

RUOTE D'ITALIA SU LIBERO DELL'8 GENNAIO 2012

GLI AUTISTI A COTTIMO DALL'EUROPA DELL'EST SONO UN PERICOLO

Il numero dei lavoratori “distaccati che vengono a prestare la loro manodopera in Italia è in deciso aumento.

Dal 2006 a oggi è salita del 150% la percentuale delle imprese facenti capo a cittadini rumeni. Lavoratori che sembrano in grado di svolgere ogni attività – muratore, elettricista, idraulico, conducente di camion – che spesso dipendono da imprese rumene che applicano i contratti nazionali (anche se questo non sarebbe ammesso dalle regole europee). Nella migliore delle ipotesi le imprese italiane se la cavano con 500 o 600 euro mensili; nella peggiore c'è comunque un risparmio sugli obblighi fiscali che vale sempre un 30% del costo del lavoro.

Un risparmio notevole, ma la domanda da porsi è: con quale professionalità? E, pensando agli autisti di mezzi pesanti, con quanta sicurezza? Il sospetto è che scendono i costi ma salgano vertiginosamente i pericoli d'incidenti. Un pericolo aumentato dal fatto che quello dell'autotrasporto è fra i settore che più fanno ricorso ai lavoratori distaccati. Un caso? Nemmeno per sogno: da tempo abbiamo segnalato il forte rischio che, grazie alla decisione del Governo di non mantenere la verifica del requisito della capacità professionale, il fenomeno potesse svilupparsi, sottolineando l'impatto che l'importazione di autisti low cost dall'Est Europa avrebbe potuto avere sulla sicurezza. Per questo Confrtrasporto ha anche rivolto un appello al ministero competente. Purtroppo la risposta non ha potuto che confermare la liceità della possibilità di utilizzare personale in affitto.

E le organizzazioni dei lavoratori invece di chiedere chiarezza hanno preferito concludere un rinnovo del contratto oneroso, innescando di fatto l'aumento della richiesta di lavoratori esteri. L'unico obbligo introdotto è stato quello di riconoscere al lavoratore la “paga in mano”, come dispone la direttiva europea, identica a quella del contratto di lavoro.

Il risultato è che oggi ci ritroviamo con due fattispecie di lavoratori (autonomi e dipendenti) che devono preoccupare l'Esecutivo. E non solo per la sicurezza, ma anche perché impattano sui livelli occupazionali, sulle pensioni. Conducenti che dimostrano la professionalità necessarie, costretti a lavorare a orari indefini e il più delle volte retribuiti a cottimo.

RUOTE D'ITALIA SU LIBERO DEL 15 GENNAIO 2012

ATTENTI A TAGLIARE ANCHE I COSTI DELLA SICUREZZA

In questi giorni c'è un verbo che va particolarmente di moda: liberalizzare. Soprattutto fra i rappresentanti del governo, concentratissimi sull'obiettivo di dimostrare che liberalizzare significa creare sviluppo e ridurre i costi per i cittadini. Ignorando, o fingendo d'ignorare, che la cosa non è quasi mai vera. Si facciano avanti coloro che hanno ottenuto benefici dalla liberalizzazione: i prezzi dei carburanti, i premi assicurativi, i servizi bancari, i trasporti ferroviari, i servizi postali sono tutti aumentati molto più dell'inflazione. Ora il governo dei tecnici guidati dal Professore ci riprova con altri interventi che nella migliore delle ipotesi non cambieranno nulla. Prendiamo come esempio il raddoppio delle licenze dei taxi: non determinerà diminuzioni delle tariffe ma solo dell'incasso giornaliero del singolo tassista. E la medesima cosa accadrà per i distributori di prodotti petroliferi, Anche nel trasporto merci gli esperti dell'Antitrust, ignorando il vero obiettivo del governo Berlusconi, ovvero la tutela della sicurezza per gli utenti della strada, sembrano seguire il dogma confindustriale, dimostrando di non conoscere la differenza esistente tra prezzo e costo. Non solo: sembrano non considerare che pochi giorni fa – non dici o vent'anni fa – il Parlamento ha impegnato il governo che ha accettato, “ a mantenere i costi incomprimibili della sicurezza per il trasporto su strada”. Come se il Parlamento fosse un'appendice inutile, come se chi rappresentava il governo alla Camera non avesse capito un accidente di niente, l'Antitrust insiste nel proporre il superamento di prezzi obbligatori che nel trasporto non esistono.

