

## **RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "Il Giornale" del 02 gennaio 2011**

### **Voglia di nuovo nel rapporto impresa - lavoratori**

Dopo mesi di trattativa, una soluzione economica è stata trovata per i lavoratori dipendenti della imprese di trasporto e logistica. La soluzione, raggiunta in tempi diversi, prevede un incremento scaglionato nel tempo che riconoscerà 122 euro di incremento al mese a un autista entro il 2012. Aggiungendo all'aumento della retribuzione il costo della polizza sanitaria e dell'ente bilaterale, l'incremento complessivo è pari a 134 euro al mese, al quale occorrerà aggiungere la parte contributiva e l'una tantum di 150 euro.

Le imprese aderenti alle federazioni della Conftrasporto, della Confartigianato e della Casartigiani, che non hanno condiviso le soluzioni presentate, riconosceranno gli aumenti concessi dalle federazioni che avevano ritenuto per tutta la trattativa insostenibile le richieste dei rappresentanti dei lavoratori.

Un'adesione che sembra soddisfare le aspettative dei lavoratori, ma che rischia di avere effetti futuri preoccupanti. Per tutta la fase preliminare della trattativa era stata evidenziata infatti la necessità di trovare una soluzione valida per evitare che il fenomeno dei lavoratori in affitto, provenienti dai nuovi Paesi entrati a far parte della Comunità nei quali il costo del lavoro è notevolmente inferiore, si estendesse nel settore dell'autotrasporto, danneggiando i lavoratori nazionali. Le preoccupazioni rappresentate sono state sottovalutate e considerate superate dalle dichiarazioni molto generiche rilasciate dal ministero competente. I dubbi tuttavia si rafforzano leggendo le norme europee e il rischio che quanto paventato divenga una modalità consueta è molto forte.

La domanda è semplice. Perché imprese che hanno la possibilità di ridurre il costo del lavoro attraverso la semplice attuazione di disposizioni europee dovrebbero perdere servizi di trasporto perché fuori mercato a causa dell'elevato costo del lavoro? Su questo doveva essere fatta una battaglia comune ed ottenere certezze, ma la scelta è stata invece quella di seguire una strada che lascia incertezze.

In aggiunta a tutto questo occorre non dimenticare che un elevato costo del lavoro favorirà, sempre a danno dei lavoratori, la ricerca del lavoratore autonomo. Il governo non potrà infatti sostituirsi nell'abbattimento del costo del lavoro ancora per lungo tempo, facendo in sostanza quello che le imprese non sono riuscite a realizzare insieme ai rappresentanti dei lavoratori.

Conftrasporto ha più volte sostenuto la necessità di aprire una fase nuova nei rapporti tra imprese e mondo del lavoro. Anziché percorrere la strada di una maggiore flessibilità, garantita da un più elevato coinvolgimento, si è preferito ripercorrere la strada dell'incremento economico che potrebbe rivelarsi un vero boomerang per i lavoratori nazionali. La contrapposizione tra padronato e lavoratori non è più di moda.

Paolo Uggè

## **RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "Il Giornale" del 09 gennaio 2011**

### **Il Governo è stato di parola, ma i problemi sono ancora tanti**

Non è certo per piaggeria che iniziamo quest'anno con un sentito ringraziamento al Governo per aver mantenuto gli impegni assunti con il mondo dell'autotrasporto. Un grazie innanzitutto per aver saputo comprendere i reali problemi del settore, ma anche per aver avuto il coraggio di «viaggiare controcorrente», in particolare quella, impetuosa, «targata» Confindustria, superando i mille ostacoli creati ad arte. A nessuno, infatti, può essere sfuggito come le risorse messe a disposizione del settore (in mezzo a un vero e proprio mare di richieste da parte di altri settori e di pochi riconoscimenti) abbiano creato disappunto nelle realtà che, evidentemente, pensano di avere il diritto di essere gli unici beneficiari degli interventi che vengono decisi nelle leggi finanziarie a favore di taluni settori economici. Ecco perché è giusto questo riconoscimento. Contro l'autotrasporto si è provato di tutto. A partire dagli articoli pubblicati sul giornale della «casa madre» che davano spazio a interventi con i quali Confindustria sottolineava con grande evidenza la negatività degli interventi a pioggia a favore dell'autotrasporto. Per gli «esperti censori» un settore che occupa tra lavoratori e addetti oltre 700mila persone e che partecipa al Pil per più del sei per cento non deve avere lo stesso valore di imprese che impiegano solo alcune decine di migliaia di lavoratori e che localizzano le attività produttive. Come sia possibile che numerose imprese di autotrasporto, nonostante questi comportamenti, restino aderenti alla Confindustria rimane una curiosità. Probabilmente perché anche loro applicano gli stessi metodi. La riprova si è avuta in occasione del recente rinnovo del contratto di lavoro: l'associazione confindustriale del trasporto ha infatti concesso incrementi molto superiori ai valori previsti dagli accordi interconfederali. Evidentemente il costo del lavoro non deve avere lo stesso impatto... E così gli «aiuti alle imprese di autotrasporto» per la gran parte si sono trasformati in ulteriori aiuti al sistema produttivo. Ovvero ai committenti che hanno sempre preteso sconti sui corrispettivi del trasporto, lucrando vantaggi rispetto a prezzi già definiti sulle commesse ottenute. Conftrasporto è fortemente favorevole a interventi che aiutino il trasporto combinato e che producano da un lato riduzione degli operatori e dall'altro accorpamenti. Questi principi, del resto, erano già contenuti nel Patto della logistica sottoscritto nel 2005, abbandonato dal Governo Prodi e ripreso oggi nel Piano della logistica sul quale il presidente della Consulta Mino Giachino sta operando. Ma nel contempo Conftrasporto non intende rinunciare alle risorse che, anche se solo parzialmente, avvicinano i costi a quelli delle imprese europee al fine di tutelare quelle imprese che intendono restare italiane, pagandole imposte e tutelando i lavoratori nazionali. Ecco perché applaudiamo al Governo e all'azione del sottosegretario delegato che è riuscito a ottenere, pur se in momenti difficili, l'intervento a favore dell'autotrasporto e che ha anche ottenuto di far inserire nel decreto «mille proroghe» il recupero di risorse per lo sviluppo delle «autostrade del mare» e per il fondo di rotazione che continuerà a intervenire sull'acquisto dei mezzi.

