

Rubrica Ruote d'Italia su Libero del 3 gennaio 2009

Trasporto e logistica per superare il crac ci vogliono gli esperti

La scorsa settimana abbiamo sottolineato come incognite e previsioni lascino il tempo che trovano. Perché il nuovo anno possa essere davvero migliore, molto dipenderà da ognuno di noi. E, proprio per favorire un 2009 migliore, sono convinto che ogni realtà associativa dovrebbe avanzare proposte concrete per stimolare i propri aderenti ad attivarsi per superare i momenti di difficoltà e farsi trovare pronti a cogliere nuove opportunità. Dai momenti difficili si può uscire in un solo modo: facendo squadra. Più facile a dirsi che a farsi, certo: ma altrettanto sicuro è che per concretizzare questo modo di operare è necessario che i nostri governanti sappiano fare la loro parte, guidando con competenza i passaggi ineludibili: approvvigionamenti energetici, ripresa dei consumi e della produzione, risorse finalizzate a una maggiore competitività.

Le imprese di autotrasporto si troveranno a giocare un ruolo fondamentale partendo dal percorso avviato a fine 2008 con le norme che hanno completato la riforma della liberalizzazione controllata. Una riforma passata attraverso un periodo di sofferenza, determinato dal fatto che nella scorsa legislatura il Governo e le associazioni non hanno operato perché le integrazioni e le modificazioni previste fossero applicate in modo da favorire l'identificazione di norme applicative utili a far funzionare il sistema. Sono state principalmente l'indifferenza e la mancanza di dialogo a generare conflittualità. La fine della legislatura ha prodotto i correttivi al decreto attuativo delle norme e ha introdotto quelle specificazioni necessarie a determinare la trasparenza necessaria nei rapporti tra le parti. Le difficoltà con le quali saremo costretti a confrontarci impongono nuovi impegni, più pesanti, per tutti. Non sarà possibile affrontare i temi legati al trasporto e alla logistica con improvvisazione. La funzionalità di tale attività può diventare la condizione grazie alla quale il prodotto nazionale possa recuperare competitività, se non addirittura per consentire di ridurre il costo di alcuni servizi indispensabili. Pensiamo, per esempio, a una gestione della logistica del farmaco e ospedaliera che, se attuata adeguatamente, ridurrebbe il costo del servizio sanitario attraverso la riduzione di sprechi. Ma sono moltissimi i temi di indubbio interesse per gli operatori del nostro settore.

Fai Conftrasporto lancia l'idea di dar vita a una task force di supporto, senza oneri per lo Stato, per consentire a veri esperti di individuare proposte operative sulle quali aprire i necessari confronti con le rappresentanze delle imprese, al fine di evitare il ricorso a possibili iniziative sindacali, facilmente attuabili in momenti di disagio, ma soprattutto per finalizzare in modo adeguato le risorse finalmente stanziare, evitando il pericolo alle imprese di essere escluse per eccessiva onerosità dal mercato e per favorire quelle realtà che intendono investire per crescere e diversificarsi. Anno nuovo vita nuova: forse è davvero arrivato il momento di voltare pagina, di far viaggiare un carico pieno di meritocrazia anche in un Paese dove i migliori non sempre, anzi quasi mai, sono stati premiati.

PAOLO UGGÈ

Rubrica Ruote d'Italia su Libero del 10 gennaio 2009

Contro la crisi globale il 2009 vedrà il rilancio dell'autotrasporto

Si apre un nuovo anno: sarà all'insegna del rilancio oppure di una nuova recessione? Le previsioni che negli ultimi mesi abbiamo sentito ripetere dai cosiddetti esperti non ci aiutano a leggere chiaramente il futuro. Di certo nessuno seriamente è in grado oggi di sostenere che tutto il 2009 sarà uno dei periodi più disastrosi per la nostra economia. Sono convinto che molto dipenderà da come sapremo attrezzarci per affrontare un periodo difficile e complesso, ma che potrebbe anche riservarci, non certamente nella prima parte dell'anno ma nel secondo semestre 2009, qualche gradevole e gradita sorpresa. Alcuni fatti, più di altri, risulteranno determinanti per capire quale strada imbroccherà l'economia mondiale e nazionale nei prossimi mesi. A cominciare dall'insediamento, proprio nel primo mese del nuovo anno, del nuovo presidente degli Stati Uniti d'America. Altri "indicatori" saranno gli effetti delle misure della Finanziaria, che inizieranno presto a farsi sentire, così come, ci auguriamo, le conseguenze positive dei provvedimenti d'emergenza emanati dal Governo.

Il mondo del trasporto sarà in grado di fornire un quadro generale di quello che realmente si andrà a verificare. Ciò che occorre è conoscenza, professionalità, comprensione dei fenomeni e capacità di gestione. Non c'è dubbio che se non saremo tutti in grado di fornire un contributo utile per consentire alla "squadra Paese" di fronteggiare le problematiche che, se non affrontate, potrebbero produrre evoluzioni nella direzione opposta a quella necessaria, dovremo prepararci ad affrontare ogni forma di spontaneismo sociale. Il Governo ha portato avanti negli ultimi mesi un faticoso accordo con il mondo del trasporto, della logistica e della produzione. Quanto convenuto è divenuto legge. Ora occorre una gestione oculata da parte di tutti, evitando di ricadere in errori che hanno complicato le questioni fino ad arrivare a compromettere il positivo clima che era stato instaurato tra committente e mondo del trasporto, e questo per errori di valutazione commessi da chi avrebbe dovuto assicurare la ripresa di quel confronto che una precisa volontà politica aveva nella passata legislatura abbandonato.

Il rilancio dell'azione di infrastrutturazione e la sospensione della direttiva sull'eurobollo, la messa a disposizione di risorse per sostenere gli investimenti produttivi indispensabili per le imprese, la riduzione dei costi per allinearli ai livelli di nuovi altri concorrenti che stanno aggredendo il nostro mercato, le nuove e più puntuali regole a salvaguardia della sicurezza dei cittadini: sono questi gli elementi sui quali lavorare per costruire insieme strategie che consentano al nostro sistema di fronteggiare le più impegnative sfide del nuovo anno. In questo quadro diviene indispensabile il rafforzamento delle strutture di rappresentanza di quegli operatori che intendono restare sul mercato. Nuove realtà che sorgono più per assicurare la visibilità a soggetti alla ricerca solo del facile consenso (e che per questo sono pronti a sposare la protesta fine a sé stessa) rischiano solo di complicare le condizioni esistenti, di creare illusioni e finire con il danneggiare le realtà che intendono continuare a operare seriamente e professionalmente.

PAOLO UGGÈ*

Rubrica Ruote d'Italia su Libero del 17 gennaio 2009

Sul caso Malpensa e sul codice della strada poche improvvisazioni

Alitalia e le nuove modiche al codice della strada: due temi sui quali si consumeranno, nei prossimi giorni, analisi, proposte e recriminazioni.

Su AlitaliaMalpensa si sono registrate posizioni che sembrano più tendere a ottenere visibilità che a tracciare la rotta migliore per risolvere una situazione difficile, proponendo strategie che spesso hanno dimenticato di analizzare i fatti del passato e i veri nodi da affrontare in un futuro molto prossimo. Alitalia è andata in difficoltà (e questo è bene che gli amministratori locali non lo scordino) perché doveva garantire voli sia su Malpensa sia su Linate, ma anche perché la questione dello sviluppo del trasporto aereo non è stata gestita secondo una logica di sistema, bensì per rispondere a esigenze locali. E dispiace constatare come la tentazione di perseverare ancora oggi sussista. Qualsiasi hub deve operare per attrarre clienti. Per questo occorrono infrastrutture di collegamento, servizi competitivi, conoscenza del mercato e una visione d'insieme. Impegnare il Governo a realizzare accordi bilaterali è positivo ma cambia poco; occorre infatti ricordare che le intese sono stipulate tra Paesi e che vengono raggiunte solo se si trovano reciproche convenienze. E lo stesso discorso vale per il potenziamento del servizio cargo per il trasporto merci. Un obiettivo condivisibile e possibile, ma la realtà ci dimostra che negli aeroporti di Francoforte e Amsterdam, oggi, le merci arrivano via "TIR" proprio perché non esistono le condizioni. Come sempre le intenzioni non bastano, occorrono i fatti.

L'esecutivo può anche ottenere che i voli in arrivo vengano incrementati, ma non può impegnare la nuova compagnia privata a garantire nuovi collegamenti. Ai corti di memoria infine evidenziamo che l'operazione del governo Prodi su Alitalia fallì grazie alla contrarietà dei sindacati.

Oggi Air France è un socio di minoranza; ieri si prendeva tutto, tranne i dipendenti. Il lavoro del presidente del Consiglio Berlusconi ha evitato una svendita e una cordata di imprenditori nazionali gestisce il vettore nazionale; il tempo poi dirà.

Dalle strade nei cieli a quelle su asfalto: anche per le nuove norme sulla guida in stato di ebbrezza o per i tossici dipendenti occorre evitare il ricorso alle facili improvvisazioni. Per combattere i troppi incidenti causati da conducenti ubriachi o drogati serve una terapia d'urto basata su una diversa impostazione della filosofia delle norme. Introdurre il limite dello 0,2 come tasso alcolemico consentito produrrà solo maggior contenzioso e non determinerà un sistema fondato su certezze.

Conftrasporto ha lanciato, proprio attraverso le pagine di Libero, la protesta della tolleranza zero: chi guida non beve e non si droga. Altrimenti gli dev'essere impedito di mettersi al volante. Di fronte a una condizione d'emergenza è obbligatorio intervenire con misure, magari temporali, ma di medesima natura. L'unica strada efficace in alternativa è rapportare le sanzioni accessorie al danno creato a terzi e incrementare il numero e la qualità dei controlli. La soluzione della quale si discute, il limite fissato a 0,2, all'esame della Camera nella prossima settimana, creerà malcontento, non gioverà all'immagine dell'esecutivo anche perché priva di supporti scientifici, e rischia di non raggiungere l'obiettivo di ridurre il numero di coloro che percorrono le nostre strade in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti. E' ora che su questioni che toccano la vita dei cittadini e l'economia si evitino battaglie di ordine politico e ci si affidi di più a chi ha la conoscenza dei fatti.

Rubrica Ruote d'Italia su Libero del 24 gennaio 2009

Il trasporto merci non può pagare dazio per tutti

Preservare le risorse naturali, salvaguardare l'ambiente attraverso l'applicazione del principio del pagamento commisurato al danno ambientale prodotto o all'uso del bene: quelli proposti dalla Comunità Europea sono principi assolutamente condivisibili che non vedono certo Confrtrasporto su posizioni di contrasto. L'intenzione dei burocrati comunitari parrebbe tuttavia rispondere a un altro criterio: penalizzare il trasporto stradale. Per l'Italia la scelta, se applicata in assenza di modalità alternative, determinerebbe per il sistema produttivo condizioni drammatiche.

Bene, dunque, ha fatto il nostro governo a ostacolare questa assurda filosofia economica, contrabbandata come una scelta a difesa dell'ambiente. Senza alternative valide, volendo assumere a riferimento le date fissate dai coordinatori europei per le aperture dei trafori TorinoLione e Brennero, si può affermare infatti che occorrerà attendere ben oltre il 2020 per avere tali linee in operatività.

L'Italia è l'unico Paese le cui merci devono attraversare una catena come le Alpi per raggiungere i mercati europei. In attesa della permeabilità necessaria, che verrà a incrementarsi con la realizzazione dei trafori, si creerebbe una disparità di trattamento, con un'evidente distorsione del mercato che renderebbe meno competitivo il trasporto stradale, oltre ovviamente ai beni stessi. In sostanza si finirebbe per non incrementare l'efficienza delle modalità alternative, penalizzando quella più efficiente che incide sulla competitività dell'economia italiana.

Ci sono poi alcune osservazioni ulteriori da considerare. Per la congestione si prende in considerazione il trasporto delle merci, che è il 15 per cento del circolante e si dimentica dell'85 per cento (autobus e vetture private). Inoltre non si tiene conto che dati in possesso della Commissione europea, sui quali si tace, attestano che non risulta dimostrata la relazione causale tra la tariffazione stradale e il trasferimento delle merci ad altre modalità. Infatti le indagini dimostrano che a un rilevante aumento pari a 1 euro/km si trasferirebbe su ferrovia solo 1,22% del traffico. Quale la logica di una scelta che finirebbe con il pesare solo sui consumatori? Certo che se le rappresentanze di questi cittadini perdono tempo a chiedere il divieto di circolazione nei venerdì per i mezzi pesanti e tacciono su tali aspetti, c'è da domandarsi quale sia la loro reale funzione. Giusto per obiettività e correttezza, occorre aggiungere che se il trasporto merci genera 6,3 miliardi di euro di costi esterni si deve tener presente che dal settore la collettività trae risorse per 20 miliardi, corrispondenti agli oneri fiscali dei quali il trasporto è gravato.

Da ultimo verrebbe logico pensare che l'introduzione di una tariffazione aggiuntiva su alcuni tratti autostradali possa finire col favorire lo spostamento sulla viabilità secondaria, causando problemi di congestione e di sicurezza della circolazione. Adeguata agli interessi del Paese la contrarietà espressa dal ministro Matteoli che ha ottenuto un rinvio della decisione sulla quale è chiamato a esprimersi anche il Parlamento europeo. Dalle notizie in nostro possesso, tuttavia, il nostro ministro sarebbe riuscito a ottenere la previsione di una clausola che lascerebbe ai singoli Stati alcune possibilità di applicazioni in relazione alle situazioni ed esigenze degli stessi.

Paolo Uggè

Rubrica Ruote d'Italia su Libero del 31 gennaio 2009

Sui controlli stradali l'esempio da seguire è quello di Avellino

I controlli sui mezzi pesanti, almeno dieci per ogni giornata in ogni provincia, sono attuabili. La conferma arriva da Avellino e dimostra come l'impegno del protocollo di intesa siglato a Palazzo Chigi nel novembre 2005, che assicura una pattuglia dedicata ai controlli sui veicoli pesanti in ogni provincia, sia realizzabile. Il dato, significativo, è emerso durante un convegno tenutosi ad Avellino, organizzato dalla locale sede Fai per l'inaugurazione della nuova sede provinciale, alla presenza del sottosegretario alle Infrastrutture Mino Giachino. Il Comandante provinciale della Polstrada ha potuto presentare i risultati dell'impegno profuso dalla sezione locale che ha visto le 561 pattuglie dedicate ai controlli dei mezzi pesanti, quasi due al giorno, effettuare ben 15mila controlli e rilevare 6.200 violazioni.

Se provassimo a riproporre il metodo utilizzato nella provincia di Avellino, si otterrebbero sull'intero territorio nazionale un milione e mezzo di interventi. Un dato che avvicinerrebbe il Paese agli standard europei. Gli italiani ricorderanno le immagini e le interviste che "Striscia la notizia" diffuse alcuni mesi fa sul comportamento dei conducenti dei Tir. L'inchiesta evidenziò come imprenditori e conducenti dei Tir operassero senza alcun rispetto delle norme sulla sicurezza.

L'inchiesta di "Striscia" portò anche alla riproposizione, da parte di Conftrasporto, della forte richiesta di realizzare maggiori controlli sull'intera filiera di trasporto. Fai/Conftrasporto denunciò la mancanza di controlli adeguati sia dal punto di vista qualitativo, sia quantitativo, e rese pubblici i dati sull'incidentalità elaborati per il 2007 da Aci e Istat, dati che fotografano senza dubbio la modesta rilevanza del numero degli incidenti che vedono coinvolti i mezzi pesanti.

La scarsità di uomini e mezzi, più volte segnalata dai dirigenti della Polstrada, potrebbe essere superata come sostenne Conftrasporto, se i funzionari abilitati, fossero messi in condizione di aggiungersi nei controlli. Una situazione tutta italiana: da un lato la mancanza degli uomini per effettuare i controlli; dall'altro l'impossibilità per i funzionari in possesso dei requisiti necessari di esercitare il servizio di polizia della strada. Fortunatamente ogni tanto c'è chi le cose riesce a farle funzionare: nella provincia di Avellino è stato dimostrato come gli interventi mirati si possono effettuare e come sia possibile dedicare ai controlli un numero di pattuglie superiori a quelle minime indicate nel protocollo di intesa, come richiesto dagli operatori onesti del settore. Chissà che l'esempio di Avellino non serva ad aprire nuove strade verso nuove soluzioni, facendo trovare finalmente una risposta adeguata a una questione che meriterebbe di essere approfondita dai responsabili dei dicasteri interessati.

PAOLO UGGÈ*

* Presidente nazionale di Fai Conftrasporto

Rubrica Ruote d'Italia su Libero del 7 febbraio 2008

Coi nuovi super tir tanti rischi ma anche opportunità

«Uno studio commissionato dall'Unione Europea dimostrerebbe che l'aumento delle dimensioni e dei pesi dei veicoli industriali potrebbe avere effetti positivi sul trasporto». Questa affermazione, che lascia intendere un possibile parere favorevole, è scritta nei documenti conclusivi della Commissione trasporti. Impossibile per ora prevedere come potrà essere recepita una simile novità dai comuni cittadini, in particolare modo dagli utenti della strada; possibilissimo invece dedurre che l'ipotesi di vedere in circolazione in un futuro più o meno prossimo dei "supercamion" non sia poi così remota. Come in ogni decisione che coinvolge diversi interessi, i pareri non saranno concordanti: tra gli stessi operatori del trasporto non vi è uniformità di vedute anche se i più sarebbero addirittura contrari.