Com'è possibile che un'autorità di fatto sconfessi organi istituzionali? Siamo entrati senza accorgerci in un regime nuovo? E com'è possibile non comprendere che le liberalizzazioni devono essere l'insieme di un disegno che coinvolge tutti se davvero si vuole che portino vantaggi? Ma ciò che è più grave è che non producano effetti positivi sui cittadini consumatori né contribuiscono a rilanciare il Paese. Altro che equità e sviluppo. Si tace sui notai ma si liberalizzano gli avvocati e le farmacie. Un caso? Per il trasporto pubblico si rinvia la decisione all'Authority. Ma i magistrati amministrativi, i signori dell'Antitrust, i tecnici che sono al governo, sono a conoscenza, per esempio, che quand'anche i costi della sicurezza nel trasporto stradale fossero prezzi e questi diminuissero (e così non è e non potrà mai essere) il risultato sarà un danno alla sicurezza? Proviamo a calcolare a quanto ammonta il danno per lo Stato e alla tutela dei lavoratori la cui incolumità sta giustamente a cuore del presidente Napolitano.

Paolo Ugge

RUOTE D'ITALIA SU LIBERO DEL 22 GENNAIO 2012

PER SPENDERE MENO NON SI PUO' TAGLIARE SULLA SICUREZZA

Secondo i rappresentanti della committenza e dell'Antitrust avrebbero dovuto essere eliminati, ma la loro tesi è stata smentita totalmente dal Governo. Il tentativo di spazzare via i costi per la sicurezza nell'autotrasporto merci è miseramente fallito, così come è naufragato quello, tentato danti ali giudice del Tar del Lazio, di poter ottenere la sospensione delle deliberazioni sui costi della sicurezza, assunte dall'Osservatorio della Consulta del trasporto e della logistica. Il TAR non ha infatti concesso la sospensione e ha rinviato il merito della discussione alla fine di giugno, proprio mentre il Governo ribadiva di attenersi all'ordine del giorno approvato dal Parlamento che definito i costi della sicurezza incompressibili.

Due decisioni che hanno contribuiti a far calare la tensione del settore. Il rischio di un'azione di protesta di fermo dell'autotrasporto in tutta Italia per 5 giorni a partire dal 23 gennaio) non si è del tutto diradato ma, anche di fronte agli impegni che il vice ministro Mario Ciaccia ha assunto e sui quali gli operatori attendono delle risposte concrete, l'esecutivo Unatras ha deciso di sospendere il fermo al fine di dare il tempo per l'emanazione dei provvedimenti annunciati.

Indubbiamente la conferma sul mantenimento dei costi incompressibili della sicurezza è stata la svolta decisiva in una vertenza che avrebbe paralizzato, se attuata, i rifornimenti nel Paese.

Il tentativo portato avanti dalla committenza era sostenere che le norme di legge sono di dubbia applicazione e che comunque sarebbe stato necessario attendere il pronunciamento nel merito da parte del Tar. Gli è andata male. Certo è possibile che esistano delle distonie (e Confrtrasporto non è certo solo da oggi che evidenzia come gli accordi di settore possano introdurre, come sostiene anche la stessa Antitrust, elementi di dubbia compatibilità): se le norme sono da rivedere lo si faccia in fretta. Così si toglierà definitivamente ogni alibi a chi, solo per pagare meno i trasporti, vorrebbe imporre condizioni che violano le disposizioni sulla sicurezza sociale e della circolazione. A nessun può essere concesso di potersene infischiare della sicurezza altrui.

Oggi sia il Governo sia il Tribunale amministrativo, raccogliendo anche l'appello dei partiti politici e delle associazioni vittime della strada, hanno riaffermata un principio indisponibile: la sicurezza è un bene superiore che va tutelato. E la vita di un bambino, di un adulto, di un anziano, vale di più di qualsiasi altra cosa.

Paolo Uggè

RUOTE D'ITALIA SU LIBERO DEL 29 GENNAIO 2012

SCIOPERO DEI TIR IL GOVERNO MANTENGA GLI IMPEGNI PRESI

Del fermo dei TIR e della protesta dei camionisti si è detto e scritto molto in questa settimana. Si è detto e scritto, per esempio, che le ragioni sono da ricercarsi nelle forti difficoltà che tanti operatori, soprattutto del mezzogiorno, vivono ogni giorno. Spesso si è però dimenticato di dire che le procedure burocratiche e la necessità di non incorrere in infrazioni comunitarie impediscono di agire dall'oggi al domani.