**Paolo Uggè**

## **RUBRICA RUOTE D'ITALIA su Il Giornale del 17 gennaio 2011**

### **Trasporto merci su ferrovia sprecati 10 anni**

L'autotrasporto e le ferrovie sembrano viaggiare sempre più in due direzioni diverse. A parole dovrebbero incrociare sempre più le loro strade ma la realtà è ben diversa e rischia di peggiorare sempre. Si dovrebbe invece dare vita, come avvenuto in altri Paesi (che, non a caso, stanno avanzando invece che indietreggiare) a un operatore logistico che veda insieme Ferrovie, Poste e operatori del trasporto protagonisti del rilancio di un sistema nazionale. Ma per fare questo occorre fare i fatti e non solo parlare. Lo ricordava un ottimo ministro dei Trasporti, purtroppo recentemente scomparso, Carlo Bernini quando diceva che «Coe ciao no se impasta e fritoe». Invece in Italia molti si limitano alle parole. Spesso a sproposito. Un esempio? Quelle pronunciate dall'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato, Mauro Moretti, che invece di preoccuparsi del fatto che in Italia le merci su rotaia viaggino a ritroso o che dopo dieci anni la liberalizzazione delle ferrovie continui a incontrare ostacoli che sembrano creati ad arte, concentra tutte le sue fatiche per «denunciare» gli stanziamenti dati dal Governo al trasporto su gomma. La tesi di Moretti: i soldi dati all'autotrasporto penalizzano le ferrovie perché creano una distorsione della concorrenza. Una tesi che sembra fatta apposta per deragliare miseramente. Per capirlo basta leggere l'analisi che l'istituto Bruno Leoni Stato ha effettuato sulle risorse trasferite alle ferrovie negli ultimi otto anni: 56,5 miliardi di euro; 7 miliardi all'anno.

Ebbene, se si assume a riferimento il fatturato dell'autotrasporto merci, circa 60 miliardi di euro, con quello del cargo ferroviario che, in costante diminuzione, si aggira sui 600 milioni di euro e si applicasse la stessa percentuale riconosciuta alle Fs cargo nell'anno 2009, pari al 17 per cento, l'autotrasporto avrebbe risorse a 10 zeri (invece che alcune decine di milioni) in grado di renderlo competitivo con i concorrenti esteri. Ma evidentemente il «primo macchinista» delle Fs preferisce guardare le pagliuzze negli occhi altrui anziché le traversine nei propri. E con puntualità (caratteristica che non appartiene certo ai treni italiani) dimentica quanto è sotto gli occhi di tutti. Per esempio come mai a 10 anni dalla liberalizzazione delle ferrovie gli operatori privati, circa il 21 per cento del mercato, si domandano preoccupati quale siano le reali intenzioni del gruppo Ferrovie sul settore Cargo quando vi sarà il passaggio di 160 scali merci (dei 240 esistenti) da Rfi a Trenitalia. Il sospetto è che ostacolare i privati (con condizioni di accesso complesse) sia l'unico mezzo per mantenere posizioni di privilegio e salvare il carrozzone (è davvero il caso di dirlo) statale... A chi giova che invece di connettere il Paese per farlo diventare competitivo si faccia concorrenza sleale con i privati che hanno investito sul trasporto ferroviario? A chi giova che il costo del lavoro nel settore ferroviario sia superiore del 30 per cento rispetto ad altri Stati? All'ingegner Moretti la risposta. Sperando arrivi prima che qualcuno scelga di seguire, anche sui binari, la strada di Marchionne. Non è provocazione: è la competitività che lo impone.

*Paolo Uggè*

## **RUBRICA RUOTE D'ITALIA su Il Giornale del 23 gennaio 2011**

### **Gli scandali hard fanno scordare i problemi reali**

Non è nostra abitudine addentrarci in dibattiti lontani dagli interessi delle imprese, ma ci preoccupa molto la ripresa di iniziative mediatiche su presunti scandali a luci rosse che stanno dominando nel panorama politico e in quello dell'informazione, a scapito di notizie e analisi sui problemi reali dei cittadini: non i fatti privati e personali del premier o di chiunque altro, ma le soluzioni per agganciare la ripresa economica.