I favorevoli sostengono la tesi che l'aumento dei pesi e delle dimensioni provocherebbe una riduzione dei mezzi in circolazione, garantendo quindi meno congestione, un minor inquinamento, una maggior fluidità della circolazione e una maggior redditività del veicolo. Una tesi non nuova: il problema era stato sollevato infatti già nei primi anni 90 dall'allora amministratore delegato dell'Iveco, Gianfranco Boschetti, che sosteneva come il possibile incremento del 20 per cento, da realizzarsi attraverso una nuova combinazione a sei assi a 48 tonnellate avrebbe prodotto una riduzione del 27 per cento dell'occupazione stradale, mentre un incremento del peso da 40 a 60 tonnellate avrebbe diminuito di circa il 20 per cento il consumo di combustibile e delle emissioni gassose.

I contrari evidenziano, invece, innanzitutto il danno creato dall'usura delle infrastrutture, l'ingombro dei nuovi veicoli e la perdita di competitività delle imprese nazionali rispetto ai concorrenti esteri. Oggi infatti un vettore comunitario può circolare in Italia con un peso massimo consentito pari a 40 tonnellate, regola che non si applica al vettore nazionale che effettua invece i trasporti interni a 44 tonnellate e ha quindi una maggior competitività del 10 per cento.

Ma la vera e rischiosissima conseguenza che in realtà potrebbe generarsi con l'arrivo dei super camion non sembra essere stata presa in considerazione dai super esperti europei. Il risultato, infatti, potrebbe essere esattamente l'opposto di quello ipotizzato e determinare invece che una diminuzione, un aumento del traffico pesante e della congestione, ma soprattutto la perdita di competitività del trasporto modale alternativo.

L'effetto della maggior concorrenza porterebbe a un abbattimento dei prezzi di trasporto: gli imprenditori marginali, per ottenere un viaggio in più, ridurrebbero i prezzi al quintale, pensando di poter recuperare la perdita grazie alla possibilità di poter trasferire più merce, col solo risultato di riversare le conseguenze su coloro che pagano il trasporto che, per unità di prodotto, diminuirebbe, finendo con il divenire più concorrenziale del trasporto effettuato con altre modalità. La maggior flessibilità e l'inesistenza di controlli seri sia su strada sia nelle aziende, indirizzerebbe così la domanda di trasporto verso il "tuttostrada", vanificando tutte le politiche a sostegno del trasporto via ferro e via mare che sia nel nostro Paese ma anche in tutta Europa sono state intraprese, mediante la messa a disposizione di notevoli risorse.

Certo, la sostituzione del parco circolante potrebbe essere agevolata e questo porterebbe a una rapida sostituzione dei veicoli tecnicamente obsoleti e più inquinanti con vantaggi per i costruttori degli automezzi pesanti, ma altrettanto certa è la necessità che una decisione venga assunta non solo dopo una attenta valutazione sui costi e sui benefici, ma anche dell'impatto che in termini di rispetto ambientale e sicurezza della circolazione inevitabilmente si verrebbe a determinare.

PAOLO UGGÈ

Rubrica Ruote d'Italia su Libero del 14 febbraio 2008

Sei mesi senza contributi E si riducono i costi per ditte e dipendenti

Ridurre il costo del lavoro e rilanciare i consumi: pare questa l'esigenza primaria alla quale i governi industrializzati del mondo stanno cercando di dare una risposta concreta e funzionale. Le misure che anche il nostro Governo ha emanato mirano a rispondere alla logica di far ripartire la domanda interna e contemporaneamente aiutare le imprese. A leggere le dichiarazioni dei vertici delle principali rappresentanze del mondo economico, non pare esserci una totale soddisfazione. Si chiede allo Stato sempre di più. La presidenza di Confindustria invita il Governo a osare di più e la richiesta viene da chi rappresenta le piccole e medie imprese e da chi chiede più risorse per rilanciare i consumi.

Ora le difficoltà sono impegnative e ognuno, sentendosi più penalizzato di altri, ritiene giusto evidenziare la propria insoddisfazione rilanciando richieste che talvolta sembrano più degli ultimatum che delle sollecitazioni. Ho letto l'interrogativo che un giornalista economico si poneva sull'adeguatezza di una manovra tendente a favorire un ricambio del parco circolante per imprese che praticano la delocalizzazione come risposta all'elevato costo della mano d'opera. La proposta mirava a vincolare il ricorso al bonus al rapporto con le maestranze nazionali impiegate. Così come la domanda che solleva qualche dubbio sui risultati della Manovra, visto che il principale problema non pare essere per le famiglie quello di cambiare l'autovettura, ma avere in disponibilità più risorse per spendere di più. Ci si ritroverebbe in una poco piacevole situazione se si arrivasse a constatare che l'incremento delle vendite non si è realizzato. Per lo Stato si tratta di un intervento pesante che accolla una parte del costo delle autovetture con ritorni non certi.

Le difficoltà hanno una ricaduta sia sui lavoratori, sia sui datori di lavoro e questo convincimento comincia a farsi strada nelle persone che hanno deciso di rimboccarsi le maniche e affrontare insieme, datori di lavoro e lavoratori, le possibili vie d'uscita. Questi esempi, per ragioni che non riusciamo a comprendere, sono stati evidenziati solo su Libero, sabato 7 febbraio. Il principio su cui gli accordi, raggiunti a livello aziendale, si fondano è il mantenimento dell'organico in cambio di più lavoro e meno guadagno per i lavoratori. Una follia? Eppure il fenomeno è in crescita. In un'intervista che andrà in onda questa sera alle 20.15 su Canale Italia e su altre emittenti regionali e provinciali (l'elenco è su www.conftrasporto.it) del TG Fai, il telegiornale tematico dedicato al mondo dell'autotrasporto, in qualità di presidente ho deciso di lanciare una proposta provocazione che potrebbe avere una triplice valenza. Ridurre il costo del lavoro per le imprese; mettere in tasca più soldi ai lavoratori; rappresentare un onere sostenibile oltre che recuperabile, per lo Stato. Per le imprese di autotrasporto, che subiscono la concorrenza più di altre derivante dal costo del lavoro, sarebbe un aiuto significativo, ma anche altri settori potrebbero trovarlo interessante.

Si tratta di una moratoria contributiva di sei mesi in cui le imprese non verserebbero i contributi agli Enti previdenziali e altrettanto accadrebbe per i lavoratori. Il non versato che deve prevedere un riequilibrio a favore dei lavoratori, debitori di una aliquota più bassa, sarebbe riconosciuto ogni fine mese come elemento distinto della retribuzione a cui si applicherebbe il principio della neutralità fiscale. Il conguaglio potrebbe essere previsto al termine del periodo lavorativo consentendo il recupero dei mancati versamenti. Un aiuto concreto mediamente 300/350 euro al mese ai lavoratori, un'identica riduzione per le imprese, un intervento indolore per lo Stato, ma soprattutto un coinvolgimento di tutte le parti che sacrificano qualcosa di loro nell'interesse comune. Una follia? Il nostro ufficio studi sta analizzando i dati ed elaborando una proposta concreta. E le nostre imprese concordano.

PAOLO UGGÈ

Rubrica Ruote d'Italia del 21 febbraio 2009

Il nostro Paese sotto attacco con la scusa dell'ecologia

Per ora è solo un documento di studio, al quale dovranno seguire la decisione dei ministri e l'eventuale realizzazione, ma il tentativo dei Paesi situati al di sopra dell'arco alpino è preoccupante. Non è una novità, ma la pervicacia di certe economie, che hanno l'interesse a ostacolare il trasferimento delle merci prodotte o trasformate in Italia sui mercati europei, dovrebbe preoccupare il nostro governo e coloro che rappresentano il mondo produttivo e dei consumi. Il grimaldello è sempre quello: il rispetto dell'ambiente. Ecologismo di facciata per nascondere quello che da tempo (prima gli ecopunti, poi i divieti notturni e, non ultimo, il protocollo trasporti) si sta portando avanti: far passare operazioni economiche come iniziative atte a tutelare l'ecologia.

Nessuno in Italia sembra esserne al corrente, anche se il documento circola ed è stato anche oggetto di un confronto venerdì 6 febbraio alla presenza dei rappresentanti della Commissione europea e di quei Paesi che hanno aderito alla cosiddetta "dichiarazione di Zurigo".

Dopo averne visionato il contenuto ci domandiamo quale siano le vere ragioni di non avviare un confronto con le associazioni che rappresentano gli interessi economici presenti nel Paese.

La Svizzera ha assunto l'iniziativa, alla quale hanno aderito Germania, Austria, Italia, Francia e da ultimo la Slovenia. È stato commissionato lo studio che ha il compito di realizzare "nuovi progetti per la regolamentazione del trasporto su strada transalpino basato sul meccanismo di prenotazioni e su una costituenda borsa noli". Una vera bomba a orologeria. Lo schema che il governo elvetico sostiene da diversi anni trova il suo completamento e sostegno nell'Austria in particolare, che già dovette subire nel 2005 il superamento del sistema degli ecopunti preteso, anche allora, con intenti ecologici per l'ingresso nella Comunità, ma che in realtà produsse una forte espansione del trasporto su strada austriaco. In Italia l'incremento dei tir austriaci fu di circa l'80%. Il tentativo di introdurre limitazioni alla circolazione stradale sui grandi assi di comunicazione che consentono ai Paesi periferici di far giungere sui mercati centrali europei i loro prodotti, ostacolato dalla Comunità europea, è stato ulteriormente perfezionato, in questi ultimi dieci anni, attraverso la Convenzione delle Alpi, della quale è parte integrante il protocollo trasporti. Sottoscritto dall'allora ministro Bersani, non è stato ancora ratificato dal nostro governo che pretende giustamente alcune misure a salvaguardia per la nostra economia. In sostanza, partendo dalla condivisibile esigenza di tutelare il patrimonio ambientale, si mira a introdurre ostacoli e sovrapprezzi alla circolazione stradale dei mezzi pesanti. Se fosse una misura a tutela dell'ambiente, qual è la ragione di penalizzare la parte di trasporto, quello pesante, che copre solo il 15 per cento del traffico? Fai Confrtrasporto ha già avviato contatti con i competenti organismi europei segnalando l'evidente violazione dei fondamentali principi che stanno alla base del trattato europeo. I primi riscontri non inducono a pessimismo, anche se la prudenza è d'obbligo. Sussisterebbero perplessità circa la possibilità di dare attuazione a borse noli e sistemi di prenotazione, almeno fino a quando non esistano le modalità alternative. Diviene necessario che su tale questione si realizzi allora un fronte comune. Non è possibile che Fai Confrtrasporto sia riuscita a ottenere informazioni che il governo sembrerebbe ignorare. Oggi Libero lo informa; e noi attendiamo fiduciosi.

PAOLO UGGÈ

RUBRICA RUOTE D'ITALIA su Libero del 28 febbraio 2009

Se il Milleproroghe rende ridicolo l'impegno del governo

Qualcuno li chiama dilettanti allo sbaraglio. Nel Nord Est si ricorre a una definizione colorita, ma che non lascia dubbio alcuno "el tacon xe peso del buso". Modi di dire per sostenere la necessità che per fare le cose bene è necessario conoscere il mestiere. Esattamente il contrario di quanto avvenuto con il decreto Milleproroghe convertito in legge. Il percorso parlamentare del decreto attesta un'inevitabile superficialità che sminuisce la credibilità del governo, per la quale il premier Silvio Berlusconi si spende ogni giorno. Il governo nel decreto anticrisi prevede per le ferrovie un fondo di 480 milioni per assicurare coperture per interventi di pubblico servizio e dei contratti stipulati, destinandone una quota per l'acquisto del materiale rotabile. Ma il decreto Milleproroghe cancella, con un emendamento dello stesso governo, tale disposizione e rinvia la ripartizione dei fondi a un decreto da emanarsi 60 giorni dopo l'approvazione. I tempi si allungano, gli impegni assunti sono aleatori e la ripartizione delle risorse rimane da definire. Un ripensamento è legittimo, ma chi guida il Paese deve dare certezze.

Sempre con un maxi emendamento del governo, s'inserisce, senza pre intese, una norma che modifica la legge quadro sull'attività dei noleggiatori con conducente. Incredibilmente nessuno sembra rendersi conto che la norma mette a rischio l'attività di 40mila imprese e di 200mila lavoratori. Quando alcuni, più attenti, ne prendono consapevolezza, non esiste più il tempo per porvi rimedio. Un'operazione raffinata che scatena la legittima protesta degli operatori. La norma è così inadeguata che la Commissione trasporti della Camera ne chiede la soppressione. Ma il provvedimento è immutabile. Il governo deve intervenire per assicurare che si porrà rimedio alla contestata disposizione.

Dov'era il necessario coordinamento previsto per evitare simili episodi? Qual è il parere, se è stato richiesto, del ministero competente? E l'autore della brillante iniziativa verrà richiamato a maggior serietà? Quanto verificatosi è sbagliato perché va in direzione opposta a quella indicata più volte dal presidente del Consiglio e ridicolizza il governo che si dichiara contrario a forme di protezionismo e sostenitore dei principi europei del libero mercato.

Il testo proposto è incompatibile con le direttive europee: lo stesso Commissario non ha potuto che preannunciare l'apertura di una procedura di infrazione rispetto a quel testo. Ma non è tutto: contrasta con l'articolo 117 della Costituzione e con i poteri d'intervento delle Regioni. Che sia una maggioranza votata al federalismo a espropriare gli enti territoriali appare singolare se non ridicolo. Non a caso si è riscontrata una levata di scudi anche di parlamentari della stessa maggioranza che, trovandosi costretti a scegliere tra la fiducia e il testo proposto, non hanno potuto che scegliere la prima ipotesi. Certo l'immagine dell'Esecutivo non ne trova giovamento e le ripercussioni saranno solo negative. Sia i penalizzati di oggi sia coloro che temporaneamente ne sono stati beneficiati non potranno che restare perplessi e insoddisfatti per quanto avvenuto. Nel terzo governo Berlusconi la riforma era stata avviata. La legge 32/05 aveva aperto un confronto tra le parti che avrebbe potuto costruire il consenso su una riforma europea condivisa, anche con i taxisti, come avvenuto per il trasporto delle merci e dei servizi interregionali di persone. Dopo le inutili e demagogiche "lenzuolate di Bersani" la gente si è trovata di fronte a un'operazione vecchia maniera che danneggia degli operatori e sminuisce l'immagine del governo. Quando torneranno a essere premiate la conoscenza e la competenza, evitando figuracce da dilettanti allo sbaraglio? Il Paese si augura prestissimo.

PAOLO UGGÈ

Rubrica Ruote d'Italia su Libero del 07 marzo 2009

Il fermo del trasporto non va confuso con uno sciopero

Non siamo in grado di sapere come andrà a finire, anche perché i tempi non saranno certo brevi. Ma la decisione di affrontare la regolamentazione degli scioperi nei trasporti è una scelta da condividere, che doveva essere assunta da tempo nel superiore interesse dei cittadini. Gli obiettivi, tuttavia, si possono raggiungere in diversi modi e quello individuato, oltre a dubbi di legittimità costituzionale (articolo 76 della Costituzione), presenta anche complessità dal punto di vista sociale.

Innanzitutto, appare evidente, ogni occasione di protesta verrà utilizzata per strumentalizzare quello che viene già definito un "pesante attacco all'esercizio delle libertà sindacali". La difficile situazione economica favorirà l'inasprimento dei rapporti sociali e le iniziative di natura sindacale troveranno terreno fertile per far divenire la regolamentazione dell'esercizio del diritto di sciopero l'elemento dirimente di ogni vertenza. Se questo è il prezzo che si deve per forza di cose pagare quando uno Stato vuole essere il garante delle libertà individuali, paghiamolo. Si poteva forse affrontare la questione in un modo diverso, per evitare che piccoli nuclei fossero ancora a lungo determinanti su un'intera filiera ed evitare di ridare fiato alle formazioni radicali? Riteniamo di sì.

Il dubbio che ci si limiti a proporre misure che sembrano voler attribuire solo più potere a qualche sigla, con l'eliminazione dei restanti potenziali concorrenti, traspare. Le organizzazioni sindacali fingeranno di protestare, ma per loro non ci saranno rinunce. Non aver ipotizzato l'unico intervento in grado di modificare il sistema contrattuale del settore trasporti eviterà loro il confronto con la base, poco disposta a farsi ricondurre in un unico contratto d'area, ma è anche la prova che la vera utile riforma che si poteva realizzare non è stata fatta. Aprire il confronto sul modello contrattuale di settore avrebbe probabilmente depotenziato le categorie di nicchia in grado di coinvolgere migliaia di lavoratori, ma sarebbe stato giusto per tutti.

Anche sul fermo del trasporto merci si è pensato più a colpire l'immaginario collettivo che la sostanza. La regolamentazione di questo settore venne già affrontata negli anni passati. Tutti gli esperti espressero dubbi sulla possibilità di intervenire. Oggi si vuole regolamentarne la durata massima quasi fosse in linea con il diritto costituzionale sulla libertà di movimento che è il cardine sul quale si regge il provvedimento del Governo. Così non pare essere. Per il settore esiste poi un codice di autoregolamentazione nel quale sono previste le prestazioni minime e i servizi da garantire, il divieto di effettuare blocchi stradali, i tempi di durata massima, le sanzioni e le procedure di raffreddamento, per altro mai esercitate dalla Commissione. Non saranno certo alcune modifiche sulle modalità delle comunicazioni a trovare opposizione

PAOLO UGGÈ*

RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU LIBERO DEL 14 MARZO 2009

Allargare la prospettiva per vedere l'utilità del ponte sullo Stretto

Dopo l'annuncio del premier Berlusconi sulla rimessa in moto dei finanziamenti per rilanciare l'economia e creare i presupposti per uscire dalla crisi, ripercorrendo vie intraprese nel passato e colpevolmente abbandonate dal governo Prodi, i commenti si sono sprecati. Non è intenzione di Confrtrasporto aprire inutili polemiche con chi la pensano in modo opposto, né assurgere a difensore dell'Esecutivo. Ma riteniamo proficuo supportare le ragioni della realizzazione del ponte sullo Stretto, progetto strettamente connesso al potenziamento delle infrastrutture e di grande lungimiranza, perché riverserà positività sull'economia europea e in particolare italiana.