Così come si è "scordato di ricordare" che il Governo sta mantenendo gli impegni sottoscritti con la categoria. Ma forse qualcuno aveva un particolare interesse proprio a ricordare, a non informare volutamente gli autotrasportatori di questi impegni assunti dal governo. A quale scopo? Semplicissimo: sfruttare proprio l'exasperazione, dovuta alle difficoltà economiche, di molti autotrasportatori, per incitarli a una protesta tanto insensata quanto inutile.

Tutto questo non significa che non si debba marcare strettissimo il Governo perché continui a mantenere il più rapidamente possibile gli impegni, disponendo in particolare le misure atte a garantire il rispetto delle regole sulla sicurezza e sulla riduzione di costi. Proseguendo così su quella strada dei fatti e non delle sole parole che ha già visto introdurre, sul fronte caldo del gasolio, la possibilità e per l'anno 2011 di recuperare le accise con la richiesta che potrà essere fatta da subito, anziché a giugno. Per l'anno 2012, inoltre, il rimborso sarà trimestrale, scomparirà il tetto dei 250 mila euro e già si prevede che futuri incrementi siano recuperati.

Un risultato atteso che era parte delle richieste anche di coloro che hanno attuato le proteste dei giorni scorsi.

Paolo Uggè

CHI L'HA DETTO CHE ALLA GENTE PIACCONO LE PROTESTE?

A leggere una recente analisi di Renato Mannheimer sembrerebbe che il 90% degli italiani sia felice di vivere in un Paese dove le proteste della categoria sono all'ordine del giorno. Un'analisi che lascia molti dubbi, almeno per quanto riguarda le proteste degli autotrasportatori, e che potrebbe insinuare, nei lettori più "diffidenti", il sospetto che quell'analisi avesse un obiettivo nascosto: quello di dimostrare che, al di là di chi manifesta, la gente è schierata con il Governo.

Ma un'attenta lettura dei dati fornisce un'interpretazione ben diversa. Solo un 30% degli intervistati concorda con l'azione dei blocchi mentre ben il 57% dissente dai modi della protesta, anche se ritiene che vi siano le ragioni e i motivi. Questa è la medesima considerazione che le federazioni più rappresentative del settore hanno fatto di fronte a un'azione spropositata sia per le richieste avanzate, sia perché i precisi impegni, assunti in forma solenne, di fronte alla Camera dei Deputati da parte del ministro competente, necessitano per la loro realizzazione di alcune settimane. Ora, forse il sondaggio si è basato su servizi giornalistici, pubblicati sulla carta stampata e trasmessi in tv, quasi tutti tendenti a commentare i fatti di cronaca invece che ad analizzare le ragioni della protesta. Forse, se grazie a un'informazione meno superficiale e più documentata i trasportatori avessero scoperto che il recupero dell'accise sul gasolio era già stato accordata, con 400 milioni assegnati, o che i tempi di pagamento e di attesa al carico erano già in essere, (solo per citare alcuni casi), molti di loro avrebbero risposto diversamente agli inviti a scioperare. E magari, già che c'era, la macchina dell'informazione avrebbe potuto anche ricordare che il settore dell'autotrasporto è già stato liberalizzato nel 2005, con il Governo Berlusconi, e senza proteste da parte degli operatori. Quindi non è la liberalizzazione la causa scatenante; caso mai è la crisi che ha ridotto il numero dei viaggi; sono i comportamenti di molti committenti che sfruttano l'eccesso di offerta favorita dall'apertura a 27 Paesi, senza curarsi di avere le condizioni omogenee ed aggravare la situazione.

Paolo Ugge

RUOTE D'ITALIA SU LIBERO DEL 12 FEBBRAIO 2012

SOTTO LA NEVE E' STATA SEPPELLITA LA LIBERA CONCORRENZA

Siamo un Paese fragile, sotto tutti gli aspetti; basti dire che è sufficiente una semplice tempesta, non propriamente siberiana, per mettere in evidenza tutte le nostre carenze.

Nonostante questa fragilità siamo però in Europa e probabilmente riusciremo a restarci. E questo grazie ai sacrifici di molti italiani e di tante categorie di operatori che accettano le molte scelte del Governo che a volte sembrano tutto fuorché responsabili.