Per questo si resta sgomenti nel constatare come si perda tempo a disquisire e amplificare fatti dei quali è facile comprendere l'obbiettivo reale: distogliere l'attenzione dai veri problemi. Ai responsabili (e ai dipendenti) delle imprese del trasporto (ma probabilmente anche ad altri milioni d'italiani) importa approfondire temi concreti. Un esempio? Sapere come, attraverso il Piano della logistica, il governo intenda agire per renderlo uno strumento vincolante e utile alla soluzione di temi quali il costo del lavoro e il fenomeno della delocalizzazione o l'incremento del gasolio per autotrazione. O ancora, a centinaia di migliaia di operatori del settore (ma anche a milioni d'italiani) interessa sapere se il Governo voglia far rispettare le leggi che garantiscono maggior sicurezza sulle strade. Sono questi i temi sui quali, come ha fatto l'Unatras in questi giorni, occorre incalzare l'Esecutivo. Ci piacerebbe molto che le forze politiche di maggioranza e soprattutto quelle di opposizione avanzassero proposte di soluzione a temi che significano posti di lavoro, maggior sicurezza e nuove prospettive. Si apra il dibattito in Parlamento e si facciano conoscere le proposte. Possibile che di fronte al capovolgimento che, dopo cinque secoli, riproporrà il Mediterraneo come centro di passaggio tra Est e Ovest con forti opportunità per il nostro Paese di poter gestire i traffici verso i Paesi dell'Est europeo, attraverso i porti dell'Adriatico, non si senta la necessità di aprire un serrato confronto sulle strategie di intervento che potrebbe essere decisivo per il nostro benessere? Il silenzio lascia il dubbio che, non sapendo cosa proporre, si preferisca montare scandali. Ogni uomo sulle questioni morali ha un grado di giudizio che gli deriva dal proprio vissuto e al momento opportuno lo esprimerà. Ma è sui temi concreti che gli operatori vorrebbero assistere anche a feroci scontri che invece politici e stampa riservano solo a storie di camere. Purtroppo non quelle di Montecitorio, ma quelle da letto...

Da quei letti, teatro o no di storie di sesso, occorre scendere in fretta, ben svegli, e preoccuparsi di trovare soluzioni. Infine ci piacerebbe molto che chi dedica risorse a operazioni mediatiche spettacolari che porteranno solo al discredito del Paese, si applicasse con identica determinazione a scoprire i casi di sfruttamento dei lavoratori, evasioni contributive o fiscali, azioni di riciclaggio di denaro sporco ecc... Con l'obiettivo di far sì che, in un economia globale, sia il rispetto delle regole a concorrere a realizzare il libero mercato; senza regole perderà sempre il più debole. Ed è nella tutela dei più deboli che lo Stato deve intervenire. La parte sana del Paese si aspetta questo.

Paolo Uggè

## RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "Il Giornale" del 30 gennaio 2011

### Un blocco che serve solo per fare scena

Puntuale come una cambiale con l'abbassarsi del termometro tipico di questo periodo invernale, tornano a salire i valori dell'inquinamento e gli amministratori, pressati dalle «madri salutiste» (preoccupate per la salute dei figli tanto da accompagnarli tutte le mattine a scuola, magari con i Suv che regolarmente parcheggiano a motore acceso in seconda fila) non sanno far altro che ricorrere alle solite misure tanto demagogiche quanto inutili ai fini della riduzione dei livelli d'inquinamento.

L'Ecopass è stato un mezzo flop? Poco importa. Le domeniche a piedi non funzionano? Non fa nulla. Le scelte non coincidono con quelle della Regione? Intanto si vieti, poi si vedrà. Le misure adottate, e supportate da dichiarazioni roboanti, dimostrano che il sindaco, magari con le elezioni alle porte, si interessa della salute dei propri amministrati. E tutti ci sentiamo un po' meglio, senza accorgerci che per l'ennesima volta veniamo presi in giro.

Tutti gli anni, ogni volta che l'argomento viene affrontato, gli esperti chiedono misure organiche e strutturali, e tutti gli anni queste rimangono nel cassetto. Si possono contare sulle dita delle mani le città che, a oggi, hanno provato a intervenire seriamente. L'ultima, in ordine di tempo, è Roma dove è stato presentato in questi giorni un progetto, condiviso dai principali attori della mobilità urbana, che avvia un percorso razionale destinato, nel tempo, a produrre certamente i risultati sperati. La chiave di volta è la razionalizzazione dell'ingresso in città secondo una logica premiale basata sul fatto che i mezzi ecologicamente avanzati possano entrare in tutte le ore mentre gli altri solo in determinate ore e in più debbano pagare, e che di fatto costringa gli operatori a condividere le soluzioni proposte per non risultare penalizzati (riusciamo a spiegarlo meglio??? in pratica cosa avverrà?).

Spostandoci 600 chilometri più a nord, i dati elaborati alcuni mesi fa dal tavolo permanente della Regione Lombardia dovrebbero indurre tutti a ricercare simili soluzioni. I motori diesel sono responsabili per circa il 30 per cento del pm10. Se si toglie il 14 per cento attribuibile a fonti non legate alla circolazione, rimane un 16 per cento da suddividere tra il trasporto locale, i mezzi dedicati alla raccolta dei rifiuti, le autovetture diesel che sono più del 50 per cento di quelle in circolazione e infine i veicoli che effettuano raccolta e distribuzione merci.

La soluzione di penalizzare, a prescindere, chi consente alla città di muoversi, è solo inutile oltre che demagogica. Non lo affermo io, lo dimostrano i dati che «fotografano» come i livelli d'inquinamento rispondano a un'altra logica. Uno studio di alcuni anni fa elaborato dall'assessorato all'ambiente del Comune di Milano dimostrò che un autobus di città aveva un potere di inquinamento proprio per il Pm10, pari a 2300 vetture.