Catalogare la decisione di destinare risorse per far ripartire quell'opera come un monumento alla megalomania o, peggio, a un'iniziativa propagandistica è molto lontano dai fatti. Più realistico sarebbe ricordare che la scelta del ponte appartiene innanzitutto alle decisioni che l'Unione europea effettuò quando volle individuare gli interventi indispensabili per lo sviluppo dell'intera economia continentale. La Commissione europea indicò le grandi reti Ten e i corridoi di comunicazione, ben 4 di questi da realizzarsi nel nostro Paese. Il corridoio V, che collega Lisbona a Kiev; il corridoio XXIV, che collega i due mari e i porti di Genova con Rotterdam; il corridoio VIII, Bari Durazzo Varna e, infine, il corridoio I, Berlino Palermo, che ricomprende la variante di valico, la Salerno Reggio Calabria e il ponte sullo Stretto. Per quei progetti furono approvati dagli organismi europei finanziamenti e i Paesi interessati dovettero assumere impegni che devono, pena la perdita di credibilità, essere mantenuti.

I corridoi, che attraversano l'Europa centro orientale, i Balcani e collegano il Centro Europa, ricoprono un ruolo essenziale per la crescita economica della futura Ue. Interesse preciso dell'Italia invece è non perdere la centralità geo politica nel contesto dell'Europa allargata all'Est e conquistare uno spicchio di mercato nel grande business della logistica mondiale. Oggi più di 400 milioni di TEU (Twenty Foot Equivalent Unit, la misura standard di volume dei container che circolano nel mondo). Nella classifica europea Gioia Tauro è al 7° posto, con 1/3 di TEU movimentati rispetto a Rotterdam. Genova è all'11°. Nel mondo i due porti italiani sono classificati al 15° e al 18° posto.

Intorno al mondo dei container la partita è aperta. Non solo i flussi di merce saranno sempre meno atlantici, ma sia attraverso Suez sia dai Paesi del Nord Africa il tempo di transito renderà più vantaggiosi i nostri porti rispetto a quelli del Nord Europa. L'Italia non può perdere quest'occasione! A riprova di quanto sia strategicamente intuitiva la scelta del governo, ricordo la decisione assunta dal governo giordano di realizzare ad Aqaba un grande hub logistico per intercettare i flussi delle merci, sottraendoli ai vicini Paesi mediorientali. Fare logistica, dunque, è investire sul futuro. Ecco perché, oltre a favorire la realizzazione di una città lineare tra Reggio e Messina, il ponte è l'elemento che collegherà la piattaforma logistica più avanzata nel Mediterraneo, proiettata verso nuovi mercati.

L'Italia deve, per la sua credibilità in Europa, dare vita a un progetto condiviso che, in tempi certi, definisca le opere da realizzare e le porti a compimento. Il ponte è un'opportunità che non può andare perduta. Per questo, nell'interesse del Paese e delle nostre imprese (e di nuovo segnaliamo il silenzio di chi rappresenta il mondo produttivo), la Fai Confrtrasporto si schiera a difesa di un'opera imprescindibile. I tempi possono essere dilatati, purché certi, ma metterne in dubbio l'utilità è un errore che rischieremo di pagare caro.

PAOLO UGGÉ*

Rubrica Ruote d'Italia su Libero del 21 marzo 2009

Servono soldi veri ma anche rispetto delle regole

Anche Confrtrasporto non può che condividere la pressante richiesta rivolta al governo perché le somme messe a disposizione siano rese, da subito, spendibili per le imprese.

Le associazioni del trasporto, dopo mesi di riunioni, si sono viste costrette a richiedere un urgente incontro alla Presidenza del Consiglio per evitare il possibile avvio di una nuova fase conflittuale che rappresenterebbe un colpo non facilmente sopportabile per il sistema economico sociale.

Confrtrasporto non intende certo "rilanciare" sul tema delle risorse: chiede solo serietà e chiarezza e, soprattutto, che in tempi rapidi siano messe a disposizione quelle risorse già stanziare con leggi. A differenza di chi rilancia costantemente richieste di finanziamenti, l'autotrasporto si limita a chiedere al governo di voler riaprire un confronto con l'impegno di concluderlo in tempi rapidissimi e soprattutto con la garanzia che le cose possibili da ottenere siano subito realizzate.

Vi sono richieste che, senza costi ulteriori, consentirebbero di riaprire un confronto anche su temi che coinvolgono interessi diversi, destinati a produrre positività per tutti e favorire la ricerca di una soluzione.

Il punto centrale dal quale partire (o meglio, ripartire) non può essere che il rispetto delle regole. Non v'è dubbio che su tale principio vi debba essere da parte di tutti i soggetti una visione univoca, soprattutto in tema di sicurezza. Chi viola le leggi deve essere escluso da qualsiasi beneficio statale. È forse troppo chiedere al governo di favorire un sistema così impostato come contropartita per concedere quei "soldi veri" che vengono giustamente richiesti? Il rispetto delle disposizioni sulla sicurezza sociale e sulla circolazione dovrebbero vedere impegnate insieme le parti. E altrettanto dovrebbe avvenire nella definizione di un sistema che privilegi, nelle prestazioni dei servizi di trasporto, i contratti scritti, per consentire un rapporto chiaro e trasparente, lasciando la libertà di definire i rapporti commerciali.

Oggi non è sempre così e talvolta chi riceve "soldi veri" è il primo che tende a scaricare su altri le conseguenze di comportamenti messi in atto, al solo scopo di realizzare maggiori profitti.

Nelle condizioni in cui si trova l'economia, ogni cosa, nell'interesse generale, può anche essere ridiscussa. Anche le stesse intese già sottoscritte possono essere rivisitate, purché l'interlocutore sia autorevole e credibile e lavori per favorire interventi immediati utili alle imprese per recuperare competitività, attraverso la riduzione dei costi. Ciò che conta sono la certezza dei tempi, la trasparenza nei rapporti, l'applicazione delle regole, l'attuazione di proposte che, a costo zero, possono consentire il recupero di flessibilità necessaria e, infine, il superamento delle astruse interpretazioni di norme burocratiche che possono invece essere meglio calibrate. Con questo spirito Confrtrasporto, nell'ambito dell'intesa con le altre organizzazioni, condivide i forti appelli alla concretezza lanciati in questi giorni. È però indispensabile che da parte di tutte le realtà che spingono per ottenere interventi economici vi sia condivisione su un principio: che quando lo Stato destina risorse pubbliche per favorire il superamento delle situazioni di difficoltà non siano più consentiti comportamenti, in violazione delle leggi, in cui talvolta gli stessi destinatari di interventi pubblici, pur di trarre vantaggi ulteriori, perseverano. È un patto che lanciamo ma che per essere realizzato necessita di coerenza e onestà tra tutte le parti contraenti. Non resta che augurarci, nell'interesse del Paese, che questi riferimenti siano presenti nei protagonisti della vita sociale ed economica.

PAOLO UGGE

Rubrica Ruote d'Italia su Libero del 28 marzo 2009

Serve una politica dei trasporti di prospettiva e scelte immediate

Tra le iniziative che vanno prese in considerazione (e soprattutto adottate) per consentire una reale ripresa dell'economia del nostro Paese, non possiamo sottacere quelle che riguardano il trasporto e la logistica. Il presidente del Consiglio, Silvio Berlusconi, ha incontrato le rappresentanze del mondo industriale, del commercio e dell'artigianato ma il Governo, fino a oggi, con il mondo del trasporto e della logistica non ha mantenuto lo stesso confronto produttivo. Gli incontri effettuati sono per lo più serviti a rinviare da una riunione all'altra l'attuazione delle intese raggiunte con le associazioni del settore senza rendere spendibili le risorse messe a disposizione.

L'obiettivo delle lettere aperte indirizzate, attraverso il quotidiano Libero, al ministro competente e allo stesso presidente del Consiglio era proprio quello di ottenere certezze e definizione delle regole da rispettare.

Nell'allegato trasporti al Dpef si sostiene che adeguando l'incidenza del costo della logistica a quello medio europeo si potrebbero risparmiare 40 miliardi di euro. Per realizzarlo bisogna però fare e saper fare sistema.

È ovvio che nessuno pensi alla bacchetta magica per la soluzione di un tema complesso. Per essere funzionali gli interventi devono far parte di una logica d'insieme, come disegnato dal Patto della logistica. A parole molte sono le soluzioni indicate ma la traduzione pratica è lontana dalle esigenze e i comportamenti sono contraddittori.

Chi chiede «soldi veri subito» e non perde occasione per rimarcare l'esigenza di sicurezza e certezza delle regole non sempre le rispetta; nei confronti dell'economia siciliana, più colpita dalle difficoltà, manca un'iniziativa che consenta il superamento della paralisi nella mobilità delle merci.

Quella che potrebbe divenire la piattaforma logistica più avanzata nel Mediterraneo è oggi gravata da una viabilità precaria per i lavori sulla Salerno Reggio Calabria, da collegamenti via treno e via mare inadeguati, da porti saturi con inefficienze legate alla retroportualità. Le prospettive che si intravedono non sono incoraggianti: gli interventi necessari, anzi indispensabili, per incentivare lo sviluppo del combinato sono stati soppressi, i controlli sui mezzi pesanti, di grande aiuto per lo sviluppo delle modalità alternative, sono stati ridotti.

A questo si aggiungeranno, con l'avvento della buona stagione, gli armatori (che, non dimentichiamolo, hanno lavorato a pieno ritmo grazie al trasporto merci aumentando i noli per gli incrementi dei prodotti derivanti dal petrolio e mai riallineati) e che con l'estate lasceranno puntualmente a terra gli ingombranti Tir per trasportare le più remunerative autovetture dei turisti diretti nelle isole.

Di fronte a questo quadro sarebbe indispensabile nell'organizzazione della filiera merceologica un piano di coordinamento. Perché non selezionare il trasporto via mare per tipologia di merci; non indirizzare gli interventi pubblici solo sulle navi tutto merci; non destinare almeno parte della flotta, ancor in mano pubblica, al trasporto merci per un equilibrio più razionale; non rendere funzionale l'intera filiera coinvolgendo tutti i soggetti che sono parte della catena del trasporto?

Ma se non si affronteranno in tempi rapidi con una logica di sistema i temi complessi del trasporto pubblico locale, le tensioni esploderanno. Il trasporto effettuato con taxi e vetture con noleggio del conducente di fronte a delle decisioni di stampo elettorale, contrarie a direttive comunitarie e alle competenze che il titolo quinto della Costituzione assegna alle Regioni, reagirà protestando; il trasporto merci è in ebollizione e le aziende a rischio chiusura. Non è sufficiente rispondere allora con tavoli di crisi e cabine di regia. Occorre avere in mente un modello di sviluppo. Dal Governo "del fare" ci si attende, anche per i trasporti, che si definisca una prospettiva politica, scelte coordinate e su temi urgenti risposte immediate. O, almeno quelle che non costano nulla.

PAOLO UGGÈ *

Rubrica Ruote d'Italia su Libero del 04 aprile 2009

L'Anas non ha capito la politica dei trasporti

Conftrasporto è più volte intervenuta per richiedere una politica dei trasporti gestita secondo la logica di sistema, anche per evitare che, in assenza di coordinazione, si assista a comportamenti che rischiano solo di favorire incomprensioni o si dia il semaforo verde a idee stravaganti difficili da accettare, frutto di scarsa conoscenza della materia: in particolare di politica della sicurezza e del riequilibrio modale che dovrà portare nel nostro Paese a una ripartizione più funzionale tra le modalità ferro, gomma, mare e aria.

Sulla sicurezza non si può che condividere la scelta del ministro dei Trasporti, Altero Matteoli, di far ricorso a dei provvedimenti d'urgenza per porre un rimedio al ripetersi di comportamenti intollerabili sulle nostre strade. Il provvedimento finale dovrà anche prevedere, un'apposita delega al Governo per introdurre modifiche razionali che rendano il codice della strada uno strumento davvero snello ed efficace. Si dovranno evitare le mezze misure e le solite, inutili mediazioni, rapportando le sanzioni accessorie alla gravità del danno arrecato ai cittadini. In particolar modo occorrerà modificare la disposizione che trasferisce alle imprese di trasporto, nel caso di assunzione di tossicodipendenti, l'onere di effettuare le necessarie verifiche dopo che il rapporto di lavoro si è instaurato.

Fai Conftrasporto da tempo chiede che almeno per i professionisti del volante questo dato debba essere il requisito essenziale per ottenere il certificato di abilitazione professionale. Così come per una maggior sicurezza occorre incrementare e non diminuire i controlli sulle strade e nelle aziende della filiera che, come recentemente documentato sulle pagine di Libero, si sono invece ridotti.

L'applicazione delle norme sulla sicurezza sociale e sulla circolazione di coloro che guidano un mezzo pesante sono la condizione per migliorare la sicurezza ma anche per rendere più conveniente l'utilizzo delle modalità di trasporto alternative.

E su questo "doppio binario", sicurezza e opportunità di trasporto diverse e combinate fra loro, che occorre proseguire un cammino comune e condiviso, non abbandonando il trasporto merci su ferrovia ma anzi potenziandolo perché solo seguendo la strada che congiunge l'asfalto con le rotaie si può ritrovare quella maggior competitività dei trasportatori italiani che non è affatto generata dal valore più basso dell'accisa del gasolio, rispetto a quello vigente in Europa e, in modo più generale dai costi di esercizio, come invece sostenuto nei giorni scorsi. Basta dare un'occhiata alla direttiva europea che fissa il valore dell'accisa a quella in vigore alla data del 31/01/2003, oltre alla tabella pubblicata sul sito del ministero dello Sviluppo economico, che lo conferma.

Assolutamente ridicole, invece, le affermazioni dei due principali responsabili dell'Anas secondo i quali, come denunciato dalla Fondazione Guccione che si occupa delle vittime della strada, «le strade dissestate, piene di buche e male illuminate si rivelano più sicure perché inducono coloro che sono alla guida a essere più attenti e avere maggior prudenza». Se l'infelice frase non fosse smentita, chiediamo l'intervento urgente del Governo che viene coinvolto da affermazioni così avventate. Nei mesi scorsi, avevamo avanzato la richiesta di un coordinamento su trasporto, logistica e sicurezza della circolazione. Alla luce di queste "performances" ri tengo che una risposta vada trovata.

Rubrica Ruote d'Italia su Libero del 12 aprile 2009

La tragicommedia degli specchietti retrovisori dei tir

E io pago... La celebre battuta del grande Totò nel film "47 morto che parla" calza a pennello per commentare una vicenda che sta creando difficoltà alle imprese d'autotrasporto. Tutto discende da una norma superiore europea, la direttiva 2003/97 CE, che rende obbligatoria l'installazione, tranne che per i veicoli immatricolati a tutto il '99, degli specchi retrovisori per consentire una visione più ampia.

In sostanza gli autoveicoli immatricolati successivamente devono essere dotati di specchietti e quelli immatricolati dopo il 26 gennaio 2007 dovrebbero uscire dalle case costruttrici già con tali specchi montati.

Questo non è avvenuto, tanto che con un'ulteriore direttiva del 2007 è stato esteso l'obbligo a tutto il parco circolante avente massa complessiva superiore alle 3,5 tonnellate. Il nostro solerte ministero dei Trasporti ha recepito la nuova disposizione, dettandone le caratteristiche tecniche. Ma nonostante questo, le immatricolazioni hanno continuato a essere effettuate. L'ennesimo pasticcio all'italiana, che i responsabili delle associazioni delle case costruttrici, sensibilizzate, hanno riassunto affermando che «causa alcuni aspetti non pienamente chiariti e la tardiva emanazione dell'ultimo decreto, a cui si aggiungono le difficoltà insorte per la straordinaria crisi in atto nel settore, si sono determinati dei ritardi nella produzione e conseguentemente la mancanza di pezzi sul mercato».

Non sappiamo se piangere o ridere. Una cosa è certa: le conseguenze di questa brillante operazione ricadono sulle imprese che hanno in dotazione mezzi privi degli specchi regolamentari. Quelle che operano nei traffici internazionali non possono uscire dall'Italia; nel nostro Paese, se incappano in controlli severi, sono obbligati a rientrare in sede e al pagamento di una sanzione. Nessuno vuole discutere l'installazione di quanto previsto in nome di una maggior sicurezza. Alcune domande tuttavia meriterebbero delle risposte.

Risponde al vero che dopo la data del 26 gennaio 2008 è stata consentita l'immatricolazione di veicoli non dotati di tali specchi, visto che così lamentano i trasportatori? E se sì come mai? Perché dal gennaio 2008 gli esperti che si trovano presso il dicastero dei Trasporti non hanno pensato di trovare una soluzione che evitasse di aggiungere costi alle imprese? Domande che esigono una risposta immediata, anche perché, nel frattempo, si sono determinati e continuano a determinarsi pesanti danni economici che, per ora, sono tutti a carico degli imprenditori, operatori incolpevoli che si ritrovano costretti a subire le conseguenze di chi non ha saputo affrontare nel modo adeguato e nel tempo debito il problema. Il solo sconsolante risultato che si è potuto ottenere, oltre a una generica risposta, è stato scoprire che, anche per azioni di speculazione, i prezzi dei pochi specchi che si trovano sul mercato sono aumentati.

A questo punto agli imprenditori che vorranno dotarsi a prezzi equi degli specchi non resta altro che recarsi all'estero. "E io pago..." diceva il principe della risata. E così dovranno fare i nostri imprenditori del trasporto.