Credo che però sia poco europeo che fasce di popolazioni rimangano al buio e senza luce: che un'altra buona parte debba avere problemi di riscaldamento; che a causa di decisioni di prefetture più attente alle previsioni che ai dati di fatto, si blocchi il trasporto merci; e, cosa ancora più grave, che intere regioni abbiano registrato blocchi ferroviari. Queste emergenze, che hanno caratterizzato diverse giornate, risultano ancora più singolari in quanto addebitabili dei settori (gas, energia, ferrovie, collegamenti stradali) che a tutti gli effetti possono definirsi, con un termine forse non adeguato ma comprensibile, monopolistici. Il fatto è che in ambiti monopolistici spesso si è abituati esclusivamente a gestire la sopravvivenza quotidiana.

Fortunatamente, pur sommersi dalla neve abbiamo continuato a comprare medicinali e fare benzina, così come ad acquistare gran parte delle merci che sono, magari con grande fatica, arrivata comunque a destinazione. Ma di questo non dobbiamo certo ringraziare i settori al riparo della concorrenza, e quindi privilegiati, che hanno dimostrato limiti e performance assai lontani da quelli europei.

Altro che liberalizzazioni dei taxi, farmacie, edicole e via discorrendo. Se non si separano le proprietà delle reti da chi controlla: se non si favorisce una sana concorrenza fra competitor in settori strategici agiscono sempre nel rispetto delle norme sulla sicurezza, le liberalizzazioni rischiano di avere effetti poco significativi. Occorre allora avere coraggio di agire laddove di fatto si può fare, per evitare che si rafforzi la logica tutta italiana dello scaricabarile e dell'arrangiarsi. Il Governo ha davanti a sé un compito difficile, ma verrà giudicato sulle questioni fondamentali che incidono sui processi di crescita in modo significativo. Banche, assicurazioni, compagnie petrolifere, giusto per citarne alcune, per ora se la ridono...

Paolo Uggè

I "PROFESSORI" POSSONO CAMBIARE LA VECCHIA POLITICA?

Le scelte sulla mobilità e sui trasporti devono operare secondo una logica di sistema. Il Governo Berlusconi, per questo, nel 2003, aveva dato vita alla Consulta per la logistica con il compito di elaborare, d'intesa con le parti sociali ed economiche, il Patto della Logistica, trasformato poi in un Piano della logistica approvato dal Cipe nel 2006. In quale documento erano delineati gli interventi necessari per dare al Paese un sistema di trasporti funzionale alla crescita e alla competitività, frutto di confronto con le realtà economiche. Purtroppo il Governo successivo ha accantonato il tutto, optando per un Piano della mobilità. Il risultato? Dopo due anni sono state partorite solo delle linee guida che, a causa della fine anticipata della legislatura sono finite nel nulla, insieme ai 15 milioni investiti per ricanalizzare realtà già ampiamente analizzate. Il seguito è un altro capitolo tutto da dimenticare: dopo che l'Esecutivo ha ripescato da un cassetto il vecchio Piano della logistica, dopo che, in pochi mesi, il nuovo presidente della Consulta (l'allora sottosegretario ai Trasporti Bartolomeo Giachino) ha presentato quanto rielaborato, il Piano non è stato assunto a riferimento per dare al Paese una politica dei trasporti coordinata e di sistema, e non è stato più neppure approvato dal Cipe, Cambiato l'esecutivo, ne è cambiata anche l'impostazione. Perché non utilizzare la Consulta che già esisteva? Forse la spiegazione è semplice: ognuno pensa innanzitutto da utilizzare progetti di legge per cancellare quanto è stato predisposto da altri. O forse bisognava rispondere ad altre esigenze, magari riconducibili a interessi di realtà che volevano partecipare in solitudine all'elaborazione del Piano dell'interportualità? Un fatto è certo: se alla Consulta non viene riconosciuto il ruolo che le spetta, non serve mantenerla in vita. Si abbia il coraggio di chiuderla, mettendo fine a una delle felici intuizioni del governo Berlusconi, e si evitino prese in giro,.