Cos'altro si deve attendere per affrontare il tema della mobilità urbana con razionalità? Perché i comuni non affrontano concretamente la questione assumendo a riferimento esperienze positive già in atto? Le città di Parma, Vicenza, Padova e Roma, realtà urbana certamente complessa, hanno indicato un percorso razionale e strutturale; altri preferiscono praticare la cultura del divieto, anziché del fare. Restano due speranze: il Piano della logistica, che ricomprende anche la filiera della mobilità urbana, e la direttiva dell'Unione europea, attualmente in preparazione, che obbligherà i nostri sindaci a schemi standard. Ma è possibile che chi amministra non trovi il coraggio di attuare decisioni utili senza attendere le imposizioni dall'alto, alibi molto comodi? Oppure è vero che il coraggio non si compra al mercato e chi non lo ha non se lo può dare.

Paolo Uggè

## **RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "Il Giornale" del 07 febbraio 2011**

### **Domeniche senz'auto, una scusa per non affrontare i veri problemi**

È stato sufficiente un solo microgrammo di particolato in più per costringere i cittadini milanesi e l'economia lombarda a subire limiti assurdi della circolazione. Una notizia, ampiamente trattata dai giornali, che si potrebbe definire comica se non fosse tragica. La tragedia consiste nel fatto che i divieti servono a poco, ma si emanano e che, a livello più generale, si tengono comportamenti che servono solo a dimostrare contraddizioni e confusione. Mentre si combatte la battaglia dell'inquinamento e il Governo, nel suo Piano della logistica, punta con lodevole intuito a potenziare attraverso incentivi mirati il trasporto alternativo al «tutto strada», in Piazza Croce Rossa, quartier generale delle Ferrovie di Stato, c'è chi continua imperterrito a gestire il trasporto ferroviario pensando di ridurre i treni e gli scali merci. Ma non basta. C'è anche chi sostiene un progetto per verificare la possibilità di introdurre gli European Modular System 25, ovvero dei sistemi che, consentendo l'aggancio di un ulteriore rimorchio a quello già esistente, vanno a formare dei Megatruck lunghi 25 metri. Enormi Tir costretti a fare i conti con strade inadeguate (basti pensare alle rotatorie!) Realtà che dimostrano come, nel nostro Paese, l'unica cosa che viaggia a tutta velocità sia l'improvvisazione: da un lato si ipotizzano risorse per sviluppare il trasporto alternativo in nome della salvaguardia ambientale e si emanano divieti di circolazione; dall'altro si studiano le possibilità di far circolare sulle strade megatruck incrementando la capacità concorrenziale rispetto alle modalità alternative.

Che gran confusione! E la medesima cosa si può dire per i costi di manutenzione delle infrastrutture che vengono coperti, dai cittadini italiani, con gli incrementi dei pedaggi. Da qualche anno, per diminuire l'incidenza del costo del trasporto si consente che automezzi che portano 108 tonnellate circolino sulle strade nonostante le norme del Codice della strada dispongano in modo diverso. L'assurdo è che dal 2005 pende un ricorso presso un Tar che fino a oggi non si è pronunciato sulla legittimità di tale interpretazione. Eppure esistono relazioni tecniche attestanti i danni che tali mezzi potrebbero causare. Nessuno però interviene. Che ci sia qualche interesse particolare da difendere? Se un trasporto così realizzato è regolare, si contestino i tecnici che sostengono il pericolo per i manufatti; in caso contrario, se la sicurezza è un valore da tutelare, perché non impedirlo? Si attende che qualche manufatto (per esempio un ponte un po' malconcio...) non regga il peso? Domande inquietanti, rimaste, per ora, senza risposta. Di certo i cittadini si sentirebbero più sicuri se si privilegiassero questi accertamenti ad altri.

*Paolo Uggè*

## **RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "Il Giornale" del 13 febbraio 2011**

### **Seicentomila veicoli viaggiano a vuoto: uno spreco assurdo**

Non è una novità che tutti chiedano ai governi iniziative per ridare fiato alla competitività delle imprese. Occorre però evitare che qualcuno dietro il paravento dell'alleggerimento burocratico voglia in realtà avere mani libere. Lo diceva Fernand Braudel, storico e studioso dei cambiamenti a lungo termine: senza regole nel mercato il più forte vince il più debole. Il mondo delle imprese di Confrtrasporto è stato tra i primi a condividere la necessità di aprirsi alle regole del mercato. La legge 32/05 ha prodotto il superamento delle tariffe obbligatorie per il trasporto merci con una riforma condivisa e vincolata a un limite fondamentale in una società civile: il rispetto delle regole sulla sicurezza. Per responsabilità che vanno addebitate, equamente suddivise, tra il governo Prodi, una committenza che non ha voluto mantenere i patti e alcune organizzazioni del trasporto merci, la riforma si è bloccata. Invece di generare un mercato sano, si è favorita una condizione nella quale, senza il rispetto delle regole, si sono realizzate forme di sfruttamento.