Rubrica Ruote d'Italia su Libero del 18 aprile 2009

Marocco e Giordania ci stanno superando nel settore trasporti

Recentemente, proprio dalle colonne di Libero, difendendo la scelta di realizzare il Ponte sullo Stretto di Messina e analizzando le opportunità rispetto ai nuovi mercati emergenti, abbiamo evidenziato come la logistica sia diventata il vero elemento che può fare la differenza nello sviluppo di una economia. Come esempio abbiamo citato quello del governo giordano, che ha deciso di puntare sul porto di Aqaba come punto strategico dove realizzare un grande Hub per intercettare i flussi di merci che si prevede transiteranno per quelle rotte. Nei giorni scorsi Libero, con un appropriato servizio, ha reso nota la decisione del Marocco di finanziare un mega progetto per trasformare il Paese nella piattaforma logistica del Mediterraneo e dell'Europa. Le risorse stanziare sono adeguate (12 miliardi di euro dal 2008 al 2012 per le grandi infrastrutture), così come interessanti sono le misure di carattere fiscale: niente IVA e tasse per i primi cinque anni e dal sesto anno le imposte saranno pari all' 8,75% sugli utili. Le scelte effettuate si accompagnano a costi del lavoro, dell'energia e dell'acqua che risultano essere altamente competitivi. Tutte condizioni che renderanno raggiungibile, con l'apertura del secondo terminal, l'obiettivo di far divenire il porto di Tangeri una realtà quasi simile al porto di Rotterdam per Teu (misura standard di volume dei container) movimentati.

Un Paese che si affaccia sul Mediterraneo, dunque, sta puntando con determinazione ad attrezzarsi per gestire negli anni a venire la maggior parte dei flussi di traffico provenienti dai mercati emergenti, offrendo un esempio da seguire anche per l'Italia, "sorpassando" una volta per tutte le lungaggini e i blocchi ideologici degli ambientalisti di facciata. Bisognerebbe che il popolo italiano citasse per danni tutti coloro che si sono distinti in questi anni come gli affossatori di ogni iniziativa tendente a potenziare la dotazione infrastrutturale del nostro Paese. L'avvilente realtà è sotto gli occhi di tutti: mentre in Italia, nei due anni di inattività generati dal governo Prodi, si operava solo per ostacolare e criticare il Piano che il secondo e terzo governo Berlusconi avevano avviato concretamente, in altri Paesi ci si attrezzava per realizzare quanto da noi ostacolato.

Forse tutto questo non basterà ancora ai nostri esecuti della polemica fondata sul capello, ma non crediamo servano altre dimostrazioni per spiegare quanto possa essere positiva per la nostra economia, e in particolar modo del mezzogiorno, l'accelerazione di un progetto di logistica per il nostro Paese. Occorrerebbe che su tale aspetto si incentrasse la prossima tornata elettorale europea. I nostri futuri parlamentari dovranno avere la consapevolezza che la battaglia sullo sviluppo del sistema logistico del nostro Paese è la condizione non solo per dare nuove opportunità ai nostri lavoratori, ma anche per creare le condizioni affinché l'intero sistema europeo non regali opportunità significative a Paesi che, non essendo parte dell'economia continentale, sono in evidente competizione con l' Europa. Fai Conftrasporto favorirà e si impegnerà con tutte le proprie forze perché questo salto culturale si realizzi e intervenga direttamente: non certo proponendo candidati, ma predisponendo una sorta di Bignami della logistica da mettere a disposizione chi avrà il compito arduo di rappresentare nel prossimo Parlamento europeo il nostro Paese. Il Governo non ha dubbi su tali ipotesi: il Presidente del Consiglio con insistenza lega sviluppo e crescita alla realizzazione di opere pubbliche. Non resta che augurarsi che i rappresentanti dell'Esecutivo e i nuovi parlamentari lavorino in sintonia, abbandonando le scontate dichiarazioni di chi commenta le evoluzioni in atto con frasi sulle opportunità che si possono cogliere sulle iniziative intraprese da Paesi con noi concorrenti, dimenticando che le vere opportunità risiedono nella capacità di gestire il grande afflusso di merci nel nostro Paese.

PAOLO UGGÉ

Rubrica Ruote d'Italia su Libero del 25 aprile 2009

Idee per governare la mobilità nelle grandi città

Le grandi città metropolitane sono di fronte a decisioni importanti sul fronte della mobilità cittadina. Le ipotesi fatte circolare hanno destato pareri discordanti. Anche Milano ha avviato un dibattito su che strada percorrere. E c'è da essere certi che i temi individuati al tavolo del capoluogo lombardo finiranno per estendersi in tutte le principali cittadine italiane, costringendo gli amministratori a misurarsi con problemi di non facile soluzione. Un modello per tutti non esiste. Anche se alcune regole rivestono una valenza generale. Il governo Berlusconi nel 2005 portò a compimento un'iniziativa mai verificatasi in passato. Riuscì a elaborare e a far approvare dal Cipe, il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica che stabilisce le linee generali di politica economica finanziaria, il Piano della logistica, che identifica anche progetti di filiera, ivi compresa la distribuzione delle merci, per tipologie, nelle città. Milano, allora guidata dal sindaco Gabriele Albertini, stipulò una convenzione con il ministro delle Infrastrutture e Trasporti per dare attuazione a un progetto pilota per la città.

La prima domanda è che fine abbia fatto quel progetto e perché tutto sia finito nel dimenticatoio. Tutto da rifare? Sarebbe più opportuno, prima di accantonare i progetti, sottoporli a un'attenta verifica che preveda il coinvolgimento della comunità per individuare le eventuali integrazioni e modifiche. Sarebbe interessante conoscere le ragioni per cui quel progetto sia stato messo nel cassetto. In attesa di ricevere una risposta, ci sono alcuni fatti che devono essere assunti a riferimento: i flussi dei traffici e la consegna o raccolta delle merci nel centro cittadino. Perché non affrontare, attraverso una razionalizzazione concordata, questi due aspetti che, se risolti, potrebbero evitare il ricorso alle ordinanze ipotizzate? Se un attento cittadino si recasse nelle zone dello shopping nelle ore mattutine scoprirebbe che su cento negozi ci sono quasi cento automezzi che effettuano le consegne. Molti utilizzano i propri automezzi per gestire la consegna e il ritiro. Così si scaricano gli effetti di una mancanza di razionalità sulla collettività. Perché non si evita che il ritiro della spazzatura avvenga in concomitanza con l'orario in cui scuole e uffici aprono i battenti? E perché la consegna delle merci ai negozi avviene nella medesima fascia oraria?

Governare la mobilità di una città impone la necessità di individuare, meglio se ottenendo il consenso degli operatori interessati, le misure che impediscono il sovrapporsi di mobilità che può, se regolata, essere diversificata. Raccolta della spazzatura, internalizzazione dei costi generali per chi continuasse a consegnare le merci con propri automezzi in coincidenza con le fasce orarie di grande mobilità, possono essere risposte più funzionali che non attuare la scelta del carico scarico, come ipotizzato, solo di notte. Perché il sistema notturno funzioni occorre sia individuata una rete di punti di transito o luoghi di raccolta e consegna dove coloro che condividono lo stesso punto possano recarsi per ritirare le merci in deposito. Oggi non pare esistano queste condizioni. La stessa rete metropolitana potrebbe essere il vettore per far giungere una certa quantità di merci nel centro cittadino.

Una risposta alla mobilità nelle città può venire solo da una gestione logistica appropriata, evitando misure emotive che non portano a soluzioni ottimali e rischiano di non trovare il consenso dei cittadini e degli operatori. Una delle sfide che vedrà coinvolta l'Europa si giocherà attraverso un processo di riordino sui versanti dei grandi nodi urbani, che richiedono la razionalizzazione e la messa a sistema delle infrastrutture esistenti e una gestione dei servizi competitiva. Non bastano le infrastrutture, occorre che siano connesse e che i tempi degli spostamenti dei cittadini e delle merci siano affidabili. In sostanza un vero e proprio piano della mobilità e traffico.

PAOLO UGGÈ *

Rubrica Ruote d'Italia su Libero del 3 maggio 2009

Il mercato nero dei "bancali d'oro" che mina la salute

Spieghiamo subito che i pallets sono dei bancali, in genere di legno, che vengono utilizzati per meglio stivare merci a bordo degli automezzi pesanti. Sono utilizzati per trasportare frutta, generi alimentari e anche prodotti chimici, con dimensioni definite da normative, utili per velocizzare le operazioni di carico e scarico. Questa operazione, inizialmente introdotta come servizio aggiuntivo gratuito messo a disposizione dei committenti, è oggi divenuto un costo non più sostenibile per le imprese oneste di autotrasporto e finisce con alimentare un mercato illecito nel quale, oltre a furto, ricettazione e evasione di Iva, si possono generare anche problematiche che toccano la salute dei cittadini, visto che bancali utilizzati per il trasporto di prodotti chimici talvolta vengono usati anche per generi alimentari. Secondo stime attendibili, il giro illecito d'affari raggiungerebbe valori importanti che oscillano sui 500mila euro al giorno. In pratica alcuni camionisti, anziché riconsegnare i bancali, li rubano e li vendono in contanti a quattro euro e mezzo circa, generalmente in nero. Parliamo di circa 120mila pezzi che vengono sottratti alle imprese nel nostro Paese e rivenduti senza fattura a operatori, per lo più non in regola, che lucrano sul prezzo di vendita (otto euro) traendone vantaggi illeciti.

Questi dati si possono desumere leggendo gli atti legati all'operazione denominata "bancali d'oro" con la quale i carabinieri di Forlì hanno sgominato una vera e propria banda che operava nella zona. Anche agli ignari cittadini sarà capitato di leggere ai bordi delle strade cartelli con scritto "acquisto e vendo bancali". È lì che quasi certamente si sviluppa il mercato nero dei pallets, innescato da conducenti compiacenti che falsificano le bolle d'accompagnamento, scaricano i pallets e incassano in contanti il frutto del loro illecito scambio. I committenti, non tutti ovviamente, anziché trovare una comune soluzione, si limitano così a trasferire sulle imprese di autotrasporto i costi della mancata restituzione dei bancali dichiarati rubati o smarriti.

La logica vorrebbe i pallets venissero considerati merce di proprietà del soggetto che ordina o corrisponde il corrispettivo del trasporto e quindi non un costo oneroso da scaricare sulle spalle degli operatori del trasporto. Così però non avviene, soprattutto per l'esasperata concorrenza esistente, per cui le imprese di trasporto si trovano a dover sostenere i costi per tenere una vera e propria contabilità di magazzino. A godere i frutti di questa situazione, dunque, sono i committenti "furbi" e coloro che, causa operazioni illecite nel disinteresse delle autorità competenti, possono operare favorendo dei collegamenti con elementi dediti al riciclaggio di denaro sporco.

L'indagine dei carabinieri di Forlì è la riprova che quanto da tempo segnalato dalle associazioni e imprese coinvolte risponde a verità. Una conferma della necessità di trovare una soluzione si ottiene leggendo l'intesa, raggiunta nel giugno scorso con il Governo, nella quale si prevedeva una norma che rendesse obbligatoria la definizione di tali operazioni, lasciando comunque alle parti la libertà contrattuale. La disposizione, inserita nel provvedimento per l'autotrasporto, venne contestata e trasformata nell'impegno di trovare rapidamente una soluzione tra le parti in cambio della soppressione di quanto introdotto con il provvedimento. A distanza di quasi un anno, questa è una delle inadempienze del dicastero competente denunciate dalla categoria. Nulla è stato fatto e coloro che commettono atti illeciti sulle spalle altrui continuano a operare nel silenzio di tutti. Se si effettuassero i controlli, come fatto a Forlì, probabilmente si riuscirebbe a porre fine a un'operazione che consente alla malavita di trarre vantaggi impunemente.

PAOLO UGGE *

Rubrica Ruote d'Italia su Libero del 9 maggio 2009

I burocrati fantasiosi pronti a privilegiare chi trasporta valori

Non ci piace ergerci a censori del comportamento di rappresentanti della pubblica amministrazione o del governo, ma non possiamo far passare sotto silenzio alcune iniziative che sembrano fornire, in modo evidente, aiuti a una categoria in particolare. Il tema è quello della nuova definizione che i ministeri competenti sembrano voler attribuire al significato della terminologia "trasporto di beni di lusso o di valori". Il caso è stato sollevato da alcuni operatori che si sono visti assoggettati a gravose sanzioni penali in quanto avrebbero trasportato, senza licenza di guardia giurata, beni di valore. L'interpretazione che sta generando una situazione conflittuale dal punto di vista legale e politico (alcuni deputati stanno predisponendo un'interrogazione), discende dalla volontà di estendere la disciplina del Testo Unico di pubblica sicurezza a tutti i beni di valore, per i quali si rendono necessarie anche autorizzazioni e scorte.

Proprio per evitare applicazioni distorte della norma primaria, il 21 giugno 2000, con una propria direttiva, il capo della Polizia aveva chiarito che per "tra sporto valori", da effettuarsi con l'intervento di guardie giurate, si dovesse intendere il trasporto di denaro. Il senso pratico e la conoscenza del significato più ampio di quello che avrebbe potuto determinare un'interpretazione estesa di tale definizione non era sfuggito a un attento dirigente dello Stato come Gianni De Gennaro. Ben documentato sulle procedure di infrazione che la Corte di Giustizia della Comunità Europea avrebbe potuto attivare nei confronti dell'Italia, era tempestivamente intervenuto. Recentemente, invece, i "nuovi esperti del governo" hanno inserito nel D.P.R. 4 agosto 2008 n.153 un articolo, il 256 bis, che anziché attenersi alla chiara interpretazione già emanata ha generato dubbi interpretativi. Vista la fantasia galoppante di taluni burocrati non ci sarebbe da stupirsi se intendessero sottoporre alle normative sul trasporto valori tutti i prodotti aventi una rilevanza economica. Tv, computer, alimentari.

A fronte di alcune prese di posizione qualche dubbio è sorto, tanto che si è provveduto a dar vita a un'apposita commissione al ministero dell'Interno. La lungimiranza della burocrazia non si è fatta cogliere di sorpresa, perché a rappresentare il mondo dell'autotrasporto è stata inserita in prima istanza l'unica associazione che rappresenta le imprese del trasporto di valori. Come affidare il trasporto di sangue al conte Dracula...

Perplessità e interrogativi su tali comportamenti sorgono spontanei. Il risultato è evidente: alcuni verranno avvantaggiati e le imprese che effettuano tale attività otterranno un notevole incremento della domanda. Dal governo del "fare e della concretezza" gli operatori interessati si attendono sì un intervento politico competente (che ponga rimedio a svarioni destinati a produrre solo un aggravio delle procedure) ma anche chiarimenti sulle ragioni di tali disinteressate intuizioni. Alla faccia dell'eliminazione degli inutili ostacoli burocratici che imbrigliano la libertà di intraprendere per i nostri imprenditori.

PAOLO UGGÈ

Rubrica Ruote d'Italia su Libero del 16 maggio 2009

Le molte lacune e la poca severità del codice stradale

Si può affermare che le recenti modifiche al codice della strada, approvate dalla Commissione Trasporti della Camera, rappresentano un passo in avanti per una maggior sicurezza, anche se si riscontrano soluzioni parziali, probabilmente riconducibili a mediazioni tra le forze politiche nel tentativo di ricercare sul testo la maggior condivisione.

Sulle norme che hanno come obiettivo la salvaguardia delle vite umane ci saremmo però aspettati dal governo più determinazione. Pur evidenziando le positività introdotte, presentiamo alcune modifiche, che, se accolte, soddisferanno la forte domanda di sicurezza dei cittadini. Le maggiori novità apportate riguardano l'introduzione della guida accompagnata per i giovani che vogliono effettuare un periodo di apprendimento (10 ore di scuola guida sembrano essere però poche); l'obbligo della revisione della patente quando la pena accessoria ne preveda il ritiro; il divieto per i Comuni di "fare cassa" con i controlli degli autovelox sui tratti extraurbani e autostrade; l'obbligo, per i ciclisti, di indossare i giubbotti retroriflettenti; la soppressione della norma che vieta la fermata o la sosta breve a motore acceso; l'inasprimento delle sanzioni accessorie per chi viene trovato alla guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti, nonché la maggiorazione delle sanzioni in rapporto al danno determinato al terzo e, nei casi di revoca della patente, la riconsegna della nuova solo dopo 5 anni; infine la graduale introduzione del principio: "Se bevi o ti droghi non guidi" per alcuni conducenti professionisti, e per i neo patentati nei primi tre anni.

Negare la presenza di elementi di positività sarebbe ingeneroso, ma sarebbe sbagliato non evidenziare le lacune presenti nel testo licenziato. La speranza è che il governo voglia consentire le opportune modificazioni. Ecco le principali: dare attuazione al principio della legge n°32/05 sulla responsabilità condivisa e prevedere che, in presenza di incidenti con feriti o morti, scattino i controlli sull'intera filiera (limitarli alle sole imprese di trasporto significa escludere quelli che sono talvolta i "mandanti" degli incidenti); estendere la validità delle norme a tutti i conducenti professionisti, includendo anche coloro che circolano, talvolta nel dispregio totale delle regole, con autoveicoli aventi portata superiore ai 15 quintali (i compensi spesso sono legati al numero delle consegne effettuate e il rispetto delle regole non è purtroppo il loro primo obiettivo: non prevedere per questi conducenti la revoca della patente in caso di guida in grave stato ebbrezza o sotto l'effetto di stupefacenti è un grave errore); obbligare tutti i professionisti della guida a dimostrare, prima dell'assunzione, di non far uso di droghe e consentirne, nel caso, il licenziamento per giusta causa.