Esiste già un Piano sul quale operare, non si semplifica istituendo nuovi comitati. Così si fa solo vecchia politica, la peggiore, quella che il Governo dei tecnici dovrebbe cambiare. I professori dovrebbero saperlo perfettamente che i tempi di trasporto e della mobilità non devono esser smembrati in comitati ma riportati a un unico denominatore e che così senza coordinamento e senza un'unica regia. Le iniziative si sovrappongono, come avvenuto per emergenza neve, creando il caos. Se invece i professori non dovessero sparlo, scendano dalla cattedra tornino sui banchi

Paolo Uggè

RUOTE D'ITALIA SU LIBERO DEL 26 FEBBRAIO 2012

LA NEVE PUO' FERMARE I TIR. LE PREVISIONI NO

Le abbondanti precipitazioni nevose che hanno colpito l'Italia nelle settimane scorse hanno creato moltissimi problemi. Molti dei quali erano in realtà evitabili. Se, infatti, è oggettivamente vero che di fronte a bufere capaci di scaricare un metro di neve in poche ore è impossibile evitare disagi, è altrettanto vero che l'Italia si è complicata da sola la vita. Come? Anziché effettuare interventi immediati e razionali la scelta più utilizzata è stata vietare la circolazione ai mezzi pesanti anche dove non era necessario. FAI Conftrasporto ha ricevuto numerose lettere di protesta di conducente che avrebbero dovuto percorrere tratti della litoranea tirrenica dove non c'era un fiocco di neve e che, invece sono stati vietati al traffico.

Un'emergenza affrontata con decisioni che penalizzano l'immagine dell'Italia delle sue istituzioni. Senza che nessuno paghi i danni. Eppure limitare i danni sarebbe stato possibile. Sarebbe bastato applicare la cosiddetta soluzione di filtraggio dinamico (ossia far defluire i mezzi pesanti che si mettono in fila indiana dietro uno spazzaneve sul lato destro lasciando le corsie di sinistra per le autovetture) che in passato aveva permesso di superare difficili situazioni.

Ci siamo rivolti all'IRU, organizzazione mondiale dei trasporti, per conoscere le disposizioni vigenti in altri Paesi con un conformazione orografica diversa dalla nostra ma con precipitazioni nevose più frequenti e intense. Ci sono sanzioni severissime per color che in particolari periodi dell'anno viaggiano senza catene a bordo o senza pneumatici da neve ma nessun divieto generalizzato.

E' solo nel nostro Paese, dove vige la cultura del divieto, che si preferisce, anziché intervenire in modo opportuno, impedire la circolazione e "attendere che passi la nottata".

Ma un conto sono gli appelli a non percorrere determinate strade, altro sono le ordinanze a raffica che bloccano tutto, firmate da qualche timoroso funzionario dello Stato a cui sfugge un piccolissimo particolare: che i trasportatori consentono a un Paese di vivere e competer. I risultati di tanta incapacità sono stati evidenti: moltissime imprese hanno subito pesanti danni economici. E intanto qualcuno ne ha approfittato per scaricare sui consumatori le conseguenze delle brillanti decisioni, attribuendo poi le colpe ai camionisti.

Paolo Uggè

RUOTE D'ITALIA SU LIBERO DEL 04 MARZO 2012

CONTRO LA CRISI BISOGNA FACILITARE L'INTERSCAMBIO

In un periodo di forte contrazione dei consumi interni come l'attuale, l'incremento dell'interscambio rappresenta un'importantissima boccata di ossigeno per le nostre imprese. Ma per poter soddisfare la domanda estera è necessario al contempo facilitare l'interscambio e soprattutto le importazioni. Ciò è fondamentale in una tipica economia di trasformazione in cui la nostra produzione industriale dipende fortemente dall'importazione di materia prime. L'Italia vanta una posizione geografica che le attribuisce il ruolo di piattaforma logistica naturale nell'area mediterranea, ma sembra fare di tutto per rinunciare a questo ruolo di protagonista.

La triste realtà infatti ci mostra un sistema Italia che deve ancora fare i conti con pesanti carenze infrastrutturali, con forti ritardi nello sviluppo dell'intermodalità, con una complessità normativa che caratterizza il settore dei trasporti e che altri Stati dell'Ue nostri competitor hanno semplificato. A questo riguardo si è stimato che i costi per l'inadeguatezza logistica in Italia pesano per 40 miliardi di euro l'anno. E, come se non bastasse, negli ultimi anni è stata ulteriormente sottovalutata l'importanza della logistica a tutto vantaggio della concorrenza straniera, come dimostrano le numerose acquisizioni di società italiane di logistica da parte di aziende straniere e il fenomeno della distorsione di traffico delle merci transitate per i porti del Nord Europa, nonostante le distanze siano maggiori. Alcune fonti evidenziano come il 30% delle merci in arrivo in Italia transitano attraverso porti stranieri.

