anno di applicazione). Per quanto riguarda il contratto di lavoro quanto occorrerà attendere? Impossibile dirlo: la speranza è che le parti sociali si rendano conto che il contratto riveste una valenza di grande spessore, sia per le imprese sia per l'occupazione. Non vi è dubbio che il costo del lavoro abbia un impatto significativo sulla competitività. Se il rinnovo del contratto non sarà gestito partendo da questo riferimento, il fenomeno della delocalizzazione e del ricorso alla somministrazione di personale proveniente da Paesi esteri si rafforzerà ancor di più. Tre temi sui quali il Governo non può traccheggiare, come invece purtroppo sta facendo su leggi che altri Paesi hanno invece da tempo introdotto nella propria legislazione per combattere fenomeni di abusivismo e concorrenza sleale, oppure perdendo altro tempo per quanto riguarda gli incentivi all'intermodalità e la reintroduzione dei costi della sicurezza. E nessuno, questa volta, osi chiamare in causa l'Autorità della concorrenza: è fuori gioco, il dispositivo della Corte europea è assolutamente chiaro.

*Paolo Ugge'*

### MILANO FERMA IL TRAFFICO MA LASCIA CIRCOLARE I VELENI DEGLI AUTOBUS E DELLE CALDAIE DEGLI UFFICI...

È una storia che si ripete ogni anno: al superamento delle soglie stabilite scattano i divieti di circolazione. Si spera così di mettere al riparo la salute ai cittadini e, soprattutto, gli amministratori da possibili avvisi di garanzia. Una storia che in realtà è una presa in giro solenne se si considera che un elevato numero di uffici pubblici e di case popolari ha riscaldamenti obsoleti e che moltissimi autobus delle aziende di trasporto locale sono datati. Circa due terzi degli stabili comunali di Milano - così sostiene il consigliere comunale Fabrizio De Pasquale - e circa 800 edifici adibiti a uffici sono alimentati con caldaie non ecologicamente adeguate mentre l'azienda municipalizzata di trasporto pubblico ha una flotta con anzianità media di circa 9 anni, con punte di 14 anni. Gli stessi automezzi, vecchi e inquinantissimi, che nei giorni di divieto intensificano le loro corse per offrire maggiori servizi, inquinando così di più. Come del resto denunciato da uno studio elaborato negli anni scorsi secondo il quale un bus di città avrebbe un potere di far ammalare e uccidere, diffondendo particelle cancerogene, pari a quello di più di 2mila auto. E, come non bastasse, un altro recente studio sull'inquinamento elaborato dal Politecnico di Milano attesta che il riscaldamento di uffici e abitazioni sarebbe il responsabile di oltre il 50 per cento dell'inquinamento urbano.

Nonostante questo ogni anno la manfrina si ripete e le misure anti inquinamento ricadono sui cittadini. Qualcosa tuttavia sembrerebbe muoversi: per la prima volta si incomincia a pensare a organizzare il traffico che entra nel centro urbano privilegiando il trasporto professionale e prevedendo orari diversi per la raccolta e la distribuzione delle merci. Una strada che da anni gli autotrasportatori indicavano come quella adeguata. Ma occorre altro: per esempio intervenire con una diversa organizzazione (l'Unione del Commercio aveva avanzato un'ipotesi per la distribuzione e raccolta delle merci proprio insieme ai trasportatori che potrebbe essere ripresa) e con veri controlli sui mezzi che effettuano la distribuzione. Il Comune dica subito che dal prossimo anno automezzi obsoleti non potranno più entrare nel centro urbano e, nel tempo dovranno essere alimentati a gas liquido naturale. Si definisca una tempistica e magari si prevedano interventi di aiuto per gli operatori che decideranno di sostituire gli automezzi. Insomma si realizzi un piano del traffico che dia la possibilità agli operatori dell'autotrasporto di attrezzarsi.

*Paolo Ugge*

### BABBO NATALE ARRIVA DALL'EUROPA CON UN CARICO DI BONUS PER I TRASPORTATORI

Una buona notizia arriva a chiudere un anno controverso e impegnativo per il mondo dell'autotrasporto: il via libera agli incentivi per il mare bonus e il treno bonus che le Autorità comunitarie hanno definitivamente siglato in settimana. Un carico di bonus recapitato dalla slitta di Babbo Natale che mette finalmente la parola fine a una vicenda aperta da tempo, anche se ora si dovranno rendere operativi gli aiuti concessi, con l'augurio che accada in tempi brevi, per sviluppare le Autostrade del mare e il trasporto strada - rotaia. Modalità, questa seconda, per la quale è stata anche approvata la riduzione del pedaggio dando quindi una spinta al trasporto combinato via treno ancora più forte. Vale la pena ricordare, in particolare a chi è privo di memoria, che la possibilità di destinare risorse per il rilancio delle Autostrade del mare e del trasporto combinato su ferro è frutto di una scelta responsabile dell'autotrasporto, condivisa dal Governo e sostenuta in sede europea e che in questo percorso gli autotrasportatori non hanno visto purtroppo al proprio fianco coloro che oggi pensano di fare il business per la propria impresa. Ciononostante il lavoro svolto da Conftrasporto ha consentito al settore di mantenere, pur se in momenti di difficoltà, risorse e normative di utilità. Non è stato certo facile, ma un sostanziale aiuto è arrivato dalla decisione, strategica, di fornire alle varie iniziative un sostegno allargato e condiviso che ha interessato il sistema del mare, della strada e della mobilità ferroviaria. Una strategia risultata vincente sui diversi fronti, permettendo, per esempio, che nella finanziaria fosse prevista una soluzione per gli armatori che operano nel corto raggio in tema di Iva, risultato mai ottenuto in passato da chi rappresentava gli armatori. Ma è bene ricordare anche la determinazione utilizzata per contrastare ogni forma di dumping sociale e commerciale che si pratica attraverso lo sfruttamento dei lavoratori. E non ci fermeremo certo qui, pronti ad affrontare un nuovo anno con la consapevolezza che saremo "costretti" a essere ancora più coesi se vorremo supportare l'intero comparto. Tutto questo con una grande certezza: che gli imprenditori, ai quali forniremo le tutele adeguate, sapranno discernere tra chi opera per il proprio profitto e inventa soggetti per proporsi come unico riferimento della committenza, e coloro che giornalmente cercano invece di tutelare l'interesse generale del mondo dei trasporti. Strade già attuate, storie già viste, che non essendo genuine sono sempre fallite. Soprattutto quando a guidare questi tentativi si sono sedute persone alla ricerca di una nuova collocazione, venditori bravi ad attribuirsi meriti di quanto altri hanno costruito o persone che utilizzano l'amicizia (finta) ma non hanno dimostrato il dovuto rispetto degli altri.

*Paolo Ugge'*