La gravità dell'esclusione di chi guida autoveicoli leggeri di proprietà si evince da un semplicissimo dato: gli autoveicoli in conto proprio sono quasi 3 milioni, contro i 600mila in conto terzi. Il governo doveva rappresentare tale aspetto, ma leggendo i lavori parlamentari non risulta siano state fornite ai commissari tali informazioni. Questa prima e sintetica analisi mira a evidenziare una realtà che non può passare sotto silenzio: "fare lo Stato" significa anche garantire che l'incolumità venga per tutti tutelata. Per questo occorre conoscenza e competenza. I cittadini italiani, soprattutto coloro che sono stati colpiti negli affetti più cari, si attendono dal governo maggior determinazione nell'affrontare temi così delicati che non possono essere considerati di minor rilevanza rispetto ad altre questioni. In gioco c'è il diritto alla vita e lo Stato ha il dovere di tutelarla.

Ruote d'Italia su Libero del 23 maggio 2009

Sulla sicurezza alla guida ognuno fa strade diverse e le norme si confondono

Sulle nuove modifiche al Codice della strada abbiamo già espresso un parere tutto sommato positivo. Ma ci fa tornare sull'argomento il "pasticcio", nel quale è incorso il governo, intervenuto in modo disorganico con nuove modifiche che diverranno operative con l'approvazione del "pacchetto sicurezza".

La scelta intempestiva di apparire decisionisti sui temi legati alla sicurezza, potrebbe interrompere il percorso positivo che avrebbe potuto portare, in seno alla Commissione trasporti, ad affrontare la riforma del Codice della strada in modo condiviso. Nel disegno di legge sulla sicurezza, infatti, sono state introdotte modifiche non collegate a un disegno sistemico, come invece sarebbe indispensabile. Sembra incredibile. Mentre la competente Commissione affronta le modifiche al testo cercando di introdurre elementi di positività in tema di sicurezza, si approva grazie al voto di fiducia un testo che interviene sugli articoli 186 e 187 che sanzionano la guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti. Insomma si ripete il caos normativo che doveva invece finire. Purtroppo quanto approvato è difforme rispetto alle modifiche votate dalla Commissione.

E così l'arresto da sei mesi a un anno viene ridotto a tre mesi; per i conducenti dei mezzi pesanti, inoltre, non è previsto il divieto di conseguire una nuova patente prima di cinque anni dalla revoca (due per gli altri conducenti). Si introduce invece una norma demagogica, utile solo per fare cassa, che prevede, nel caso il reato venga commesso tra le 22 e le 7, la sanzione maggiorata di un terzo. E nei comportamenti sanzionati sono inseriti anche quelli dei conducenti dei mezzi pesanti che superano i tempi di guida e di riposo. La poca conoscenza delle norme e dell'attività di tali operatori deve aver indotto i legislatori a dimenticare che è la disciplina comunitaria che interviene con sanzioni pesanti. Le attività di trasporto sono legate e dipendenti dalla filiera della produzione, quindi non hanno senso le maggiorazioni. Ciò che è importante per la sicurezza dei mezzi pesanti è il rispetto dei tempi di guida e non il momento nel quale l'attività si compie. E la sanzione che tocca maggiormente è quella che impone l'obbligo di sosta fino al rientro nei limiti previsti dalle disposizioni.

Qualcuno potrebbe obiettare che le leggi sono sempre modificabili, ma se si pensasse all'effetto provocato sulla gente da tali norme, forse simili pasticci si potrebbero evitare. Era stata più volte fornita assicurazione che le modifiche sarebbero state affrontate in modo finalmente organico, ma così non è stato. Forse ha prevalso la voglia di far vedere che qualcosa si realizza, ma il governo ha il dovere di dettare la linea su un tema certamente complesso e difficile. A parte la confusione interpretativa, il governo non esce particolarmente bene da questa vicenda. Confratrasporto, su Libero, aveva fatto propria la proposta della Fondazione Guccione, l'associazione dei familiari delle vittime della strada che chiedeva di riportare a un denominatore comune tutte le tematiche legate alla sicurezza, alla circolazione, ai trasporti e alla mobilità. L'ipotesi mirava a istituire, presso la Presidenza del Consiglio, un sottosegretariato, o un dipartimento al quale poter assegnare il coordinamento di tali tematiche. Fino a oggi siamo stati inascoltati e i "pasticci" proseguono.

PAOLO UGGÈ*

Rubrica Ruote d'Italia su Libero del 30 maggio 2009

Sicurezza e incentivi I fondi per le autostrade necessari e bloccati

Il Governo ha rispettato l'intesa sottoscritta mettendo nei capitoli di bilancio le risorse necessarie per adempiere a quanto concordato con la categoria. Questo è innegabile.

Gli imprenditori tuttavia non hanno ancora la disponibilità di gran parte di quelle risorse che rimangono per ora solo sulla carta, annotate nei capitoli del bilancio dello Stato, in attesa dei provvedimenti che li facciano divenire aiuti concreti per le imprese di trasporto in grave difficoltà. Se per i ritardi sulle norme che riguardano le spendibilità vi deve essere una certa comprensione, quello che non è giustificabile è il ritardo sulla parte che investe gli aspetti normativi. La sensazione è che la poca dimestichezza o il pressapochismo siano le ragioni che hanno impedito l'attuazione di quanto convenuto.

Assumiamo, per esempio, il Regolamento attuativo del decreto legislativo n° 284 che definisce il riassetto di due organismi importanti: l'Albo e la Consulta. Dato per licenziato dal Consiglio di Stato nel corso della prima e, per ora unica, riunione della Consulta, il provvedimento è stato fatto invece oggetto di osservazioni da parte del Consiglio di Stato e pertanto è ancora inefficace. Per dare un'idea della dilatazione dei tempi, il decreto risale a tre anni fa. Questo ha impedito la ripresa dell'attività di un organo che era divenuto il luogo di mediazione e di prevenzione dei conflitti tra interessi diversi e, per taluni aspetti contrapposti, evitando che nel settore si instaurassero tensioni.

Nell'attuale legislatura, dopo due anni di inattività voluta dal Governo Prodi, la Consulta avrebbe dovuto riprendere a gestire l'attuazione delle nuove norme della riforma, attraverso l'Osservatorio. Non essere riusciti a far partire la macchina è la riprova di un evidente disinteresse.

Sempre a distanza di un anno si è ancora in attesa della piena operatività della scheda di trasporto, dell'istituzione dell'autorità di controllo e delle disposizioni sull'incidenza del gasolio, utile, a fornire quei parametri di sicurezza che sono alla base della riforma, della spendibilità degli incentivi per gli acquisti dei veicoli Euro 5 che quasi certamente non arriveranno neppure entro giugno.

Non vogliamo accusare: solo mettere in fila fatti affinché ognuno possa trarre le conclusioni.

Anche se analizziamo le recenti modifiche apportate al Codice della Strada vediamo come di fatto il Governo non sia riuscito a introdurre modifiche in linea con la linea concordata. Sicurezza e tutela della professionalità delle imprese di trasporto che operano nel rispetto delle norme potevano essere garantite con la previsione, almeno nei casi di incidenti che determinano feriti gravi o decessi, di controlli obbligatori presso i componenti della filiera. Nelle modifiche approvate, alla presenza del Governo, si prevedono sì dei controlli, ma solo per le imprese di trasporto e non per accertare le eventuali responsabilità da condividere di tutti i soggetti che partecipano a una operazione di trasporto. Sono esempi questi che lasciano intravedere una situazione disorganica, che soprattutto non mira a garantire che i contenuti dell'accordo del giugno 2008 siano rispettati e che potrebbero indurre la Confindustria a dei ripensamenti anche sulla legge che ha introdotto la liberalizzazione regolata e legata al rispetto delle norme sulla sicurezza stradale.

Fai Confindustria è da sempre disponibile al confronto, ma non può che constatare come gli incontri al ministero delle Infrastrutture abbiano prodotto per lo più rinvii. Per questo ribadisce l'appello rivolto alla Presidenza del Consiglio perché intervenga nei confronti di quei dicasteri che hanno dimostrato di sottovalutare il rischio che la categoria possa decidere di dar sfogo alla forte delusione, magari in concomitanza con eventi di rilievo internazionale.

PAOLO UGGÈ

Rubrica Ruote d'Italia su Libero del 06 giugno 2009

Corri, Bisonte, corri

Titolo azzeccato, non c'è dubbio, quello utilizzato dalla trasmissione Annozero di giovedì sera. Così come indovinati, pur se con eccessi di spettacolarizzazione del dolore, sono apparsi i contenuti dell'intera puntata. Se l'intenzione del conduttore, Michele Santoro, era quella di mostrare una delle facce della realtà nella quale si trova il mondo degli operatori del trasporto, ci è riuscito.

Qualcuno, ovviamente, si è scandalizzato. Evidentemente appartiene alla categoria di coloro che in questi anni hanno fatto finta di non sentire quello che Fai Conftrasporto sostiene. La realtà è, purtroppo, anche quella mostrata dalle immagini e dai servizi di Annozero. Uomini ai quali vengono negati i fondamentali diritti di sentirsi tali, ricorso ad "aiuti" proibiti quanto pericolosi per poter resistere alla guida più a lungo, regole sulla sicurezza violate sia per i diritti sociali sia della circolazione, danni economici al Paese che i cittadini sono costretti a coprire solo perché a qualcuno fa comodo che il sistema continui in quel modo. Questo il quadro che emerge.

Se dobbiamo trovare una lacuna alla trasmissione di Michele Santoro, è che si è preferito puntare più sugli "effetti speciali", su una sorta di "show must go on", piuttosto che approfondire le ragioni per le quali simili comportamenti sono ammessi, anche di fronte alla pressante richiesta degli stessi diretti interessati che chiedono regole e controlli.

Alcune precisazioni si impongono. Negli incidenti mortali (lo ripetiamo per l'ennesima volta, a favore di coloro giornalisti di quotidiani e periodici, tv e radio che sembrano dimenticarlo troppo spesso o che fanno finta di non capire), il traffico pesante è coinvolto in incidenti solamente nel 6,9 per cento dei casi, mentre per i feriti la percentuale scende addirittura al 4 per cento. Sulla strada coloro che viaggiano alla guida dei Tir, nella gran parte dei casi sono dei professionisti e padri di famiglia ben coscienti di rischiare per primi la loro vita. Vogliamo ribadire questo concetto anche perché da un breve sondaggio effettuato da Fai Conftrasporto immediatamente dopo la trasmissione è risultato effetto Annozero che l'immagine dei camionisti è sensibilmente peggiorata facendo raggiungere alla categoria il top delle indicazioni tra i soggetti pericolosi presenti sulle nostre strade.

Ma così non è, e i dati sopra citati, elaborati e diffusi, si noti bene, da Istat e da enti pubblici e non dalle categorie interessate, lo confermano. E' vero invece che rispetto a quanto si verifica all'estero, in Italia si ha la certezza di poter fare come meglio si crede, perché la possibilità di cavarsela esiste sempre.

Fai Conftrasporto ha più volte evidenziato, inascoltata (anche dal signor Michele Santoro), la necessità che il Paese torni ad affrontare i temi legati al trasporto secondo una logica di sistema. Certo condizione indispensabile è che ci sia conoscenza e competenza in coloro che hanno la responsabilità di occuparsi di tali problemi.

Quello che occorre sono poche e chiare normative, un coordinamento di competenze oggi assegnate a troppi dicasteri dove ognuno, talvolta solo per apparire, utilizza norme del codice della strada per portare avanti iniziative che meritano ben altri interventi. In un Paese serio, dopo la denuncia di una situazione così vergognosa, si dovrebbe chiedere a chi ha la responsabilità politica di redigere un piano di interventi perché anche in Italia, come del resto già avviene in altri Paesi europei, si ponga fine a un simile stato di cose.

Non può essere più consentito che per risparmiare sul prezzo corrisposto si utilizzino automezzi con portata di 108 tonnellate per il trasporto dei coils, nonostante le norme vigenti definiscano molto chiaramente come e quando si possano utilizzare i mezzi eccezionali, senza che nessuno intervenga. I costi di manutenzione per l'usura delle infrastrutture vengono sostenuti da tutti i cittadini italiani, i rischi eventuali connessi alla sicurezza finiscono per essere scaricati sugli altri utenti della strada. E questo è solo uno dei tanti esempi che i responsabili di Fai Conftrasporto potrebbero fare.

Magari proprio davanti alle telecamere di una trasmissione televisiva il cui conduttore, deontologicamente corretto, avesse l'abitudine di dare voce a tutte le parti interessate, e non solo a quelle che servono a fare spettacolo, a fare audience a scapito della corretta informazione.

In quella circostanza, ancora, si potrebbe parlare di coloro che possono essere definiti i mandanti delle troppe vittime della strada, mandanti che sono immuni dai controlli pure previsti dalle norme vigenti.

Da tutto questo emerge, in tutta la sua importanza, la necessità che si riprenda la questione della sicurezza dei trasporti ripartendo da quel "Patto della logistica", voluto fra l'altro dal presidente del Consiglio Silvio Berlusconi, che interveniva anche con progetti di filiera per dare trasparenza e tracciabilità e contemporaneamente aumentare la competitività dei nostri prodotti. Non può essere tollerato, in un Paese come il nostro, che per mancanza di fondi si riducano linee di trasporto su ferro; che non si destinino risorse aggiuntive allo sviluppo delle "autostrade del mare"; che si consenta al mondo produttivo di operare senza sentirsi parte di un unico sistema, ma imponendo, come nel settore dell'ortofrutta, tempi di consegna che si possono rispettare solo violando delle regole. Deve finire il buonismo che consente a soggetti che fanno uso di sostanze stupefacenti di poter continuare a esercitare la professione di camionista

Per Fai Conftrasporto non sono cose nuove. Da tempo evidenziamo inascoltati queste anomalie. Vedremo nei prossimi giorni se il Governo comprenderà la necessità di intervenire nel modo adeguato per porre fine a un sistema che la stessa Chiesa, nella Pastorale della strada, indica come obbligo etico e morale per tutti gli uomini.

Fai Conftrasporto è pronta a fare la propria parte.

Rubrica Ruote d'Italia su Libero del 13 giugno 2009

L'attraversamento dell'arco alpino è strategico per l'Italia

Le recenti elezioni ci inducono a riprendere un argomento di vitale importanza non solo per il mondo del trasporto ma soprattutto per le prospettive di crescita dell'economia nazionale: l'attraversamento e la permeabilità dell'arco alpino. Due elementi essenziali per il nostro sviluppo che non possono essere trascurati, sia dal Governo nazionale sia dal nuovo Parlamento europeo. Conftrasporto ha una visione netta sull'argomento che si ricollega strettamente ai principi alla base dei trattati comunitari: «la libera circolazione di persone e merci non può essere in alcun modo ostacolata, soprattutto sui grandi assi di comunicazione che collegano i Paesi considerati periferici».

Per queste ragioni Conftrasporto contrasta il protocollo trasporti della Convenzione delle Alpi ed è ancor più contraria alla borsa dei transiti, sostenuta in particolar modo (sarà solamente una coincidenza?) dalla Svizzera, dall'Austria e che sembrava condivisa anche dai Paesi situati al di sopra dell'arco alpino.

Nel documento di politica dei trasporti, predisposto in occasione della tornata elettorale europea per evitare fraintendimenti, abbiamo chiaramente sottolineato la piena condivisione, da parte del mondo del trasporto, a un riequilibrio tra le modalità di trasporto, con un particolare riferimento anche all'attraversamento dell'arco alpino. In attesa che si realizzino le alternative, si chiede però alla classe politica italiana di non accettare passivamente l'introduzione di ostacoli alla mobilità, contrabbandati da misure di carattere ambientale.

Purtroppo siamo venuti recentemente in possesso di un documento diffuso dal governo elvetico, il 7 maggio, con il quale viene annunciato il «parere favorevole dei ministri dei Trasporti di Svizzera, Germania, Francia, Slovenia e Italia sull'adozione di sistemi di gestione del traffico, quale la borsa dei transiti alpini». Ma se è facilmente comprensibile l'interesse dei Paesi situati al di sopra delle Alpi, non sono invece né comprensibili né accettabili l'adesione o il silenzio (ma abbiamo atteso per un mese una presa di posizione) da parte di chi ha la responsabilità politica del Governo italiano.

Non c'è dubbio che la Svizzera e l'Austria, in particolare, avranno la possibilità di gestire, grazie al sistema di prenotazioni, la movimentazione delle merci provenienti dall'Italia, col risultato di rendere le nostre esportazioni dipendenti dalle scelte di Paesi concorrenti. Nessuno sembra riflettere sul fatto che l'Italia, per uscire dal proprio territorio e raggiungere i 27 (per ora) Paesi della area europea con merci prodotte o trasformate, debba sempre superare l'arco alpino.

Accettare e addirittura consentire che la gestione "della borsa dei transiti" venga anche affidata a un comitato presieduto dal ministro dei Trasporti elvetico è semplicemente autolesionistico oltre che poco responsabile.

L'intero sistema dei collegamenti dovrà essere rivisto e riequilibrato. Questo concetto chiaro è ben presente nel documento di Conftrasporto. Prima di introdurre ostacoli occorre però assicurare la funzionalità delle modalità alternative. Oggi, e almeno fino al 2020, così non sarà. È un aspetto questo che coinvolge l'intera economia nazionale che forse avrebbe dovuto, anziché disquisire sulle veline, essere uno dei temi della campagna elettorale. Ci rendiamo conto tuttavia che per discutere bisogna avere conoscenza e competenza.