E pensare che basterebbe recuperare un po' d'efficienza, incidendo sui modelli organizzativi e sulle procedure delle varie fasi del "momento doganale", per ipotizzare di recuperare un 25% di questo traffico, pari a 2.5 milioni di Teu, ovvero la capacità delle navi container e dei terminal container. Senza dimenticare che il 25% del dazio doganale è riscosso dal Paese che effettua l'immissione in libera pratica più tutte le tasse portuali, e che considerano anche l'indotto e le ricadute in termini occupazionali i vantaggi sarebbero enormi. Per invertire la rotta e tornare competitivi potrebbero bastare alcune azioni, a costo zero per lo Stato che Confrtrasporto sarà presto lieta di illustrare pubblicamente.

Paolo Uggè

SERVE IL "ONE STOP SHOP" PER VELOCIZZARE IL PASSAGGIO DELLE MERCI

L'abbiamo affermato nella rubrica Ruote d'Italia pubblicata su Libero nell'edizione di domenica scorsa e lo ribadiamo oggi: in un periodo di fortissime difficoltà economiche e di contrazione dei consumi interni, l'incremento dell'interscambio rappresenta un'indispensabile boccata di ossigeno per la sopravvivenza delle nostre imprese, così come importantissimo risulta anche lo sviluppo della logistica, di cui l'Italia sarebbe una piattaforma ideale, grazie alla sua posizione geografica, soprattutto per i traffici provenienti dal medio ed estremo Oriente. Peccato che le pesanti carenze infrastrutturali, i forti ritardi nello sviluppo dell'intermodalità e una burocrazia capace di paralizzare sul nascere qualsiasi iniziativa abbiano cancellato ogni vantaggio derivante dal nostro asset naturale.

Oggi però, oltre a denunciare le lacune, proponiamo alcune possibili soluzioni che, oltre a risolvere i problemi, presentano un altro vantaggio enorme: sono a costo zero per lo Stato. Non serve la bacchetta magica: bastano pochi fatti concreti. A cominciare dall'organizzazione più flessibile degli uffici pubblici preposti ai controlli e da un coordinamento degli orari di apertura degli stessi per tutti, per esempio dalle 8 alle 18, per proseguire con la creazione di un presidio doganale aperto 23 ore al giorno realizzato attraverso la trasmissione delle dichiarazioni con svincolo immediato delle merci. Altri interventi da realizzare sono: l'allineamento degli orari di servizio di tutti gli organi che esercitano funzioni di controllo sulle merci, in particolare nei punti d'ingresso e uscita delle merci dal e nel territorio italiano, accorpandoli tutti, ove possibile, in uno stesso luogo, con la creazione di centri polifunzionali di servizi; l'attuazione dello sportello unico doganale, strumento già previsto sia dalla normativa europea sia nazionale, che assume un ruolo di vitale importanza per il coordinamento delle azioni di controllo da parte dei vari enti a ciò deputati e consente di rimediare alla segmentazione di competenze che caratterizza il nostro Paese. Uno sportello unico doganale che da solo però, non risolve i problemi oggi esistenti soprattutto nei porti italiani, tenuto conto anche del fatto che la sua messa in opera richiede tempi di attuazione abbastanza lunghi. Ciò che invece può essere realizzato subito è il cosiddetto "one-stop-shop", cioè l'esecuzione in forma integrata dei controlli sulle merci in maniera da parte dei vari enti a ciò deputati in modo che agiscano in maniera coordinata e che lo sdoganamento delle merci venga assicurato in tempi brevi. Per far ciò è necessario attivare il cosiddetto "pre-clearing", ossia l'anticipazione della trasmissione delle informazioni relative all'arrivo o alla partenza delle merci al fine di consentire analisi dei rischi anticipate.