È da questo poco confortante punto di partenza che, con il governo attuale, il settore ha ripreso a dialogare. La presidente di Confindustria, Emma Marcegaglia, ha chiesto a Giuliano Ferrara dove fosse quando Confindustria, da sola, denunciava il ritorno alle tariffe minime per gli autotrasportatori. Nella fattispecie anche lei è stata indotta, forse da una lettura frettolosa, a non sostenere il vero. Nessun sistema di tariffe minime è stato reintrodotta per gli autotrasportatori. Se lei ritiene veramente che la legge ripristini le tariffe obbligatorie, indichi dove. Non potrà farlo: in realtà le norme si limitano a indicare i parametri dei costi della sicurezza con un riferimento alle sanzioni da emanarsi solo in assenza di un contratto scritto. Del resto il fatto che altre rappresentanze abbiano convenuto sulla bontà di quanto proposto dal governo potrebbe anche significare che forse a incorrere in un errore potrebbe essere stata proprio la sola Confindustria.

Avanzo una provocazione con due ipotesi che, se condivise, potrebbero dare un forte impulso all'economia e al settore trasporti, senza oneri a carico dello Stato. Innanzitutto si renda improduttiva l'attività del trasporto in conto proprio nei veicoli superiori a 12 tonnellate. Così si eviterebbe che 600mila veicoli percorrano le strade a vuoto e la gestione logistica ne trarrebbe vantaggio. Si avvii una drastica semplificazione delle norme burocratiche che oggi costano e appesantiscono i rapporti tra committenti e vettori. Il mutamento potrebbe realizzarsi solo dopo l'istituzione di un corpo dedicato alle verifiche e ai controlli sul rispetto delle leggi con l'applicazione di sanzioni adeguate per tutti i componenti della filiera. Si otterrebbero così una semplificazione, minor intervento della burocrazia, razionalizzazione dei mezzi pesanti sulle strade, maggior sicurezza e l'attuazione di una vera liberalizzazione.

*Paolo Uggè*

## **RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "Il Giornale" del 20 febbraio 2011**

### **Porti e scali aerei, il Nord Est deve diventare il baricentro del trasporto europeo**

Leggendo, sulle pagine de «Il Sole24 Ore» le preoccupazioni del presidente dell'Aiscat Fabrizio Palenzona in merito alle divisioni politiche su chi, tra il porto di Trieste e quello di Venezia, dovrà gestire il traffico destinato a crescere nell'alto Adriatico, c'è da restare trasecolati. Le preoccupazioni espresse dal presidente dell'Associazione italiana società concessionarie autostrade e trafori sono assolutamente condivisibili e non certo per un'assonanza ideale con il leader dell'Aiscat, ma seguendo una logica razionale. Il dato che emerge ancora una volta è come sia necessario, per l'interesse del Paese, che lo Stato si riappropri del potere di coordinamento in tema di trasporto e logistica che, in modo strumentale in nome del federalismo, venne sottratto in modo frettoloso dalle competenze dello Stato. E l'occasione offerta dall'azione decisa dal governo di riforma di alcuni articoli della Costituzione potrebbe essere la giusta occasione per intervenire.

Forse non è chiaro a tutti, ma il Nord-Est in particolare deve divenire non solo il baricentro del sistema nazionale, ma anche europeo. In assenza di iniziative ci troveremo con un'area che ruota intorno a quattro capitali: Lubiana, Vienna, Bratislava e Budapest che renderà marginali economie e territori dall'elevato potenziale di sviluppo, impoverendo il Paese. Evitiamo di ripetere gli errori compiuti con il Corridoio 5, che rischia di nascere vecchio. O si coglie tempestivamente l'opportunità e si opera nell'arco massimo di 10/15 anni, oppure il mondo cambierà il fronte e l'Italia perderà l'ennesima occasione di crescita.

Se nel Veneto si realizzasse un sistema infrastrutturale basato sul concetto delle città metropolitane, con la portualità integrata di Trieste e Venezia, unitamente all'aeroporto, si determinerebbero delle condizioni di sviluppo interessanti. Su questo concordano uomini «del fare», come il ministro Maurizio Sacconi e l'ex ministro Gianni De Michelis. Perché si voglia continuare ad agire senza una logica di sistema, è inspiegabile. Occorre connettersi per essere competitivi e la logistica è la chiave di volta. Se il governo non è in grado di intervenire, significa che il Piano della logistica non riveste un valore vincolante e diviene un inutile documento per titoli e annunci. Occorre invece decidere cosa fare. Seguendo le fantasie del pur autorevole presidente del porto di Venezia, Paolo Costa, sostenitore della maxi piattaforma galleggiante da 3 milioni di teu (la misura standard di volume nel trasporto dei container) l'anno e dal costo di 1,3 miliardi di euro, non se ne viene fuori. Si chiedi a qualche operatore che vive la realtà portuale cosa ne pensa del progetto, che pure appare funzionale sulla carta. Diversa è la proposta del terminal triestino, concreta e razionale, e senza oneri per i cittadini ma a carico degli utilizzatori: il corridoio Trieste - Monaco di Baviera è infatti un'iniziativa concreta in grado di concorrere con i corridoi francesi, spagnoli, sloveni e con i porti del nord Europa. Ora Venezia e Trieste sono in lite. Ma le troppe liti sui progetti (così come la demagogia) sono nemici del bene comune, e per questo devono finire, altrimenti la «scossa all'economia», oggi assolutamente necessaria per la crescita del Paese, non si realizzerà. Oppure si realizzerà, ma sarà letale. Possibile che nel nostro Paese sembra che si provi gusto ad ostacolare le iniziative che effettivamente si pongono l'obiettivo di dare la scossa annunciata?