PAOLO UGGÈ

Rubrica Ruote d'Italia su Libero del 20 giugno 2009

Dati e studi inattendibili Quanta confusione su trasporto e logistica

Non è dato sapere se sia stata l'influenza dello speciale intitolato "Corri bisonte corri" mandato in onda da Santoro ad Annozero o, come preferiamo pensare noi, il frutto dell'intensa attività informativa che vede Conftrasporto impegnata in un'azione mirata di comunicazione. Un'attività che si manifesta attraverso il quotidiano Libero e, da questa settimana, anche con il nuovo blog Stradafacendo legato al TgCom. Qualunque sia la causa, ora è certamente maggiore l'attenzione nei confronti del settore. Purtroppo, però, è altrettanto certo che molti si dilettono a fornire dati e analisi che non trovano corrispondenza al vero. Così avviene per gli incidenti che vedono coinvolti i mezzi pesanti. Analisi superficiali evitano di far luce sulle ragioni che innescano comportamenti non rispettosi delle normative e anche i dati errati abbondano. In questi ultimi giorni abbiamo letto uno studio che prevede, a causa della crisi economica, la chiusura entro l'anno di 150mila imprese di trasporto e logistica. Una previsione un po' troppo catastrofica visto che, come attestano i dati dell'Albo, il numero delle imprese risultanti avere la titolarità a operare conto terzi al 16 giugno è di 167.674. Di queste, ben 51.948, cioè il 30,1%, non sono in possesso di veicoli e quindi sono già da cancellare. Ora appare evidente che se i dati fossero reali, sarebbero 115.726 le imprese a rischio chiusura. Quindi, in Italia, a fine anno, non esisterebbero più imprese di autotrasporto.

Altri dubbi sull'attendibilità dello studio emergono dalla riduzione dei veicoli pesanti che circolano sulle autostrade. Non vorremmo incorrere in errore, ma il dato riportato pare più rispondere alla somma derivante dalla riduzione di veicoli che circolano sui diversi tronchi delle autostrade, con il rischio di sommare più volte gli stessi. La riduzione media è di circa il 20%. Conftrasporto aveva evidenziato, inascoltata, la necessità di un coordinamento che mettesse a sistema gli interventi per mobilità, sicurezza e trasporti ma anche la conoscenza dei dati. Un elemento comunque è certo: la crisi pesa sul settore e se i provvedimenti concordati non saranno resi spendibili, il rischio di esplosione di tensioni tra gli autotrasportatori appare molto probabile. La molla che metterà in atto proteste forti, come nel passato, è la sopravvivenza. Conftrasporto aveva alcuni mesi fa lanciato l'ipotesi di un intervento sul congelamento dei contributi per il settore. Lo spostamento nel tempo non avrebbe prodotto costi elevati per lo Stato e avrebbe dato una risposta a una voce che "pesa" per circa il 30% dei costi di una impresa. Rispetto al costo del lavoro di un autista romeno, ma l'esempio potrebbe estendersi ad altri Paesi, le imprese italiane devono spendere 25mila euro l'anno in più. Non è possibile recuperare facilmente un differenziale simile.

Superata la fase d'emergenza il problema del costo del lavoro comunque rimarrà. Ecco perché Fai Conftrasporto nel documento presentato alle forze politiche, sottoscritto dalla LNP e da alcuni candidati, ha avanzato la proposta di un contratto unico europeo per il personale viaggiante come per il personale marittimo. Sono anch'essi lavoratori mobili che dipendono da imprese con mezzi circolanti in tutta Europa. Gli stessi sindacati dei lavoratori, se non vorranno trovarsi senza aderenti nella categoria degli autisti, a breve, farebbero bene a riflettere sull'opportunità di approfondire una simile proposta.

PAOLO UGGÈ*

Rubrica Ruote d'Italia su Libero del 27 giugno 2009

Le proteste nascono dagli impegni non mantenuti

Come più volte accade l'incompetenza rischia di determinare grossi guai. È il caso della vicenda che vede, ormai da più di un anno, gli operatori del trasporto e le loro associazioni passare da una riunione all'altra senza che le intese sottoscritte nel giugno 2008 abbiano a concludersi, rendendo spendibili le risorse che il Governo ha allocato nella finanziaria ed emanando quelle disposizioni che renderebbero più sicure le strade e il lavoro di tanti operatori. A fronte del mancato concretizzarsi delle intese, le associazioni avevano richiesto, e ottenuto, un incontro con il Governo che aveva dato quelle risposte che la categoria si attendeva, assicurando che nella giornata di giovedì 18 giugno i provvedimenti attesi sarebbero stati emanati. Purtroppo così non è stato e il sottosegretario delegato ha presentato un protocollo di intenti con nuovi impegni. I fondi stanziati sono spariti? Vi sono pressioni contrarie da parte di organizzazioni economiche? Quali sono le ragioni?

La decisione, presa all'unanimità dalle associazioni del trasporto facenti parte di Unatras alla quale si sono aggiunte anche le rappresentanze del mondo cooperativo, è stata, partendo da una profonda insoddisfazione per i contenuti del documento, di incaricare la Presidenza di «dare attuazione nella seconda settimana di luglio alla proclamazione del fermo dei servizi di trasporto qualora gli impegni sui provvedimenti che il rappresentante del Governo ha assicurato non siano emanati entro il 30 giugno p.v.». Il pensiero è corso al G8 che si terrà proprio in quel periodo. Sarebbe stato sufficiente leggere con attenzione il comunicato per comprendere come l'evidente intenzione era quella di porre l'interrogativo, magari per esorcizzarlo, su un possibile rischio.

Pretendere la conoscenza del codice di autoregolamentazione da parte di pur preparati giornalisti sembra troppo. Ciò che sconcerta è quando la non conoscenza appartiene ad altri. Pensare che imprenditori impegnati a investire risorse anche in un momento difficile debbano ricorrere a un fermo dei servizi, se il Governo manterrà quanto sottoscritto, è in tutta evidenza un'idiozia nella quale può incorrere solo chi ignora le più elementari regole delle azioni sindacali. Il problema caso mai si pone nel caso opposto.

La riprova è contenuta nella decisione, approvata all'unanimità, nella quale traspare l'irritazione per il nuovo rinvio. Infatti, se ci fosse stato un apprezzamento del documento proposto non si sarebbe creata una presa di posizione, anche se di attesa, così determinata; altrettanto, se il giudizio fosse stato negativo la dichiarazione di fermo sarebbe stata immediata e nel rispetto dell'auto regolamentazione. È dunque una fase di fiduciosa attesa quella in atto, che dovrebbe portare all'emanazione degli attesi provvedimenti entro la prossima settimana. Se non sarà così è ovvio che nella preparazione del fermo, del quale come contenuto in un ulteriore comunicato diffuso a maggior chiarimento se ne ipotizza l'attuazione entro un mese, si potrà anche individuare, prima della data indicata, la realizzazione delle necessarie manifestazioni che si sono sempre effettuate anche per sensibilizzare gli operatori e la pubblica opinione. Ovviamente la speranza è che invece di impegnarsi per cercare di far insorgere divisioni all'interno delle rappresentanze della categoria, pia illusione, ci si impegni per mantenere quanto sottoscritto.

PAOLO UGGÈ

Rubrica Ruote d'Italia su Libero del 04 luglio 2009

Sicurezza, tema caldo Ma solo quando avviene un disastro

La sicurezza è come l'aria: te ne accorgi quando manca. Peccato che quando te ne accorgi sia, quasi sempre, troppo tardi. Ma è un peccato (e non veniale) anche che a non mancare siano i fiumi di parole pronunciate a sproposito, solo per riempire la carta stampata, i tele e radio giornali. Le proposte si sprecano e trovano ampi spazi ogni qualvolta succedono tragedie come quella di Viareggio. Poi più nulla. Ipocriti e deplorevoli esempi di una sottocultura della sicurezza, così come deplorevoli sono i tentativi che, solo per demagogia, forze ambientaliste o di opposizione mettono in atto per chiamare in causa chi governa il Paese.

Evidentemente dimenticano o di essere stati al Governo o di aver sempre operato per impedire le opere di ammodernamento del sistema trasportistico. Sono queste sciocche, anacronistiche, demagogiche opposizioni allo sviluppo delle infrastrutture le principali ragioni che concorrono pesantemente a determinare sia gli incidenti ferroviari, sia quelli stradali, che hanno ripercussioni sulla mobilità dei cittadini. Diverso, invece, è il discorso per quanto riguarda la questione sicurezza e controlli. La Conftrasporto non rinuncerà mai a sostenere quanto il binomio sicurezza controlli sia inscindibile. Dalla tragica vicenda di Viareggio alcuni elementi emergono in tutta la loro evidenza, a cominciare dall'equivalenza trasporto ferro uguale sicurezza che, soprattutto con merci pericolose, non è affatto reale. Anche perché se è vero che gli incidenti possono verificarsi anche per eventi imprevedibili e che non sempre le responsabilità devono essere imputate a qualcuno è altrettanto certo che la liberalizzazione senza regole e senza controlli aumentano i rischi. In merito alla tragedia di Viareggio sembra che il carro ferroviario che ha originato il disastro fosse stato controllato, come risulta dalle dichiarazioni di autocertificazione rilasciate dai proprietari. Roberto Castelli viceministro alle Infrastrutture e Trasporti, ha quindi ragione nel sostenere che non si possa consentire, su questioni rilevanti per la sicurezza della collettività, che si determinino delle incertezze atte a consentire palleggiamenti nell'attribuzione delle responsabilità.

La soluzione è prevedere un sistema di controlli che eviti la circolazione sulle reti nazionali di carri non verificati. C'è poi una seconda riflessione: il trasporto di merci pericolose deve evitare l'attraversamento delle stazioni nei centri cittadini. Conftrasporto più volte ha evidenziato il rischi connessi al trasporto di merci pericolose su rotaia. Le merci da trasferire su ferrovia sono quelle sulle lunghe distanze lontano dai centri urbani in modo da ridurre al minimo le operazioni di trasferimento delle merci dalla ferrovia al mezzo stradale che effettua la consegna finale.

PAOLO UGGÈ

Rubrica Ruote d'Italia su Libero dell'11 luglio 2009

G8, gli autotrasportatori hanno dimostrato di essere responsabili

Nessuna turbativa si è determinata in concomitanza con i lavori del G8 come era stato paventato da parte del mondo del trasporto. A prevalere è stato il senso di responsabilità da parte della dirigenza del mondo delle principali associazioni del trasporto.

La minaccia di manifestazioni "tir lumaca" sul raccordo di Roma, ipotizzata per venerdì 10, non ha avuto seguito anche perché l'effettuazione della stessa era subordinata alla mancata emanazione dei provvedimenti annunciati dal sottosegretario Giachino.

Nessuno pensi a forme di pressione indebite. Le associazioni del trasporto avevano sottoscritto, nel mese di giugno dell'anno scorso, una intesa che prevedeva, oltre a interventi economici, anche dei provvedimenti di carattere normativo.

Nel corso di numerosi, quanto inconcludenti incontri, era stato evidenziato il profondo disagio che cresceva tra gli operatori del settore, molto indispettiti da una gestione che rinviava da una riunione all'altra le soluzioni, anche le più semplici.

Il culmine dell'insoddisfazione si è registrato di fronte alle risposte fornite in Commissione trasporti con le quali si davano per definite questioni, come la riduzione della tassa di possesso, non ancora risolta oggi.

Le richieste di iniziative da parte della categoria erano sempre più forti e le indebite pressioni messe in atto nei confronti di alcuni imprenditori dal dicastero dei Trasporti, tendenti a favorire l'insorgere di divisioni nella categoria, certo non hanno giovato.

Dovrebbe essere noto a chi gestisce i rapporti sindacali che solo dirigenti irresponsabili, o prevenuti, possono pensare di inasprire una vertenza se vi sono delle soluzioni positive. Se l'ultimo incontro non fosse stato riconosciuto insoddisfacente da ben 11 associazioni su 13 nessuno avrebbe proclamato l'azione, poi rientrata, e i rapporti non sarebbero precipitati.

È grazie all'intervento del ministro Matteoli, all'approvazione della Commissione trasporti della Camera di alcuni emendamenti per la sicurezza, all'approvazione di provvedimenti amministrativi a completamento di quanto convenuto nel giugno di un anno fa, se si è riusciti a sospendere le azioni programmate per ieri 10 luglio. I segnali concreti hanno consentito, dunque, al senso di responsabilità di prevalere e di proseguire il confronto. Altrettanto responsabilmente, nel rispetto dei ruoli, è però ora necessario porre fine ai tentativi di scavalco, ai continui annunci, e si lavori insieme per attuare quanto convenuto. Solo così si eviterà il rischio di incomprensioni e nuove tensioni.

PAOLO UGGE

Rubrica Ruote d'Italia su Libero del 18 luglio 2009

Un consiglio al ministro Matteoli dopo Viareggio

Abbiamo atteso che chi, da esperto, dovrebbe sapere dove mettere le mani e proporre al titolare del dicastero delle soluzioni idonee ad affrontare il delicato tema del trasporto delle merci pericolose, si attivasse di fronte a 28 vittime ma, alla luce dell'inspiegabile silenzio totale sentiamo il dovere di rivolgere direttamente al ministro Altero Matteoli, che è ben conscio della complessità della questione, un suggerimento semplice, utile a consentire il riavvio di un percorso virtuoso, abbandonato dal Governo Prodi, inadeguato, ma neppure ripreso dagli attuali delegati alla materia. La tragedia di Viareggio ha colpito tutti.

Molto è stato dibattuto ma, al di là delle solite affermazioni, non abbiamo registrato proposte concrete. Confraspporto lo fa attraverso Libero partendo da alcune domande. Come mai la direttiva sul trasporto delle merci pericolose che doveva essere recepita entro il primo luglio non è ancora stata pubblicata? È stata sottoposta all'attenzione del ministro tale esigenza? Le normative sul trasporto delle merci pericolose sono oggi assoggettate a normative internazionali. Vengono aggiornate ogni due anni e si suddividono in: raccomandazioni Onu, che regolamentano gli aspetti che non dipendono dallo specifico modo di trasporto (classificazione, imballaggi etc); ADR, il trasporto stradale; ADN, il trasporto sulle vie navigabili; RID, il trasporto su ferro; il Technical Instruction dell'Icao, il trasporto aereo. Per un coordinamento del trasporto di merci pericolose vengono effettuate apposite riunioni e qui occorrerebbe conoscere se e quando i rappresentanti del ministero italiano intervengono, anche se ciò che risulta ancora più importante è "come" i nostri rappresentanti si presentano.

A noi risulta che presso il nostro ministero non esista un coordinamento che metta in condizione le varie modalità di trasporto di confrontarsi e di elaborare protocolli comuni. Pur se vi sono coinvolte modalità diverse si tratta sempre di operazioni su merci pericolose che, per forza di cose, sono interconnesse e hanno la necessità di norme compatibili tra di loro. La merce dal treno o dalla nave, è pur sempre trasbordata su gomma. Eppure il ministro Lunardi nell'ottobre del 2005, con un proprio decreto, aveva messo in moto la necessaria azione di coordinamento costituendo, prima volta in assoluto, una commissione che metteva tutti i rappresentanti delle varie modalità in condizione di interloquire. Soprattutto aveva avviato un percorso di sinergie per mettere a sistema tutte le diverse normative legate alla movimentazione del trasporto delle merci pericolose. L'iniziativa, accolta con grande interesse, dopo l'ultima riunione tenuta il 22 marzo 2006, è miseramente finita in un cassetto, dove probabilmente giace ancora.

Con questo, sia ben chiaro, nessuno vuole (e nemmeno può) affermare che se il lavoro fosse continuato si sarebbe potuta evitare la tragedia di Viareggio. Certamente, attraverso un coordinamento, ci sarebbero norme più chiare, più facili da applicarsi e controlli magari meglio funzionanti. Proprio quello che serve per rendere più sicuro il nostro Paese, che ha una situazione orografica e una densità abitativa diversa da quella di altri Stati. Dubitiamo che il ministro Matteoli sia stato opportunamente informato sia della Commissione sia del mancato recepimento della direttiva sul trasporto in ADR anche perché siamo certi che se si fossero approfondite in modo adeguato le questioni legate a tali aspetti, il ministro avrebbe rimesso in moto quanto iniziato, dando vita a un sistema meglio rispondente alle esigenze di trasporto di materiali pericolosi e alla domanda di sicurezza. Visto che la questione è sfuggita, ci permettiamo di rilanciarla, noi di Confraspporto, come suggerimento al ministro Matteoli.

PAOLO UGGE

Rubrica Ruote d'Italia su Libero del 25 luglio 2009

Le modifiche al Codice per garantire maggiore sicurezza

Con l'approvazione di martedì, un ramo del Parlamento ha definito le nuove disposizioni del Codice della strada. Queste, per entrare in vigore, devono essere approvate senza modifiche dal Senato. Quindi la gente deve sapere che per ora restano in vigore le norme di oggi. Il Governo si trova nella condizione di chiedere all'altro ramo del Parlamento di approvare il testo della Camera o di emanare un decreto legge che recepisca l'elaborato approvato. Già in passato, in vista del periodo estivo, tale metodo è stato utilizzato. Questa volta il ricorso a un nuovo decreto legge è più problematico, alla luce del fatto che con il decreto sicurezza si sono apportate modifiche ad alcuni articoli del codice. Un modo di legiferare dilettesco su una materia la cui complessità richiederebbe un coordinamento competente.

Detto questo, bisogna comunque riconoscere che il testo licenziato dalla Camera rappresenta un contributo per una maggior sicurezza.