Come si vede basterebbero poche iniziative concrete, progettate e realizzate in collaborazione con chi queste realtà le vive quotidianamente, per trovare strade alternative. Abbandonando una strada a fondo chiuso che fino a oggi ha avuto il solo risultato di far transitare il 30 per cento delle merci in arrivo in Italia attraverso porti stranieri, nonostante la nostra posizione geografica nel Mediterraneo permetta di far risparmiare quasi una settimana di navigazione rispetto ai porti del nord Europa. E di mandare in fumo, ogni anno, 40 miliardi di euro l'anno solo perchè nessun Governo è stato (e sembra essere) in grado di guarire la nostra cronica inadeguatezza logistica.

Paolo Uggè

RUOTE D'ITALIA SU LIBERO DEL 18 MARZO 2012

IL MINISTRO PASSERA RIPENSI ALLA REVOCA DELLA PATENTE

In uno Stato civile la tutela dell'integrità dell'uomo non può passare in secondo piano e la sicurezza deve essere un obiettivo prioritario per tutti. Lo è, di certo e da sempre, per Conftrasporto, come dimostra la richiesta, datata 1994 e avanzata all'allora ministro dei trasporti Publio Fiori, di intervenire con estrema decisione e durezza nei confronti di coloro che, per proprie responsabilità, avessero procurato danni a terzi. Solo nel 2003, con la patente a punti, il principio della tolleranza zero è stato introdotto per i professionisti. Ma è stato necessario attendere altri nove anni perché la gravità della situazione, più volte portata all'attenzione del Parlamento senza alcun risultato, venisse affrontata in modo finalmente adeguato. E perché questo finalmente avvenisse c'è voluto un ministro, Corrado Passera, componente di un esecutivo non vincolato dalle forze politiche. Un ministro che ha indicato una soluzione (l'introduzione del reato di omicidio stradale per il conducente alla guida con un tasso alcolemico sopra l'1,5 per cento o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti, con una pena prevista da un minimo di 8 anni a un massimo di 18) che si sarebbe dovuta attuare da tempo. E se questo, fino a oggi, non è avvenuto, è solo per colpa di quei garantisti sempre pronti a parlare di sicurezza ma mai a produrre atti concreti. Naturalmente il positivo annuncio del ministro dello Sviluppo economico e delle Infrastrutture e trasporti, ha trovato pronti gli "incensatori" di mestiere che addirittura lo spingono a non tener conto delle normative in materia e ad andare avanti, anche prevedendo norme di dubbia legittimità, su un'altra ipotesi: quella della revoca permanente della patente. Col risultato di mettere a rischio l'importantissimo obiettivo. Conftrasporto, riconoscendosi nell'iniziativa del ministro, si permette di formulare alcune riflessioni che dovrebbero consentire finalmente una soluzione a un problema così scottante, evitando di fornire elementi a coloro che in modo superficiale e demagogico sostengono la revoca permanente della patente, anche se rilasciata all'estero, ma sarebbero i primi ad accusarlo poi d'incompetenza per aver emanato una norma senza tener conto di disposizioni comunitarie. Disposizioni secondo le quali la revoca deve avere una durata e non può avere degli effetti discriminanti rispetto ai principi della libera circolazione in Europa. Al ministro suggeriamo di considerare invece la possibilità di agire sulle sanzioni accessorie legate al danno generato. Lo stato di ebbrezza o di guida sotto l'effetto di sostanze stupefacenti è sanzionato già in modo adeguato. Non serve innalzare le sanzioni. Occorre intervenire sulla parte accessoria che deve essere graduata in ragione del danno determinato alle cose o alle persone. In questo modo anche chi produce danni alla sola autovettura o lesioni leggere per dei comportamenti colpevoli avrà la certezza di subire una punizione severa. La norma giusta non deve solo punire ma anche indurre comportamenti virtuosi e avere un funzione educativa. E la sanzione deve essere applicabile e proporzionale al danno generato.

Paolo Uggè

RUOTE D'ITALIA SU LIBERO DEL 25 MARZO 2012

SE LE AUTHORITY NON DEVONO AVERE QUESTA AUTORITA'

Da tempo Confrtrasporto chiede un organismo che coordini la politica di trasporti, sicurezza, legalità e logistica. Un organismo da attivare possibilmente presso la presidenza del Consiglio per essere più funzionale e meno dispendioso rispetto alla costituzione di un'Authority. Un coordinamento indispensabile, così come lo è intervenire in altri ambiti. Ad esempio quello delle Authority. Dopo le esternazioni degli ultimi giorni, deve essere chiaro una volta per tutte che non esiste il libero arbitrio per i presidenti delle Autorità d'intervenire con pronunciamenti in conflitto con le attribuzioni assegnate dalla Carta costituzionale a Parlamento e Governo.