*Paolo Uggè*



## **RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "Il Giornale" del 27 febbraio 2011**

### **Incidenti stradali: le norme ci sono ma vanno applicate**

Il recente gravissimo incidente stradale che ha coinvolto, lo scorso fine settimana, alcuni mezzi pesanti sull'Autosole, vicino a Modena, ha evidenziato ancora una volta in tutta la sua evidenza la necessità di garantire maggior sicurezza anche ai conducenti dei mezzi pesanti, spesso colpevolmente dimenticati.

Una colpa, di certo, è continuare - nonostante gli appelli lanciati dal presidente della Repubblica Giorgio Napolitano perché ci sia una maggior attenzione sugli incidenti sul lavoro - a parlare di incidenti "sulla strada" e non sul lavoro quando per strada muoiono dei camionisti, come se un autotrasportatore, portando a destinazione le merci, non stesse svolgendo la sua attività. È forse una scelta precisa, quanto spiacevole, di dividere le vittime sul lavoro in morti di serie A e altri di serie B? Non sappiamo. Di certo sappiamo invece che una colpa ancora più grave sarebbe dimenticare che il Parlamento, su richiesta delle associazioni di categoria, nel mese di agosto ha approvato norme che mirano proprio a tutelare le vite e la sicurezza sulle strade e sul lavoro, rendendo più applicabile il dispositivo sulla responsabilità condivisa per tutti i soggetti che partecipano a un'operazione di trasporto. Tradotto, significa controlli su tutta la filiera, dall'azienda di autotrasporto fino alla committenza. «Nei confronti di coloro che sono coinvolti in un incidente stradale con feriti gravi o con decessi viene disposta sempre», così recita la legge 120, «la verifica per accertare la violazione delle normative sulla sicurezza sociale e della circolazione». In occasione dell'incidente successo a Modena (ma anche, in precedenza, a Trieste) le associazioni dell'autotrasporto hanno richiesto ai magistrati della Procura della Repubblica di verificare se sia stata data applicazione a una norma di legge o se sia omesso di applicarla. Dai dati diffusi dobbiamo purtroppo constatare come i numeri degli interventi nei confronti di tutti i soggetti della filiera, previsti dal Codice della strada, sia molto limitato e in genere si fermi all'impresa di trasporto. Così operando si evita di dar vita a quello che la legge si pone come obiettivo, e cioè indurre tutti i componenti della filiera a comportamenti virtuosi. Perché su tali aspetti, che coinvolgono molto da vicino le persone, non venga adeguatamente informata la pubblica opinione, è un mistero. Eppure, siamo certi, la pubblica opinione alle ricostruzioni che puntano tutto sull'emozione, più che giustificata, delle persone coinvolte, preferirebbe una puntuale ricerca delle cause, delle responsabilità che hanno determinato l'episodio.

Il Governo e gli stessi media non ne escono certo bene da una situazione che potrebbe essere anche letta come un segnale di non voler disturbare i potenti di turno. Ecco, è su questi argomenti che ci piacerebbe assistere a delle prese di posizione veementi, della stessa violenza di quella usata per fatti che riguardano comportamenti, se provati, che attengono al privato delle persone. Spiace dover constatare invece come molti di coloro che chiedono a gran voce il rispetto delle regole, di fronte a un argomento concreto che sta a cuore alla gente tacciano.

Paolo Uggè

## RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "Il Giornale" del 07 marzo 2011

### La liberalizzazione adesso deraglia dai binari

Scossa o colpo di frusta che sia, la nostra economia si appresta a entrare in una fase nuova dove, come afferma il governo, dovrà essere «consentito ciò che espressamente non è vietato». Auguri. Non sarà facile coniugare le teorie del mercato con quelle della sicurezza, del rispetto delle regole e, soprattutto, con le posizioni dominanti di società controllate dallo Stato che sembrano essere quelle che più di altre si frappongono alla liberalizzazione. Aziende che usufruiscono di trasferimenti pubblici, pronte ad affrontare le sfide del mercato, ma solo a parole. Forse è anche per queste ragioni che la Commissione europea ha aperto la procedura di infrazione contro 13 Stati membri dell'Unione, tra i quali l'Italia, per non aver proceduto alla corretta attuazione nel mercato ferroviario dell'apertura alla concorrenza.

Secondo la Commissione, non si sarebbe data attuazione alle direttive entro il 13 marzo del 2003, come previsto; da qui l'apertura delle procedure L'amministratore di Rfi più volte ha denunciato gli ostacoli che trova a operare in alcuni Paesi europei. Altrettanto fa Arenaways, sostenendo che Trenitalia operi per ostacolarne l'attività. Sembra quasi che la liberalizzazione sia un principio da applicarsi, ma agli altri. Ricorsi all'Antitrust e segnalazioni anche in sede europea messi in atto anche dalle associazioni di consumatori, segnalano «uno sfruttamento abusivo di posizione dominante a carico di Rfi, gestore della rete e controllata da Fs». A giustificazione la parte avversa sostiene di aver applicato quanto un organo del ministero delle Infrastrutture, l'ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari, ha disposto in base all'articolo 59 della legge 99/2009. Un principio molto dibattuto quello del «controllore controllato» presente anche nella relazione al Parlamento europeo dell'onorevole Debora Serracchiani, favorevole invece alla separazione tra società di gestione e operatori ferroviari per garantire un reale accesso al mercato di altri operatori.