Principi quali la guida anticipata accompagnata (che non è il "foglio rosa anticipato", ma un percorso formativo che consente ai giovani di avvicinarsi più preparati alla guida); l'inasprimento in modo proporzionale al danno determinato a terzi delle sanzioni, soprattutto nei casi di alterazione determinata da sostanze stupefacenti o alcoliche; la tolleranza zero per i neo patentati e per i conducenti professionali sull'uso di droghe e sostanze alcoliche; la revoca della patente per talune violazioni; le modifiche di norme sul trasporto pesante; l'applicazione del sistema della patente a punti per gli esteri e una regolamentazione per evitare l'utilizzo dei proventi delle sanzioni per i bilanci dei Comuni; e infine la razionalizzazione della norma sui limiti di velocità sui tratti dove sono installati i tutor; sono le più significative correzioni apportate. Conftrasporto, in particolare trova positive le modifiche apportate sul trasporto pesante che in gran parte recepiscono i contenuti delle richieste che, anche attraverso le colonne di Libero, erano state presentate. Gli emendamenti dell'onorevole Moffa hanno recepito gran parte di quelli presentati dal capo gruppo della Lega Nord Padania Alessandro Montagnoli e l'impegno del presidente della Commissione Mario Valducci hanno messo il sottosegretario Bartolomeo Giachino nella condizione di mantenere gran parte degli impegni che a nome del Governo aveva assunto con la categoria.

Con una maggior determinazione potevano essere risolte una volta per tutte, sia la regolamentazione dei trasporti eccezionali di prefabbricati, coils, blocchi di pietra, sia la previsione di licenziamento per giusta causa nei casi in cui il conducente venisse trovato in stato di alterazione per abuso di alcol e uso di sostanze stupefacenti. Purtroppo ancora una volta non si è determinata la condizione per decidere. Conftrasporto chiede che l'approvazione, da parte del Senato, avvenga prima del mese di agosto. Nel caso di impossibilità attiriamo l'attenzione del Governo sulla opportunità di inserire le nuove norme in un provvedimento d'urgenza come era stato comunicato. Per il futuro bisognerà però evitare di intervenire sul codice della strada con misure non coordinate e con iniziative estemporanee. Il tema della sicurezza, delle vittime della strada e della circolazione impatta troppo con la vita di ogni giorno dei cittadini per essere lasciata a improvvisazioni. Sarà indispensabile pensarci.

PAOLO UGGÈ

Rubrica Ruote d'Italia su Libero del 1° agosto 2009

Non ci sono più ostacoli per la riforma del sistema trasporto

L'intervento del ministro Matteoli ha rimosso gli ultimi ostacoli che si opponevano alla ripresa di un confronto sereno tra Governo e autotrasporto. Le difficoltà della crisi economica avevano indotto le associazioni firmatarie dell'in tesa del giugno 2008 a organizzare per lunedì 27 luglio una manifestazione nazionale, revocata al termine dell'incontro. La soddisfazione, espressa da parte di tutte le associazioni, deriva dall'aver potuto constatare iniziative finalmente concrete. In particolare: l'inserimento nel maxi emendamento della spendibilità, nei prossimi versamenti dei contributi, delle risorse già stanziata in Finanziaria; la sottoscrizione dei decreti che consentono la ripresa dell'attività dell'Albo della Consulta del trasporto e dell' Osservatorio; l'individuazione di un'Autorità di controllo e la sottoscrizione da parte dei ministri interessati del decreto che istituisce il fondo di rotazione per un importo di 50 milioni di euro. Sono stati approvati dalla Camera gli emendamenti sulla sicurezza sociale e della circolazione, dando attuazione al principio della responsabilità condivisa da parte di tutti i soggetti della filiera del trasporto. Analogamente a quanto si verifica nei Paesi europei nei confronti dei vettori italiani, è stato previsto il fermo degli automezzi, fino a quando non viene corrisposta una cauzione ed effettuato il riposo previsto dalle norme europee sui tempi di guida, ivi compresi quelli effettuati nei Paesi di provenienza. Provvedimenti sui quali, per mesi, si era impegnato attivamente il sottosegretario Mino Giachino, delegato alle questioni dell'autotrasporto.

Dopo il periodo estivo, occorrerà lavorare intensamente, e tutti insieme, per evitare intoppi che rallentino nuovamente il percorso positivo avviato e per intervenire, qualora le parti lo condividano, per effettuare quegli aggiustamenti di semplificazione necessari per dare nel miglior modo possibile efficacia alle norme che consentono i controlli. Quello che non sarà accettato è la messa in discussione del sistema sanzionatorio e di controllo che consente alle forze dell'ordine di agire. Affermiamo questo in quanto siamo venuti a conoscenza che da parte di qualche realtà associativa si sta cercando di presentare ai ministri competenti una situazione distorta rispetto a quello che le disposizioni emanate provocano. A fronte di queste preoccupazioni, Confrtrasporto ricorda che le circolari emanate non possono che essere rispondenti alle norme primarie, avendo un effetto, come sostiene Massimo Severo Giannini, solo discorsivo e assolutamente non modificativo. Occorre ancora evidenziare che i recenti provvedimenti introducono la tracciabilità, tante volte indicata come elemento decisivo per individuare proprio coloro che operano senza il rispetto delle leggi. Tutto ciò che si chiede al proprietario delle merci o a coloro che commissionano il trasporto, è di stipulare un contratto scritto o di indicare nei documenti di trasporto i soggetti che partecipano all'operazione. "I forti aggravii degli oneri amministrativi" che alcuni committenti segnalano, appartengono più a un incubo di una calda notte di mezza estate che alla realtà. Così come "la notevole mole di documentazione che accompagna la merce" si sostanzia nella compilazione di un foglio aggiuntivo.

Non è corretto allora definire "vessatorio" un intervento, che nell'interesse dei cittadini, genera trasparenza, tracciabilità ma soprattutto un sistema di trasporto realizzato nel pieno rispetto di tutte le regole della circolazione, evitando alla collettività di sopportare i costi economici e sociali di tali comportamenti. Inutile lamentarsi degli incidenti dopo; occorre prevenire prima. Fermi restando questi principi, Confrtrasporto è disponibile a individuare percorsi in grado di eliminare pratiche inutili e interpretazioni contra legem, qualora ve ne fossero. Siamo però convinti che i tecnici dei ministeri interessati non siano andati oltre le disposizioni in vigore.

PAOLO UGGÈ

Rubrica Ruote d'Italia su Libero dell'8 agosto 2009

Scheda di trasporto il foglio che dà sicurezza

Con la sottoscrizione del decreto attuativo e l'emanazione della circolare esplicativa è entrata in vigore da alcune settimane la scheda di trasporto che consente di determinare la trasparenza e la tracciabilità nelle operazioni di vezione. Si tratta di un elemento residuale, obbligatorio solo se i documenti che già si devono compilare per ogni trasporto non consentono l'individuazione del proprietario della merce e del trasportatore. Lo scopo è quello di individuare i soggetti coinvolti fin dall'inizio nel percorso, importantissimo per la sicurezza, della responsabilità condivisa. È un argomento che coinvolge tutti i cittadini i quali potrebbero essere, loro malgrado, coinvolti in incidenti, dunque interessati a conoscere le eventuali violazioni delle norme sulla sicurezza e della circolazione, al fine di richiedere il riconoscimento di eventuali danni subiti. Un esempio è quello della assicurazioni che potrebbero far scattare il diritto di rivalsa su tutti i componenti della filiera qualora risultasse che i risarcimenti corrisposti siano stati determinati da violazioni di legge. Nelle modifiche al Codice della strada approvate in Commissione trasporti della Camera questo aspetto è rafforzato da un emendamento approvato che dispone la verifica presso tutti i soggetti che fanno parte della filiera del trasporto quando in incidenti si dovessero registrare decessi o feriti. I nuovi dispositivi si pongono l'obiettivo chiaro di tutelare l'incolumità dei cittadini e di colpire coloro che con il loro comportamento ne mettono in pericolo la sicurezza. Una norma di grande civiltà che costringe i trasportatori a un maggior rispetto delle norme, ma che coinvolge anche i committenti per evitare di indurre a comportamenti pericolosi per gli altri chi assicura l'attività di trasporto. La scheda deve essere compilata solo se a bordo del mezzo non si trovano documenti. Sono esclusi i trasporti in regime di Cmr e quelli accompagnati dai documenti di trasporto, da fatture, estratti di contratti di trasporto se il proprietario delle merci, il committente e il vettore sono identificabili. L'obiettivo è di integrare i dati per consentire di conoscere i soggetti corresponsabili e non di complicare le attività delle imprese come qualcuno vorrebbe far credere, con il solo obiettivo, forse, di continuare a mascherare comportamenti pericolosi. Si deve ancora affermare che la scheda deve essere compilata da colui che commissiona il trasporto e mai dal trasportatore che non può essere delegato a redigerla. Non appena concluse le vacanze, le associazioni di categoria saranno chiamate a dialogare tra loro, sia per favorire la ricerca di possibili modifiche che, pur semplificando la materia, garantiscano l'applicazione delle norme della sicurezza, anche di fronte alle non concordate modificazioni che il sottosegretario ai Trasporti Bartolomeo Giachino ha fatto introdurre unilateralmente e in modo "furbesco". I correttivi apportati non solo non semplificano nulla, ma rischiano di complicare il raggiungimento degli obiettivi della scheda di trasporto e di complicare l'operatività delle imprese.

PAOLO UGGÈ

Rubrica Ruote d'Italia su Libero del 15 agosto 2009

La logistica può guarire gli sprechi della sanità

Uno degli scopi del Patto della logistica, voluto dal precedente governo Berlusconi era quello di integrare i servizi razionalizzando i costi e generando maggior sicurezza. Con questi obiettivi erano stati avviati i progetti nelle cinque filiere fondamentali: farmaco ospedaliera, rifiuti industriali, agroalimentare, merci pericolose, distribuzione urbana delle merci. Recentemente i media hanno dato grande spazio ai deficit regionali nella sanità. La crescita della spesa pubblica è spinta dalla spesa sanitaria e in gran parte è legata ai prodotti farmaceutici e alle apparecchiature ospedaliere e il mercato italiano di beni e servizi ospedalieri si aggira intorno ai 12 miliardi di euro. Un radicale cambiamento, che associ la sanità alla logistica, diviene opportuno. La massa critica ottimale per soluzioni logistiche nel settore ospedaliero sanitario è di circa quattromila posti letto. Esperienze maturate dimostrano che risultati significativi si sono ottenuti anche per 2500 posti letto. La differenza tra il costo sul valore della merce acquistata per articoli di magazzino da parte della struttura sanitaria rispetto a quella gestita da un centro logistico e la riduzione dei costi di gestione interni, produce un risparmio annuo di 1435 euro per ogni letto. Sottraendo a questi il costo del servizio logistico, pari a 407 euro per letto, il risparmio netto annuo per letto è di 1028 euro, cioè circa due milioni e 500mila euro l'anno.

Il percorso virtuoso preso a riferimento nel Patto della Logistica era supportato da quanto attuato in alcune realtà europee dove la sperimentazione aveva prodotto maggior sicurezza e un miglior servizio con costi più contenuti. L'obiettivo, essendo la sanità una competenza decentrata, era quello di proporre un modello già attuato e funzionante per mettere un freno alla crescita incontrollata del costo della sanità. Si volevano generare le condizioni per far scaturire un confronto virtuoso attraverso il quale lo Stato avrebbe potuto, con valide motivazioni, contestare a quelle regioni, che rifiutavano il sistema organizzativo proposto, le richieste tendenti a ottenere, ogni anno, più risorse, ma gli stessi servizi. Il governo Prodi aveva messo in un cassetto il tutto e il percorso virtuoso si era miseramente interrotto. Visti i risultati oggi Confrtrasporto lo riprende e lo pone alla valutazione dei responsabili del dicastero delle Infrastrutture, del Welfare e dell'Economia. Con un semplice sistema informatico tutto verrebbe riportato a un funzionale controllo degli utilizzi e ai singoli reparti sarebbe assicurato solo lo stretto necessario. I benefici sono evidenti.

PAOLO UGGÉ *

Rubrica Ruote d'Italia su Libero del 22 agosto 2009

Mobilità sostenibile: occorre un progetto unico di intervento

La sfida futura dell'Europa si gioca attivando un processo di riordino soprattutto sul versante dei grandi nodi urbani che richiedono nel breve periodo la razionalizzazione e la messa a sistema delle infrastrutture esistenti, oltre che una gestione dei servizi competitiva. Non basterà avere infrastrutture, ma occorrerà connessione tra loro e che i tempi degli spostamenti dei cittadini e delle merci siano certi e affidabili. Questi semplici e verificabili concetti (già affrontati nel "Patto della logistica") dovrebbero essere il punto di riferimento per chi ha il compito di individuare soluzioni funzionali a dare risposte agli utenti e all'economia. Ovviamente il tema della mobilità sostenibile di merci e persone deve essere risolto con un medesimo disegno.

Purtroppo anche laddove il ministero ha finanziato progetti, come avvenuto per il Comune di Milano con l'allora sindaco Albertini, tutto è finito nel dimenticatoio. Non portare avanti una scelta strategica è tipico di quei tecnocrati "bellissimi e hitleriani", così li definiva Gaber, che convinti di avere il monopolio della conoscenza, scartano ogni idea, soprattutto se funzionale, solo perché non proposta da loro. Così i milanesi si sono trovati un ticket che ha l'unico scopo di fare cassa e senza risposte al tema del traffico urbano. Ancora una volta proviamo ad avanzare un'ipotesi concreta che parte da una esperienza in atto. La città di Parma ha voluto affrontare il tema della distribuzione urbana delle merci secondo un approccio integrato e sistemico che si richiama ai principi di sostenibilità e di pianificazione partecipata. La nuova gestione della distribuzione delle merci ha prodotto una riduzione della movimentazione dei mezzi che entrano nel centro cittadino e la mobilità è divenuta più fluida. Razionalizzando anche la raccolta dei rifiuti, organizzata in ore che non coincidano con i flussi di altre categorie, si potrà ridurre ancor più la congestione con vantaggi per la sostenibilità in termine di impatto ambientale. La circolazione dei mezzi pesanti è stata inoltre gradualmente interdetta nei centri urbani e l'ingresso nel centro cittadino è stato facilitato per i mezzi accreditati, favorendo così una riorganizzazione che ha messo fuori gioco la logica per la quale ogni negozio viene servito da un automezzo con una sola consegna. La soluzione offerta è quella di una gestione razionalizzata assicurata con mezzi ecologici che hanno come origine e destinazione la piattaforma logistica realizzata a ridosso della città. L'operazione non esclude alcun imprenditore; coinvolge l'amministrazione comunale e lascia la scelta della gestione a chi ha il compito di ottimizzare al massimo l'utilizzo della capacità degli automezzi che possono accreditarsi solo se rispondenti ai criteri definiti. Con l'avvio di tale sistema le amministrazioni comunali che sceglieranno tale ipotesi saranno in modo evidente avvantaggiate nel sostenere gli spostamenti che deriveranno dalla diffusione del Marketplace, ovvero il luogo in cui avvengono degli scambi.

I cittadini impareranno sempre più a utilizzare le vetrine on line, aperte 24 ore su 24, che prevedono il rifornimento delle merci in poche ore direttamente nelle loro case. La strada è dunque segnata. L'evoluzione logistica può divenire opportunità di sviluppo solo se, come per la protezione civile, si avvarrà di un coordinamento unico. Tale scelta non è più rinviabile.

PAOLO UGGÈ

Rubrica Ruote d'Italia su Libero del 29 agosto 2009

Per i trasporti la tecnologia è la strada obbligata

Da tempo, attraverso le colonne di Libero, stiamo cercando di evidenziare come i servizi di trasporto e logistica saranno la chiave con cui aprire nuove strade per far giungere a destinazione servizi sostenibili e competitivi; come l'informatica e la tecnologia satellitare saranno gli strumenti attraverso i quali l'evoluzione del modo di operare si concretizzerà; come sia possibile ridurre i costi per la collettività migliorando contemporaneamente la qualità del servizio (un primo esempio concreto è quello di una gestione logistica ospedaliera e del farmaco adeguata che consentirebbe di curare molti dei conti in rosso della sanità). Abbiamo anche più volte sottolineato come presto le amministrazioni locali dovranno affrontare il tema dell'ingresso nei centri urbani attraverso un sistema che preveda, obbligatoriamente, l'ottimizzazione dei traffici nei centri urbani connessa all'uso dei sistemi informatici.

Nell'era del nuovo modo di comunicare, dove le decisioni si assumono sempre più in tempo reale, il mondo del trasporto deve sapersi adeguare, non solo per avere l'esatta cognizione di quanto avviene sulla strada e per una gestione ottimale dei propri automezzi, ma perché l'informatizzazione è lo strumento che consente di garantire sempre e in ogni situazione la tracciabilità delle operazioni, offrendo servizi a costi più contenuti con non secondarie possibilità di risparmio per un'impresa. L'introduzione della tecnologia non potrà che migliorare le condizioni di sicurezza sulle nostre strade. Basti pensare alla piaga dei furti e alla possibilità di ritrovare in tempi rapidi l'automezzo; ma anche a una nuova gestione della flotta che consenta di intervenire a correggere anche i comportamenti di guida errati. Il che significa non solo riduzioni dei premi assicurativi, già esistenti sul mercato ma, aspetto questo non secondario alla luce delle nuove norme che mirano a determinare le responsabilità di ogni soggetto che partecipa a realizzare una operazione di trasporto, la fornitura di dati inoppugnabili che aiutino le forze dell'ordine e la magistratura a poter avere elementi in base ai quali dirimere le controversie. L'Unione europea sta elaborando disposizioni che rendano, nel trasporto delle merci pericolose, obbligatorio installare strumenti tecnologici per il controllo a distanza.

Un mondo in rapida evoluzione, dunque, che servirà anche a introdurre elementi selettivi nella scelta del soggetto al quale affidare il trasporto delle merci. I committenti pretenderanno sempre più l'uso di tecnologie evolute quando affidano un carico a un vettore. Evoluzioni che incideranno notevolmente sulle attività di un futuro molto prossimo e non gioverà certo aver lasciato trascorrere troppo tempo senza aver stimolato la diffusione della tecnologia sui mezzi.