Il potere legislativo è del Parlamento e il Paese lo guida un Esecutivo.

Invece abbiamo dovuto assistere a segnalazioni da parte dei Presidenti di Autorità che, ritagliandosi spazi non consentiti, hanno investito i panni dei novelli censori e, anziché limitarsi a evidenziare e segnalare gli atti della Pubblica amministrazione non in linea con le disposizioni di legge, hanno seppellito di critiche leggi volute dal Parlamento, arrivando addirittura a chiedere di non rispettarle. Questo è materiale da Procura della Repubblica.

L'intervento più eclatante è sicuramente quello del presidente dell'Agcom, scopertosi acerrimo nemico dell'articolo 83 bis L.133/08 e dei costi minimi della sicurezza. Che il Parlamento li abbia approvati per garantire sicurezza e legalità nelle operazioni di trasporti, al presidente Agcom evidentemente non interessa, così come sembra fregarsene anche del fatto che sulla validità del principio è intervenuto anche il Ministro Passera che, di fronte all'aula, ha evidenziato come il Governo "avesse dimostrato di condividere pienamente la necessità di riconoscere agli autotrasportatori i costi incomprimibili della sicurezza".

Parlamento e ministro si sono così espressi per una semplice ragione: garantire legalità e sicurezza. La stessa legalità che il cardinale Ravasi ha definito "valore strutturale di una società e di ogni persona". Ma il presidente ha avvalorato la tesi che la legge non si debba più applicare.

Il Governo si pronunci, dica se vuole la sicurezza e il rispetto della legalità e delle regole oppure più morti sulle strade. Le imprese del trasporto sono pronte a difendere in ogni modo il principio indisponibile del rispetto della vita di ogni uomo.

Paolo Ugge

RUOTE D'ITALIA SU LIBERO DEL 01 APRILE 2012

LIBERI DI POTER SCIOPERARE MA NELLA LEGALITA'

E' più di un mese che il settore delle bisarche (i TIR che trasportano automobili) è in agitazione e il fatto sta determinando il blocco delle attività del settore. Nessuno mette in discussione le ragioni degli operatori: ciò che non può essere accettato è la coartazione della libera volontà di intraprendere, talvolta realizzata con azioni intimidatorie. Occorreva più accortezza: chi ha innescato la vertenza, oggi non solo non è in grado di dare risposte agli operatori coinvolti, ma ne ha perso anche il controllo. E i danni ci sono stati anche se non possono attribuirsi solo ai blocchi, visto che la crisi sta colpendo in maniera pesantissima il settore auto, con un calo delle immatricolazioni, a marzo 2012, di circa il 30% nei privati e del 28% nelle persone giuridiche. In questo contesto gli operatori che effettuano il trasporto continuano a denunciare il mancato riconoscimento dei costi incompressibili della sicurezza. E se non riescono a marginare i costi e nessuno li ascolta, le proteste diventano inevitabili. Protestano contro lo Stato, che dovrebbe essere il primo soggetto a garantire il rispetto delle disposizioni sulla sicurezza sociale e della circolazione e che invece è latitante. La legge prevede non solo il principio della responsabilità condivisa, ma anche il diritto di rivalsa da parte dei vettori nei confronti del proprietario della merce, se i costi non vengono riconosciuti.

Perché non si è praticata questa strada prima dell'azione sindacale? E perché le case automobilistiche non prevedono nei contratti di somministrazione di servizi che gli operatori logistici, che si servono per le tratte poco remunerative di sub vettori, garanzie sul rispetto sostanziale delle regole? Il risultato è che l'assenza di tutele nell'esecuzione del servizio si scarica sulle parti più deboli: i concessionari e i singoli vettori.

Una filiera dello scaricabarile che potrebbe e dovrebbe essere evitata.

Chi protesta ha il diritto di farlo, ma non può essere consentita alcuna forma di illecita coartazione delle libertà individuali. Ancora una volta sul banco d'accusa sale lo Stato che non interviene, lasciando abbandonato a se stesso chi ha chiesto il suo aiuto solo per poter regolarmente lavorare e si è sentito rispondere da esponenti delle forze dell'ordine che "non avevano ricevuto disposizioni in merito.

Paolo Uggè