Il fatto che, nella maggior parte dei casi, le società di gestione e gli operatori ferroviari siano parte della stessa società, non aiuta certo a cancellare il sospetto che qualche interesse a ostacolare la separazione tra le reti e la gestione vi sia. Anche sul tema dei pedaggi autostradali la questione sembra ripetersi, sempre a danno degli utenti. I recenti pronunciamenti del Tar del Lazio, che ha bocciato gli aumenti dei pedaggi autostradali su alcune tratte, dovrebbero anche far emergere se sia corretto che l'Anas Spa venga alimentata con i soldi dei cittadini grazie a leggi che scaricano sui cittadini e imprese oneri impropri, costringendo gli enti concessionari al ruolo di esattori e imponendo agli utenti di pagare un sovra canone che ha portato nelle casse dell'Anas quasi 600 milioni di euro. Anche in questi casi sussistono forti perplessità sulla compatibilità con i principi comunitari, per cui presto verrà sollevata la questione in sede europea. Ci siamo soffermati su due casi che attestano quanto sia necessaria un'azione decisa da parte del Governo. Se infatti le realtà che gestiscono la mobilità nel Paese non si aprono alla concorrenza e se non vengono soppresse commistioni, come dare credito alla reale volontà di voler «consentire tutto ciò che non è espressamente vietato»?

Paolo Uggè

## **RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "Il Giornale" del 13 marzo 2011**

### **Autotrasportatori da troppo tempo in attesa di risposte**

Non è nostra intenzione creare inutili allarmismi, ma è invece nostro dovere rappresentare con chiarezza e correttezza quello che è un rischio reale.

Ovvero che, senza un immediato intervento da parte del Governo, non si possa evitare che forme spontanee di protesta, messe già in atto dagli autotrasportatori anche se per ora con scarsa adesione, si estendano a macchia d'olio provocando così un danno irreparabile al Paese. Le ragioni? Sono presto spiegate.

Fino ad oggi, anche a costo di subire critiche, abbiamo sempre dato atto del lavoro positivo del Governo nei confronti delle imprese di trasporto. È stato grazie infatti alla sensibilità del sottosegretario Bartolomeo Giachino, del presidente del Senato Renato Schifani e del senatore Antonio Azzolini, presidente della Commissione bilancio, se nel decreto "mille proroghe" sono state inserite questioni importanti, da noi richieste.

A parte l'entità economica dell'intervento, non certo irrilevante, (ma ora bisogna rendere spendibili in fretta le risorse disponibili) quello che per noi è molto significativo sono gli aspetti normativi che consentono, spazzando via ogni possibile alibi, di effettuare i controlli, necessari a garantire la sicurezza sociale e della circolazione, così come voluto dal Parlamento. Lo sosteniamo da sempre per noi è imprescindibile: "la certezza dei controlli nel rispetto delle regole". Per tale obiettivo saremmo perfino pronti a riconsiderare gli interventi economici per il settore.

Ovviamente, viste le esperienze precedenti, riteniamo che si possa realizzare solo dopo che un'unità, dedicata ai controlli mirati sulla filiera del trasporto, sia divenuta operativa. Liberalizzare è possibile, ma il processo deve avvenire nell'ambito delle leggi esistenti che devono essere applicate, all'occorrenza semplificate, ma mai vanificate.

Su questo principio non basta convenire a parole; occorrono i fatti. Le evoluzioni abbastanza presto vedranno un incremento della competitività con un significativo peggioramento delle reali condizioni per le nostre imprese che, tra un paio d'anni, si misureranno anche con la liberalizzazione del cabotaggio. Gli interventi del Governo, pur se significativi, non riusciranno a dare soluzioni strutturali ai veri problemi delle imprese. Queste, compresse, reagiranno.

Lo si constata oggi di fronte a tre fenomeni: l'aumento senza alcun controllo del prezzo del gasolio; l'incremento dei premi assicurativi; la crisi finanziaria. Su questi temi il Governo non può far finta di nulla o cincischiare: deve intervenire in tempo utile. Occorrono delle iniziative che, da un lato velocizzano l'utilizzo delle risorse disponibili e dall'altro determinino intese possibili con il mondo assicurativo, con quello delle compagnie petrolifere e con l'Agenzia delle entrate.

In passato intese per i prezzi del gasolio sono state possibili; vanno riproposte, estese ai premi assicurativi e anche alle situazioni debitorie che le imprese hanno nei confronti dello Stato. Consentire una ristrutturazione del debito fornendo alle imprese in possesso di garanzie concrete la possibilità di un nuovo dilazionamento dell'intero carico a ruolo, significa possibilità di introiti per le casse dello Stato, altrimenti persi, e un aiuto a mantenere i livelli occupazionali.

Noi abbiamo lanciato un sasso nello stagno. Nessuno potrà sostenere che non lo avevamo detto.

Paolo Uggè

## **RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "Il Giornale" del 20 marzo 2011**

### **Un corpo speciale di polizia per controllare i TIR**

Gli incidenti mortali sono calati del 15,7 per cento in tre mesi (da agosto a ottobre 2010) e si è interrotto il trend di crescita che si era invece registrato nei primi sei mesi del 2010. Un risultato positivo che deve far riflettere.