Negli interporti, nei porti, nei luoghi di carico e scarico, solo i mezzi pesanti dotati di sistema satellitare, in grado di dialogare per gestire meglio i tempi di imbarco sulle navi o per ridurre i tempi di attesa al carico e allo scarico, risulteranno avvantaggiati. Alla luce di tutto questo appare imprudente che il Governo non abbia pensato di prevedere incentivi per l'installazione dei sistemi satellitari a bordo degli automezzi. Conftrasporto ha avviato un percorso realizzando una collaborazione con Viasat ma non basta: occorrerebbe anche un intervento pubblico. Perché non realizzare la crescita tecnologica del settore premiando chi la utilizza raggruppandosi? Si otterrebbero due positività: predisporre gli automezzi in circolazione ai nuovi sistemi e favorire la crescita dimensionale delle troppe micro imprese.

PAOLO UGGÈ

Rubrica Ruote d'Italia su Libero del 12 settembre 2009

Il 20% delle imprese non arriverà al 2010 per la concorrenza dall'Est

Poco prima delle vacanze estive, Fai Confrtrasporto ha svolto un'indagine sulle aspettative dei nostri imprenditori alla ripresa autunnale intervistando un significativo campione di responsabili di imprese con sede nel nord, nel centro e nel sud del Paese. Il primo dato emerso è che il 70 per cento delle persone intervistate ha ammesso di non aver potuto fare investimenti negli ultimi due anni e non pensa di realizzarne in futuro. Il secondo dato, ancora più allarmante, è che il 18,5 per cento delle imprese, dislocate in gran parte nel Sud, non riprenderanno l'attività. Chiuderanno definitivamente i battenti, dopo aver tentato inutilmente di fronteggiare la crisi, mentre un 31,5 per cento dei titolari di imprese spera di poter mantenere aperta l'attività.

E, ancora, l'indagine ha rivelato come il 50 per cento delle imprese contattate sia in forte sofferenza di liquidità e abbia sempre meno possibilità di far ricorso al credito. Le cause? Da una parte la diminuzione della velocità commerciale, dall'altra i coefficienti di carico sempre più bassi. Mentre il mercato continuava a chiedere sempre più qualità, più flessibilità, più affidabilità, nessuno si preoccupava di garantire un adeguato riconoscimento sul piano dei prezzi, destinati, invece, a diminuire.

Un fenomeno che riguarda anche le grosse imprese di spedizione e di logistica: prendendo a riferimento il fatturato di quattro tra le principali imprese del settore, che ammonta a circa due miliardi di euro, scopriamo che i bilanci di tutte quattro le società evidenziano perdite per circa 50 milioni di euro. In Italia per far viaggiare un "tir" si spendono al chilometro 1 euro e 539 centesimi; in Slovenia 1,202; in Spagna 1,183; 1,043 in Polonia; 0,893 in Romania. Le voci che incidono pesantemente e che fanno perdere nettamente il confronto alle nostre imprese, soprattutto con quelle dei Paesi dell'Est, sono senza ombra di dubbio il personale e il gasolio che rappresentano il 50 per cento circa dei costi di un'impresa. Per dare una cifra reale un differenziale pari a 30/35mila euro anno. È alla luce di questi dati che bisognerà confrontarsi. Le politiche di intervento decise sempre più a fatica dai Governi che si sono succeduti non riescono a dare una risposta significativa in termini di competitività. Il risultato è che molte aziende sono costrette a delocalizzare o a trasformarsi in utilizzatori di vettori esteri. Non intervenire per affrontare nel dovuto modo la situazione appare miope oltre che autolesionista. In questa condizione il confronto con il governo dovrà soprattutto puntare alle scelte di prospettiva. Per aiutarlo a scegliere è necessario che vi sia una evoluzione nei rapporti tra le stesse associazioni con la consapevolezza che i destini si giocano su altri tavoli. Altrimenti è preferibile non sedersi neppure al tavolo delle trattative.

PAOLO UGGE'

Rubrica Ruote d'Italia su Libero del 19 settembre 2009

Più coordinamento nella politica dei trasporti

Più volte abbiamo evidenziato quanto sia importante per l'economia del Paese una gestione coordinata della politica dei trasporti. La logistica si misura in tempo e in una economia basata sul just in time la competitività è data dalla gestione coordinata dei sistemi di trasporto. In parole povere significa che le diverse modalità di trasporto (gomma, ferro, mare, aereo) devono essere integrate in un sistema funzionale alla competitività della filiera di produzione. Guardando i comportamenti e le decisioni assunte in questi ultimi mesi appare evidente come la mancanza di coordinamento produca situazioni difficili da classificare e che tali resteranno se non verrà costituito presso la Presidenza del Consiglio un dipartimento che riporti a un unico momento decisionale le questioni concernenti la logistica, i trasporti e la sicurezza stradale.

Nei convegni pubblici si sente parlare spesso, anche da uomini di Governo, della giusta necessità di privilegiare il trasporto alternativo a quello terrestre. Purtroppo per trovare traccia di risorse destinate a favorire lo sviluppo del trasporto via mare o del combinato treno tir, dobbiamo fare riferimento a leggi del 2002, al tempo del secondo governo Berlusconi. Nella passata legislatura nessuna risorsa aggiuntiva è stata prevista durante il Governo Prodi che non è riuscito neppure a rendere spendibili quelle risorse già destinate, pur se i decreti attuativi erano già stati emanati.

Nella manovra finanziaria attuale nessuna capitolo di spesa è stata allocato nel bilancio dello Stato e quanto oggi le imprese stanno ricevendo è relativo alle risorse degli anni 2002. Nulla è previsto per gli anni a venire.

Ciò che sconcerta di più, tuttavia, sono le scelte che vengono assunte in tema di trasporto. Ecco alcuni esempi che fanno riflettere. Ogni giorno da Latina con destinazione Domodossola partiva un treno merci completo. I significativi incrementi tariffari hanno provocato lo spostamento dalla ferrovia alla strada di quella merce. Le ferrovie hanno di conseguenza soppresso sei treni alla settimana. Alcune imprese che si erano dotate di raccordi ferroviari, 600 in tutta Italia, che collegano la rete con i loro magazzini si sono viste incrementare il canone da 5mila a 55mila euro. Solo dopo interrogazioni in Parlamento la questione è stata sospesa per le imprese che già esercitavano. Questo non è in linea con il potenziamento delle modalità alternative tanto decantato.

Anche il trasporto via mare vive le stesse contraddizioni. Con un provvedimento del 5 agosto, le tasse portuali e di ancoraggio sono state incrementate del 50 per cento, le proteste degli operatori interessati sono state inutili. I bonus per le autostrade del mare non sono ancora stati riconosciuti a tutti per complicazioni burocratiche innescate dalla regione Sicilia. Se veramente si intende operare per sviluppare il trasporto alternativo è invece necessario definire una strategia nella quale gli incentivi vengano concessi solo alle navi dedicate al trasporto merci; fluidificare i collegamenti di porti e interporti; prevedere incentivi per contratti di durata che incrementano il trasporto ferroviario, aiutare la diffusione dei collegamenti informatici. Tuttavia l'elemento decisivo è l'attuazione di forme di controllo nei confronti del trasporto stradale che deve operare nel rispetto delle regole sui tempi di guida e di riposo, sui carichi e sulla velocità.

PAOLO UGGÈ

Rubrica Ruote d'Italia su Libero del 26 settembre 2009

La Consulta impantanata non può sbloccare i trasporti

Quando Fabrizio Palenzona lanciò l'idea di dar vita ad un "Patto della logistica" che vedesse come momento operativo e di confronto la Consulta del trasporto e della logistica, la reazione positiva della gran parte dei presenti diede la sensazione che una svolta significativa nei rapporti tra mondo del trasporto, committenza e governo si sarebbe potuta realizzare. La Consulta, con il passare del tempo, divenne l'organismo che seppe non solo prevenire i conflitti ma anche il luogo di elaborazione di proposte in tema di politica dei trasporti. Non è un caso che il Piano della logistica, elaborato con il contributo delle forze economiche, sia stato approvato dal Cipe nell'aprile 2006. La Consulta non ebbe vita facile in quanto, come spesso avviene per le iniziative nuove, una parte della burocrazia, pronta a ostacolare ciò che ritiene di non poter controllare, provò a rallentarne l'operatività. Il ministro Bianchi ne sminuì il ruolo e la politica di trasporti, basata sul confronto, subì una stasi.

L'auspicio di molti era che l'avvento del nuovo Esecutivo potesse rilanciarne l'attività, ma dopo quasi 15 mesi dobbiamo invece constatare, con grande rammarico, come la Consulta non sia stata messa in condizione di recuperare quel ruolo propulsivo per la quale era stata costituita. Se siamo in presenza di un governo del "fare" si faccia. L'interdizione della burocrazia è forte ma un Esecutivo che decide di portare avanti un'esperienza ha il potere di realizzarla. La realtà è invece che la Consulta, prima convocata poi annullata per impegni governativi, rischia di paralizzarsi nuovamente fintanto che non sarà superato un nuovo problema insorto. I burocrati sostengono che deve essere approvato anche il regolamento contabile dell'Albo, degli autotrasportatori che fino a oggi ha operato anche perché già dotato di un regolamento. Ma senza questo formale via libera la Consulta non potrà ricostituirsi, pena l'illegittimità. Un autentico e vero pasticcio in salsa burocratese. Resta però da spiegare perché nessuno seppe, per tempo, che con il regolamento della Consulta dovesse essere approvato anche quello dell'Albo.

PAOLO UGGÈ

Rubrica Ruote d'Italia su Libero del 3 ottobre 2009

Per far correre le merci bisogna sciogliere il nodo delle Alpi

Il governatore della Banca centrale europea, Jean Claude Trichet, non ha avuto dubbi nell'indicare che anche il nostro Paese può agganciare più velocemente di altri la ripresa economica che nei prossimi mesi dovrebbe consolidarsi. Alla faccia di tutti gli uccelli del malaugurio e dei soloni che diffondono pessimismo. Un'evidenziazione importante tuttavia è stata posta: condizione indispensabile per favorire la fase che si attende è migliorare la competitività del sistema Paese. Un'affermazione che non può che trovarci d'accordo. Chi ci segue, sia attraverso "Libero" sia nella nostra attività di rappresentanza, ben conosce quante volte abbiamo indicato la competitività come l'elemento determinante per poter partecipare alle sfide del mercato globale. Conseguentemente dobbiamo anche rammentare come sia strutturata la filiera della produzione che ha mutato il suo modo di produrre passando da un sistema a stock a uno a flussi. Essenziale diviene dunque l'elemento logistico che è strettamente collegato al fattore tempo. Da qui il tema della infrastrutturazione del Paese che garantisca anche una permeabilità fluida nell'attraversamento del sistema alpino.

Sono concetti semplici, che sembrano tuttavia non appartenere a coloro che hanno esaminato il disegno di legge di conversione del protocollo trasporti, parte della Convenzione delle Alpi. In sostanza per il protocollo anche solo l'accessibilità a una valle alpina deve essere approvata con la maggioranza dei tre quarti dei Paesi che compongono il comitato. Il nostro parere sarà sempre ininfluenza.

I rappresentanti di Conftrasporto, ascoltati dalla Commissione Esteri della Camera, hanno espresso le preoccupazioni del settore. Nelle precedenti legislature i partiti dell'attuale maggioranza avevano ostacolato, in mancanza di garanzie, la ratifica del protocollo trasporti. Il ministro Castelli aveva posto con forza il tema delle garanzie, in questo condiviso anche dalla stessa committenza. Speriamo, dopo l'audizione, che il tema venga meglio affrontato.

PAOLO UGGÈ

Rubrica Ruote d'Italia su Libero del 10 ottobre 2009

Non basta usare il filtro per curare i mali del traffico

Dopo la messa in mora, da parte dei competenti organismi comunitari, dei livelli di inquinamento registrato nella regione Lombardia, la decisione di installare dei filtri agli autoveicoli sembra essere la solita misura assunta per tacitare la Commissione europea. In realtà cambierà poco o nulla. Del resto, così come avvenuto per le scelte del Comune di Milano, dopo i primi dati attestanti risultati significativi, nel lungo periodo si scoprirà che i veri pericoli per la salute dell'uomo continueranno a dipendere dai modelli di vita di ognuno e molto poco, il 10% circa, dall'inquinamento. Gli operatori del commercio, dell'artigianato, del trasporto e i cittadini sostengono i costi dell'iniziativa, ma i benefici si riverseranno essenzialmente su chi produce i filtri. C'è da domandarsi come mai le case produttrici di autoveicoli, visto che i filtri sono in grado di trasformare un mezzo inquinante in ecologico, sprechino fior di risorse per ottenere l'abbattimento dell'inquinamento degli automezzi prodotti. Non sarebbe più funzionale se si intervenisse a sostenere con incentivi coloro che sostituiscono i mezzi più inquinanti, anziché sostenere tali sistemi? Possibile che la nostra classe politica non voglia comprendere che i temi complessi dei trasporti, compreso l'inquinamento, possono essere affrontati meglio se con una visione d'insieme. In un sistema che dipende dagli insediamenti, dai consumi, dall'organizzazione della produzione, dalle infrastrutture, gli interventi non dovrebbero svilupparsi solo su un modello di gestione della mobilità che prevede per tutti i veicoli una medesima tariffa di accesso. Così si fa solo cassa.

La strada allora è quella di impegnarsi a individuare invece regole chiare e condivise. I provvedimenti schematici quasi sempre producono una serie infinita di deroghe che minano l'efficacia del provvedimento stesso. Alcuni dati dovrebbero indurre i nostri amministratori locali, ma ancor più il Governo, a riflettere sull'emergenza che l'Ue sta indicando: ovvero l'accessibilità nelle città di persone e merci. La popolazione urbana passerà dal 72%, dato relativo al 2007, all'84% nel 2050; nelle città si produce l'85% del pil europeo. Intervenire in tale direzione è indispensabile.

È necessaria un'intesa operativa tra tutti gli attori della supply chain, ovvero l'integrazione logistica, per definire un piano del sistema di accesso di persone e merci. In caso contrario si continuerà solo a illudere i cittadini sulle funzionalità di misure a favore di una miglior qualità della vita e a privilegiare interventi per i quali potrebbe forse funzionare anche il mago Merlino.
Che di filtri se ne intendeva.

PAOLO UGGÈ

Rubrica Ruote d'Italia su Libero del 17 ottobre 2009

Incentivi alle imprese che non licenziano e non delocalizzano

Era necessario che si facesse un punto fermo sulla situazione del settore dell'autotrasporto e l'occasione l'ha fornita il Transpotec di Milano che vede in questi giorni esperti e rappresentanti di categoria confrontarsi sulle prospettive di un settore che sta vivendo la fase forse più acuta della crisi. Impegni assunti dal Governo non completamente risolti; deficit di liquidità determinati anche dai ritardi nel pagamento dei corrispettivi dovuti per i servizi prestati; concorrenza esasperata da imprese di Paesi nei quali il costo del lavoro ha minore incidenza: questi i problemi sul tavolo. Gli stessi per i quali avevamo lanciato un grido d'allarme prima del periodo estivo, ipotizzando anche alcune possibili soluzioni, senza tuttavia ricevere risposta. Oggi, il costo del lavoro, del gasolio e la mancanza di controlli stanno mettendo in gravissimo pericolo la permanenza sul mercato delle imprese strutturate regolari che sempre più valutano la possibilità di ricorrere a forme di delocalizzazione oppure di sostituire il personale dipendente con lavoratori autonomi.

In queste ultime settimane abbiamo registrato interessanti proposte tendenti a intervenire nei confronti delle imprese nel tentativo di ottenere la riduzione dei costi che gravano sulle imprese, ivi compreso il grido di dolore del presidente di Confindustria sulla Finanziaria. Anche Confrtrasporto non può che convenire sulla necessità di impegnarsi al massimo per ricercare soluzioni che possano evitare di dover ricorrere a forme di riduzione del personale o alla messa in mobilità. Avevamo avanzato mesi fa la proposta di consentire, per un anno, una moratoria sul versamento dei contributi sia a carico del lavoratore sia delle imprese. Suddividendo tra le parti il beneficio si sarebbe ottenuta una riduzione del costo del lavoro e una maggior disponibilità per i lavoratori da destinare ai consumi. Oggi molte imprese di trasporto stanno pensando di ridurre il personale, far ricorso a cassa integrazione e mobilità, o a delocalizzare. Tutto per colpa di chi non ha saputo o voluto ascoltare quei suggerimenti.

Al convegno del Transpotec è emersa una nuova proposta: le imprese più colpite dalla concorrenza, che non ricorrano o che rinuncino agli interventi suddetti, potranno assolvere in modo forfettario gli obblighi contributivi per il 2010 con un versamento nella misura del 10%. Lo Stato non sosterebbe i costi derivanti da cassa integrazione, mobilità o alla perdita del gettito contributivo fiscale e i lavoratori ne potrebbero trarre il beneficio di non trovarsi senza occupazione. La misura dovrebbe essere però limitata alle imprese che non abbiano un contenzioso con l'erario e con gli istituti previdenziali, o che abbiano in corso delocalizzazione e che rispettino i tempi di pagamento. Intensificando inoltre i controlli sulle regole della sicurezza e della circolazione si potrebbero risparmiare le risorse destinate a incentivare l'utilizzo del trasporto combinato via treno o via mare. Le positività ottenibili sono evidenti: maggior sicurezza sulle strade, riequilibrio tra le modalità di trasporto, salvaguardia dei livelli occupazionali, maggior competitività alle imprese in regola che operano in Italia. Basterebbe, semplicemente, ascoltare i buoni consigli.

PAOLO UGGÈ