La prima riflessione è che grazie a norme che concorrano a generare condizioni idonee, ogni traguardo può essere raggiunto. Era accaduto anche con l'introduzione della patente a punti voluta dal ministro Pietro Lunardi nel 2003, che aveva prodotto una riduzione notevole dei morti sulle strade. Non solo: nel trasporto merci, è stato proprio grazie a quella legge se si è determinato un incremento dell'utilizzo delle autostrade del mare e quello del trasporto combinato su ferrovia. Peccato che quei significativi risultati siano finiti presto nel dimenticatoio. L'augurio è che non seguano lo stesso destino anche le modifiche approvate nell'agosto 2010 e che, secondo i dati diffusi, hanno dato una risposta importante all'aspetto rilevante del comportamento dei vettori esteri. Non è certo un caso se le associazioni francesi del trasporto hanno provato a chiederne la soppressione, convinte (e preoccupatissime) di perdere quella competitività che, causa l'assenza di regole applicabili anche a loro, li avvantaggiava.

L'Italia riesce a produrre spesso idee innovative ma poi le dimentica per strada. Cosa che rischia di accadere anche per un problema per il quale Conftrasporto si batte da tempo, ovvero quello dei controlli per le operazioni connesse all'attività del trasporto merci che deve estendersi, oltre che sulle strade, anche presso le sedi delle imprese committenti. Questa esigenza è presente in una legge dello Stato voluta dal Parlamento per assicurare più sicurezza nella circolazione e maggior rispetto delle norme sulla sicurezza sociale. Sembra incredibile che quanto realizzato in altri Paesi europei non sia riproponibile in Italia. In un recente convegno, organizzato dal Rotaryclub Dalmine Centenario, è emerso che mentre il numero dei controlli effettuati in Italia si aggira intorno al milione e mezzo, in Francia e Germania, solo per citare due casi, il numero dei controlli è di quasi dieci milioni. Come rimediare? Per esempio istituendo anche in Italia, per il controllo dei mezzi pesanti, dei corpi specializzati dedicati, liberando così più pattuglie per le altre iniziative. Le risorse possono essere reperite dai fondi destinati alla categoria. Meno campagne pubblicitarie, più risorse per questa iniziativa.

La risposta e la dimostrazione di buona volontà spetta al Governo che avrebbe tutto da guadagnare, anche in serietà.

Paolo Uggè

## **RUBRICA RUOTE D'ITALIA SU "Il Giornale" del 27 marzo 2011**

### **Mobilità urbana, tutta l'Italia prenda esempio da Parma**

Esiste una nuova realtà europea che si va sostituendo a quella nazionale nel proporre casi di eccellenza, testimoniando come grazie alle tecnologie avanzate e all'innovazione dei servizi sia possibile produrre importanti risultati di crescita intelligente, competitiva e sostenibile nel settore dell'autotrasporto, tutelando l'ambiente, aumentando la sicurezza. Una nuova realtà europea che le istituzioni locali dovrebbero prendere come esempio per stabilire politiche di sviluppo efficaci, oltre che necessarie, per rinnovare le società, contribuendo a mantenere una industria forte e competitiva.

A dire la verità, per trovare un esempio, non occorrerebbe varcare i confini: fra i 13 progetti provenienti da tutti i Paesi europei e selezionati nel 2010 da una commissione d'esperti, cinque infatti erano "made in Italy". In particolare, il progetto promosso dal comune di Parma e chiamato "EcoCity" ha dato una risposta a un tema che diverrà dominante nei prossimi anni: la domanda di un servizio efficiente e a basso impatto ambientale per la distribuzione delle merci in città. Il tema della mobilità urbana sarà la questione fondamentale con la quale saranno costretti a misurarsi gli amministratori pubblici. Nei centri urbani entro il 2020 si realizzerà infatti più dell'80 per cento del Pil europeo (oggi siamo al 71 per cento): numeri e previsioni che fanno capire come sia d'obbligo intervenire.

In questi ultimi anni abbiamo spesse volte, criticato le scelte demagogiche ed emergenziali. Il tema urbano e della qualità della vita meritano soluzioni meditate e strutturali e non scelte basate sui divieti domenicali o sull'obbligo di installare i filtri antiparticolato. Queste iniziative possono avere un'utilità solo se sono parte di un progetto complessivo. L'amministrazione parmense ha indicato la strada da seguire. La riorganizzazione del processo logistico basato sull'utilizzo di piattaforme per il consolidamento dei carichi diretti nel centro cittadino; l'applicazione del principio di premialità; il coinvolgimento degli attori che hanno condiviso il progetto; sono questi i punti vincenti del progetto che ha consentito di passare dai "blocchi del traffico" a un percorso virtuoso di mobilità sostenibile. Un'innovazione che è molto lontana dalle scelte di città dove si preferisce ricorrere a inutili divieti o alla ridicola decisione di ridurre la velocità sulle tangenziali. La sensazione è quella di una presa in giro. Serissima, invece, è la scelta fatta dall'amministrazione di Parma, dove la qualità della vita è migliorata, dimostrando, con un esempio concreto, che una mobilità virtuosa e rispettosa dell'ambiente e della vita dei cittadini è possibile. È da qui che occorre ripartire, e il Patto della mobilità urbana lanciato dal leader di Confcommercio Carlo Sangalli è la strada idonea per evitare non solo che decisioni dall'alto vengano imposte, ma che amministratori inadatti o ministri mal consigliati proseguano in scelte utili per pochi e inutili per tanti.

Paolo Uggè